

جامعة الأزهر
كلية اللغة العربية بأسیوط
المجلة العلمية

جهود الولايات المتحدة الأمريكية في إعادة فتح قناة
السويس ١٩٧٤ - ١٩٧٥ م دراسة تاريخية

The Efforts of the United States of America in
Reopening the Suez Canal, 1974-1975: A
Historical Study

إعداد

حمدي حامد خليفة صبرة منصور

قسم التاريخ والحضارة، كلية اللغة العربية، جامعة الأزهر،

أسیوط، مصر

(العدد الرابع والأربعون)

(الإصدار الرابع-نوفمبر)

(الجزء الأول ١٤٤٧ هـ / ٢٠٢٥ م)

الترقيم الدولي للمجلة (ISSN) 2536- 9083
رقم الإيداع بدار الكتب المصرية : ٢٠٢٥/٦٢٧١ م

جهود الولايات المتحدة الأمريكية في إعادة فتح قناة السويس ١٩٧٤م -**١٩٧٥م دراسة تاريخية****حمدي حامد خليفة صبرة منصور**

قسم التاريخ والحضارة، كلية اللغة العربية، جامعة الأزهر، أسيوط، مصر

البريد الإلكتروني : hamdyhamid75@gmail.com**الملخص:**

تُعَدّ قناة السويس شريانًا حيويًا للتجارة العالمية ومحورًا استراتيجيًا لا غنى عنه يربط بين الشرق والغرب، ومنذ افتتاحها في عام ١٨٦٩م، لعبت القناة دورًا محوريًا في تحديد مسار العلاقات الدولية والاقتصاد العالمي، غير أن هذه الأهمية الاستراتيجية كانت سببًا في تعرضها للاضطرابات، حيث أدت تداعيات حرب يونيو عام ١٩٦٧م إلى إغلاقها القسري أمام الملاحة الدولية، ليظل هذا الشريان الحيوي معطلًا لثمانى سنوات، مثيرًا تداعيات اقتصادية وسياسية جسيمة على مصر والعالم أجمع.

وكان إعادة افتتاح قناة السويس في ٥ يونيو ١٩٧٥م حدثًا فارقًا، ليس فقط لمصر التي استعادت موردًا اقتصاديًا حيويًا، بل وللمجتمع الدولي الذي تطلع إلى استعادة سهولة تدفق التجارة العالمية، ولم تكن عملية إعادة الافتتاح هذه مجرد قرار سيادي مصري، بل كانت تتويجًا لجهود دولية متعددة الأوجه، تضمنت دعمًا لوجستيًا وفنيًا ودبلوماسيًا من عدة دول، وفي هذا السياق برز الدور الأمريكي كعنصر فاعل وهام في دعم جهود إعادة فتح القناة وتطهيرها من مخلفات الحروب.

وتأتي هذه الدراسة لتسليط الضوء على الدور الأمريكي المحوري في دعم عملية إعادة افتتاح قناة السويس عام ١٩٧٥م، وتهدف إلى تحديد الدوافع الكامنة وراء هذا الدعم، وتحليل أشكاله المتنوعة، وتقييم مدى تأثيره على إنجاح العملية برمتها، كما تسعى الدراسة إلى استكشاف التداعيات السياسية والاقتصادية المترتبة على هذا الدور على صعيد العلاقات المصرية الأمريكية وعلى المشهد الإقليمي والدولي.

الكلمات المفتاحية: قناة السويس، أمريكا، تطهير، مصر، الحروب.

The Efforts of the United States of America in Reopening the Suez Canal, 1974-1975: A Historical Study

Hamdy Hamid Khalifa Sabra Mansour

Department of History and Civilization, Faculty of Arabic Language, Al-Azhar University, Assiut, Egypt.

Email: *hamdyhamid75@gmail.com*

Abstract:

The Suez Canal is a vital artery for global trade and an indispensable strategic hub connecting the East and the West. Since its inauguration in 1869, the canal has played a pivotal role in shaping the course of international relations and the world economy. However, this strategic importance has also made it vulnerable to conflicts. The repercussions of the June 1967 war led to its forced closure to international navigation, leaving this vital artery inactive for eight years and causing severe economic and political consequences for Egypt and the rest of the world.

The reopening of the Suez Canal on June 5, 1975, was a landmark event, not only for Egypt, which reclaimed a vital economic resource, but also for the international community, which was eager to restore the smooth flow of global trade. This reopening was not merely a sovereign Egyptian decision; it was the culmination of a multifaceted international effort that included logistical, technical, and diplomatic support from several countries. In this context, the American role emerged as an active and crucial factor in supporting the efforts to reopen the canal and clear it of war debris.

This study aims to shed light on the pivotal American role in supporting the reopening of the Suez Canal in 1975. It seeks to identify the motives behind this support, analyze its various forms, and assess its impact on the overall success of the operation. The study also aims to explore the political and economic consequences of this role on Egyptian-American relations and on the regional and international landscape.

Keywords: *Suez Canal, America, clearance, Egypt, wars.*

مقدمة

تُعد قناة السويس واحدة من أكثر التغييرات التي فرضها الإنسان على الجغرافيا إثارة للإعجاب، حيث شكلت قناة السويس منذ افتتاحها الرسمي عام ١٨٦٩م، أحد أهم الممرات الملاحية الاصطناعية في العالم، وقلبًا نابضًا للتجارة الدولية ومفتاحًا للسيطرة على حركة الملاحة بين قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا، ولقد تجاوزت أهمية القناة دورها الاقتصادي لتصبح نقطة ارتكاز استراتيجية حاسمة في المعادلات الجيوسياسية العالمية، مما جعلها على مر التاريخ مسرحًا للتنافس الدولي ومصدرًا للتوترات الإقليمية، وشهدت القناة العديد من الأحداث التاريخية الكبرى، حيث أدت تداعيات حرب ٥ يونيو عام ١٩٦٧م إلى إغلاقها القسري أمام الملاحة الدولية، ليظل هذا الشريان الحيوي معطلًا لثمانى سنوات، وأفضى إلى تداعيات اقتصادية وسياسية جسيمة على مصر والعالم أجمع.

وخلال هذه الفترة كانت قناة السويس مغلقة أمام حركة السفن، حيث تم إغراق عشر سفن عمدًا لإغلاق القناة، وتحصين المناطق البرية المجاورة للقناة وتلغيمها، وإغراق القناة نفسها بمواد متفجرة غير مستخدمة بكميات كبيرة، وبداية من ٢٢ أكتوبر ١٩٧٣م بدأت مفاوضات دولية لإنهاء الحروب المصرية الإسرائيلية، والتي كانت منطقة قناة السويس مسرحًا لها بداية من يونيو ١٩٦٧م.

وقد أبرمت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية والحكومة المصرية اتفاقيتين دخلتا حيز التنفيذ، الأولى كانت في أوائل أبريل ١٩٧٤م، والثانية في ١١ يونيو ١٩٧٤م، وبموجبهما قدمت الولايات المتحدة الأمريكية المساعدة في تطهير وإخلاء قناة السويس من مخلفات الحروب، وإزالة حطام عشرة سفن كبيرة من القناة.

وفي ١٩ أبريل ١٩٧٤م أنشأ قائد الأسطول السادس الأمريكي خطة العمليات رقم ٤٣٧١، والتي أنشأت بموجبها فرقة العمل ٦٥، ومن بين بنودها التوجيه بإزالة الألغام ومخلفات الحروب من المجري الملاحي لقناة السويس وعلى جانبي القناة، وتوفير التدريب والمساعدة لإزالة الألغام الأرضية والتخلص من المتفجرات المائية، بالإضافة إلى

إزالة ورفع حطام عشر سفن، وكانت فرقة العمل ٦٥ تتألف من وحدات من جميع فروع القوات المسلحة الأمريكية، وهي: الجيش والبحرية والقوات الجوية ومشاة البحرية، وقدمت أمريكا دعمها الفني والتقني من خلال العمليات التالية:

العملية نيمبوس نجم NIMBUS STAR: قامت قوات مكافحة الألغام التابعة للبحرية الأمريكية بإجراء عمليات كاسحة محكمة ضد الأجهزة المتفجرة في قاع القناة والمناطق المجاورة لها للتأكد من أن العمليات التالية لإخلاء الألغام وإجراءات الغوص تتم بأمان، وفي ٢٢ أبريل ١٩٧٤م، وصلت وحدة متنقلة لمكافحة الألغام وقيادة مروحيات وفريق من سرب طائرات الهليكوبتر البحرية ٤٦ (HELSEA) على متن سفينة الإنزال BH 531، وقامت قوات الإنزال الصغيرة بمسح الممر المائي بحلول ٢٣ أبريل، وكانت عمليات مكافحة الألغام المحمولة جواً قد اكتملت في القسم الشمالي من القناة من الإسماعيلية إلى بورسعيد، وخلال عملية نيمبوس ستار تم مسح أكثر من ٧,٦١٦ ميلاً بحرياً مربعاً من المسار المائي.

العملية نيمبوس قمر (أرض) NIMBUS MOON LAND: قامت وحدة التخلص من الذخائر المتفجرة التابعة للجيش الأمريكي، والتي تتكون من ٢٩ جندياً بناءً على أوامر من القيادة المركزية بتوفير التدريب والمساعدة الاستشارية لأفراد الجيش المصري، وقد قام الجيش المصري بإزالة جميع الذخائر المتفجرة غير المستخدمة الموجودة على بعد ٢٥٠ مترًا على جانبي القناة، وبدءًا من ٢٩ أبريل ١٩٧٤م، تم تدريب أكثر من ١,٥٠٠ جندي من الجيش المصري على تقنيات التخلص من الذخائر المتفجرة، وتم تنظيف الأراضي المجاورة للقناة بالكامل بنسبة ١٠٠% بحلول ٣ يوليو ١٩٧٤م.

العملية نيمبوس قمر (ماء) NIMBUS MOON WATER: تم إخلاء القناة من مياه قناة السويس. كان هذا جهدًا دوليًا يضم غواصين أمريكيين وبريطانيين وفرنسيين ومصريين يعملون تحت إشراف فرقة العمل ٦٥، وعمل غواصون بريطانيون، مع قوارب إنقاذ صغيرة على إخلاء القناة من الجنوب بالقرب من بورت توفيق، وقاموا بوضع علامات على الأشكال الموجودة على القناة بواسطة فرق من الغواصين البريطانيين

والفرنسيين الذين مسحوا حواف القناة. كما قام فريق مستقل من الغواصين المصريين بمسح الأطراف الشرقية.

العملية نيمرود سبار NIMROD SPAR: كانت المهمة عبارة عن إزالة حطام عشرة سفن كبيرة من قناة السويس، وقد تم تنفيذ العمل من قبل شركة إنقاذ بحرية خاصة Murphy Pacific Marine Salvage Company تحت الإشراف المباشر لوحدة الإشراف على الإنقاذ التابعة للبحرية الأمريكية U.S. Navy Supervisor of Salvage، وبدأ العمل في مايو ١٩٧٤، حيث قام الغواصون بقطع الحطام المتناثرة لسفينتي SS MECCA و SS ERLING، وهما أكبر حطام في القناة، وتم الانتهاء من جميع عمليات الإنقاذ بحلول ١٩ ديسمبر ١٩٧٤م.

ولم تكن عملية إعادة الافتتاح هذه مجرد قرار سيادي مصري، بل كانت تتويجاً لجهود دولية متعددة الأوجه، تضمنت دعماً لوجستياً وفنياً ودبلوماسياً من عدة دول، وفي هذا السياق برز الدور الأمريكي كعنصر فاعل وهام في دعم جهود إعادة فتح القناة وتطهيرها من مخلفات الحروب، وجاءت هذه الجهود في سياق سياسي حساس، تميز بتبعات حرب أكتوبر ١٩٧٣ وأزمة الطاقة العالمية التي تلتها.

وتأتي هذه الدراسة لتسلط الضوء على الدور الأمريكي المحوري في دعم عملية إعادة افتتاح قناة السويس عام ١٩٧٥م، وتهدف إلى تحديد الدوافع الكامنة وراء هذا الدعم، وتحليل أشكاله المتنوعة، وتقييم مدى تأثيره على إنجاح العملية برمتها، كما تسعى الدراسة إلى استكشاف التداعيات السياسية والاقتصادية المترتبة على هذا الدور على صعيد العلاقات المصرية الأمريكية وعلى المشهد الإقليمي والدولي.

قسم البحث إلى مقدمة وأربعة مباحث، جاء **المبحث الأول** تحت عنوان قناة السويس وعلاقة الولايات المتحدة الأمريكية بها، أما **المبحث الثاني** فخصص للحديث عن الدعم الفني والمساعدات الأمريكية في تطهير قناة السويس، وجاء **المبحث الثالث** بعنوان الدعم اللوجستي لعملية تطهير قناة السويس، أما **المبحث الرابع** فجاء عن الصعوبات والعوائق الطبيعية والبشرية، أما **الخاتمة** فقد تضمنت أهم النتائج التي

توصلت إليها الدراسة.

واعتمدت الدراسة إلى مجموعة من المصادر الأولية والثانوية المتاحة، ومن أهمها: مجموعة كبيرة من الوثائق البريطانية والأمريكية، كما استفادت الدراسة من المراجع العربية والمعربة، وغيرها من الأبحاث العلمية.

المبحث الأول

قناة السويس وعلاقة الولايات المتحدة الأمريكية بها

أجمع المؤرخون على أن فرعون مصر سنوسرت الثالث كان أول من فكر في شق قناة تربط البحرين الأحمر والمتوسط^(١)، ولكن التاريخ الفعلي لقناة السويس بدأ من فرمان الامتياز الأول، وما تلاه من فرمانات وصولاً إلى عملية الحفر التي بدأت في ٢٥ أبريل ١٨٥٩^(٢)، حيث ضُربت الفأس الأولي في أعمال قناة السويس في مدينة فرما (موقع بورسعيد حالياً) بمشاركة نحو ٢٠ ألف من العمال المصريين الذين أدوا واجبهم في ظروف إنسانية بالغة القسوة^(٣).

ومنذ افتتاحها في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ م مرت القناة بمراحل تاريخية وشهدت تطورات وأحداثاً كبرى^(٤)، كان من أبرزها قرار التأميم الذي أعاد الحقوق لأصحابها، وتعرضها للإغلاق القسري بعد حرب عام ١٩٦٧، ثم افتتاحها في يونيو ١٩٧٥^(٥).

(١) جورج حليم كيرلس: قناة السويس من القدم إلى اليوم، دار المعارف، الطبعة الثانية، القاهرة، ١٩٨٨ م، ص ٤٤.

(٢) محمد طلعت حرب: قناة السويس، الطبعة الثالثة، مطبعة دار الكتب والوثائق المصرية، القاهرة، ٢٠٠٨ م، ص ٤٤.

(٣) عبدالعزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، الهيئة المصرية للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين، القاهرة، ٢٠٠٢ م، ص ١٩. ويوسف نحاس: الفلاح حالته الاقتصادية والاجتماعية، مطبعة المقتطف والمقطم، القاهرة، ١٩٢٦ م، ص ١٢٥.

(٤) أنجلو ساماركو، ترجمة ولاء عفيفي عبدالصمد، وهيثم كمال سلامه، وهدي صالح عبدالعاطي: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها وفقاً للوثائق المصرية والأوربية غير منشورة، المركز القومي للترجمة، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ص ٦٩.

(٥) مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، الجزء الرابع، مطبعة جريدة قناة السويس، القاهرة، ١٩٥٤ م، ص ١٣.

أولاً: تأميم القناة ١٩٥٦م:

في ٢٦ يوليو ١٩٥٦م أعلن الرئيس جمال عبد الناصر^(١) من ميدان المنشية بالإسكندرية قرار تأميم شركة قناة السويس^(٢)، بعد أن سحبت الولايات المتحدة عرض تمويل السد العالي بطريقة مهينة لمصر، ثم تبعها بريطانيا والبنك الدولي، وقدمت بريطانيا على إثر القرار احتجاجاً رفضه جمال عبد الناصر على أساس أن التأميم عمل من أعمال السيادة المصرية، فقامت هيئة المنتفعين بقناة السويس بسحب المرشدين الأجانب بالقناة لإثبات أن مصر غير قادرة على إدارة القناة بمفردها، إلا أن مصر أثبتت عكس ذلك واستطاعت تشغيل القناة بإدارة مصرية^(٣).

وكان أول رد على قرار تأميم شركة قناة السويس قيام كل من فرنسا وإنجلترا بتجميد الأموال المصرية في بلادهما، في وقت كان للحكومة المصرية حساب دائم

(١) جمال عبدالناصر: ولد في عام ١٩١٨ بمدينة الإسكندرية من أسرة مصرية بسيطة تنتمي إلى قرية بني مر بمحافظة أسيوط، التحق بالكلية الحربية عام ١٩٣٨ بدأ حياته العملية ضابطاً بالقوات المسلحة عام ١٩٤٢، شارك في حرب في فلسطين عام ١٩٤٨، تولى رئاسة الوزراء عام ١٩٥٤، انتخب رئيساً للجمهورية عام ١٩٥٥، وقع اتفاقية جلاء الانجليز عن مصر، رفض سياسة الأحلاف، وعقد أول صفقة سلاح مع الكتلة الشرقية عام ١٩٥٥، توفي في الثامن والعشرين من سبتمبر ١٩٧٠. مصطفى نجيب: موسوعة أعلام مصر في القرن العشرين، وكالة أنباء الشرق الأوسط، الطبعة الأولى، مطابع الأهرام التجارية، القاهرة، ١٩٩٦م، ص ١٦٢.

(٢) عبدالعظيم رمضان: الحقيقة التاريخية حول قرار تأميم شركة قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين، القاهرة، ٢٠٠٠م، ص ٤٠.

(٣) محمد السيد سليم: القضايا الخلافية حول قرار تأميم شركة قناة السويس وعلاقته بالعدوان الثلاثي، بحث منشور بكتاب العدوان الثلاثي على مصر ٢٩ أكتوبر ٢٣ ديسمبر ١٩٥٦م، أعمال ندوة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، مطبوعات مركز البحوث والدراسات الاجتماعية كلية الآداب جامعة القاهرة، ٢٠٠٦م، ص ٣٤. والسيد حسين جلال: قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة ١٨٦٩ — ١٩٨٥م، مطبعة التوني، الإسكندرية، ١٩٨٧م، ص ٧٢.

بانجلترا من ديون الحرب العالمية الثانية يقدر في تاريخ التأمين بنحو ١٣٥ مليون جنيه استرليني، فيما قامت الولايات المتحدة بتجميد أموال شركة القناة لديها، وكذلك تجميد أموال الحكومة المصرية حتى تتضح الأمور فيما يتعلق بمستقبل شركة قناة السويس، وكانت أموال الحكومة المصرية هناك تقدر بنحو ٤٣ مليون دولار، أي ما يعادل نحو ١٥ مليون جنيه مصري وقت التأمين، وبلغ مجموع الأموال المصرية التي تقرر تجميدها في إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة ما يزيد على القيمة المالية لشركة قناة السويس، كما قررت الولايات المتحدة وقف تقديم أي مساعدة مالية أو فنية لمصر، وضغطت كل من فرنسا وإنجلترا على سويسرا لتتعاون معها عن طريق تجميد الأموال المصرية لديها ولكنها لم تستجب لذلك، وأوعز مدير شركة قناة السويس إلى جميع اتحادات أصحاب السفن بأن يدفعوا رسوم المرور في القناة إلى شركة قناة السويس وليس إلى الحكومة المصرية، وبلغت نسبة مجموع الرسوم التي دفعت إلى الحكومة المصرية منذ التأمين وحتى إغلاق القناة ٣٥% تقريباً والباقي دفع لشركة قناة السويس، وقد ذلك بأكثر من خمسة ملايين جنيه مصري، وهو المبلغ الذي تقرر خصمه من مجموع التعويض الذي دفعته الحكومة المصرية للشركة أثناء مفاوضات التعويض^(١).

وقد تمثل الرد الدبلوماسي في محاولة تعبئة الرأي العام الدولي ضد مصر، وإقناعه بأن تأميمها لشركة قناة السويس، قد خالف الشرعية الدولية وحطمت مبدأ حرية المرور في القناة، وهددت السلام والأمن في منطقة الشرق الأوسط، ولتلافي كل هذه المخاطر اجتمع كل من وزير خارجية فرنسا وإنجلترا والولايات المتحدة، وأصدروا في ٢ أغسطس ١٩٥٦ م بياناً يتضمن أن قرار التأمين الصادر من جانب الحكومة المصرية يهدد حرية الملاحة في القناة ويهدد الأمن فيها وفي ذلك مخالفة لأحكام اتفاقية القسطنطينية، لذلك

(١) فائزة محمد محمود خطاب: قناة السويس بين التطهير والتطوير ١٩٥٦ - ١٩٦٧ م، بحث منشور بكتاب

قناة السويس الماضي الحاضر المستقبل ١٨٦٩ - ٢٠١٩ م، الهيئة العامة للاستعلامات، القاهرة،

٢٠٢٠ م، ص ٣٨٠.

يرون ضرورة إقامة مؤتمر تدعى إليه الدول المنتفعة بالقناة، وهي الدول التي وقعت على معاهدة القسطنطينية أو التي حلت محلها في الحقوق والالتزامات وهذه الدول هي بريطانيا وألمانيا وفرنسا والنمسا والمجر وإيطاليا وهولندا وإسبانيا وتركيا والاتحاد السوفيتي، بالإضافة إلى مصر ودول أخرى باعتبارها من مستخدمي القناة، وهي أستراليا ونيوزلندا وإندونيسيا واليابان وسيلان والهند وباكستان وإيران واليونان والسويد والنرويج والدانمارك والبرتغال وأثيوبيا والولايات المتحدة، فيما رفضت الحكومة اليونانية في ١١ أغسطس أن تشترك في المؤتمر وفي ١٢ أغسطس أعلنت الحكومة المصرية رفضها الاشتراك في هذا المؤتمر، ووافقت الهند على الاشتراك بشرط ألا يمس اشتراكها الحقوق والسيادة المصرية، ولا يتخذ المؤتمر أي قرار نهائي إلا بموافقة مصر، ووافقت الحكومة السوفيتية مع المطالبة بتوجيه الدعوة إلى مجموعة أخرى من الدول منها الدول العربية والدول الاشتراكية^(١).

وانعقد المؤتمر فيما بين ١٦ و ٢٣ أغسطس ١٩٥٦م، ونال خلاله المشروع الأمريكي المقدم للتصويت أغلبية الأصوات، والذي تضمن اقتراحًا بإقامة منظمة دولية تقوم على نمط الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لتشرف على إدارة القناة، وعارضت هذا المشروع كل من الهند والاتحاد السوفيتي وإندونيسيا وسيلان، وتم عرض المشروع على مصر ورفضه عبد الناصر، وإزاء هذا الرفض أعلن رئيس وزراء إنجلترا في مجلس العموم إنشاء هيئة جديدة باسم هيئة المنتفعين سيكون لها طابع مؤقت وستكون مسؤولة عن تنسيق المرور في القناة وتحصيل رسوم المرور، وانعقد في لندن مؤتمر فيما بين ١٩ و ٢١ سبتمبر لوضع القانون الأساسي لتلك الهيئة، وأصدر مجلس الأمن قراره في ١٣ أكتوبر ١٩٥٦م الذي تألف من شطرين، أولهما يتضمن مبادئ ستة تكون أساسًا للمفاوضات التي تجرى مستقبلاً، أما الشطر الثاني فيتضمن الاعتراف

(١) لطيفة محمد سالم: أزمة السويس ١٩٥٤ - ١٩٥٧م جذور - أحداث - نتائج، مكتبة مدبولي، القاهرة،

١٩٩٦م، ص ٣٠٠.

بهيئة المنتفعين التي ستكلف بالإشراف على القناة، إلا أنه لم يفز حين الاقتراع عليه إلا بتسعة أصوات واعتراض صوتين كان منهما صوت الاتحاد السوفيتي المتمتع بحق الفيتو^(١).

وأمام فشل السياسة الاستعمارية في تحقيق مآربها عن طريق الضغط الدبلوماسي دبرت لاستعمال القوة العسكرية، حيث قامت كل من بريطانيا وفرنسا وإسرائيل بتدبير مؤامرة ثلاثية على مصر أطلق عليها المصريون العدوان الثلاثي وأطلق عليها الغرب حرب السويس، وعلى إثرها بدأ هجوم إسرائيلي مفاجئ يوم ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦^(٢)، تلاه تقديم كل من بريطانيا وفرنسا إنذارا لمصر يطالب بوقف القتال بين الطرفين، والقوات الإسرائيلية ما زالت داخل الأراضي المصرية ويطلب من مصر وإسرائيل الانسحاب عشرة كيلو مترات عن قناة السويس وقبول احتلال بورسعيد والإسماعيلية والسويس بواسطة بريطانيا وفرنسا، من أجل حماية الملاحة في القناة، واختتم الإنذار بأنه إذا لم يصل الرد في خلال ١٢ ساعة، فإن الدولتين ستعملان على تنفيذ ذلك، وأعلنت مصر فوراً أنها لا يمكن أن توافق على احتلال إقليم القناة، وأبلغت مجلس الأمن الذي عجز عن إصدار قرار بسبب استخدام بريطانيا وفرنسا حق الفيتو^(٣).

وفي اليوم التالي للإنذار البريطاني الفرنسي في ٣١ أكتوبر هاجمت الدولتان مصر وبدأت غاراتها الجوية على القاهرة وعلى منطقتي القناة والإسكندرية، وأصبحت مصر تحارب في جبهتين جبهة إسرائيل على الحدود، وجبهة الاستعمار البريطاني

(١) وزارة الخارجية، الشؤون السياسية، إدارة الصحافة: النشرة الأسبوعية تأميم قناة السويس في مجلس الأمن، العدد العاشر، ٦ أكتوبر ١٩٥٦م، ص ٥.

(٢) وزارة الخارجية، الشؤون السياسية، إدارة غرب أوربا: الاعتداء البريطاني الفرنسي الإسرائيلي، الحكومة المصرية تصدر بياناً بشأن الاعتداء الإسرائيلي على مصر ٣٠/١٠/١٩٥٦، الجزء الأول، نشرة الوثائق من ٢٩ أكتوبر إلى ٤ ديسمبر ١٩٥٦م، ص ٤٨.

(٣) وزارة الخارجية، الشؤون السياسية، إدارة غرب أوربا: الاعتداء البريطاني الفرنسي الإسرائيلي، الإنذار البريطاني الفرنسي لمصر ٣٠/١٠/١٩٥٦، مصدر سبق ذكره، ص ٤٩.

الفرنسي في الداخل، الذي يهدد باحتلال القناة، فأصدر جمال عبد الناصر الأوامر بسحب جميع القوات المصرية من صحراء سيناء إلى غرب قناة السويس، وتُركت وحدات انتحارية لتواجه اليهود في سيناء^(١).

وبدأت عملية غزو مصر من جانب القوات البريطانية والفرنسية من بورسعيد التي تم ضربها بالطائرات والقوات البحرية ولكنها لم تستسلم، وحركت مقاومة بورسعيد الضارية للقوات البريطانية والفرنسية العالم ضدّهما، واتخذت الدول العربية موقفًا مندّدًا بالعدوان وقامت بنسف أنابيب البترول، ومنعوا وصوله إلى بريطانيا وفرنسا، واتخذت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارًا في ٢ نوفمبر بإيقاف القتال وافقت مصر عليه، ورفضته كل من بريطانيا وفرنسا وإسرائيل، وفي اليوم التالي وجه الاتحاد السوفيتي إنذارًا إلى بريطانيا وفرنسا وأعلن عن تصميمه على محو العدوان بالقوة إذا لم تتراجع الدولتان عن موقفهما، كما استهجن رد الفعل الأمريكي العدوان على مصر فأدى هذا الضغط الدولي مجتمعةً إلى وقف التغلغل البريطاني الفرنسي وقبولهما وقف إطلاق النار ابتداءً من ٧ نوفمبر^(٢).

وتلا ذلك انسحاب القوات الفرنسية والبريطانية من بورسعيد في ٢٢ ديسمبر ١٩٥٦، وبدأت بعد ذلك عملية تطهير القناة التي انتهت في ١١ أبريل ١٩٥٧، وتكلفت ٨,٥ مليون دولار، وكان من النتائج القانونية لتلك المغامرة العسكرية، قطع العلاقات

(١) وزارة الخارجية، الشؤون السياسية، إدارة غرب أوربا: الاعتداء البريطاني الفرنسي الإسرائيلي، قاذفات القنابل البريطانية والفرنسية تقوم بهجوم جوي على القاهرة والإسكندرية والإسماعيلية وبورسعيد والسويس وتقتل في القاهرة سبعة أفراد وتحدث خسائر مادية جسيمة ١٩٥٦/١٠/٣١، مصدر سبق ذكره، ص ٥٠.

(٢) وزارة الخارجية، الشؤون السياسية، إدارة غرب أوربا: الاعتداء البريطاني الفرنسي الإسرائيلي، قاذفات القنابل البريطانية والفرنسية تقوم بهجوم جوي على القاهرة والإسكندرية والإسماعيلية وبورسعيد والسويس وتقتل في القاهرة سبعة أفراد وتحدث خسائر مادية جسيمة ١٩٥٦/١٠/٣١، مصدر سبق ذكره، ص ٥٠.

الدبلوماسية من جانب مصر مع كل من فرنسا وبريطانيا في ٣١ أكتوبر ١٩٥٦، ووضع الممتلكات الإنجليزية والفرنسية تحت الحراسة وإلغاء اتفاقية ١٩ أكتوبر ١٩٥٤م بين مصر وإنجلترا في أول يناير ١٩٥٧ بأثر رجعي يمتد إلى تاريخ وقوع العدوان^(١). وعقب تأميم القناة والعدوان الثلاثي خاضت الحكومة المصرية مفاوضات مع الشركة القديمة لقناة السويس عام ١٩٥٨ لتعويض المساهمين في شركة القناة، وخاض الجانبان مفاوضات شديدة التوتر في أول لقاء رسمي بين مسئولين مصريين وفرنسيين منذ الحرب، وتعذر التوصل لاتفاق خلال المفاوضات فلم تكن مصر تريد أن تدفع إلا تعويضات صورية وكانت فرنسا ممثلة في الشركة تريد استرداد كل شيء من مصر، وعند جولة المفاوضات الأولى في روما في فبراير ١٩٥٨ كانت المفاوضات تتم بانعزال كل فريق في غرفة ويقوم بدور الوسيط بينهما خبراء من البنك الدولي، وانتهت الجولة بفشل ذريع^(٢).

وتعبيراً عن حسن النوايا قبل الوفد الفرنسي القيام بجولة ثانية بالقاهرة نزولاً على دعوة من جمال عبد الناصر وحدث هذا بالفعل في مايو من نفس العام، وبدأت الأجواء تقل توتراً ولكن بقي الخلاف على ما هو عليه، وتم التوقيع النهائي على الاتفاق بين الحكومة المصرية والشركة القديمة لقناة السويس بمدينة جنيف في ١٣ يوليو ١٩٥٨، واتفق الطرفان على أن تتنازل الحكومة المصرية عن أسلوب التعويض الذي ذكر في قانون التأميم، وهو قيمة الأسهم حسب سعر الإقفال السابق على تاريخ العمل بقانون التأميم في بورصة باريس، وقبل مبدأ التعويض الجزافي، على أن تتنازل أيضاً عن ممتلكات الشركة الموجودة خارج مصر، وتتعهد الشركة القديمة لقناة السويس أن تدفع

(١) ضياء الدين حسن القاضي: الأطلس التاريخي لبطولات شعب بورسعيد ١٩٥٦م، محافظة بورسعيد لجنة التاريخ والتراث، الطبعة الثالثة، ١٩٩٧م، ص ١٧.

(٢) دار الوثائق القومية: وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية، كود أرشيفي ٠١١٨٥٧ — ٠٠٨١، جزء أول تعويض حملة أسهم قناة السويس وزارة الاقتصاد ١٩٥٨م.

الديون التي تمت خارج مصر، وأن تتحمل معاشات الموظفين المقيمين خارج مصر، وأن تتنازل عن مطالبة الحكومة المصرية بالمكاسب التي كان ينتظر أن تجنيها في الاثني عشر سنة الباقية على مدة الامتياز، وتتعهد الحكومة المصرية بأن تتحمل جميع ديون الشركة القديمة لقناة السويس في مصر وتتحمل معاشات الموظفين المقيمين في مصر، وأن تدفع مبلغًا جزافيًا للشركة القديمة لقناة السويس بلغ ٢٨,٣٠٠,٠٠٠ جنيه مصري تسددها مصر بالدولار الأمريكي، على أن يقسم المبلغ على أربع أقساط ويخصم منه ما حصلته الشركة القديمة لقناة السويس من رسوم المرور منذ تاريخ التأميم حتى وقوع العدوان على مصر، وتم التصالح بإعادة العلاقات الدبلوماسية بين مصر وفرنسا، أما المفاوضات المصرية الإنجليزية فقد انتهت بإبرام اتفاقية في القاهرة بتاريخ ٢٨ فبراير ١٩٥٩ وعادت العلاقات الدبلوماسية بين مصر وإنجلترا في ١ ديسمبر ١٩٥٩^(١).

ثانيًا: إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ م:

كان إغلاق قناة السويس نتيجة مباشرة للأحداث العسكرية والسياسية التي تلت حرب ٥ يونيو ١٩٦٧ م (حرب الأيام الستة)، وهذا الإغلاق لم يكن مجرد إجراء عسكري، بل كان أداة سياسية في سياق الاعتداءات الإسرائيلية المتكررة على الأراضي المصرية، حيث تداخلت فيه العوامل العسكرية، والاقتصادية، والسياسية، وفيما يلي أبرز الأسباب التي أدت إلى إغلاق قناة السويس^(٢):

بعد الهزيمة التي تعرض لها الجيش المصري في حرب يونيو ١٩٦٧ م، كان إغلاق قناة السويس بمثابة رد فعل عسكري سياسي لإيقاف استخدام الممر الملاحي من قبل

(١) دار الوثائق القومية: وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية، كود أرشيفي ٠١١٨٥٧ — ٠٠٨١، جزء أول تعويض حملة أسهم قناة السويس، مصدر سبق ذكره.

(٢) شوقي الجمل، عبدالله عبدالرازق إبراهيم: تاريخ مصر المعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٩٧ م، ص ٩٠. ومحمد صبري: تاريخ مصر من محمد على إلى العصر الحديث، الطبعة الثانية، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٦ م، ص ٨٨.

العدو الإسرائيلي، حيث كانت قناة السويس تمثل ممراً رئيسياً لنقل المعدات العسكرية والإمدادات بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، لذا كان الإغلاق محاولة لتعطيل خط الإمدادات عن إسرائيل، التي كانت قد احتلت شبه جزيرة سيناء. وكان أيضاً بمثابة أداة للضغط السياسي على إسرائيل والمجتمع الدولي، حيث كان الهدف هو تحفيز الأطراف الدولية للضغط على إسرائيل للانسحاب من الأراضي المحتلة، ومن جهة أخرى كان الإغلاق أيضاً رسالة للشعب المصري من القيادة العسكرية والسياسية لرفع التحدي أمام القوى الكبرى وإثبات القدرة على الدفاع عن السيادة المصرية^(١).

بالإضافة إلى تأمين الجبهة الداخلية بعد أن فقدت مصر السيطرة على الحدود الشرقية جراء الهزيمة العسكرية، لذلك كان الإغلاق جزءاً من محاولة تحصين الجبهة الداخلية باستخدام أساليب دفاعية مختلفة، بما في ذلك الدفاع عن القناة كأداة مهمة في يد مصر، بالإضافة إلى كونها حاجزاً إضافياً لإعاقة تحركات البحرية الإسرائيلية التي كانت تهدد الأمن المصري، وعلى الرغم من التحديات العسكرية، كان الإغلاق يسهم في تعزيز الموقف التفاوضي لمصر في أي مفاوضات محتملة مع إسرائيل، حيث يمكن استخدام القناة كسلاح استراتيجي لتحقيق أهداف سياسية^(٢).

ثالثاً: إعادة فتح قناة السويس عام ١٩٧٥ م.

كان قرار إعادة فتح قناة السويس عام ١٩٧٥ م تحولاً سياسياً مهماً في السياسة المصرية بعد ثماني سنوات من الإغلاق ١٩٦٧ - ١٩٧٥ م، ولم يكن القرار مجرد خطوة اقتصادية فحسب، بل كان نتيجة حتمية لانتصار عسكري، وتطور سياسي، وتحول في

(١) أحمد سليم البرسان: إسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية وحرب حزيران/يونيو ١٩٦٧ م، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، العدد ٤٠، الطبعة الأولى، أبوظبي، ٢٠٠٠ م ص ٧٢.

(٢) أحمد سليم البرسان: إسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية وحرب حزيران/يونيو ١٩٦٧ م، مرجع سبق ذكره، ص ٧٢.

التوازنات الإقليمية والدولية، ومن خلال تحليل القرار يمكن فهم هذا القرار ضمن ثلاثة أبعاد رئيسية: عسكرية، سياسية، اقتصادية.

١- البعد العسكري: كانت قناة السويس ساحة معركة رئيسية خلال الحروب المصرية الإسرائيلية، وكان إغلاقها نتيجة مباشرة لهزيمة حرب الأيام الستة ١٩٦٧م واحتلال إسرائيل لسيناء، وإعادة فتح القناة كان تنويجاً للنجاح العسكري المصري في حرب أكتوبر ١٩٧٣م، حيث استعاد الجيش المصري الضفة الشرقية للقناة، مما جعل من الممكن إعادة تشغيلها بأمان.

و بعد توقيع اتفاقيتي فك الاشتباك الأولي والثانية عامي ١٩٧٤ و ١٩٧٥م انسحبت إسرائيل من مناطق حيوية قرب القناة، مما أزال العوائق الأمنية التي كانت تحول دون إعادة تشغيلها، وبذلك كان إعادة فتح القناة قد أكد نجاح العقيدة العسكرية المصرية، حيث استعاد الجيش سيطرته على أحد أهم الممرات المائية العالمية، مما عزز قدراته الدفاعية والاستراتيجية^(١).

٢- البعد السياسي: جاء القرار في إطار إعادة مصر لمكانتها الإقليمية والدولية بعد فترة من العزلة التي فرضها الإغلاق، وقد أعطى إعادة تشغيل القناة دفعة قوية لجهود مصر الدبلوماسية، خاصة في مفاوضات السلام التي كان يقودها الرئيس أنور السادات^(٢)، كما أكد قرار إعادة فتح القناة أن مصر قادرة على إدارة مواردها الاستراتيجية دون تدخل أجنبي، مما عزز موقفها في العالم العربي والمجتمع الدولي.

(١) أحمد شلبي: موسوعة التاريخ الإسلامي أنور السادات شخصيته وعصره دراسة محايدة، الجزء العاشر، مكتبة النهضة المصرية، الطبعة الأولى، ١٩٩٠م، ص ٣٨٤.

(٢) أنور السادات: من مواليد ميت أبو الكوم محافظة المنوفية تعلم في القاهرة، والتحق بالكلية الحربية وتخرج فيها عام ١٩٣٨، وكان له نشاط سياسي قبل الثورة، شارك في ثورة يوليو، انتخب رئيساً لمجلس الأمة عام ١٩٦٠، ثم عين نائباً لرئيس الجمهورية عام ١٩٦٩، ثم أنتخب رئيساً في استفتاء شعبي في نوفمبر ١٩٧٠ بعد وفاة الرئيس جمال عبدالناصر، صاحب قرار حرب أكتوبر ١٩٧٣، وصاحب مبادرة السلام مع إسرائيل ١٩٧٧، أجري العديد من الإصلاحات السياسية والاجتماعية والاقتصادية على الحياة

٣- البعد الاقتصادي:

تسبب إغلاق القناة في خسائر مالية ضخمة لمصر، حيث فقدت مليارات الدولارات من عائدات العبور ما شكل عبئاً اقتصادياً كبيراً، لذلك كان من الضروري إعادة الفتح لإعادة تدفق الإيرادات وتعزيز الاستقلال المالي لمصر بدلاً من الاعتماد على المساعدات الخارجية.

وفي ١٩٧٤م أعلن الرئيس أنور السادات سياسة الانفتاح الاقتصادي، وكان إعادة تشغيل القناة جزءاً من سياسة أوسع لجذب الاستثمار الأجنبي، خاصة في مجالات النقل والتجارة الدولية، بالإضافة إلى أن فتح القناة أتاح لمصر تطوير مشروعات تنموية مثل توسيع الموانئ، وإنشاء مناطق صناعية قريبة من المجرى الملاحي، وقد زادت أهمية القناة في ظل ارتفاع أسعار النفط في فترة السبعينيات، مما جعلها ممراً لا غنى عنه لناقلات النفط العملاقة^(١).

رابعاً: الموقف الدولي من إعادة فتح قناة السويس عام ١٩٧٥م:

إعادة فتح قناة السويس في ١٩٧٥م كان حدثاً استراتيجياً ذو أهمية كبيرة على المستوى الإقليمي والدولي، وكان ذلك بعد ثماني سنوات من الإغلاق.

١- الموقف الأمريكي:

بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣م، كانت الولايات المتحدة الأمريكية في قلب التوجهات الجيوسياسية الجديدة، وكان التنافس مع الاتحاد السوفيتي قد بلغ ذروته، وكانت واشنطن ترى أن التفاعل مع مصر بشكل إيجابي قد يكون سبيلاً لتقليص النفوذ



في فترة حكمه، حصل على جائزة نوبل للسلام مناصفة مع مناحم بيجن رئيس وزراء إسرائيل، اغتيل عام ١٩٨١ أثناء حضوره العرض العسكري للاحتفال بذكرى أكتوبر. مصطفى نجيب: موسوعة أعلام مصر في القرن العشرين، وكالة أنباء الشرق الأوسط، مرجع سبق ذكره، ص ١٣٣.

(١) دار الوثائق القومية: مجلس الوزراء، كود أرشيفي ٠٥١٩٢٢ — ٠٠٨١، جزء أول قرارات ومذكرات بشأن مشروعات وتحسينات هيئة قناة السويس من عام ١٩٦٤ إلى عام ١٩٧٤م.

السوفيتي في المنطقة.

وبناءً على ذلك كان إعادة فتح قناة السويس بمثابة دليل على نجاح سياسة الولايات المتحدة التي كانت تروج للسلام بين مصر وإسرائيل بعد اتفاقات وقف إطلاق النار ١٩٧٣ م، وفك الاشتباك في عام ١٩٧٤ م، وكانت القناة جزءاً أساسياً في هذه السياسة، حيث كانت تمثل علامة على الاستقرار الإقليمي^(١).

والولايات المتحدة كانت تسعى إلى توسيع نفوذها في المنطقة من خلال دعم مصر كحليف رئيسي، وهو ما ظهر في اتفاقيات كامب ديفيد عام ١٩٧٨ م، التي كانت قد بدأت مسارها بعد حرب أكتوبر بداية من مفاوضات فك الاشتباك، وقد رأت الولايات المتحدة أن إعادة فتح القناة تمثل نقطة محورية في التسوية السلمية التي تدعو إليها.

وإعادة فتح قناة السويس كانت خطوة اقتصادية كبيرة بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية بالنظر إلى حركة التجارة العالمية، حيث كانت القناة تمثل شريان حياة هاماً لنقل السلع، خاصة مع ارتفاع أسعار النفط في السبعينات بسبب حظر النفط العربي، أيضاً كان إعادة فتح القناة خطوة مهمة للتخفيف من الأثر الاقتصادي الناتج عن تأخيرات النقل عبر الطرق البديلة مثل رأس الرجاء الصالح^(٢).

٢- الموقف السوفيتي:

على الرغم من أن الاتحاد السوفيتي كان قد فقد معظم نفوذه في مصر بعد تحول الأخيرة إلى الولايات المتحدة بعد حرب أكتوبر، إلا أن موسكو كانت لا تزال تسعى للحفاظ على مصالحها في المنطقة العربية.

وكان إعادة فتح القناة فرصة للاتحاد السوفيتي للحفاظ على بعض وجوده في المنطقة، حتى وإن كان تأثيره قد تراجع، وعلى الرغم من ذلك التراجع لم يعارض

(1) F O C 93/390,,: Implicationsof The Reopening of the Suez Canal, 21 Dec, 1974

(2) Ibid.

السوفييت في إعادة فتح القناة، بل دعموا عملية السلام في المنطقة على الرغم من قلقهم من تزايد النفوذ الغربي^(١).

بالإضافة إلى أن إعادة فتح قناة السويس كانت فرصة للسوفييت للدفع نحو إيجاد توازن جديد في المنطقة، وهذا كان يمكن أن يُفضي إلى إعادة بناء بعض من النفوذ السوفيتي، خصوصًا إذا تم التوصل إلى اتفاقات بين الدول العربية وإسرائيل تتضمن مصالح مشتركة في مجال التجارة والنقل.

وبالنظر إلى أن الاتحاد السوفيتي كان مستفيدًا من التعاون مع الدول العربية في مجالات مثل النفط والتجارة، فإن إعادة فتح القناة كانت تعني تحسين تدفق التجارة إلى الاتحاد السوفيتي أيضًا، خاصة في ظل الحصار الاقتصادي الذي كان يعاني منه في ذلك الوقت بسبب المنافسة الغربية^(٢).

٣ — الموقف الأوروبي.

كانت الدول الأوروبية وعلى رأسها بريطانيا تراقب تطورات الوضع في الشرق الأوسط عن كثب، حيث إن إغلاق قناة السويس منذ عام ١٩٦٧ كان قد ألحق أضرارًا اقتصادية كبيرة بالدول الأوروبية، حيث إن القناة كانت تمثل أحد أهم الممرات التجارية بين أوروبا والشرق الأوسط وآسيا^(٣).

وإعادة فتح القناة كان تطورًا إيجابيًا بالنسبة للأوروبيين لأن ذلك يساهم في تخفيف التكاليف الاقتصادية الناتجة عن تحويل السفن إلى رأس الرجاء الصالح، وهو ما كان يزيد من التكاليف التجارية، ومن أكثر الدول الأوروبية التي استفادت بشكل كبير من إعادة فتح القناة، بريطانيا وفرنسا وألمانيا الغربية.

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(٣) دار الوثائق القومية: مجلس الوزراء، كود أرشيفي ٠٥١٩٠٥ — ٠٠٨١، جزء ثاني قرارات بشأن قروض هيئة قناة السويس مع البنك الدولي للأشياء والتعمير وشركة بلوم اندفوس الألمانية.

وعلى الرغم من مصالحها الاقتصادية، كانت الدول الأوروبية تدعم بقوة التسوية السلمية في المنطقة، وكانت تأمل أن يكون إعادة فتح القناة خطوة نحو إتمام عملية السلام بين العرب وإسرائيل، وهو ما يتماشى مع استراتيجية أوروبا في الدفع باتجاه السلام في الشرق الأوسط^(١).

٤- الموقف العربي:

دعمت الدول العربية إعادة فتح قناة السويس لأنها كانت تعد خطوة مهمة نحو استعادة السيادة المصرية بعد سنوات من الإغلاق الذي كانت قد فرضته الحرب والنزاع العسكري.

وكان إعادة فتح القناة جزءًا من استعادة مكانة مصر الإقليمية، حيث اعتبرت الدول العربية أن إعادة فتح القناة هو علامة على النجاح المصري في استعادة حقوقها بعد هزيمة ١٩٦٧م^(٢).

ومن الناحية الاقتصادية، كانت دول الخليج العربي على وجه الخصوص ترى في إعادة فتح القناة فرصة لتحسين حركة التجارة النفطية عبر البحر الأحمر، ويعد الخليج أحد المصدرين الرئيسيين للنفط إلى أوروبا وآسيا، وكانت القناة تمثل جزءًا أساسيًا من هذه الروابط التجارية.

وعلى الرغم من دعمها لمصر، كانت الدول العربية أيضًا تدرك أهمية عملية السلام في الشرق الأوسط، لذلك كانت هناك ضغوط مشتركة بين الدول العربية لضمان أن تكون إعادة فتح القناة جزءًا من حل شامل للصراع مع إسرائيل^(٣).

(١) الأخبار: العدد ٤٦٧٢، ٢٠ يونيو ١٩٦٧، ص ٢.

(٢) الأخبار: العدد ٧١٦٣، ٤ يونيو ١٩٧٥م، ص ٤.

(٣) دار الوثائق القومية: مجلس الوزراء، كود أرشيفي ٥٥١٩٠٦ — ٠٠٨١، جزء ثاني قرارات بشأن قروض هيئة قناة السويس مع الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية.

٥ — موقف الأمم المتحدة:

الأمم المتحدة كانت داعماً قوياً لإعادة فتح قناة السويس، خاصة وأن هذا الحدث يتماشى مع الدعوات الأممية لاستقرار المنطقة وإنهاء النزاع العربي الإسرائيلي. من خلال قرارات الأمم المتحدة، كانت هناك دعوات متواصلة للسلام في المنطقة، حيث كان فتح القناة أحد الخطوات التي تدعم التوجه نحو تسوية سلمية في الشرق الأوسط.

بالإضافة إلى إدراكها إلى أن إعادة فتح قناة السويس كان يعد دليلاً ملموساً على التقدم نحو إحلال السلام في المنطقة، وكانت ترى فيها إشارة إلى نية الأطراف المعنية في التوصل إلى اتفاق طويل الأمد^(١).

خلاصة القول أن الولايات المتحدة الأمريكية رأت فيها فرصة لإعادة ترتيب الشرق الأوسط بما يخدم مصالحها، فيما رآته موسكو خسارة رمزية لمساحة جيوسياسية كانت يوماً ساحة نفوذها.

أما بريطانيا، فقد وقفت في موقع المراقب العاقل الذي لم يعد يمتلك مفاتيح الفعل لكنه يسعى لتقليل الخسائر وتعظيم الفوائد التجارية.

مقارنة بين أهم القوي العالمية في موقفها من إعادة فتح قناة السويس:

بريطانيا	الولايات المتحدة	الاتحاد السوفيتي	
حماية المصالح البحرية دون تدخل مباشر	ضمّ مصر للمعسكر الغربي وتعزيز السلام	منع التوسع الأميركي، واستعادة النفوذ المفقود	الهدف الاستراتيجي
شريك مستقل لكنه	شريك استراتيجي	زعيم خرج عن	نظرة إلى

(١) دار الوثائق القومية: وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية، كود أرشيفي ٠١٢٧٠٠ — ٠٠٧٩، حديث

مستر كلوي سكرتير عام هيئة الأمم المتحدة وعضو لجنة تطهير قناة السويس.

السادات	طوع موسكو	يمكن دعمه وتوجيهه	غير مضمون
موقف من فتح القناة	متوجس وغير مرتاح لكنه لا يملك بدائل	داعم بقوة كجزء من عملية التسوية	حيادي/مشروط بالوضع الإقليمي
دور في القناة	لا منفذ مباشر - يسعى لكبح النفوذ الغربي	مستفيد اقتصادياً وسياسياً - يستخدمها كورقة ضغط	مستفيد تاريخياً - لا يسعى للهيمنة

خامساً: التنافس البريطاني(١) الأمريكي على النفوذ:

شهدت بداية الخمسينيات تحول الوجود البريطاني في مصر من قوة إمبريالية إلى وكيل للقوة الأمريكية، وكان البريطانيون يدركون ذلك جيداً ويشعرون بالاستياء، إلا أنهم كانوا مضطرين لبذل جهود مستمرة لضمان قدر أكبر من التعاون الأمريكي معهم لكي يحتفظوا بهيمنتهم وهيبته، ولقد رفضت الولايات المتحدة قبيل ٢٣ يوليو ١٩٥٢

(١) بعد أزمة السويس عام ١٩٥٦م وعدوانها الفاشل على مصر بسبب تأميم قناة السويس، وبعد عدوان ٥ يونيو عملت بريطانيا على حرمان مصر من ممارسة سيادتها على قناة السويس، حيث تقدمت بريطانيا بطلب إلى السلطات المصرية بالسماح للسفن البريطانية الموجودة في القناة بعد العدوان بالعبور إلى الجهات التي تقصدها، وكان هذا الطلب لعبة سياسية، هدفت الحكومة البريطانية عن طريقها إلى تحويل الأنظار عن حقيقة الاحتلال الإسرائيلي، وفصل مشكلة استئناف الملاحة عن العدوان الإسرائيلي بالإضافة إلى خروجها من الخليج، كل ذلك أدى إلى تراجع النفوذ البريطاني بشكل كبير في المنطقة، وقدمت عملية تطهير قناة السويس فرصة ذهبية لبريطانيا للعودة إلى مصر والشرق الأوسط كشريك بناءً وموثوق، حاولت من خلالها استعادة موطئ قدم سياسي في مصر والمنطقة بعد تراجع نفوذها وسيطرتها بالمنطقة منذ نهاية الخمسينيات، وإرسال وحدات من البحرية الملكية لتطهير القناة هو عمل رمزي واستراتيجي يعيد إدماج بريطانيا في المشهد الإقليمي، ويعزز صورتها كقوة ما زالت فاعلة عالمياً.

F O C 93/630,,: From Cairo To Immediate Foc, Suez Canal war Debris

Clearance, 21 April, 1975.

إخضاع أولوياتها الاستراتيجية الخاصة لأولويات بريطانيا، مما مهد إلى تصاعد التباعد والتنافر بينهما.

وعلى أية حال بحلول أواخر يونيو ١٩٥٢ كانت الولايات المتحدة قد نجحت في أن تقوض تأثير البريطانيين على الملك الذي أخذ يتطلع إليها لتأييده، بعد إقناعه بقدرته على تجاهل البريطانيين، كما نجحت في أن تصبح وسيطاً بين الملك والباشوات، فضلاً عن نجاحها في تقدير خطورة الأوضاع في مصر ودراساتها لاحتمالات التغيير، وإذا كان موقف الولايات المتحدة من الضباط الأحرار قد أزعج بريطانيا، فإن الولايات المتحدة الأمريكية بدأت تشعر أن بريطانيا هي العقبة الوحيدة التي تقف أمام ارتباط مصر بعجلة السياسة الغربية، وبدأ يتردد في أوساط دوائر صنع القرار في الولايات المتحدة — على سبيل التهكم والسخرية — أن القوات البريطانية في قناة السويس تشبه إلى حد كبير المرتزقة ذوي المعاطف الحمراء في الثورة الأمريكية^(١).

ولعل مما له دلالة بشأن التنافس الأنجلو — أمريكي على مصر اعتراض بريطانيا على مشروع الولايات المتحدة لبيع الأسلحة للضباط، فبمجرد علمها بزيارة على صبري^(٢) إلى واشنطن للاتفاق على صفقة أسلحة، انزعجت بشدة وعارضت بشكل قاطع أن تباع

(١) جمال شقرا : خمسون عاما على العدوان الثلاثي ١٩٥٦م، بحث منشور بكتاب العدوان الثلاثي على مصر ٢٩ أكتوبر ٢٣ ديسمبر ١٩٥٦م، أعمال ندوة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، مطبوعات مركز البحوث والدراسات الاجتماعية كلية الآداب جامعة القاهرة، ٢٠٠٦م، ص ٨١.

(٢) علي صبري: هو على عباس بليغ صبري من مواليد محافظة الشرقية، حصل على بكالوريوس العلوم العسكرية عام ١٩٣٩، وتخرج من كلية الطيران عام ١٩٤٠، شارك في ثورة يوليو عام ١٩٥٢، عمل مديراً لمكتب الرئيس جمال عبدالناصر، وأشرف على المخابرات العامة، وتولى رئاسة مجلس الوزراء عام ١٩٦٢، وعين نائباً لرئيس الجمهورية وأمين عام الاتحاد الاشتراكي العربي عام ١٩٦٥، ثم مساعد لرئيس الجمهورية ١٩٦٨، أقيّل من جميع مناصبه وقدم للمحاكمة في ٩ ديسمبر عام ١٩٧١ بتهمة التآمر لقلب نظام الحكم، حكم عليه بالإعدام ثم خفف إلى المؤبد، أفرج عنه عام ١٩٨١. مصطفى نجيب: موسوعة أعلام مصر في القرن العشرين، وكالة أنباء الشرق الأوسط، مرجع سبق ذكره، ص ٣٤٢.

الولايات المتحدة السلاح لمصر، ورددت الدوائر البريطانية أنه " جري العرف أن نبيع نحن لمصر إنها سوقنا"^(١).

ولم تكن عملية تطهير قناة السويس في أوائل عام ١٩٧٤ مجرد مهمة فنية؛ بل كانت مباراة دبلوماسية معقدة تنافست فيها الجهات الفاعلة الدولية على النفوذ، وأظهرت الالتزام، وتنقلت في المشهد الجيوسياسي المتغير بعد حرب أكتوبر، وقد كشفت الوثائق البريطانية عن نهج استراتيجي دقيق وغالبًا ما كان رد فعل من جانب المملكة المتحدة وسط بروز الهيمنة الأمريكية في الشرق الأوسط، وتم تقسيمها إلى أربعة مراحل:

١- الانخراط البريطاني المبكر والالتماس المصري من أول فبراير إلى أول مارس. بدأت بريطانيا محادثات مبكرة بداية من ٧ فبراير ١٩٧٤م حول عرض خدمات البحرية الملكية لتطهير القناة، وهذا يُشير إلى وعي بريطاني بأهمية القناة الاستراتيجية والاقتصادية ورغبة في استعادة دور تاريخي فقدته بعد أزمة السويس عام ١٩٥٦، ومع ذلك فإن تردد اللورد بالنيل وزير الدولة لشؤون الدفاع بشأن عدم التصادم مع الأمريكيين يُشير إلى إدراك مبكر بأن الدور البريطاني لن يكون منفردًا أو مهيمنًا، وكان هناك نوع من الحذر من إغضاب الشريك الأقوى وهو الولايات المتحدة الأمريكية^(٢).

وأظهرت وثيقة بتاريخ ١٩ فبراير ١٩٧٤ أن بريطانيا كانت على علم بوصول فريق الاستطلاع الأمريكي في نفس اليوم، وهذا يؤكد أن السباق كان علنيًا وشفافًا نسبيًا، وأن كل طرف كان يراقب تحركات الآخر، وقد كان الطلب البريطاني بتسريع القرار لإرسال فريق استطلاع خاص بهم يعكس رغبة يائسة في اللحاق بالركب والحفاظ على بعض النفوذ، حتى لو كان ذلك يعني قبول فكرة العملية المشتركة.

(١) المرجع نفسه: ص ٨٣.

(2) F O C 93/390,: Internal memo To Mr Craig Near East and North Africa, Suez Canal war Debris Clearance, 21 February, 1974.

وفي ٥ مارس ١٩٧٤م، بدأت المملكة المتحدة في مناقشة المساعدات المالية لإعادة إعمار قناة السويس، وتحديدًا "المعدات الملاحية والعوامات"، وهذا سلط الضوء على استراتيجية بريطانية أوسع لتقديم المساعدة التنموية لتعزيز النوايا الحسنة والنفوذ، مستفيدة من الآليات القائمة مثل اتفاقية القرض البريطاني المصري، وهذا يُظهر نية بريطانية مبكرة لتكون شريكًا رئيسيًا في تعافي مصر بعد الحرب.

وقد قدمت المملكة المتحدة قبل ٤ مارس عرضًا لإرسال فريق من البحرية الملكية لتطهير الألغام والمتفجرات بتمويل من برنامج المساعدات البريطانية، وكان لديهم كاسحات ألغام متاحة واعتقدوا أنهم يمكنهم القيام بعمل جيد، وهذا يُظهر قدرة المملكة المتحدة الواضحة واستعدادها للمساعدة، مما يعكس رغبتها في إعادة ترسيخ مكانتها في المنطقة^(١).

وقد أبدت مصر موافقتها مبدئيًا للعرض البريطاني قبل ٤ مارس، وقد مهد هذا الطريق لاستعدادات بريطانيا لإرسال فريق استطلاع، وفي نفس الوقت كانت الحكومة المصرية قد طلبت المساعدة من عدة دول^(٢).

٢- الصعود الأمريكي والمحور المصري من ٢ مارس إلى ٤ مارس.

حدثت نقطة التحول الحاسمة بداية من ٢ مارس، حيث قدمت الولايات المتحدة عرضًا لتطهير القناة مجانًا، والأهم من ذلك أن وزير الخارجية المصري إسماعيل فهمي^(٣) كان قد التزم أمام الأمريكيين خلال زيارته الأخيرة لواشنطن، وقد أمن هذا

(1) F O C 93/390,: From Weir To A J M Craig Near East and North Africa, Suez Canal war Debris Clearance, 11 March, 1974.

(2) Ibid.

(٣) إسماعيل فهمي: ولد في أكتوبر عام ١٩٢٢ بالقاهرة، حصل على ليسانس حقوق من جامعة القاهرة، بدأ حياته العملية بوزارة الخارجية عام ١٩٤٦، وتدرج في مناصبها إلى أن أصبح سفير لمصر في النمسا، ثم وزيرًا للسياحة ١٩٧٠، ثم وزيرًا للخارجية بداية من عام ١٩٧٣ إلى عام ١٩٧٧، ونائبًا لرئيس الوزراء بداية من عام ١٩٧٥ إلى عام ١٩٧٧، استقال من الحكومة في العام ١٩٧٧ اعتراضًا

الالتزام السياسي الرفيع المستوى ليس الأسباب المالية البحتة، وإنما الدور الأساسي للولايات المتحدة في عملية التطهير.

وقد أدى هذا الالتزام إلى تغيير ملموس في الأجواء بحلول ٢ مارس، وطلبت هيئة قناة السويس التي كانت تفضل المملكة المتحدة في البداية تأجيل زيارة فريق الاستطلاع البريطاني واقترحت إجراء مناقشات مع وزارة الخارجية بدلاً من ذلك، وقد مثل هذا تحولاً واضحاً في الأولويات المصرية وإحراجاً دبلوماسياً للمملكة المتحدة.

وعلى الرغم من التزام فهمي كان هناك انقسام واضح، فقد بدت هيئة قناة السويس تفضل المملكة المتحدة، بل وحصل المهندس مشهور أحمد مشهور^(١) على دعم الرئيس السادات في مرحلة ما وعملت على كتابة عدة مقالات نشرت في جريدة الأهرام بتاريخ ٢ مارس اقترحت فيها عملية أمريكية بريطانية مشتركة من طرفي القناة المتقابلين، وهذا الأمر سلط الضوء على تعقيد عملية صنع القرار الداخلي في مصر ومحاولاتها للاستفادة من قوى أجنبية متعددة، ومع ذلك فإن تعهد إسماعيل فهمي السياسي ساد في النهاية،



على زيارة الرئيس محمد أنور السادات إلى إسرائيل، وقد كان شديد الانتقاد لسياسة السادات وقراراته، توفي في ١٧ نوفمبر ١٩٩٧. محمد الجوادى: مصريون معاصرون، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٦م، ص ٦١.

(١) مشهور أحمد مشهور: تخرج من كلية الهندسة جامعة الملك فؤاد الأول عام ١٩٤٢، وانضم للقوات المسلحة عام ١٩٤٣ بسلاح المهندسين عمل مديراً لإدارة الترسانة البحرية، ثم مديراً لإدارة التحركات بقناة السويس بعد التأميم، ثم رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس من عام ١٩٦٥ إلى عام ١٩٨٣، كان عضواً بالمؤتمر القومي للاتحاد الاشتراكي عام ١٩٦٨، وعضواً باللجنة المركزية للاتحاد الاشتراكي عام ١٩٦٩، حصل على نيشان الجمهورية من الدرجة الأولى عام ١٩٧٨، وشاح النيل عام ١٩٨٠، وقلادة الشرف من الرئيس الفرنسي عام ١٩٧٧. مصطفى نجيب: موسوعة أعلام مصر في القرن العشرين، وكالة أنباء الشرق الأوسط، مرجع سبق ذكره، ص ٤٦٧.

وكان سبب التفضل لبريطانيا نظراً لخبرتها السابقة الفنية والإدارية لقناة السويس ومعرفتها بدقائق الأمور عنها^(١).

٣- الاستسلام البريطاني للأمر الواقع وإدارة الأضرار من ٤ مارس إلى ١١ مارس. أكدت برقية صادرة من القاهرة في ٤ مارس صراحة أن المهمة قد أُعطيت للأمريكيين، وقد أدى ذلك إلى استجابة استراتيجية بريطانية ركزت على إدارة الأضرار والحفاظ على النفوذ^(٢).

وبناء على ذلك نصحت المملكة المتحدة دبلوماسيها باستقبال هذه الأخبار بهدوء وتجنب إعطاء انطباع بأنهم قلقون، ولكنها اقترحت أيضاً التلميح قليلاً بأن المصريين قد سببوا لهم بعض الإحراج والإزعاج، وكانت هذه استجابة محسوبة لتسجيل الاستياء دون تنفير مصر، واستمرت المملكة المتحدة في التأكيد على مؤهلاتها الفنية من كاسحات ألغام، وسفن دعم ومعدات فنية مذكورة مصر بمهارتها وبالقيمة التي كان بإمكانها تقديمها^(٣).

وإدراكاً لتقدير أمريكي بأن عملية التطهير ستستغرق من ٩ إلى ١١ شهراً، ورغبة مصر في إنجاز المهمة بشكل أسرع بكثير، قررت المملكة المتحدة استراتيجياً إبقاء عرضها، وكانت هذه خطوة تطلعيه وتوقعت أن هناك حاجة محتملة في المستقبل لمساعدة بريطانية إذا ثبت أن الجهود الأمريكية بطيئة جداً أو غير مكتملة^(٤).

(1) F O C 93/390,: From Faber Britnavat Cairo To Immediate Foc, Suez Canal war Debris Clearance, 4 March., 1974

(2) Ibid.

(3) Ibid.

(4) Ibid.

وحذرت وزارة الخارجية البريطانية في ٦ مارس تحديدًا من "افتراض محمد رياض^(١) وكيل وزارة الخارجية بأنه بتقديمه لنا شيئًا آخر سيسدي لنا خدمة"، وأصدرت تعليماتها لممثليها بأنه "لا ضرر في أن تبدو صارمين إلى حد ما إذا أثير الموضوع"، وكانت هذه محاولة مباشرة لمنع مصر من التقليل من قيمة المشاركة البريطانية أو جعلها تبدو وكأنها تنازل من جانب مصر، أرادت المملكة المتحدة أن يُنظر إلى مساهمتها على أنها قيمة وبشروطها الخاصة^(٢).

وعلى الرغم من الدور الأساسي الذي أُعطي للولايات المتحدة، أعرب محمد رياض عن اعتذاره عن الإحراج، وأكد على إصرار وزير الخارجية إسماعيل فهمي على أن المملكة المتحدة يجب أن تعرض فرصة أخرى للمساعدة في إعادة إعمار القناة، وذلك سلط الضوء على مهارة الدبلوماسية المصرية في إدارة الشركاء المتعددين ورغبتها في الحصول على أقصى قدر من المساعدة، وكانت فكرة عمل الولايات المتحدة والمملكة المتحدة على طرفي القناة المتقابلين في الأصل اقتراحًا بريطانيًا لزيادة الكفاءة، والذي بدت مصر منفتحة عليه، بشرط ألا يكون لدى الأمريكيين أي اعتراض، وهذا يُقر بوضوح الهيمنة الأمريكية^(٣).

(١) محمد رياض: ولد عام ١٩٢٣، تخرج من جامعة القاهرة عام ١٩٤٥، والتحق بالعمل بوزارة الخارجية عام ١٩٤٦، تدرج في المناصب الدبلوماسية، إلى أن عين مستشارًا لرئيس الجمهورية عام ١٩٧٢، ورئيسًا لمكتب الجامعة العربية بواشنطن عام ١٩٧٣، ثم وكيل وزارة الخارجية، ثم وزير دولة للشؤون الخارجية عام ١٩٧٥، ثم وزير إعلام بالنيابة عام ١٩٧٦، ثم أمين عام للجامعة العربية بالنيابة عام ١٩٧٩. مصطفى نجيب: موسوعة أعلام مصر في القرن العشرين، وكالة أنباء الشرق الأوسط، مرجع سبق ذكره، ص ٤١١.

(2) F O C 93/390,: From FCO To Routine Cairo, Suez Canal, 5 March., 1974

(3) F O C 93/390,: From Adams Britnavat Cairo To Priority F O C, Suez Canal war Debris Clearance, 12 March., 1974

وبداية من ٤ مارس إلى ٧ مارس كانت المناقشات جارية بشأن إدراج الملازم هيلدسلي، وهو ضابط تبادل بريطاني، ضمن قوات إزالة المتفجرات التابعة للبحرية الأمريكية، وقد اعتُبر هذا وسيلة من المملكة المتحدة للحفاظ على صلتها العملياتية المباشرة، وأكدت وزارة الدفاع البريطانية والبحرية الملكية عدم وجود اعتراض على مشاركته، شريطة أن توضح الولايات المتحدة وضعه للمصريين وأن تحصل على موافقتهم، وقد أظهر هذا نهجًا براغماتيًا بريطانيًا للحفاظ على موطئ قدم واكتساب رؤى حول العملية التي تقودها الولايات المتحدة^(١).

٤- التأكيد الأمريكي ومخاوف المملكة المتحدة من ١١ مارس إلى ١٢ مارس. أكدت وزارة الخارجية الأمريكية في ١١ مارس رسميًا للبريطانيين أن الأمريكيين قد تعهدوا بتطهير القناة ومداخلها، متوقعين إتمام العمل في شهرين ودون أي تكلفة على الحكومة المصرية، وهذا عزز حجم الالتزام الأمريكي. وقد أعرب سترنر أحد مسؤولي وزارة الخارجية الأمريكية عن دهشته لمعرفة أن المصريين ما زالوا مهتمين بالمشاركة البريطانية، وهذا أوحى ببعض الاعتقاد الأمريكي الأولي بأن عرضهم الشامل والمغري، قد يكون قد ألغى الحاجة إلى مشاركة بريطانية إضافية، ومع ذلك فقد رحب لاحقًا بالتعاون البريطاني، مقترحًا التنسيق في واشنطن أو لندن أو القاهرة^(٢).

وأكد إسماعيل فهمي وزير الخارجية المصري أن حكومته سترحب بالتعاون البريطاني مع الأمريكيين وأنهم فهموا أن الولايات المتحدة لن تعترض، وقد عزز هذا فكرة وجود جهد مشترك محتمل مع ميل المصريين نحو نهج الطرفين المتقابلين لأنه

(1) F O C 93/390,: From Moduk Navy To Cbns Washington, Suez Canal war Debris Clearance, 7 March., 1974

(2) F O C 93/390,: From Washington To Immediate Foc, Suez Canal war Debris Clearance, 12 March., 1974

أكثر تنافسية، ومع ذلك فضلت المملكة المتحدة عملية مشتركة بالكامل لأسباب فنية^(١). وأعربت وزارة الخارجية عن قلقها من أنه على الرغم من الترحيب الأمريكي "قد نجد أنفسنا مقصيين"، وهذا سلط الضوء على القلق الكبير بشأن الحفاظ على دور ذي مغزى في مواجهة الهيمنة الأمريكية، وأكدت المملكة المتحدة استعدادها للمساعدة اعتبارًا من ١٥ مارس بفريق استطلاع صغير.

وعلى الرغم من القيادة الأمريكية للعملية إلا أن هيئة قناة السويس طلبت رسميًا وجود فريق استطلاع بريطاني في أقرب وقت ممكن، وهذا يشير إلى رغبة مصر الكبيرة في الدعم متعدد الجنسيات، وأكدا استراتيجية المملكة المتحدة في إبقاء عرضها مفتوحًا، وقد أعطت وزارة الخارجية المصرية موافقة كاملة على هذا الطلب^(٢).

وفي نفس الوقت كانت بريطانيا حريصة على العمل ضمن الإطار الغربي الأوسع، ودعم استراتيجية الولايات المتحدة، مع الحفاظ على مصالحها الخاصة، والحاجة إلى التنسيق كانت واضحة لكلا الطرفين لضمان عدم الازدواجية أو التضارب.

وركزت بريطانيا من خلال منافستها للولايات المتحدة الأمريكية على خبرتها المتخصصة في إزالة الألغام والحطام البحري، وإرسال فريق استطلاع كان خطوة أولى وذات تأثير رمزي كبير أكدت استعداد بريطانيا للمساهمة بفاعلية، ورأت بريطانيا في رغبة مصر فتح قناة السويس هي علامة على التزامها بالسلام وهي موضع ترحيب لإسرائيل، ودليل على التزام مصر بالسلام والاستقرار، وهي رسالة مهمة جدًا يجب إيصالها إلى الأطراف الإقليمية والدولية^(٣).

(1) Ibid.

(2) F O C 93/390,: From Cairo To Immediate Moduk Navy, Suez Canal war Debris Clearance, 12 March., 1974

(3) F O C 93/390,: From Washington To Immediate Foc, Suez Canal war Debris Clearance, 12 March., 1974

وقد أفضت مفاوضات فك الاشتباك إلى توقيع اتفاقيتي فك الاشتباك الأولى والثانية عامي ١٩٧٤م و١٩٧٥م إلى انسحاب إسرائيل من مناطق حيوية قرب القناة، مما أزال العوائق الأمنية التي كانت تحول دون إعادة تشغيلها، ووقف الأعمال العدائية والبدء في تطهير قناة السويس، وبداية من أوائل عام ١٩٧٤م دخلت حكومة الولايات المتحدة والحكومة المصرية في مفاوضات انتهت بتوقيع اتفاقية دخلت حيز التنفيذ في إبريل ١٩٧٤م، وتم بموجبها تقديم المساعدة الأمريكية في تطهير قناة السويس، بما في ذلك إزالة الألغام من القناة ومداخلها، وتوفير التدريب والمساعدة الاستشارية للحكومة المصرية، وذلك لتمكينها من القيام بتحديد وإزالة الذخائر غير المتفجرة أو التي يعثر عليها في القناة.

وفي يونيو ١٩٧٤م عقدت اتفاقية ثنائية إضافية بين حكومة الولايات المتحدة والحكومة المصرية، بشأن إزالة حطام السفن المعينة والمخاطر الأخرى على الملاحة، وبموجب هذه الاتفاقية الثانية، قدمت الولايات المتحدة المساعدة في عملية إزالة حطام السفن.

بالإضافة إلى إبرام اتفاقيات أخرى لتقديم المساعدة في تطهير القناة من الألغام بين الحكومة المصرية وحكومة كل من المملكة المتحدة وفرنسا على التوالي، وتعهدت جميع الأطراف المعنية بالعمل والتنسيق معاً^(١).

سادساً: الدوافع الأمريكية من دعم فتح القناة.

بعد حرب السادس من أكتوبر ١٩٧٣م كان العالم لا يزال يترنح تحت تأثير هذه الحرب وتبعاتها ومنها:

١. صدمة النفط:

حظر النفط الذي فرضته الدول العربية أدى إلى أزمة طاقة عالمية، مما جعل إعادة فتح الممر المائي الأسرع بين الشرق والغرب قناة السويس ضرورة اقتصادية عالمية

(1) Ibid.

ملحة، وليس مجرد مصلحة مصرية.

ـ تغير موازين القوى:

أدت الحرب إلى تحطيم صورة الجيش الإسرائيلي الذي لا يُقهر وأعدت الثقة لمصر والعالم العربي، كما بدأت عملية السلام التي قادتها الولايات المتحدة (دبلوماسية هنري كيسنجر المكوكة)، والتي كانت تهدف إلى فصل القوات كخطوة أولى نحو سلام دائم.

ـ التحول المصري نحو الغرب:

بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ م اتخذ الرئيس المصري أنور السادات قرارًا تاريخيًا بإعادة توجيه سياسة مصر الخارجية بعيدًا عن الاتحاد السوفيتي والتقارب مع الولايات المتحدة والغرب، وكانت هذه الوثيقة دليلًا ملموسًا على هذا التحول^(١).

وقد أرادت مصر من طلب مساعدة الولايات المتحدة الأمريكية تحقيق

الاهداف التالية:

ـ إضفاء الشرعية الدولية: إشراك قوة بحرية كبرى مثل الولايات المتحدة في عملية التطهير يمنح المشروع ثقلًا ومصداقية دولية، وإظهار أنها لم تكن مجرد عملية مصرية محلية، بل أصبحت مجهودًا دوليًا يضمن حيادية القناة وأمنها مستقبلاً.

ـ التنويع وتأكيد الاستقلال: بدلاً من الاعتماد على قوة عظمى واحدة، قامت مصر بإشراك أطراف متعددة، والولايات المتحدة بالفعل كانت تقود جزءًا كبيرًا من عملية إزالة الألغام، وإدخال بريطانيا (حليف رئيسي لأمريكا ولكن بقوتها الخاصة) يظهر أن مصر تتعامل مع "الغرب" ككل، وليس فقط كعميل للولايات المتحدة.

ـ الضرورة الفنية والسياسية: كانت لدى البحرية الأمريكية خبرة واسعة في عمليات إزالة الألغام البحرية والإنقاذ تعود إلى الحرب العالمية الثانية، وبذلك كان طلب المساعدة عمليًا وفنيًا بقدر ما كان سياسيًا.

(1) F O C 93/390.: From Cairo To immediate FCO, Suez Cana War Depris, Clearance , 11 March., 1974

ومن ثم الحصول على موافقة كاملة من وزارة الخارجية المصرية، يؤكد على أن هذا القرار تم اتخاذه على أعلى المستويات السيادية في مصر كجزء من رؤية السادات للمستقبل.

أما بالنسبة لقيادة الولايات المتحدة الأمريكية لعملية التطهير فإنه لم يكن عملاً خيراً، بقدر ما كان خدمة لأهدافها ومصالحها الاستراتيجية بشكل مباشر^(١).

١— حماية مصالحها التجارية والنفطية:

كانت الولايات المتحدة الأمريكية تدرس المساهمة في تطهير حطام الحرب وبيع المعدات، وهذا يعكس رغبة في استغلال الفرصة لتعزيز العلاقات التجارية والسياسية مع مصر، وربما الحصول على عقود اقتصادية وتجارية مستقبلية.

أ— خفض تكاليف الشحن العالمية: إعادة فتح القناة خفض تكاليف الشحن، وأوقات الرحلات لعدد كبير من بلدان شرق آسيا والهند، وبلدان شرق أفريقيا والسودان، مما عادا بالنفع على الاقتصاد الأمريكي والاقتصاد العالمي ككل بعد أزمة الطاقة^(٢).

ب— استقرار إمدادات النفط: ضمناً إعادة فتح القناة خدم المصالح الأمريكية في ضمان تدفق النفط من الشرق الأوسط بشكل أكثر كفاءة وأماناً، خاصة بعد حظر النفط الذي فرضته الدول العربية، والذي أدى إلى أزمة طاقة عالمية ١٩٧٣ م.

ج— تشجيع استثمار الفوائض النفطية العربية: سياسة الولايات المتحدة الأمريكية لتشجيع أموال الفوائض النفطية العربية على الاستثمار في البلدان النامية؛ بهدف تقليل الأضرار التي لحقت بهذه الاقتصادات، بسبب ارتفاع أسعار النفط، ومساعدة

(1) F O C 93/390,: British aid to Egypt for the reopening of the Suez Canal, From Cairo To immediate Moduk navy, 11 March., 1974

(2) F O C 93/390,: Memorandum submitted to the Minister, Clearing The Suez Canal, 4 February, 1974

أمريكا في سياستها المالية^(١).

٢- مواجهة النفوذ السوفييتي المتزايد في مصر والمنطقة:

سعت الولايات المتحدة الأمريكية سعيًا حثيثًا لتعزيز التعاون مع القاهرة في المشاريع الاقتصادية، ودعمها الجهود الغربية لإعادة فتح قناة السويس عبر المشاركة بفرق متخصصة وكاسحات ألغام وسفن دعم في عمليات تطهير القناة بعد الحرب، مما عزز إعادة فتح لقناة وأظهر دعمًا مباشرًا للحكومة المصرية، وساهم بشكل مباشر في إضعاف النفوذ السوفييتي في الموانئ داخل مصر.

استغلال الولايات المتحدة الأمريكية التوترات المتزايدة بين السادات والسوفييت بعد عام ١٩٧٢م، ودعم التحول المصري نحو الغرب، خاصة بعد تقارب مصر مع الولايات المتحدة الأمريكية ودول غرب أوروبا وإبعاد الخبراء السوفييت، كما شاركت في الجهود السياسية الواسعة لعزل النفوذ السوفييتي، من خلال دعم تحركات السلام التي كانت جارية في المنطقة، ورفع العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية مع القاهرة.

وبناءً على ذلك كل خطوة قامت بها مصر بالتعاون مع دولة غربية كانت بمثابة مسمار آخر في نعش النفوذ السوفييتي في القاهرة، وأصبحت عملية تطهير القناة رمزاً مرئياً لهذا التحول الاستراتيجي^(٢).

(1) FOC 93/390,: Note for the record, From M E Farry Logistics and Financial Services Management, To Mr J Cloake FCO, Suez Canal Clearance, 2 January, 1974

(2) FOC 93/390,: From JC Cloake Trade Relations and Exports Dept, To Mr Ballentyne, Suez Canal war Debris Clearance, 28 January, 1974.

المبحث الثاني

الدعم الفني والمساعدات الأمريكية في تطهير قناة السويس

قناة السويس بما في ذلك مياهها الداخلية ومداخلها ومراسيها والأراضي المجاورة لها، مثلت منطقة كبيرة ومعقدة للبحث والتطهير بلغت ١٨٠ كم من مدخل البحر الأحمر إلى نهاية القناة، بالإضافة إلى وجود عدد كبير من حطام السفن، وتم تكديس ضفاف القناة حتى ٣٠ مترًا في الارتفاع وتحسينها في مناطق كبيرة خلال الصراع، وكانت علامات الملاحة الرئيسية إما مدمرة أو مغطاة بالتحصينات، مما جعل الملاحة وإرساء السفن أمرًا خطيرًا، أيضًا تم تدمير أربع مدن رئيسية وغيرها من القرى على طول القناة، وكان قاع القناة مغطى بالغرين في القطاعات الشمالية، مما جعل من الصعب البحث فيه باليد أو بكاشف المعادن، وكان ميناء بورسعيد يعاني من تلوث شديد، بينما كانت البحيرات الثلاثة تعاني من عكارة مياه منخفضة وكميات كبيرة من الحطام الدقيق التي أضافت صعوبة في الكشف عن الأشياء الصغيرة وإزالتها^(١).

وقد تضمنت الاتفاقيات المبرمة بين الولايات المتحدة والحكومة المصرية إخلاء الألغام البرية والمائية، وتدريب ومساعدة استشارية على إخلاء الذخائر غير المتفجرة من القناة والأراضي المجاورة، وعمليات إزالة حطام السفن، وكان هناك تدريب مكثف لأفراد الجيش المصري على معدات التخلص من الألغام والمتفجرات، وتدريب الغواصين المصريين على كيفية استخدام طرق مسح الأراضي والماء، وتم منع القوات الأمريكية من أداء المهام المباشرة على الألغام المتفجرة.

وكانت سلامة الأفراد ذات أهمية قصوى خلال العملية، بسبب المنطقة الواسعة والوجود المكثف للألغام الأرضية، وكانت جميع مناطق الأراضي تُعتبر غير آمنة إلى أن

(١) الأخبار: العدد ٧١٦١، ٢ يونيو ١٩٧٥ م، ص ١.

يتم مسحها تمامًا، وكانت عمليات إزالة الألغام تحت الماء تتم بحذر شديد لضمان السلامة، وذلك لتجنب تأثير الألغام الأرضية والألغام الأخرى^(١).

واعتبرت منطقة قناة السويس منطقة حرب، وتم التحكم في جميع الوحدات الأمريكية ووحدات الجيش المصري والتنسيق بينهما بشكل صارم، وتم التحكم في الدخول والخروج والانتقال إليها بشكل صارم، وتطلب التعاون الوثيق بين فرقة العمل ٦٥، وهيئة قناة السويس والجيش المصري السماح بالوصول إلى الأفراد والمركبات، وتحديد وسائل الملاحة، وإنشاء مناطق جوية وطرق طيران، والممرات المناسبة للسفن في البداية، وكان التحكم في الحركة بطيئًا جدًا وغير منظم في الحصول على تصاريح لعمليات العبور، ولكن تحسنت الأمور بشكل ملحوظ مع تقدم العمل، خاصة بالنسبة لحركة الأفراد وحركة المرور، وتم إنشاء ممر للمركبات الجوية وتدمير جسور هوائية في كل جزء من القناة على طول مسافتها، وتم إنشاء مهابط للطائرات في نقاط مختلفة، وتم السماح للطائرات بالعمل من بورسعيد إلى الدفرسوار في ممر يبلغ ٦٠٠ متر فوق القناة مع ٩ كم على الضفة الشرقية من الدفرسوار إلى بورت توفيق ويضيق الممر في بعض المناطق إلى ٥٠٠ متر على أي من جانبي الممر المائي، ويبلغ أقصى ارتفاع للطيران حوالي ١٠٠٠ متر ولا يُسمح بالتحليق العمودي، وتم إنشاء منطقة حظر للطيران فوق الإسماعيلية وتحت السيطرة المحلية لحاكم الإسماعيلية، ومع ذلك كان الانتقال العابر للقناة على طول القناة يتطلب أفراد الجيش المصري لفتح وتوفير جسور الإمداد^(٢).

وتم الاتفاق أيضًا بين الحكومة المصرية والحكومة الأمريكية على أن هيئة قناة السويس هي الجهة الرسمية التي تتحكم وتشغل قناة السويس وتقدم الإرساء والرسو وتوفير النقل العام لجميع عناصر فرقة العمل ٦٥، وتم تقديم هذا الدعم في حدود قدرات الهيئة، بالإضافة إلى تطوير مناطق عمليات تتطلب الرسو في الأراضي وكانت هذه

(١) المساء: العدد ٦٨٤٨، ١ يونيو ١٩٧٥ م، ص ١.

(٢) المرجع نفسه: ص ١.

المناطق الثلاثة هي بورسعيد والإسماعيلية وبورت توفيق، وكلاهما شكل مراكز لعمليات التخلص من الذخائر المتفجرة وعمليات الإنقاذ، ومدينة الإسماعيلية كانت بمثابة مقر لفرقة العمل ومجمع أنظمة الإمداد، وتم وضع الترتيبات في القاهرة للرسو المؤقت للأفراد أثناء العبور من وإلى مصر عن طريق السفر الجوي التجاري.

وكما ذكر سابقاً كانت مدن القناة مدمرة بسبب الحرب والتي استمرت لعدة سنوات، وبذلت هيئة قناة السويس جهداً لتوفير مرافق رسو وإرساء صالحة للاستخدام في أسرع وقت ممكن، وكانت القوارب التجريبية متاحة لبعض عمليات المسح، ولكن الأصول مثل قوارب البحث في خليج السويس، وقوارب البحث المغناطيسي، وقوارب البحث بالسونار، وقوارب الغوص كانت محدودة للغاية، وكانت مرافق الاتصالات القائمة هشة إلى درجة أنها لم تكن موجودة^(١).

وعلى الرغم من استمرار التعاون والجهد لتحسين مرافق الوصول والإرساء وتقديم المركبات التي استمرت طوال مهمة فرقة العمل ٦٥، فإن هذا الاعتماد على الأصول المتاحة محلياً، والتي تضررت بشدة بسبب سنوات الصراع كان من ضمن الصعوبات^(٢).

وفي أول أبريل ١٩٧٤م أنشأ قائد الأسطول السادس الأمريكي COMSIXTHFLT خطة العمليات رقم ٤٣٧١، والتي أنشأت بموجبها فرقة العمل ٦٥، وتم تعيين RADM B. J. McCauley قائداً لفرقة العمل ٦٥ لتقديم التقارير مباشرة إلى قائد الأسطول السادس.

وبدء العمل لعملية نيمبوس نجم/قمر NIMBUS STAR/MOON في ١١ أبريل ١٩٧٤م،

وعندما اكتملت عملية نيمبوس نجم، تم الإعلان عن تغيير في القيادة، حيث تولى RADM K. J. Carroll قيادة فرقة العمل ٦٥، خلفاً لـ RADM B. J.

(١) الأخبار: العدد ٧١٦٥، ٦ يونيو ١٩٧٥م، ص ١.

(٢) المرجع نفسه: ص ١.

McCauley، وأصدر قائد الأسطول السادس COMSIXTHFLT خطة العمليات OPLAN 4371A، التي حلت محل خطة العمليات السابقة، وصدرت أوامر جديدة لعمليتي نيمبوس قمر ونيمبوس نجم، بالإضافة إلى ذلك صدرت توجيهات وإطار قيادة أساسي لإزالة الحطام المصنفة من قبل الولايات المتحدة، والمخاطر الأخرى على الملاحة من القناة عملية NIMROD SPAR، وتم تعيين المشرف على الإنقاذ التابع للبحرية الأمريكية U.S. Navy Supervisor of Salvage لقيادة عمليات الإنقاذ هذه تحت التوجيه الفني والإدارة المالية لـ CNM التي تقدم تقارير إلى CTF 65 للتنسيق^(١).

الأهداف:

- ١ — لإجراء عمليات كاسحة للألغام يتم التحكم فيها من الناحية الملاحية ضد الأجسام الموجودة في قاع قناة السويس، والمناطق المجاورة لها، ومقاربات القناة باستخدام الإجراءات التشغيلية للبحرية الأمريكية لضمان إمكانية إجراء عمليات إخلاء الألغام الأخرى بأمان.
- ٢ — لتدريب جيش جمهورية مصر العربية على التخلص من الذخائر المتفجرة وإزالة الألغام الأرضية وتقنيات الألغام وتقديم المساعدة الاستشارية لهذه القوات في إخلاء الذخائر غير المتفجرة من الأراضي على جانبي القناة على مسافة متوسطة تبلغ ٢٥٠ مترًا.
- ٣ — لتدريب الغواصين المصريين في البحث تحت الماء والإخلاء وتقديم المساعدة الاستشارية في إخلاء الذخائر غير المتفجرة من قناة السويس والمداخل المجاورة لها.

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Task Force 65, Norfolk, Virginia, May 1975, p5.

٤- لإجراء عمليات إنقاذ لإزالة حطام عشرة سفن محددة أو مخاطر أخرى على الملاحة من قناة السويس^(١).

مجموعات التطهير الأمريكية (فرقة العمل ٦٥) للموظفين:

تم توفير الدعم المبكر من قبل قيادة الحرب البحرية COMMINEWARFOR، وتعزيز دعم الموظفين من قبل وحدة الحرب البحرية NAVMINSWARLANT مع موظفين من الأسطول الرئيسي ومكتب الأبحاث البحرية Office of Naval Research.

١- فرقة العمل ٦٥، ١:

تكونت مجموعة المهام هذه من أفراد من قيادة الألغام البحرية المتنقلة Mobile Mine Countermeasure Command، تشارلستون SC، ووحدات من سرب طائرات الهليكوبتر ١٢ Helicopter Mine Countermeasure Squadron Twelve، التي عملت من اليوم الأول حتى ٣٠ مايو ١٩٧٤، حيث كانت تجري عمليات نيمبوس ستار NIMBUS STAR تحت قيادة فرقة العمل ٦٥، ١ بواسطة القبطان USN، Felix Vecchione، قائد قيادة الألغام البحرية المتنقلة Commander Mobile Mine Countermeasure Command.

٢- فرقة العمل ٦٥، ٣:

تم منح هذا التعيين للمفرزات الثلاثة المتعاقبة لسرب طائرات الهليكوبتر خلال مسار عمليات فرقة العمل ٦٥، وكانت المفرزات من HMM 261 و HMM 162 من مجموعة الطيران البحري ٢٦ (Marine Air Group 26) و HC-6 Det 9 من NAS، نورفولك، فيرجينيا^(٢).

٣- فرقة العمل ٦٥، ٤:

(1) Ibid.

(2) Ibid.

تم منح هذا التعيين للأفراد من قيادة الخدمة البحرية المشتركة (COMFAAMED) والوحدات الأخرى التي قدمت دعماً للتعامل مع الشحنات والتنسيق اللوجستي المحلي لفرقة العمل بأكملها.

٤- فرقة العمل ٦٥،٥:

تم قيادة فرقة العمل ٦٥،٥ بواسطة القبطان David McNulty، USN، وتألفت من أفراد من فريق التخلص من الذخائر المتفجرة التابع للبحرية الأمريكية U.S. Navy EOD personnel الذي قدمه فريق EOD للكونجرس، وموظفين من الدعم البحري NAVSUP من معهد علم المحيطات البحري الأمريكي U.S. Naval Oceanographic Office، وخبراء في تحليل البيانات، ومفرزة كبيرة من الغواصين الاحتياطيين بالبحرية الأمريكية U.S. Navy Reserve Divers، وعملت فرقة العمل ٦٥،٥ من اليوم الأول حتى نهاية عمليات فرقة العمل ٦٥.

٥- فرقة العمل ٦٥،٦:

تكونت مجموعة المهام هذه من أفراد من الجيش وعملت من اليوم الأول حتى ٢٤ يوليو ١٩٧٤، وأجرت عمليات نيمبوس مون أرض NIMBUS MOON LAND، وتم تعيين أفرادها من أكثر من ٢٩ وحدة بالجيش الأمريكي تحت قيادة المقدم LTCOL Vincent A. LoPresti، USA، والمقدم LTC Geryll A. Sisson، USA، على التوالي (١).

٦- فرقة العمل ٦٥،٧:

تكونت مجموعة المهام هذه من جميع أفراد الدعم والعناصر التي تقوم بعملية نيمرود سبار NIMROD SPAR، وتم قيادتها بواسطة القبطان Hundley N.

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Task Force 65, Norfolk, Op. Cit, p6.

USN، Ginn، مشرف الإنقاذ Supervisor of Salvage، وعملت مجموعة المهام من ٢٧ مايو حتى الانتهاء من عمليات فرقة العمل ٦٥.

مجموعة التطهير المائية البريطانية (فرقة العمل ٦٥،٢):

تتكون مجموعة المهام هذه من أفراد من البحرية الملكية البريطانية Royal Navy تحت قيادة القائد D. Husband، RN، وعملت من ٧ أبريل حتى أول نوفمبر ١٩٧٤م، وتضمنت القوة سفينة الدعم HMS ABDIEL، وثلاثة كاسحات ألغام PAXTON و WILTON و BOSSINGTON، ومفرزة من فريق التطهير السريع Fleet Clearance Diving Team^(١).

مجموعة التطهير المائية الفرنسية (فرقة العمل ٦٥،٨):

تكونت مجموعة المهام هذه من القوات الفرنسية البحرية تحت قيادة القائد J. Bottini، FN، وعملت من ٢٠ يونيو حتى الانتهاء من عمليات فرقة العمل ٦٥، وشملت القوات فريقًا مخصصًا لإزالة الألغام تحت الماء، وكاسحات الألغام GARDENIA و GIROFLEE و AJONC، واثنين من كاسحات الألغام CERES و CALLIOPE.

مجموعة السفن العاملة في التطهير (فرقة العمل ٦٥،٠):

تم منح هذا التعيين للسفن الرئيسية الأربع التي دعمت فرقة العمل ٦٥، وهي: USS INCHON LPH-12، USS IWO JIMA LPH-2، USS BOULDER LST، و BARNSTABLE COUNTY LST-1197، و USS BOULDER LST-1190^(٢).

(1) Ibid.

(2) Ibid.

أولاً: عملية نيمبوس نجم (NIMBUS STAR):

وقد انقسمت هذه العملية إلى نيمبوس قمر أرض Nimbus Moon Land ونيمبوس قمر ماء Nimbus Moon Water .

١- نيمبوس قمر أرض NIMBUS MOON LAND :

تم تشكيل مجموعة العمل ٦٥,٦ من أصول قيادة قوات الجيش الأمريكي U.S. Army Forces Command وكلفت بتوفير التدريب والمساعدة الاستشارية لأفراد الجيش المصري المشاركين في إخلاء حقول الألغام والذخائر غير المنفجرة على طول ضفتي قناة السويس.

ففي ١١ أبريل ١٩٧٤م تجمع أفراد من الجيش من ٢٩ موقعاً، وتلقت هذه القوة عشرة أيام من التدريب التجديدي في فورت بيلفوار فيرجينيا وفي إنديان هيد ماريلاند بما في ذلك إحاطات من موظفين من وزارة الخارجية، وتسليمهم الملابس الميدانية وفحص المعدات وعمليات التجهيز للنشر، وفي ٢٠ أبريل وصل الفريق الرئيسي إلى البلاد وبدأ في تدريب قوات الجيش المصري في ٢٩ أبريل، وكان المفهوم الأساسي المستخدم هو برنامج تدريبي من ثلاث مراحل، مصمم لزيادة عدد الأفراد المدربين إلى أقصى حد في أقصر فترة ممكنة، على النحو التالي^(١):

المرحلة الأولى (PHASE I): تم توزيع ثلاثة وستين ضابطاً من الجيش الأمريكي على ١٢ من ألوية المهندسين (إزالة الألغام) من الجيش المصري واثنين من ألوية المهندسين (التخلص من الذخائر المتفجرة)، وتم تدريبهم على إجراءات ومعدات إخلاء حقول الألغام والتخلص من الذخائر المتفجرة.

(1) ALL HANDS: NAVY'S ROLE IN REOPENING THE SUEZ CANAL, TASK FORCE 65, SUEZ CANAL MINE CLEARANCE, FEBRUARY 1976, P5.

المرحلة الثانية (PHASE II): عاد الضباط الذين تم تدريبهم خلال المرحلة الأولى إلى وحداتهم الأساسية، وبمساعدة المستشارين الأمريكيين، قاموا بتوفير التدريب لما يصل إلى ١٥٠٠ فرد من وحداتهم الخاصة.

المرحلة الثالثة (PHASE III): قامت كتائب المهندسين التابعة للجيش المصري بإجراءات إخلاء حقول الألغام والتخلص من الذخائر المتفجرة بمساعدة من المستشارين الأمريكيين.

عمل أفراد الجيش الأمريكي كمستشارين فقط ولم يشاركوا في عمليات الإخلاء الفعلية، وتم تقديم المشورة في البداية لكتيبتين، مع زيادة كفاءة الجيش المصري، وقد تم سحب جهود المستشارين الأمريكيين تدريجياً وإعادتهم إلى الولايات المتحدة، وكان عدد الأفراد المصريين المدربين حسب الوظيفة على النحو التالي:

الوظائف	عدد الأفراد المصريين المدربين
مهندسين (إخلاء حقول الألغام)	١٠٠٠
التخلص من الذخائر المتفجرة	٥٠٠
صيانة الكاشف	٨
المجموع	١٥٠٨ ^(١)

وخلال هذه العملية أعجب المستشارين الأمريكيين بالمعرفة والخبرة التقنية التي أظهرها ضباط الجيش المصري، وكان هذا العامل إلى حد كبير هو سبب نجاح المهمة في وقت أقل مما كان مخططاً له في الأصل، بالإضافة إلى عامل آخر ساهم في إتمام المهمة مبكراً وهو أن كتائب الجيش المصري بدأت عمليات التطهير بداية من أول فبراير أي قبل فترة طويلة من وصول القوات الأمريكية وبدء عملية نيمبوس قمر أرض NIMBUS MOON LAND واكتمال التدريب.

(1) Ibid.

وقد قام أفراد الجيش المصري بتطهير الألغام والذخائر غير المنفجرة الموجودة على بعد ٢٥٠ مترًا على جانبي القناة، وتم الإبلاغ عن أن إجمالي المساحة التي تم مسحها كانت تزيد عن ٣٠ ميلًا مربعًا حتى ٣٠ يونيو ١٩٧٤م، وتم إخلاء جميع الألغام بأنواعها على الضفاف في نفس المنطقة بحلول ٣ يوليو، وأفاد الجيش المصري أنه تم استعادة وتدمير ما مجموعه ٦٨٦,٠٠٠ لغم مضاد للدبابات و ١٣,٥٦٧ ذخيرة منفجرة غير منفجرة في هذه المنطقة^(١).

وفي ٢ يوليو طُلب تدريب إضافي على إجراءات الهدم بالمتفجرات الأساسية واستخدام كاشفات الألغام للواء الأول من الجيش الثاني وآخر من الجيش الثالث، وتم الانتهاء من هذا التدريب الإضافي في ١٦ يوليو، وسمحت فرقة العمل الأمريكية الإضافية للأفراد المصريين المدربين، بترك شركة من المهندسين المدربين في كل من القطاعات التشغيلية الثلاثة الرئيسية، وذلك للعمل على:

- التأكد من اكتمال عمليات المسح حسب الحاجة.
- التحقق من مشاكل الألغام الأرضية التي تم تحديدها سابقًا.
- مرافقة أفراد الجيش المصري لتحديد حقول الألغام على طول القناة^(٢).

وتم الإبلاغ عن إجمالي حالات الوفاة أثناء عمليات إخلاء الألغام البرية ما مجموعه ٢٠ حالة وفاة و ٤٠ إصابة بين أفراد الجيش المصري خلال عمليات الإخلاء الفعلية، وتجدر الإشارة إلى أن هذه الإصابات حدثت قبل تشكيل فرق التخلص من الذخائر المتفجرة والمهندسين وتدريبهم بواسطة أفراد البحرية الأمريكية، بالإضافة إلى الإبلاغ عن وقوع إصابات إضافية في صفوف المصريين خلال عمليات نيمبوس قمر

(1) ALL HANDS: NAVY'S ROLE IN REOPENING THE SUEZ CANAL, TASK FORCE 65, OP. Cit, P5.

(2) Ibid.

أرض NIMBUS MOON LAND ، ولم تكن هناك إصابات خطيرة أو وفيات بين أفراد الولايات المتحدة خلال هذه العمليات.

فيما يلي ملخص للمعدات التي تم إهدائها من حكومة الولايات المتحدة بعد انتهاء العملية إلى الجيش المصري:

المعدات	التكلفة بالوحدة	العدد	التكلفة الإجمالية
مكبر الصوت (Amplifier)	195 \$	8	1,560 \$
مجموعة الهدم (Demolition Set)	397 \$	48	9,456 \$
كاشف الألغام ٦٠ عيارًا (Mine Detector, 60 Caliber)	245 \$	9	1,730 \$
مجموعة أدوات التأثير (Kit, Impact Wrench)	507 \$	9	4,563 \$
مجموعة مفاتيح الربط (Kit, Ratchet Wrenches)	444 \$	9	4,002, 7 5\$
مجموعة أدوات المتفجرات المعتمدة (Kit, Approved Explosive Dev)	158 \$	4	690 \$
مجموعة أدوات الكشف عن الألغام AN/PR-7 (Detecting Set, Mine, AN/PR-7)	272 \$	160	43,520 \$
مجموعة أدوات الكشف عن الألغام AN/PSS-11 (Detecting Set, Mine, AN/PSS-11)	329 \$	160	52,640 \$

المجموع	متعددة	407	118,48 2 \$
---------	--------	-----	----------------

وفي ٢٢ يوليو تم نقل ١١٨,٤٨٢ \$ من معدات التخلص من الذخائر المتفجرة إلى حكومة جمهورية مصر العربية، وتُعزى هذه المعدات والتدريب الكبير للموظفين إلى قدرة جمهورية مصر العربية على التعامل مع الذخائر المتفجرة غير المرغوب فيها، وتم نقل أفراد مجموعة المهام ٦٥.٦ الأمريكية بالكامل وإعادتهم إلى الولايات المتحدة الأمريكية في ٢٦ يوليو ١٩٧٤م، وبذلك تم الانتهاء من عملية نيمبوس قمر أرض^(١).

٢. نيمبوس قمر ماء (NIMBUS MOON WATER):

كانت مهمة عملية نيمبوس قمر ماء هي تقديم المشورة والمساعدة لحكومة مصر في إزالة الذخائر غير المنفجرة من كامل طول قناة السويس ومراسيها ومداخلها والمياه المتاخمة لها، وتم تنفيذ المهمة بجهد مشترك من قوات من أربع دول: الولايات المتحدة، وبريطانيا، وفرنسا، ومصر، كما هو الحال في جميع الجوانب الأخرى لعملية تطهير القناة، وكانت سلامة الأفراد أمراً بالغ الأهمية، وتعاونت جميع القوات تحت تنسيق مجموعة العمل ٦٥ لتصميم وتنفيذ بحث شامل في المنطقة المستهدفة من قبل فريق منسق من سرب طائرات الهليكوبتر لمكافحة الألغام الثاني عشر من نورفولك، فيرجينيا، وعمل بالتنسيق مع أفراد ومعدات قيادة الألغام البحرية المتنقلة Mobile Mine Countermeasures Command من تشارلستون، كارولينا الجنوبية، وتم نقل كلتا الوحدتين جواً إلى شرق البحر المتوسط بواسطة طائرات النقل العسكرية للقوات الجوية الأمريكية، وكانت وحدات الدعم السطحية الرئيسية هي السفن الحربية الأمريكية

(1) ALL HANDS: NAVY'S ROLE IN REOPENING THE SUEZ CANAL, TASK FORCE 65, OP. Cit, P5.

دعم طائرات الهليكوبتر HMM-261 و HMM-162^(١)، مع سفن دعم أخرى ووحدات IWO JIMA LPH-2 و USS INCHON LPH-12، مع سفن دعم أخرى ووحدات

وبدأت عمليات فرقة العمل ٦٥،١ في ١١ أبريل عندما هبطت طائرة C-5 في القاهرة مع أفراد ووحدات الجيش الأمريكي AMCM Alpha، ونقل الأفراد والمعدات إلى الإسماعيلية، حيث تم إنشاء مقر فرقة العمل ٦٥، وتم بناء مبنى المقر ومهبط للطائرات لتسهيل وصول طائرات الهليكوبتر RH-53D، وتم نشر طاقم التخلص من الذخائر المتفجرة التابع للبحرية، وفريق التخلص من الذخائر، من تشارلستون، كارولينا الجنوبية، مع فريق ميداني أولي لتطهير حقل الإسماعيلية البري والمائي لتقديم نهج آمن للقوات الأمريكية للوصول إلى الشاطئ ونشر معدات مكافحة الألغام، وفي ١٢ أبريل وصل فريق C-130's الأول إلى الإسماعيلية حاملاً أفراد قيادة الخدمة البحرية المشتركة بعد الموظفين والمعدات، وتم تحسين المدرج وإنشاء خدمات لوجستية منتظمة للطيران وخدمات بحث وإنقاذ^(٢).

التدريب TRAINING:

وبما أن دور القوات الأمريكية كان يقتصر على تقديم المشورة والمساعدة، مع حظر صارم لعمليات الغوص على المواد المتفجرة، كانت الخطوة الأولى المطلوبة هي برنامج تدريبي مكثف لتطوير قدرات الغوص وقدرات التخلص من الذخائر المتفجرة تحت الماء لقوات البحرية المصرية، وبدأ هذا التدريب في ٢١ أبريل خلال الوقت الذي كانت تُجرى فيه عمليات NIMBUS STAR (إزالة الألغام)، وكان هذا جهداً موازياً للجهد الذي قام به مستشارو الجيش الأمريكي في NIMBUS MOON LAND، ولكن

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Task Force 65, Op. Cit, p17

(2) Ibid.

بأعداد أقل من المصريين المدربين، وكان التركيز على العمليات تحت الماء، وقدم مدربون مؤهلون من EODGRU TWO تدريباً نظرياً وعملياً للغواصين، وقدم مدربون من NAVEOD SCHOOL في إنديان هيد تدريباً على التخلص من الذخائر المتفجرة بما في ذلك الكشف والتحديد والتخلص منها بعد التدريب، وتم دمج الغواصين المصريين مع مستشاري التخلص من الذخائر المتفجرة الأمريكيين وتنظيمهم في وحدات وظيفية، وفي نفس الوقت كان الأفراد الأمريكيون من NAVEOD FAC في إنديان هيد ماريلاند، يختبرون بشكل مكثف أنظمة البحث بالسونار والملاحة التي تم استخدامها لتطوير تقنيات تشغيلية تحقق أعلى احتمالية للكشف عن أهداف الذخائر غير المتفجرة UXO's وتحديد مواقعها لكي يقوم الغواصون بالتحقق منها والتخلص منها، وأجريت الاختبارات في الولايات المتحدة وفي الموقع في القناة (١).

معدات عملية نيمبوس قمر ماء (NIMBUS MOON WATER)

(EQUIPMENT):

وفيما يلي قائمة بالمعدات التي تم تسليمها للبحرية المصرية من قبل البحرية الأمريكية كهدية من الولايات المتحدة لحكومة جمهورية مصر العربية (٢).

العنصر	التكلفة بالوحدة \$	العدد	التكلفة الإجمالية \$
جهاز غوص دائرة مفتوحة مزدوج الأسطوانات	\$ ١٨٠.٠٠٠	٤٨	\$ ٨,٦٤٠.٠٠٠
منظمات جهاز الغوص	١٠٠.٠٠٠	٤٨	٤,٨٠٠.٠٠٠

(١) ALL HANDS: NAVY'S ROLE IN REOPENING THE SUEZ CANAL, TASK

FORCE 65, OP. Cit, P5.

(٢) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce:

Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P17.

١٨,٩٠٠,٠٠	١٢	١,٥٧٥,٠٠	ضواغط هواء عالية الضغط
٨٧٠,٠٠	٥٨	٩,٩٠	أقنعة وجه
١٥,٦٠٤,٠٠	٨٣	١٨٨,٠٠	بدلات غوص
٨٧٠,٠٠	٥٨	١٥,٠٠	زعانف سباحة
٨,٠٠٠,٠٠	١٠	٨٠٠,٠٠٠	محركات خارجية Evinrude 40 حصان
\$٥٧,٣٨٨,٢٠ (١)	٣١٧		المجموع متعددة

الاستكشاف المزدوج:

تألفت القوات المتاحة لعملية NIMBUS MOON WATER من ثلاث كاسحات ألغام بريطانية، وفريق غوص للتطهير من الأسطول البريطاني، وفريق غوص فرنسي مع سفن دعم، ومجموعات غوص مصرية للتخلص من الذخائر المتفجرة، ومجموعة تطهير مائية أمريكية مع أفراد التخلص من الذخائر المتفجرة، وسونار جانبي، ومقياس مغناطيسي، وقدرات ملاحية دقيقة في معظم مناطق القناة، باستثناء البحيرة المرة الكبرى وبعض مناطق الميناء، كان البحث بالسونار باستخدام سونار كاسحات الألغام البريطانية أو سونار المسح الجانبي الأمريكي ١٠٠ KHZ فعالاً في تحديد مواقع الأجسام على طول قاع القناة تحت خط الكنتور ٨ أمتار، وأظهرت الاختبارات التي أجراها أفراد التخلص من الذخائر المتفجرة الأمريكيون أن الوسيلة الفعالة الوحيدة للبحث في منحدرات القناة فوق خط الكنتور ٨ أمتار وصولاً إلى علامة المياه المرتفعة كانت المسح الكامل بواسطة الغواصين، كان هذا هو الحال أيضاً في بعض مناطق الميناء حيث كانت

(١) يُضاف إلى مبلغ ١١٨,٤٣٢,٠٠ دولاراً من المعدات التي تم تقديمها لجمهورية مصر العربية في ختام عملية NIMBUS MOON LAND ليصبح إجمالي قيمة الهدية من المعدات ١٧٥,٨٢٠,٢٠ دولاراً لدعم التدريب المكثف الذي تم إجراؤه.

الأرصفة والجسور تحد من أداء السونار، وتم تقسيم هذه المجموعة المتعددة الجنسيات من القدرات إلى مجموعات عمل، وقبلت كل مجموعة مناطق مسؤولية للبحث والتطهير، ولضمان إجراء بحث شامل للقناة تم الاتفاق على أن يتم البحث في كل منطقة من مناطق القناة على الأقل مرتين من قبل مجموعتين منفصلتين، وتم إنشاء تقارير يومية من كل مجموعة عمل للمناطق التي تم البحث فيها، والجهات التي تم تحديد موقعها والتخلص منها، وتم تنسيق تقدم مجموعة العمل وتعيين المزيد من مسؤوليات المنطقة من قبل مجموعة العمل ٦٥، ودعت الخطة الأساسية إلى بحث شامل إما بالسونار أو بالغواصين حسب الاقتضاء، والفحص البصري لجميع الأجسام المتفجرة المحتملة، وتحديد وتدمير المواد المتفجرة، وتم تحديد أو رسم الأجسام غير المتفجرة لإزالتها لاحقًا بواسطة هيئة قناة السويس، وإجراء بحث بمقياس المغناطيسية في المناطق التي أدت فيها الظروف المائية إلى تدهور فعالية أداء السونار في الكشف عن الأجسام، وإجراء بحث متعدد في المناطق التي تم العثور فيها على تركيزات عالية من المواد المتفجرة خلال البحثين الأولين^(١).

مجموعة التطهير المائي البريطانية (TG 65.2):

تألفت القوات في مجموعة العمل هذه من ثلاث كاسحات ألغام HMS WILTON، وMAXTON، وBOSSINGTON مع سفينة الدعم HMS ABDIEL، وفريق الغوص للتطهير الأسطولي، وكانت كل كاسحة ألغام مجهزة بسونار متقدم لكشف الألغام وفريق غوص متكامل للتخلص من الذخائر المتفجرة، وتألف فريق الغوص للتطهير الأسطولي من ١٤ غواصًا وعمل بشكل مستقل عن كاسحات الألغام باستخدام السفينة المصرية NADA التي قدمتها هيئة قناة السويس كممنصة دعم^(٢).

(1) F C O 93/390,,: From Cairo To Routine Mod UK, Suez Canal war Debris Clearance, 2 January, 1974.

(2) Ibid.

تم تكليف كاسحات الألغام بالبحث وتطهير كامل قاع القناة بين خطوط كنتور ٨ أمتار، والمداخل والمراسي المخصصة، وبدأت السفن الثلاث عملياتها في ميناء بورسعيد في ٧ أبريل متجهة جنوبًا على طول القناة بحلول ٢٥ يونيو وعبرت HMS WILTON جسر الدفرسوار (١) عند الكيلومتر ٩٧، واستمرت كاسحات الألغام جنوبًا لتكمل تطهير القناة بالكامل في أوائل سبتمبر، ومن سبتمبر إلى أكتوبر قامت الوحدات البريطانية بالبحث والتطهير في المراسي الممتدة من خليج السويس إلى بورسعيد، وفي أكتوبر أجرت HMS MAXTON و WILTON بحثًا ثالثًا في محيط القنطرة وجنوبًا إلى بحيرة التمساح في المناطق التي لوحظت فيها كثافات عالية من الذخائر في عمليات البحث الأولى.

كانت طريقة البحث والتطهير الأساسية التي استخدمتها كاسحات الألغام هي رسو السفينة في كل من القوس والمؤخرة وبدء بحث بزاوية ٣٦٠ درجة باستخدام سونار

(١) جسر الدفرسوار: أنشأته القوات الإسرائيلية بعد حدوث ثغرة الدفرسوار في حرب أكتوبر ٧٣ ليصل بين ضفتي القناة، وبعد انتهاء الحرب والبدء في تطهير قناة السويس كان من الضروري سرعة البدء في إزالة سد الدفرسوار للسماح بتحريك معدات التطهير والانتشال على طول القناة، فبدأت عملية استكشاف السد ووضع الخطة لإزالته في ٢٤ مارس ١٩٧٤ وبدأت الهيئة العمل الفعلي في إزالة السد في ٤ أبريل ١٩٧٤، بمعدات المتيسرة وإرادة العاملين فيها من مهندسين وفنيين وغطاسين، كما استعانت بغطاسين من القوات البحرية للقيام بربط الكتل الضخمة حتى يمكن رفعها بواسطة أوناش الهيئة، وكان السد مكونًا من الأحجار والكتل الخرسانية الكبيرة وبعض الصالات المملوءة بالأحجار وكان يعلوه طريق مرصوف بعرض ٢٠ متر يربط الشاطئ الشرقي بالشاطئ الغربي للقناة، وقد بلغت الكميات التي استخرجت منه: ٦,٥٠٠ متر مكعب من الأحجار الكبيرة، و ٧١,٠٠٠ متر مكعب من الكتل الخرسانية، ١٢,٠٠٠ متر مكعب من الرمال والدبش والأتربة، و ٢٧ صال حديد مملوءة بالأحجار، وقد بلغت تكاليف إزالة السد حوالي ٢٣٨ ألف جنيه بالعملة المحلية علما بأن أقل العروض التي وصلت من الشركات الأجنبية المتخصصة كان حوالي ٤٣٠ ألف جنيه منها ما يعادل ٧٥٠ ألف دولار بالعملة الأجنبية في ذلك الوقت.

F C O 93/390,,: From Cairo To J N Guina, Major Project – RE

Opening Of The Suez Canal war Debris Clearance, 30 January, 1974.

كشف الألغام، وإجراء البحث في قطاعات متداخلة بترددات محددة لزيادة تحديد وتصنيف الأجسام إلى أقصى حد، إذا تم الكشف عن جسم يتم توجيه الغواصين إليه لتحديده، وإذا وجد أنه جسم متفجر يتم التخلص منه بالطريقة الأنسب، وبعد الانتهاء من منطقة ما تنتقل كاسحة الألغام إلى المجموعة التالية بحيث تتداخل المناطق التي تم البحث فيها صوتيًا من أجل زيادة احتمالية الكشف^(١).

وتم تكليف فريق الغوص للتطهير الأسطولي FCDT في البداية بالبحث وتطهير المنطقة على طول منحدر الضفة الغربية للقناة من خطوط كنتور ٣ إلى ٨ أمتار، وتم تكليف مجموعة مستقلة من غواصي التخلص من الذخائر المتفجرة المصريين بمنحدر الضفة الشرقية على نفس الأعماق وعملاً جنوباً من بورسعيد وأكمل فريق FCDT تغطية المنحدر الغربي بحلول ٨ يوليو، ثم تم تكليفهم بمساعدة الفريق المصري في تطهير ما تبقى من المنحدر الشرقي واكتملت عمليات فريق FCDT على كلا الضفتين في أوائل سبتمبر وبناء على ذلك عاد الفريق إلى بلاده، وكانت طريقة البحث الأساسية المستخدمة هي البحث باستخدام حبل مثبت مع تباعد يعتمد على الرؤية وتحديد الأجسام واتخاذ الإجراءات المناسبة للتخلص من المواد المتفجرة، وتدمير معظم المواد المتفجرة في مكانها^(٢).

مجموعة التطهير المائي الفرنسية (TG 65.8):

انضمت القوات الفرنسية إلى فرقة العمل ٦٥ في ٢٠ يونيو ١٩٧٤م وتضمنت الأصول المخصصة في البداية سفن الدعم GARDINIA و GIROFLEE و ١٧ غواصاً للتخلص من الذخائر المتفجرة ضابطان و ١٥ مجنداً، وتكليف القوات الفرنسية في البداية

(1) F C O 93/390,: From Cairo To J N Guina, Major Project – RE Opening Of The Suez Canal war Debris Clearance, 30 January, 1974.

(2) F C O 93/390,: From Moduk Navy, To Pritnavat Ciaro, Info FCO Suez Canal war Debris Clearance, MAR, 1974.

بالبحث وتطهير جميع الذخائر غير المنفجرة من بورسعيد إلى الإسماعيلية، وعند الانتهاء من هذه المهمة تولت القوات الفرنسية مسؤولية إضافية تتمثل في تطهير نفس مناطق العمق لمنحدرات القناة جنوباً من الإسماعيلية إلى بورت توفيق^(١).

وقد تم الانتهاء من هذه المهمة بحلول منتصف سبتمبر، وأجرت وحدات مجموعة العمل ٦٥،٨ البحث والتطهير للذخائر غير المنفجرة في أحواض الميناء حول خليج السويس في أواخر سبتمبر وأكتوبر، وفي أوائل أكتوبر تم إعفاء سفينتي GARDINIA و GIROFLEE واستبدالهما بـ AJONC و LILAS، وتم استخدام القوات الفرنسية أيضاً لإجراء فحص ثالث (بحث ثالث) لمنحدرات القناة على كلا الضفتين من علامة المياه المرتفعة إلى انكسار القاع، حيث عملوا شمالاً من الكيلومتر ١٦٠ حتى التقوا بمجموعة من الغواصين المصريين المستقلين للتخلص من الذخائر المتفجرة الذين كانوا يبحثون في نفس مناطق العمق جنوباً من الكيلومتر ١٣٤، وكانت هذه المنطقة مسرحاً لقتال شديد، واعتُبر البحث الثالث ضرورياً لضمان أعلى درجة ممكنة من التطهير، وتم الانتهاء من هذه المهمة في ٣٠ أكتوبر عندما التقى الغواصون الفرنسيون والمصريون عند الكيلومتر ١٥٠^(٢).

ثم بدأ غواصو التخلص من الذخائر المتفجرة الفرنسيون فحصاً ثالثاً (بحث ثالث) لمنحدرات القناة كلا الضفتين من علامة المياه المرتفعة إلى انكسار القاع، حيث عملوا جنوباً من الكيلومتر ١٠ وبدأ هذا الجهد في ٢ نوفمبر واكتمل في منتصف ديسمبر عندما التقى غواصو التخلص من الذخائر المتفجرة الفرنسيون مع الغواصين المصريين الذين كانوا يعملون شمالاً من بحيرة التمساح عند الكيلومتر ٣٥، وكانت طرق البحث التي استخدمها الغواصون الفرنسيون هي أساساً نمط البحث بحبل التوجيه jackstay

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P23.

(2) Ibid.

مع تباعد يعتمد على الرؤية، وتم إجراء فحص كامل لقاع القناة من الكيلومتر ١٢ جنوباً واكتمل هذا الفحص في ٢١ ديسمبر^(١).

مجموعة التطهير المائي الأمريكية والمصرية (TG 65.5):

تألفت مجموعة العمل هذه من أفراد من فريق التخلص من الذخائر المتفجرة التابع للبحرية الأمريكية، وفرق دعم الملاحة البحرية الأمريكية، ومتخصصين في تحليل البحث، وغواصين مصريين مدربين على التخلص من الذخائر المتفجرة باستخدام الأصول التي قدمتها هيئة قناة السويس، وتم تجهيز قارب بحث بالسونار، وقارب لزرع العوامات، وقارب بحث بمقياس المغناطيسية، ومركب دعم للغواصين، وأجرى الأفراد الأمريكيون عمليات بحث دقيقة بالسونار ومقياس المغناطيسية، ووضعوا علامات على الأجسام باستخدام عوامات، ويعد تدريب مكثف من قبل أفراد التخلص من الذخائر المتفجرة الأمريكيين في بورسعيد تم تقسيم الغواصين المصريين مع المستشارين الأمريكيين إلى فرق للقيام بالغوص المطلوب وتقييم الأجسام والتخلص من الذخائر غير المنفجرة^(٢).

بدأت مجموعة العمل ٦٥,٥ عمليات البحث والتطهير في أوائل مايو في الطرف الجنوبي للقناة في بورت توفيق واتجهت شمالاً، وتم إجراء بحث بالسونار مع متابعة بالغوص على الأجسام التي تم تحديد مواقعها في قاع القناة تحت خط الكنتور ٨ أمتار، وقام الغواصون بمسح منحدرات القناة بالكامل على كلا الضفتين من علامة المياه المرتفعة إلى خط الكنتور ١٠ أمتار، واكتمل البحث بالسونار شمالاً إلى الدفرسوار، واكتمل تطهير منحدرات وقاع القناة بالغوص شمالاً إلى الكيلومتر ١١٧، وهو الطرف السفلي للبحيرة المرة الكبرى بحلول أواخر يوليو، وخلال هذه الفترة أعيقت عمليات

(1) Ibid.

(2) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P24.

الغوص بتيارات المد والجزر التي تبلغ حوالى واحد عقدة، وكان الغوص في منطقتين يسمح به فقط خلال فترات الهدوء أو بالقرب من المياه الهادئة، وفي أغسطس ١٩٧٤م حولت الفرقة TG 65.5 عملياتها لإجراء بحث وتطهير كامل لميناء بورسعيد وبعض مناطق الدخول، ثم تحركت مجموعة العمل جنوباً في القناة، واكتمل البحث بالسونار إلى الدفرسوار في أوائل أكتوبر مع متابعة الغواصين لجميع الأجسام التي تم تحديدها حتى هذه النقطة بحلول أواخر نوفمبر^(١).

كانت طريقة التطهير الأساسية التي استخدمتها TG 65.5 عملية متكاملة من ثلاث خطوات، حيث قام قارب البحث بالسونار الذي يجر سوناراً جانبياً من نوع Klein 100 KHZ مع نظام ملاحية دقيقة من Cubic DM 40 بتشغيل سلسلة من المسح في قناة القناة بعمق ٨ أمتار لضمان احتمالية عالية للتغطية بالسونار والكشف عن الأجسام وتقييم الأجسام التي تم تحديدها بالسونار وحساب مواقعها وتطوير إحداثيات X-Y المحلية حتى يتمكن قارب زرع العوامات من وضع علامة على كل جسم وتم وضع العوامات بدقة باستخدام نفس نظام الملاحية Cubic، ثم قام غواصو التخلص من الذخائر المتفجرة بمتابعة كل جسم في القناة باستخدام أنماط بحث دائرية أو بحث بحبل التوجيه، وقام الغواصون بتحديد الذخائر غير المنفجرة والتخلص منها، وتم البحث في مناطق المنحدرات بواسطة غواصين باستخدام طريقة حبل التوجيه عندما كانت كثافة الأجسام التي تم تحديدها بالسونار في القناة عالية، وتم البحث في القناة أيضاً باستخدام إجراء حبل التوجيه، وكان هذا هو الحال — على سبيل المثال — في المنطقة الممتدة من الكيلومتر ٦٧ جنوباً عبر بحيرة التمساح إلى الدفرسوار عند الكيلومتر ٩٧، وكان البحث الكامل بالسونار والغواصين وتقييم الأجسام والدرجة النهائية للتطهير خاضعاً لتقييم مستمر من قبل أفراد مقاولين مدنيين معينين لمجموعة العمل، واعتمدت

(1) Ibid.

المجموعة الشاملة من أجهزة الاستشعار والملاحة والغواصين والتحليل نظام بحث متوازنًا^(١).

بالإضافة إلى نظام المستشعرات الصوتية استخدمت مجموعة العمل ٦٥,٥ أيضاً أنظمة مستشعرات مغناطيسية للبحث عن أجسام شبيهة بالذخائر، خلال شهري أغسطس وسبتمبر استمرت التجارب باستخدام مقياس مغناطيسي واحد يتم سحبه في منطقة بورت توفيق وفي الأجزاء الشمالية من القناة أدى وجود كميات كبيرة من الخرقة الحديدية في القناة والاستخدام المكثف للألواح المعدنية في الضفاف إلى إحباط استخدام مقياس المغناطيسية في القناة نفسها للتمييز بين أجسام الذخائر والكمية الكبيرة من الحطام المعدني بطريقة تسمح بجهد متابعة معقول من قبل الغواصين، وتم التخلي عن المزيد من البحث بمقياس المغناطيسية في القناة نفسها^(٢).

تم تطوير واختبار مقياس مغناطيسية خاص متعدد الوحدات في الولايات المتحدة، ووصل هذا النظام إلى مصر في أوائل أكتوبر، وتم استخدامه لإجراء بحث دقيق ومتحكم فيه ملاحياً لقناة البحيرة المرة الكبرى ومنطقة المرسى، وأثبتت البحيرة المرة الكبرى أنها منطقة صعبة للبحث الفعال بالسونار بسبب وجود طبقات مائية قاعية شديدة الملوحة، وبناءً على بيانات البحث الأولية أثبت نظام مقياس المغناطيسية متعدد الوحدات فعالية كبيرة في الكشف عن الأجسام المغناطيسية وتحديد مواقعها في البحيرة المرة الكبرى، ومع ذلك أشارت المنطقة التي تم البحث فيها في البداية إلى أنه سيتم العثور على عدد كبير جداً من الأجسام الحديدية في البحيرة المرة الكبرى ربما يصل إلى عشرة آلاف، ولم تكشف التحقيقات التي أجراها الغواصون في الأجسام الأولية عن أي ذخائر غير منفجرة، كما كشف الغوص الأولي عن حجم العديد من المشاكل على النحو التالي:

(1) Ibid.

(2) Ibid.

في معظم مناطق البحيرة المرة الكبرى، كانت الأجسام الحديدية مدفونة في الرواسب، وكان البحث باستخدام كاشف أو مسبار من طراز **Mark 10** ضروري^(١). في جزء كبير من البحيرة المرة الكبرى، تفاقمت هذه الصعوبة بسبب الطبقة الكثيفة شديدة الملوحة التي تغطي القاع، وكان الغواصون بحاجة إلى ارتداء ما يصل إلى خمسة أرتال من الوزن الإجمالي من أجل اختراق هذه الطبقة. بمجرد الدخول في الطبقة، كانت الرؤية معدومة، وكانت الأجسام مدفونة مرة أخرى في الرواسب اللينة، وكانت رائحة كبريتيد الهيدروجين قوية جداً، وإذا دخل الماء قناع الغوص يحدث تهيج فوري للعين والممر الأنفي.

مع الكمية الكبيرة من الوزن المطلوبة، كان لا بد من ربط الغواصين بحبال السلامة. أدى الجمع بين حبل البحث الدائري وحبل العوامة وحبل السلامة وانعدام الرؤية وعدم وجود اتصال مع السطح إلى خلق وضع خطير للغواصين المجهزين بدوائر تنفس مفتوحة (scuba)^(٢).

أشارت المعلومات المقدمة من **BUMED** إلى أن مستوى كبريتيد الهيدروجين المذاب الملحوظ تجاوز حدود السلامة الموصى بها، بسبب الجمع بين العدد المحتمل الكبير من الأجسام غير المتفجرة بسبب الخردة الحديدية الموجودة وصعوبة الغوص الشديدة، تقرر إعادة تقييم طرق التطهير الإضافي لهذا الجزء من البحيرة المرة الكبرى، وبدا في ذلك الوقت أن الغوص بالقناع الثابت على جميع الأجسام المغناطيسية في المنطقة ذات الأهمية في البحيرة المرة الكبرى سينتطلب شهوياً من الجهد مع عائد ضئيل في التطهير الفعلي للذخائر، واستمر البحث بمقياس المغناطيسية متعدد الوحدات لتأكيد الكثافة العالية للأجسام الحديدية في المنطقة، وتم تعليق المتابعة بالغوص على الأجسام

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P24.

(2) Ibid.

الموجودة في الطبقات الملوثة عالية الملوحة والظمي الناعم في انتظار استكمال المزيد من التحقيقات، وقامت هيئة قناة السويس بتجربة وسائل ميكانيكية لخلط أو تشتيت الطبقة في أواخر أكتوبر، وتم التخلي عن هذه المحاولات واختارت هيئة قناة السويس أخيرًا استخدام كاسحة شبكية عبر المنطقة قبل عمليات التجريف المستقبلية، كما تم إنهاء المزيد من البحث بمقياس المغناطيسية^(١).

مجموعة الغواصين المصريين المستقلة:

قام غواصو التطهير التابعون للبحرية المصرية، العاملون على سفن الإنقاذ التابعة للبحرية المصرية MAX و DEKHELA، بالبحث وتطهير الذخائر من كامل طول القناة على الضفة الشرقية من خط كنتور ٣ إلى ٨ أمتار، كما قاموا بتدمير العديد من الأجسام الموجودة في الممر المائي والتي حددتها كاسحات الألغام البريطانية، وتألفت مجموعة الغوص هذه من ١٢ ضابطاً و ٤٥ مجنّداً، بدءاً من أوائل مايو من بورسعيد عملوا جنوباً ووصلوا إلى نهاية القناة عند الكيلومتر ١٦٠ في ٢٨ أغسطس، وخلال شهر سبتمبر قاموا بمسح كلا منحدرَي القناة على امتداد خطوط كنتور من صفر إلى ١٢ متراً من بحيرة التمساح جنوباً إلى الدفرسوار، وفي أكتوبر بدأت المجموعة من الكيلومتر ١٣٤ وعملت جنوباً في مسح كلا منحدرَي القناة من صفر إلى ١٢ متراً حتى التقوا بالقوات الفرنسية عند الكيلومتر ١٥٠، وأكمل هذا البحث الثالث للجزء الجنوبي من القناة، وفي ٢ نوفمبر بدأت هذه المجموعة بالبحث شمالاً من الكيلومتر ٧٨، بينما بدأت القوات الفرنسية جنوباً من الكيلومتر ١٠، حيث قامت كلا المجموعتين بالبحث من صفر إلى ١٢ متراً على كلا ضفتي القناة، وعندما التقت هذه المجموعات عند الكيلومتر ٣٥ في أوائل ديسمبر تم الانتهاء من فحص البحث الثالث للمنحدرات^(٢).

(1) Ibid.

(2) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P25.

استخدم غواصو البحرية المصرية أنماط بحث قياسية باستخدام حبل التوجيه والخط الدائري، وكانت المعدات المستخدمة هي أجهزة غوص ذات دائرة مفتوحة (scuba) مع بدلات غوص (wet suit) للحماية حسب الحاجة، وتم تحديد مدة الغوص اليومية بناءً على الرؤية والتيارات وعمق الماء، والأجسام المتفجرة التي تم تحديدها إما يتم تدميرها في مكانها أو يتم إزالتها إلى الشاطئ للتخلص منها باستخدام طرق التخلص من الذخائر المتفجرة القياسية^(١).

الأجسام التي تم تحديدها والتخلص منها:

كشفت عمليات البحث المتعددة في القناة نفسها وعمليات البحث في أحواض بورسعيد وخليج السويس، وفي المداخل والمراسي المرتبطة بها عن أكثر من ٨٥٠٠ جسم متفجر غير منفجر، وشملت هذه الأجسام العديد من شحنات ذخيرة الأسلحة الصغيرة التي تجاوز عددها ٢٥,٠٠٠ طلقة تم استعادتها من حاويات سليمة وبارجات وشاحنات ودبابات وناقلات جنود مدرعة ومركبات أخرى، ومن ناحية الوزن الإجمالي للمتفجرات التي تم إزالتها تفوقت محتويات بارجة غارقة واحدة على جميع الأجسام الأخرى، حيث كانت تحتوي على أكثر من ١٧٥ طنًا من الذخائر غير المنفجرة^(٢).

وتم تحديد موقع حوالي ٧,٥٠٠ جسم متفجر في القناة نفسها، يوضح الجدول نسبة كل فئة من الذخائر لهذه الأجسام، وكانت نسبة عالية جدًا من الذخائر تقع على منحدرات القناة وليس في القناة مع زيادة الكثافة باتجاه المياه الضحلة، وتم العثور على حوالي ٧٤% من جميع الذخائر في القناة في مياه أعمق من ستة أمتار^(٣).

كان حوالي ١٥% من الأجسام التي تم العثور عليها في القناة عبارة عن قنابل صغيرة، وفي معظم الحالات يشير التوزيع المرصود إلى حاويات معيبة أو نشر غير

(1) Ibid.

(٢) الأخبار: العدد ٧١٦٢، ٣ يونيو ١٩٧٥م، ص ٣.

(٣) المرجع نفسه: ص ٣.

صحيح، وكانت نسبة عالية من الذخائر التي تم العثور عليها في مجموعات تتألف من ١٠ أجسام أو أكثر من نفس النوع، مما يشير إلى إلقاء عرضي أو متعمد، على سبيل المثال تم العثور على ٢٥٠ لغماً مضاداً للأفراد في مكان واحد على المنحدر الشرقي للقناة بالقرب من هيكل قارب منقلب، ويرتبط التوزيع العام للذخائر بشكل مباشر بالمناطق على طول القناة حيث كان القتال هو الأعنف خلال فترة الصراع، وتم إجراء ثلاثة عمليات بحث منفصلة أو أكثر في المناطق ذات الكثافة العالية، بالإضافة إلى حقيقة أن معظم الذخائر كانت تقع في مياه أقل عمقاً من ستة أمتار وأن كمية قليلة نسبياً من الذخائر وصلت إلى القناة نفسها، حيث تم إلقاء معظمها عمداً أو عن طريق الخطأ في الهوامش الضحلة^(١).

وفيما يلي بيان حول النسبة التقريبية لعدد ٧,٥٠٠ قطعة ذخيرة غير منفجرة عُثر عليها داخل القناة نفسها:

نوع الذخيرة	النسبة التقريبية من الإجمالي
قنابل (أقل من)	1%
صواريخ	5%
الغام مضادة للدبابات	6%
قذائف	8%
قذائف هاون	11%
الغام مضادة للأفراد	11%
قنابل صغيرة (Bomblets)	15%
متفرقات	43%

تشمل المتفرقات عناصر مثل القنابل اليدوية، وشحنات التخويف، وشحنات الهدم، ومجموعات من ذخائر الأسلحة الصغيرة تزيد عن ٢٥,٠٠٠ طلقة تم استعادتها من

(١) المساء: العدد ٦٨٥٢، ٥ يونيو ١٩٧٥ م، ص ١.

الحاويات والمركبات، ومعظم الذخائر التي عُثر عليها في القناة إما لم تكن مسلحة، أو أطلقت ولكنها كانت فاسدة. بعض الذخائر كانت مدفونة، ولا يزال بعضها كذلك بلا شك، خاصة بالقرب من الضفاف حيث تم دفع الرمل من السدود الشاطئية أو سقط في القناة^(١).

كان يتم إلقاء المتفجرات في القناة لأغراض الصيد بأعداد غير معروفة، ولاحظت مجموعات العمل عملية إلقاء متفجرات في القناة بشكل أساسي من قبل أفراد الجيش المصري، وكان استخدام المتفجرات بالقرب من غواصي فرقة العمل خطراً واضحاً على السلامة، ومع ذلك فإن حقيقة ملاحظة هذه الأفعال طوال عمليات فرقة العمل تشير إلى مشكلة أوسع نطاقاً، وقد أبلغ قادة مجموعة العمل أيضاً عن العثور على مجموعات من الذخائر الصغيرة الجديدة وغير المستخدمة مثل قاذفات RPG-7 بالقرب من حافة المياه في القناة، والتي بدا أنها أُلقيت عمدًا في الماء مؤخرًا^(٢).

وتم تحديد موقع أكثر من ٧٠٠ قطعة غير متفجرة في عملية تطهير القناة بشكل عام، بالإضافة إلى ذلك تم العثور على كمية كبيرة جداً من الخردة المعدنية وسلاسل الحبال السلكية والكتل الخرسانية وغيرها من الحطام، وعملت هيئة قناة السويس بثبات على استخراج هذه العناصر الميكانيكية من القناة باستخدام غواصي الإنقاذ والرافعات العائمة، وتمت إزالة أكثر من أربع حمولات كبيرة من ميناء بورسعيد وحده^(٣).

وبيان بعدد ٧٠٠ من العناصر الرئيسية غير المتفجرة التي تم تحديد موقعها:

نوع العنصر	داخل القناة	في أحواض الموانئ والمراسي
أجزاء جسور عائمة	١٠٥	١٣
شاحنات	١٤	٠

(١) المرجع نفسه: ص ٣.

(٢) الأخبار: العدد ٧١٦٤، ٥ يونيو ١٩٧٥ م، ص ١.

(٣) المساء: العدد ٦٨٥٤، ٧ يونيو ١٩٧٥ م، ص ١.

جهود الولايات المتحدة الأمريكية في إعادة فتح قناة السويس ١٩٧٤ - ١٩٧٥ م دراسة تاريخية

٠	١٩	مركبات برمائية
٠	٨	دبابات
٢٢	٨٠	قوارب وبارجات
١٣	٧٤	مساعدا ت ملاحية
٣	٤٠	مراسٍ كبيرة
١	١٤	حطام طائرات
٢٤٤	٣٨	براميل زيت
٢٩٦	٣٩٢	الإجمالي

وفيما يلي بيان بعدد ١٠٠٠ قطعة ذخيرة غير منفجرة عثر عليها في الموانئ والأحواض ومناطق المرسى خارج القناة (١) :

العدد	النوع
٠	قنابل
٦	ألغام مضادة للدبابات
٢٢	ألغام مضادة للأفراد
٢	صواريخ
١٢	قذائف هاون
١٤	قذائف (٧٥ ملم)
٤	قنابل صغيرة
١٠١١	متفرقات
١٠٧١	المجموع

(1) ALL HANDS : NAVY'S ROLE IN REOPENING THE SUEZ CANAL, TASK FORCE 65, OP. Cit, P6.

ثانياً: عملية نيمرود سبار (NIMROD SPAR):

أبرمت اتفاقية ثنائية بين الحكومتين المصرية والأمريكية بشأن نقل أو إزالة حطام السفن المعينة والمخاطر الأخرى على الملاحة التي تسد القناة، وتم قضاء الأسابيع العشرة الأولى في ميناء بورسعيد في إزالة حطام السفينة العملاقة، وهو حطام تم وضعه عمدًا لمنع المرور في القناة، وكانت البحرية الأمريكية التي تستخدم مشرف الإنقاذ Supervisor of Salvage، مسؤولة عن تنفيذ شروط هذه الاتفاقية، وقامت بتوظيف مقاول مدني Murphy Pacific Marine Salvage Company، تحت عقد للمساعدة في عملية القناة، ويعمل المقاول تحت توجيهات مشرف الإنقاذ Supervisor of Salvage الذي يقدم تقريراً إلى قيادة البحرية (CNM) وينسق مع فرقة العمل ٦٥ الأمريكية^(١).

وكانت الأولوية الفورية لعمليات الإنقاذ هي تطهير القناة الملاحية في الأجزاء الشمالية من القناة للسماح بمرور سفن دعم فرقة العمل من بورسعيد إلى بحيرة التمساح، وكان الحطمان ذوا الأهمية الفورية هما السفينة الإسماعيلية ISMAILIA عند الكيلومتر ٦،٤، والسفينة مكة SS MECCA عند الكيلومتر ٧،٢، وفي ٢٧ مايو وصلت أول مجموعة من المنقذين بلغ عددها ٢٩ فرداً متعاقدًا وحمولتان من طائرات C141 من المعدات إلى البلاد، وفي البداية بدأ العمل على قطع الهيكل العلوي لسفينة مكة MECCA ، وفي ٢٩ مايو ١٩٧٤م بمجرد وصول ما يكفي من الأفراد والمعدات بدأ مسح تفصيلي لجميع حطام العشرة سفن التي تعيق القناة، وتجهيز سفن إنقاذ ثقيلة بما في ذلك رافعات ثقيلة قادمة من ألمانيا، وسفن رفع ثقيلة YHLC's قادمة من خليج سويك بالفلبين وبدأت في العبور إلى القناة، وتم الانتهاء من المسح التفصيلي ورسم خرائط لحطام العشرة سفن في أواخر يوليو، كما تم الانتهاء من عمليات البحث عن

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce:
Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P9.

الذخائر المتفجرة حول كل حطام وفي منطقتين مخصصتين للغمر الرطب واحدة في خليج السويس والأخرى في البحيرة المرة الكبرى باستخدام غواصين مؤهلين من فرقة العمل ٦٥، كما تم تعيين منطقة غمر جافة على الضفة الشرقية للقناة عند الكيلو ٣، ومنطقة غمر رطبة في الحوض الخارجي لميناء بورسعيد من قبل هيئة قناة السويس^(١).

وفيما يلي بيان بالسفن المحدد إزالتها من القناة:

الحطام	موقعها بالكيلو	الوزن	الطول
ISMAILIA	6.40 كم ^(٢)	1500 طن	280 قدم
SS MECCA	7.18	6700 طن	438 قدم
BUCKET DREDGE NO. 23	72.00	1600 طن	191 قدم
TUG MONGUED	81.50	1200 طن	165 قدم
DIPPER DREDGE KASSER	81.50	1200 طن	125 قدم
CONCRETE CAISSON	87.00	8300 طن	203 قدم
CUTTER DREDGE 15	98.20	2000	200 قدم

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce:
Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P10.

(٢) تم القياس من الكيلومتر صفر في بورسعيد.

	طن		SEPTEMBER
358 قدم	2400	156.90	TANKER M/T MAGD
	طن		
165 قدم	1200	158.00	TUG BARREH
	طن		
175 قدم	1200	158.10	BUCKET DREDGE NO
	طن		22

ومع تقدم العمل على سفينتي MECCA و ISMAILIA، ووصول المزيد من المعدات والأفراد إلى البلاد، تم تنفيذ العمليات في وقت واحد في عدة نقاط في القناة، وتم تنسيق تحركات فريقَي التشذيب والتركيب، ورافعات هيئة قناة السويس التي تبلغ حمولتها ٨٠ طنًا والرافعات والسفن الثقيلة لرفع أكبر قدر ممكن، والاستفادة من القدرات الخاصة لكل سفينة أو مجموعة، وكان المفهوم العام للعمليات هو استخدام الرافعات الثقيلة ROLAND و THOR في الجزء الشمالي من القناة لرفع أجزاء من سفينتي MECCA و ISMAILIA إلى منطقة الغمر الجافة عند الكيلومتر ٣، وإزالة سفينة DREDGE 23 عند الكيلومتر ٧١.٩، وتم استخدام CRILLY YHLCs و CRANDELL لأول مرة في الجزء الأوسط من القناة لإزالة سفن TUG MONGUED و DREDGE KASSER و DREDGE 23 إلى منطقة الغمر الرطبة في البحيرة المرة الكبرى، ووصلت الرافعة الثقيلة THOR إلى بورسعيد بعد عبورها من هامبورغ ألمانيا في ١٣ أغسطس ١٩٧٤م، ووصلت الرافعة الثقيلة الثانية ROLAND إلى بورسعيد في ١٥ سبتمبر ١٩٧٤م، ووصلت الرافعة YHLCs المملوكة للبحرية الأمريكية والتي تشغلها شركة Murphy Pacific Marine Salvage إلى بورسعيد في ٢٢ أغسطس ١٩٧٤م بعد عبور ٦,٠٠٠ ميل من خليج سويك بالفلبين، وتم تحديد استخدام YHLCs لرفع وحمل الحطام في الجزء الأوسط من القناة إلى منطقة الغمر الرطبة في البحيرة المرة الكبرى إلى أن تقوم القوات المصرية بتجريف الممر

الترابي في دفرسوار إلى عمق وعرض مقبولين^(١).

١- سفينة الركاب SS MECCA :

كانت سفينة الركاب SS MECCA بوزن ٦٧٠٠ طن وطولها ٤٣٨ قدمًا وعرضها ٦٠ قدمًا تم إغراقها في عرض قناة السويس بواسطة شحنات متفجرة، وكانت تستقر على جانبها الأيمن، وكان القوس على بعد ١٠ أمتار من الضفة الغربية بينما وصل الجزء الخلفي إلى مسافة ٥٥ مترًا من الضفة الشرقية، وبدأت عمليات التطهير والإزالة في ٢٩ مايو، وكانت المهمة الأولية هي إزالة الهيكل العلوي باستخدام قطع الأكسي - قوس والمتفجرات مع الرفع بواسطة رافعة عائمة حمولتها ٨٠ طنًا، وقد تم الانتهاء من ذلك بحلول ٢٩ يونيو، وتم حل المشكلات الأولية المتعلقة بإزالة الزيت عن طريق المثابرة والضخ.

واستمر القطع بالمتفجرات والأكسي - قوس على الهيكل الرئيسي طوال الصيف مع إزالة الأجزاء بواسطة رافعات ثقيلة لنقلها إلى منطقة الغمر الجافة عند الكيلومتر ٣، وتم عمل عشرة فتحات لتقسيم الحطام إلى ١١ قطعة للرفع، وقامت رافعتا الرفع الثقيل Thor و Roland برفع مزدوج لثلاث قطع في أكتوبر، وعند رفع الجزء الأخير لأول مرة انزلق حبل من السلسلة تمامًا عبر الجزء الأخير، وتقرر تخفيف الجزء بشكل أكبر عن طريق إزالة الهيكل والآلات، وعادت الرافعات الثقيلة لرفع الجزء الأخير بعد اكتمال العمليات في المنطقة الجنوبية والوسطى من القناة، وتم رفع الجزء الأخير من سفينة SS MECCA إلى منطقة الغمر الجافة في ١٨ ديسمبر، ثم عبرت الرافعات الثقيلة

(1) ALL HANDS : NAVY'S ROLE IN REOPENING THE SUEZ CANAL, TASK FORCE 65, OP. Cit, P5.

القناة شمالاً متجهة إلى هامبورغ معلنة انتهاء أعمالها بتطهير القناة في ١٩ ديسمبر ١٩٧٤ م^(١).

٢ - سفينة الشحن الإسماعيلية ISMAILIA :

كانت هذه السفينة شحن ISMAILIA صغيرة بوزن ١٥٠٠ طن، وطولها ٣٤٥ قدماً، وعرضها ٤٤ قدماً، وتم إغراقها بشحنات متفجرة واستقرت عبر محور القناة عند الكيلومتر ٦,٤ استقرت في وضع مستقيم في حوالى ٤٩ قدماً من الماء. تم قطع الحطام أولاً إلى خمسة أجزاء بوزن ٢٣٠٠ طن باستخدام قطع المتفجرات والأكسي — قوس، وتم الانتهاء من هذا بحلول ٢٨ يونيو، وتم إجراء ثلاثة عمليات رفع للأجزاء إلى منطقة الغمر الجافة بواسطة الرافعات الثقيلة في أغسطس، وفي أكتوبر تمت إزالة الأجزاء النهائية إلى منطقة الغمر الجافة، وتم وضع الجزء الأخير في منطقة الغمر الجافة عند الكيلومتر ٣ في ١١ أكتوبر ١٩٧٤، وكان هذا هو رابع حطام يتم إزالته بالكامل من القناة^(٢).

٣ — الجرافة BUCKET DREDGE NO.23 :

بُنيت الجرافة DREDGE NO. 23 عام ١٩٢٦ م من قبل الفرنسيين، وهي عبارة عن جرافة دلو بوزن ١٢٩٥ طنًا وطولها ١٩١ قدماً، وتم إغراقها لمنع المرور في القناة مرة واحدة من قبل، وذلك خلال العدوان الثلاثي عام ١٩٥٦ وتم إنقاذها وإعادة تجهيزها، وهذه هي المرة الثانية التي تم إغراقها بشحنات متفجرة عند الكيلومتر ٧٢، وكان الحطام مستقرًا على جانبه الأيمن على المنحدر الغربي للقناة وموجهًا عبر القناة، وبدأت أعمال التشذيب والتجهيز الأولية على DREDGE 23 في ٦ سبتمبر ١٩٧٤ م، وتضمن العمل المبكر إزالة السلم والدلاء في ٢٩ سبتمبر ١٩٧٤ م، وقامت

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce:
Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P12.

(2) Ibid.

الرافعات الثقيلة THOR و ROLAND بقلب الجرافة استعدادًا لرفعها بواسطة YHLC's وبدأت YLHC's عمليات الرفع في ٥ أكتوبر ١٩٧٤م، وكانت هناك حاجة إلى ثلاثة عمليات رفع قبل أن يتم وضع الجرافة أخيرًا في منطقة الغمر الرطبة في البحيرة المرة الكبرى في ٩ أكتوبر ١٩٧٤م، وكان هذا هو ثالث حطام يتم إزالته بالكامل من القناة^(١).

٤ . القاطرة مونغيذ TUG MONGUED :

تم إغراق القاطرة مونغيذ TUG MONGUED عبر القناة جنوب بحيرة التماسح عند الكيلومتر ٨١,٥ كانت مستقرة في وضع مستقيم، مما أدى إلى إعاقة الجانب الغربي من القناة مع ميل مؤخرتها قليلًا على المنحدر الغربي، بلغ وزن القاطرة ١٢٠٠ طن وطولها ١٦٥ قدمًا وعرضها ٣٢ قدمًا، وبدأت فرق التشذيب والتجهيز العمل على تجهيز حبال الرفع للرافعة YHLCs في ٤ أغسطس، وتم وضع YHLCs للرفع الأول في ٢٦ أغسطس ١٩٧٤م وتطلبت العملية ما مجموعه ٤ عمليات رفع قبل أن يتم وضعها في منطقة الغمر الرطبة في البحيرة المرة الكبرى في ١٢ سبتمبر ١٩٧٤م، وكان هذا أول حطام يتم إزالته بالكامل من القناة، وكان التوقيت مع عملية التجريف المصرية في طريق دفرسوار المائي حاسمًا، وانتظرت YHLCs في القناة مع تعليق القاطرة TUG MONGUED تحتها لمدة يومين، بينما أكملت الجرافات القطع إلى عمق الممر المائي المطلوب وهو ١٤,٢ مترًا (٤٦,٩ قدمًا) (٢).

٥ . الجرافة ذات المغرفة DIPPER DREDGE KASSER :

كانت الجرافة كاسر KASSER التي تم إغراقها بوزن ١٢٠٠ طن وطول ١٣٨ قدمًا وعرض ٤٤ قدمًا معلقة من القاع بواسطة مسمارين وكسارة الصخور والمغرفة، كان الحطام مستقرًا على مسار عرضي عبر القناة إلى الجنوب الشرقي قليلًا من القاطرة

(1) Ibid.

(2) Ibid.

TUG MONGUED، مما أدى إلى إعاقة الجزء الشرقي من القناة عند الكيلومتر ٨١,٥ كانت أجزاء من الحبال العلوية فوق سطح الماء، وبدأت أعمال التشذيب والتجهيز الأولية في ٢ أغسطس واستمر العمل على إزالة المسامير والمغرفة وكسارة الصخور ومجموعات الحبال المختلفة لإعداد الجرافة لرفعها بواسطة YHLCs، وبدأت YHLCs عمليات الرفع في ١٤ سبتمبر ١٩٧٤م وتطلب الأمر ما مجموعه ثلاثة عمليات رفع قبل أن يتم وضع الجرافة في منطقة الغمر الرطبة في البحيرة المرة الكبرى في ٢٥ سبتمبر، وكان هذا ثاني حطام يتم إزالته بالكامل من القناة^(١).

٦. القيسون الخرساني (CONCRETE CAISSON):

كان القيسون الخرساني عبارة عن هيكل مستطيل يشبه الصندوق ومُدعّم بالصلب، بأبعاد ٢٠٣ أقدام في ٤٤ قدمًا في ٤٠ قدمًا، تم إغراق القيسون عن طريق تفجير صمامات التوازن الخاصة به، وكان مستلقيًا على جانبه عبر محور القناة عند الكيلومتر ٨٧، وكان من الصعب في البداية تحديد السلامة الهيكلية للقيسون ومدى أي تلف لأنه كان يحتوي على كمية كبيرة من الطين، وكانت الخطة هي قطع القيسون إلى نصفين ليتم رفعه بواسطة الرافعة YHLCs، وكان القطع بالمتفجرات ناجحًا في إزالة الخرسانة، ولكن كان القطع بالأكسي — قوس ضروريًا لقطع قضبان التسليح الكثيرة، وقد تطلب الأمر الكثير من إزالة الطين، وتم وضع YHLCs للرفع الأول للجزء الأعمق في أواخر أكتوبر، وأثناء تمرير أسلاك الرفع ورسو YHLCs فوق الجزء الأعمق زادت درجة التجريف، مما تسبب في استقرار هذا الجزء من القيسون بشكل أكبر في قاع القناة، مما أحبط فائدة الرفع الموازن لـ YHLCs، وقد أعاق موقع هذا الجزء محاولات أخرى لإزالة النصف الثاني الأعلى، وتم التخطيط للقطع لتقسيم الجزء العلوي من القسم الغربي من القيسون إلى قطع أصغر بحوالي ١٥٠ طنًا، وتمت إزالة خمس قطع من هذا القبيل بواسطة YHLCs باستخدام الرافعات الجسرية الخلفية، وبعد نقل هذه القطع الأصغر إلى

(1) Ibid.

منطقة الغمر الرطبة في البحيرة المرة الكبرى عادت YHLCs للرفع المزدوج مرة أخرى باستخدام الرافعات الجسرية الخلفية على الجزء الأعمق والأخف وزناً، وتم إزالة الجزء العميق من موقعه المستقر إلى القاع الطبيعي للقناة القريب في ٢٣ نوفمبر، وبدأت YHLCs العمل على الجزء الشرقي الأعلى وباستخدام طريقة الموازنة تم وضعها في منطقة الغمر الرطبة في البحيرة المرة الكبرى، ثم قامت الرافعة THOR بإزالة الجزء الغربي إلى منطقة الغمر الرطبة في ٢٠ ديسمبر، وكان هذا آخر حطام يتم إزالته بالكامل من القناة، وبهذا انتهى عمل الرافعة التابعة للبحرية الأمريكية YI ILC's وغادرت منطقة القناة للعودة إلى أعمال الصيانة والواجبات الأخرى الموكلة إليه^(١).

٧- الجرافة ١٥ سبتمبر DREDGE 15 SEPTEMBER :

تم إغراق الجرافة ١٥ سبتمبر دون استخدام متفجرات عند الكيلومتر ٩٨,٢، وكشف فحص الجرافة التي تزن ٢٠٠٠ طن وطولها ٢٠٠ قدم عدم وجود أضرار هيكلية كبيرة، وكانت الجرافة مستقرة على جانبها الأيسر وموازية لمحور القناة بدأ تجهيزها للرفع بواسطة الرافعات الثقيلة في ٩ نوفمبر، وبعد تخفيف وزنها تم تجهيز الرافعات الثقيلة ROLAND و THOR للرفع المزدوج في محاولة لإنقاذ الجرافة للسلطات المصرية، وقد تطلب الأمر الكثير من الترصيع والتجفيف أثناء عملية الإنقاذ، وفي ٦ ديسمبر كانت القناة خالية من الجرافة وتم تسليمها إلى هيئة قناة السويس لترميمها وإعادة العمل مره أخرى، وكان هذا هو ثامن حطام يتم إزالته بالكامل من ممر القناة^(٢).

٨- القاطرة BARREH :

كانت القاطرة BARREH بوزن ١٢٠٠ طن وطول ١٦٥ قدماً، مستلقية في وضع

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P14.

(2) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P14.

مستقيم على المنحدر الغربي للقناة عند الكيلومتر ١٥٨. ظل الجزء الخلفي فوق الماء، وعلى الرغم من أنه تم الزعم أنها أغرقت بشحنات متفجرة، إلا أن الفحص بعد إزالة بعض الطين في مرحلة التشذيب والتجهيز كشف أن الشحنات لم تنفجر والأضرار الهيكلية كانت طفيفة، وبعد تجهيزها لمنع انزلاقها إلى مياه أعمق تم رفع الحطام بشكل مزدوج بواسطة الرافعات الثقيلة ROLAND و THOR، وتم وضع الحطام في منطقة الغمر الرطبة في خليج السويس في ٨ نوفمبر، وكان هذا هو العائق السادس الذي يتم إزالته من القناة^(١).

٩. الجرافة ذات الدلو رقم ٢٢ BUCKET DREDGE NO.22:

تم إغراق الجرافة ذات الدلو رقم ٢٢ بشكل متفجر عند الكيلومتر ١٥٨، وكان الحطام الذي يزن ١٢٠٠ طن وطوله ١٧٥ قدمًا مقلوبًا على الجزء الشرقي من القناة، وبدأ التشذيب والتجهيز للحطام في ١٥ أكتوبر، وتم تعديل وضع الجرافة في ٢٧ أكتوبر ورفعها بواسطة الرافعات الثقيلة في ٣ نوفمبر، وتم إغراق الجرافة في منطقة الغمر الرطبة المخصصة في خليج السويس في ٤ نوفمبر، وكان هذا هو الحطام الخامس الذي يتم إزالته بالكامل من القناة^(٢).

١٠. ناقلة النفط MAGD TANKER MAGD:

كانت ناقلة النفط MAGD بطول ٣٥٨ قدمًا ووزن ٣٢٠٠ طن، مستلقية على جانبها الأيمن على خط محور القناة عند الكيلومتر ١٥٦,٩، وتم الشروع في خطط لإزالة الهيكل العلوي وقطع الناقلة إلى قسمين في ٦ نوفمبر، اكتمل القطع بالمتفجرات والأكسي — قوس على الهيكل الرئيسي وانقلب الجزء الخلفي ١٥ درجة نحو وضع رأسي، وقامت الرافعات الثقيلة ROLAND و THOR برفع الجزء الخلفي من الناقلة

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P16.

(2) Ibid.

بشكل مزدوج لإلقائه في منطقة الغمر الرطبة في ١٤ نوفمبر، ثم تم تجهيز الرافعات الثقيلة للرفع المزدوج ثم رفع الجزء الأمامي، وتم إغراق الجزء الأمامي في منطقة الغمر الرطبة المخصصة في خليج السويس في ٢٣ نوفمبر ١٩٧٤م، وكان هذا هو الحطام السابع الذي يتم إزالته بالكامل من القناة^(١).

مجموعات فرقة العمل ٦٥.٥ الأمريكية الإنسانية:

مهمة غير معلنة لكنها ذات أهمية مماثلة لأعضاء فرقة العمل الأمريكية ٦٥ كانت بناء علاقات إيجابية بين المصريين والأمريكيين من خلال الاتصالات الفردية والجماعية، مما يعزز الثقة بين الشعبين، وقد تم الوفاء بهذا الالتزام من قبل الجنود، والبحارة، والطيارين، ومشاة البحرية الأمريكيين طوال فترة عمليات فرقة العمل ٦٥.

في ٦ يونيو زار الرئيس السادات عمليات CTF 65 في بورسعيد وذكر في خطاب رسمي بأن "شعبنا يمكن أن يتعاون معًا من أجل السلام والازدهار".

وفي ٦ يونيو شاركت مفرزة من مشاة البحرية الأمريكية من USS INCHON في حفل تأبين أمريكي مصري مشترك في قبر الجندي المصري المجهول في الإسكندرية^(٢).

وفي ١٨ يونيو عندما اندلع حريق هائل على متن سفينة شحن مصرية راسية في ميناء الإسكندرية، قدمت USS INCHON LPH-12 فريق مساعدة في مكافحة الحرائق لمساعدة السلطات المحلية، وخلال عمل فرق الإطفاء الذي استمر طوال فترة ما بعد الظهر في أقسام المحركات والشحن، كان مسعف بحري أمريكي من الدرجة الثالثة مسؤولاً شخصيًا عن إنقاذ حياة ثلاثة مصريين أصيبوا بالاختناق بالدخان^(٣).

وفي ٥ أغسطس اندلع حريق كبير على متن جرافة ضخمة تابعة لهيئة قناة السويس راسية في حوض بناء سفن في الإسماعيلية، جاء فريق إطفاء مكون من ٤٤

(1) Ibid.

(٢) الأخبار: العدد ٦٨٠٠، ٦ يونيو ١٩٧٤م، ص ٣.

(٣) الأخبار: العدد ٧٨١٢، ١٨ يونيو ١٩٧٤م، ص ٣.

فردًا من USS BARNSTABLE COUNTY LST-1197 لمساعدة رجال الإطفاء المصريين، وفي غضون ٤٠ دقيقة تمكن فريق الإطفاء من إخماد الحريق الذي كان يغذيه الوقود، مما أدى إلى إنقاذ السفينة، وأشاد موظفو هيئة قناة السويس بالتعاون الرائع بين الأمريكيين والمصريين وعبروا عن تقديرهم للمساعدة^(١).

وفي مستوصف فرقة العمل الأمريكية في الإسمايلية، جعل طبيب بحري أمريكي ومساعدان طبيان من عاداتهم مساعدة المواطنين المصريين الذين يطلبون رعاية طبية طارئة، وقدم رقيب في مشاة البحرية الأمريكية المساعدة في الترجمة، وتم ترسيخ الكثير من النوايا الحسنة بين القوات الأمريكية والسكان المصريين المحليين في مدن القناة.

وقد طلبت هيئة قناة السويس المشورة الفنية بشأن التطورات في تنظيف انسكابات النفط واستعادتها، وتم تقديم معلومات حول الأبحاث الأمريكية والأنظمة المتاحة لمواصلة هذا التواصل التقني حول الشؤون البيئية، وتم إنشاء حوار بين هيئة قناة السويس ومكتب أخصائي المحيطات التابع للبحرية الأمريكية، وقد عزز ذلك الأمر علاقات إيجابية طويلة الأمد بينهم.

وفي أواخر يوليو ١٩٧٤م طلبت هيئة قناة السويس مساعدة مجموعة العمل CTF 66 في إجراء مسح تفصيلي لقياس الأعماق في أجزاء من القناة، وكانت الترسيبات الكبيرة انهيار الضفاف وتدمير المساعدات الملاحية من المشاكل المحتملة لعمليات التجريف المخططة من قبل هيئة قناة السويس للقناة بعد عمليات التطهير لفرقة العمل ٦٥، وتم الحصول على معدات دقيقة لقياس الأعماق، وبداية من منتصف سبتمبر عمل الأفراد الأمريكيون بالاشتراك مع نظرائهم المصريين من هيئة قناة السويس لجمع البيانات المطلوبة، وكانت نتائج هذا التعاون ذات أهمية كبيرة لتحسين التجريف وبالتالي إعادة فتح القناة في الوقت المناسب أمام التجارة العالمية^(٢).

(١) المساء: العدد ٦٥٤٩، ٥ أغسطس ١٩٧٤م، ص ٤.

(٢) المساء: العدد ٦٥٤٢، ٣٠ يوليو ١٩٧٤م، ص ٤.

وفي مدينة الإسمايلية تصرف أفراد فرقة العمل ٦٥ الأمريكية على الشاطئ بطريقة جديرة بالثناء طوال العمليات، وتمت دعوتهم إلى العديد من الفعاليات الاجتماعية والترفيهية التي رعتها السلطات المصرية، وعززت التجمعات المتعددة الجنسيات روح التعاون والصداقة التي نمت من خلال العمل جنبًا إلى جنب يوميًا.

وقد رفع طاقم السفينة الأمريكية USS BARNSTABLE COUNTY العلم المصري تكريمًا للرئيس المصري أنور السادات، حيث كان الرئيس في قارب أبيض يتجول في بحيرة التمساح على قناة السويس لدراسة جهود إعادة فتح القناة. وبشكل عام ساهمت هذه الفرص العديدة للتفاعل، والتي شاركها رجال فرقة العمل ٦٥ بشكل كبير في تعزيز العلاقات الأمريكية المصرية وهي مساعدة مباشرة للسلام والاستقرار في الشرق الأوسط^(١).

(١) المرجع نفسه.

المبحث الثالث

الدعم اللوجستي لعملية تطهير قناة السويس

في بداية التخطيط لعمليات فرقة العمل ٦٥ الأمريكية تقرر أن تكون جميع العمليات داخل البلاد محدودة من حيث الدعم اللوجستي، وتم الاتفاق على أن هيئة قناة السويس (SCA) هي التي تقوم بتوفير الطعام والإقامة والنقل بالمركبات لجميع أفراد فرقة العمل ٦٥ على الشاطئ، أما الدعم الطبي والتموين ومناولة البضائع والاتصالات ودعم الطائرات، فقد تم توفيره بمزيج من أصول الجيش الأمريكي ومشاة البحرية والبحرية والقوات الجوية من العديد من القيادات المختلفة في أوروبا والولايات المتحدة. وبموجب التوجيه وافقت فرقة العمل ٦٥ على استخدام مرافق الطعام والإقامة المقدمة من الحكومة المصرية على الشاطئ، وقد عملت الحكومة المصرية ممثلة في هيئة قناة السويس بجد شديد لتوفير مرافق بمعايير غربية لأفراد فرقة العمل، وقد أُجبروا بحكم الظروف على البدء في تقديم هذا الدعم في بيئة دمرتها الحرب بشدة، حيث كانت المياه الصالحة للشرب، والطاقة الكهربائية، ومعالجة مياه الصرف الصحي، والتبريد، نادرة وغير موجودة في كثير من الأحيان، ولكن أدى التعاون والمراقبة الدقيقة إلى توفير طعام وإقامة بجودة محدودة للغاية، وليس بالمعايير والمواصفات الغربية للمعيشة والصحة والصرف الصحي^(١).

١- المرافق:

بموجب الاتفاق كُلفت هيئة قناة السويس بتوفير المباني المكاتب الإدارية لجميع الأفراد الذين يعملون ويقيمون على الشاطئ، و مع بدء العملية كان لا بد من تطوير هذه المرافق بأسرع وقت ممكن في منطقة تعرضت لأضرار حرب واسعة، وهُجر منها السكان المدنيون لأكثر من سبع سنوات، وعلى الرغم من هذه الصعوبات إلا أن الحكومة المصرية أبدت التزامًا بتوفير كل ما يلزم العمل من مرافق الطعام والإقامة والمكاتب في

(١) الأهرام الاقتصادي: العدد ٤٧٧، أول يوليو ١٩٧٥م، ص ١٦،

بورسعيد والإسماعيلية وبورت توفيق، بالإضافة إلى توفير مباني لإقامة الأفراد العابرين القادمين والمغادرين عبر الطيران التجاري في القاهرة^(١).

أ - مدينة بورسعيد:

وفي مدينة بورسعيد تم توفير الإقامة والطعام من خلال ترتيب تعاقدى لهيئة قناة السويس مع الفنادق المحلية، وتوفير مساحة العمليات في مجمع سلطة الميناء التابع لهيئة قناة السويس، وكانت صلاحية المرافق وجودة الطعام والصرف الصحي دون المستوى، ولكن تم تحقيق تحسينات مطردة خلال سير العمليات، ولم تصل إمدادات المياه المحلية أبدًا إلى الحد الأدنى من المعايير المقبولة، وفي ذروة العمليات أقام أكثر من ١٠٠ فرد أمريكي على الشاطئ في بورسعيد وشمل هذا العدد أفرادًا من الجيش الأمريكي، والبحرية، والقوات الجوية، وأفرادًا مدنيين من شركة **Murphy Pacific Marine Salvage** المتعاقدة مع المشرف على التطهير، إلى أن تم تعيين ممثل محلي لهيئة قناة السويس للتعامل مع المقاولين وتوفير التنسيق الآخر المطلوب، وتم تعيين مسعف طبي أمريكي لمراقبة الأوضاع الصحية، ولم تتمكن القوات الأمريكية من ممارسة أي سيطرة مباشرة على أداء المقاول^(٢).

ب - مدينة الإسماعيلية:

كانت الإسماعيلية محور عمليات فرقة العمل ٦٥، حيث تم تخصيص مكتب في مبنى مقر هيئة قناة السويس لـ **CTF 65**، والموظفين، وضباط الاتصال من البحرية البريطانية والفرنسية والمصرية والجيش المصري، وتم تحويل الفيلات الخاصة الموجودة إلى أماكن إقامة، وإنشاء مطاعم باستخدام خدمة تموين متعاقد عليها ومقرها في القاهرة، وإنشاء اتصال مباشر مع كبار مسؤولي هيئة قناة السويس للتأثير على أداء

(١) مجلة الإذاعة والتلفزيون: العدد ٢٠٩٩، ٧ يونيو ١٩٧٥ م، ص ٨.

(2) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P2.

المقاول، وتوفير مرافق مكتب لدعم المشرف على التطهير ومفرزة COMFAIRMED في الإسماعيلية في مبانٍ محلية أخرى، وفتح مستوصف في أحد المباني المحلية، وتخصيص مرافق مدرج حظيرة لعمليات الطائرات الثابتة والمروحية، وبشكل عام كانت ظروف الإقامة في الإسماعيلية أفضل من أي موقع عملي آخر، وكانت جودة المياه على الرغم من أنها لم تستوف المعايير الغربية إلا أنها كانت آمنة خلال فترة عمليات التطهير، وقد أدى الرصد اليومي للطعام والإقامة المقدمين إلى ضمان التحسن وإن كان بطيئاً على مدار فترة العمليات، وفي ذروة العمليات أقام أكثر من ١٢٠ فرداً في الإسماعيلية^(١).

ج - مدينة بورت توفيق:

كانت هذه المدينة الصغيرة الواقعة في الطرف الجنوبي للقناة قد دُمّرت بالكامل تقريباً خلال الحروب، وبسبب ذلك تم تخصيص الإقامة لفريق العمل في مبنى تابع لهيئة قناة السويس مع توفير الطعام من خلال عقد لهيئة قناة السويس مع الفندق المحلي الوحيد الموجود بالمدينة، وكانت حالة الصرف الصحي ومستوى الصحة العامة هي الأسوأ من بين جميع مناطق العمليات الرئيسية، ولم تلب جودة المياه ومرافق الصرف الصحي المعايير الأمريكية أبداً على الرغم من الرصد والتفتيش، وكانت جودة الطعام وتداوله مقبولة، وتم إجراء تحسينات لكن العادات المحلية والنقص الحقيقي في الموارد حالت دون تغيير كبير، وفي ذروة العمليات المبكرة أقام أكثر من ٦٠ فرداً عسكرياً ومدنياً أمريكياً في بورت توفيق في وقت لاحق من فترة العملية، وقد عاد الأفراد الأمريكيون بأعداد كبيرة إلى بورت توفيق مرة أخرى بعد تحسين الطعام، وذلك باستخدام مطبخ ميداني يعمل به خدمة تموين كما في الإسماعيلية.

(1) Ibid.

د - مدينة القاهرة:

في القاهرة قدمت هيئة قناة السويس مجموعة من الغرف في فندق محلي لتوفير سكن مؤقت للأفراد العابرين، واستقبال الأفراد القادمين في المطار من قبل موظفي هيئة قناة السويس الذين قدموا مساعدة كبيرة في الجمارك واستلام الأمتعة، وكانت خدماتهم ميزة كبيرة في حركة الأفراد إلى البلاد، وتم الإبقاء على مفرزة تمثيلية صغيرة لـ CTF 65 في السفارة الأمريكية بالقاهرة^(١).

٢. الامدادات المختلفة:

كانت الطائرات تصل تباعاً محملة بالمواد الطبية المختلفة والمعدات والأفراد في عمليات تدوير بين الأفراد، ففي ١٢ أبريل ١٩٧٤م وصلت طائرة C 130 إلى الإسماعيلية تحمل أفراداً ومعدات مركز قيادة COMFAIRMED، وعلى الرغم من أنه خلال سير العمليات تم تدوير الأفراد في هذه الوحدة من الولايات المتحدة، إلا أن مركز القيادة الذي عُيِّن 65,4 CTG كان شريان الدعم اللوجستي لفرقة العمل من بداية العملية إلى نهايتها، وكان دعم COMFAIRMED عنصراً أساسياً في إكمال المهمة بنجاح، وتعاملت مجموعة العمل 65.4 CTG مع جميع الشحنات، والبريد، وحركات الأفراد، وتنسيق المركبات المقدمة من هيئة قناة السويس، ورصد وتخصيص أموال FT، ودعم القيادة للمستوصف الطبي في الإسماعيلية^(٢).

أ - حساب العملة الأجنبية:

سمحت شركة الملاحة والأنظمة لمجموعة العمل 65 CTF باستخدام حساب العملة الأجنبية (FT)، وبلغ إجمالي هذا الصندوق ٢٠٠,٠٠٠ جنيه مصري أي ما مجموعة بالدولار الأمريكي ٣٦٠,٠٠٠ دولار، وكانت مسؤولية المحاسبة لحساب FT

(1) Ibid.

(2) Naval Aviation News: Suez Canal Mine Clearance, Task Force 65, JOC Warren Grass and JO2 James Heltsley, September 1974, P39.

هي مسؤولية ضابط الصرف، وحدة الأبحاث الطبية البحرية، والقاهرة حددت توجيهات 65 CTF ذات الصلة المسؤولية داخل فرقة العمل عن سلطة التوقيع، والمحاسبة، وسياسات الاستخدام، وتقع الالتزامات أساساً ضمن ثلاث فئات رئيسية:

— حجوزات شركات الطيران التجارية للأفراد من وإلى داخل مصر.

— استحقاقات البديل اليومي في مصر.

— الشراء المحلي للمواد الضرورية لعمليات تطهير قناة السويس.

تم تشجيع قادة مجموعات العمل على استخدام حساب FT كلما كان ذلك ممكناً (١).

ب - الشحن:

بعد التجهيز الأولي الضخم لطائرات C-5 في القاهرة والتجهيز البري في الإسماعيلية، تم إعداد رحلات إعادة إمداد منتظمة بطائرات C-130 بين نابولي والإسماعيلية. تعاملت مفرزة مناولة الشحن من NAVCHAPGRU في Cheatham Annex فيرجينيا، مع الشحن الوارد والصادر، وتم إنشاء قدرة VERTREP إعادة الإمداد العمودي باستخدام طائرات هليكوبتر من طراز CH 46 مع السفينة الرئيسية لفرقة العمل ٦٥ الراسية في بحيرة التمساح، وتم توزيع الشحنات على مناطق عمليات فرقة العمل في بورسعيد وبورت توفيق بواسطة الشاحنات والنقل الجوي بالمروريات، وتعطل تدفق الشحنات السلس بسبب استنزاف موارد الطائرات الذي تسبب فيه حادثة قبرص في يوليو — أغسطس ١٩٧٤م، وتم تسريع الشحنات المتراكمة في نابولي بواسطة رحلات طائرات C-130 إضافية مع زيادة الأصول المتاحة بعد الحادثة، ونقل الشحنات الواردة عبر الطيران التجاري إلى القاهرة براً إلى الإسماعيلية لمزيد من التوزيع (٢).

(1) Ibid.

(2) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P2.

ج - البريد:

بسبب العدد الكبير والمتنوع من القيادات التي توفر الأفراد لعمليات NIMBUS STAR/MOON و NIMROD SPAR، كان لا بد من توفير اداة لتوصيل الرسائل الصادرة من أفراد العمل بقناة السويس إلى ذويهم، حيث كان البريد يصل من العديد من المناطق الأوروبية والولايات المتحدة، ولم يتم تحديد عنوان بريد فرقة العمل حتى بعد يوم الإنزال وتم إجراء تغيير لاحق، وكان يتم إرسال جميع الرسائل بما في ذلك تلك القادمة من الولايات المتحدة عبر FPO نيويورك، من نابولي على متن رحلات C-130 إلى الإسماعيلية، وبسبب هذه العوامل كانت عمليات تسليم البريد واستلامه غير منتظمة، ومع عدم تسليم البريد لمدة تصل إلى أسبوع وهو أمر شائع للتخفيف من هذا التأثير على الروح المعنوية، تم تحقيق إشعار بعنوان فرقة العمل الصحيح وتم إرسال بريد الولايات المتحدة عبر FPO نيويورك مباشرة عن طريق ناقل جوي تجاري إلى القاهرة، وتم تحقيق ثلاث عمليات تسليم مجدولة في الأسبوع مع توزيع نهائي من الإسماعيلية عبر المروحية إلى بورسعيد وبورت توفيق^(١).

د - الأفراد:

كان وصول الأفراد في البداية عن طريق طائرات مهام خاصة إلى القاهرة وعبر وحدات الأسطول الملحقة بمجموعة العمل CTF 65، وبعد ذلك تم نقل وتدوير الأفراد باستخدام رحلات C-130 المجدولة بانتظام من نابولي إلى الإسماعيلية وكذلك عن طريق الطيران التجاري إلى القاهرة، وقد تم استخدام أموال FT بشكل مكثف لشراء تذاكر الطيران التجاري وتقليل نفقات أصول الأسطول المبرمجة.

هـ - الدور اللوجستي للسفينة الرئيسية:

كان الأفراد على متن السفينة الرئيسية لمجموعة العمل CTF 65، USS BARNSTABLE COUNTY LST 1197 وخليفتها، USS BOULDER LST

(1) Ibid.

1190، الراسيتين في بحيرة التماسح عنصرًا رئيسيًا في العدد الإجمالي للأفراد المعينين لمجموعة TF-65، بالإضافة إلى التجهيز العادي لإعادة إمداد المواد الاستهلاكية التي استخدمها أفراد المقاتل المدني CTG 66,7 على متن الرافعات الثقيلة ROLAND وTHOR وسفينتي YHLC، ووفرت السفينة الرئيسية أيضًا اتصالات آمنة^(١).

٣. اللوجستيات الخاصة بالنقل (TRANSPORTATION LOGISTICS):

أ. النقل البري:

تم تنسيق جميع وسائل النقل البري بواسطة مجموعة العمل CTO 65,4، وبموجب الاتفاق كان على هيئة قناة السويس توفير المركبات لنقل الأفراد والمعدات داخل منطقة القناة ومن وإلى القاهرة، وقد كان هناك تنسيق يومي كبير لتلبية كافة المتطلبات، بينما كانت المركبات التابعة لهيئة قناة السويس كافية من حيث العدد، ولكن كانت هناك مشكلات كبيرة في الصيانة والإصلاح بسبب الموارد المحدودة داخل البلاد، وكانت الشاحنات الثقيلة، والميني باصات، وسيارات الجيب في حالة مقبولة عند تخصيصها، وعندما كانت هناك حاجة للإصلاحات كانت المركبات البديلة نادرة للغاية وكان الإصلاح بطيئًا، وتم إطلاق خدمة حافلات مكوكية منتظمة إلى القاهرة وأثبتت نجاحها في نقل الأفراد والبريد والمعدات الخفيفة، وذلك للتغلب على الصعاب.

ب. النقل الجوي:

ابتداءً من أبريل ١٩٧٤م، ومع بداية عملية NIMBUS STAR تم تعيين مفرزتين متتاليتين من أسراب طائرات الهليكوبتر من طراز CH-46 على الشاطئ بصفة TG 65,3، وكانت المهمة الأساسية لمفرزات الهليكوبتر هي الاستعداد لعمليات الإخلاء الطبي والبحث والإنقاذ MEDEVAC SAR يوميًا من الساعة ٧:٠٠ إلى ١٩:٠٠، مع وقت استجابة للتنبيه مدته ١٥ دقيقة، وتم تحديد هذه الفترة لتغطي الساعات التي كانت

(1) Naval Aviation News: Suez Canal Mine Clearance, Task Force 65, JOC Warren Grass and JO2 James Heltsley, Op. Cit, P39.

فيها العمليات الميدانية محظورة، وكانت منطقة القناة مصنفة كمنطقة إطلاق نار حر ليلًا من قبل السلطات المصرية، وتضمنت المهام الثانوية لمجموعة العمل TG 65,3 رحلات لوجستية يومية إلى الوحدات المتفرقة، ونقل كبار الشخصيات، والعلاقات العامة، والأفراد، ودعم المرافق لجميع أفراد فرقة العمل ٦٥، وقدمت TG 65,3 أيضًا ضابط مناوبات عمليات جوية يوميًا لـ CTF 65 مسؤولًا عن جدولة جميع عمليات الطيران الأمريكية داخل منطقة القناة وتصريحها عبر السلطات المصرية والتحكم فيها، وعمل ضابط العمليات الجوية هذا أيضًا كمنسق للإخلاء الطبي المحمول جواً.

وقد تألفت قوات دعم المروحيات الأولية على الشاطئ في منطقة القناة من طائرتين مروحيتين من طراز CH-46 تابعتين لقوات مشاة البحرية الأمريكية و ٨ ضباط و ٢١ فردًا مجندًا من HMM 162 المنتشرة على متن USS INCHON، وكانت المفرزة متمركزة على الشاطئ في الإسماعيلية في ٢ أغسطس، وتم إعفاء مفرزة مشاة البحرية من HMM 162 بواسطة مفرزة HC-6 Detachment 9 التابعة للبحرية الأمريكية المنتشرة من NAS نورفولك، فيرجينيا، وانتشرت HC-6 Det 9 مع طائرتين من طراز CH-46 و ٦ ضباط و ٢١ مجندًا^(١).

وشملت عمليات الطيران المجدولة يوميًا رحلة لوجستية واحدة على الأقل من الإسماعيلية إلى بورسعيد ثم إلى الإسماعيلية، وتم نقل الأفراد، والبريد، والأفلام، والبضائع من وإلى هذه المواقع على أساس جدول حسب الحاجة عندما كانت رحلات C-130 الواردة تجلب بضائع مخصصة للسفينة الرئيسية لـ CTF 65، وتم إنجاز نقل البضائع الضرورية بالمروحية بين مطار الإسماعيلية والسفينة الرئيسية عن طريق النقل الداخلي بالمروحية أو VERTREP، وأثبتت قدرة أنها مفيدة جدًا لإنجاز مهمة فرقة العمل بشكل عام، مما سمح لها بالنقل السريع للمخزونات القابلة للتلف من C-130

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P4.

إلى السفينة الرئيسية في فترة أدت فيها مناورات الجيش المصري المحلية، بالإضافة إلى حادثة قبرص إلى استبعاد إعادة التموين المجدولة العادية للسفينة الرئيسية قبالة بورسعيد، وتجاوزت درجات حرارة الهواء في المطار خلال هذه الفترة ١٠٠ درجة فهرنهايت، وكان من الممكن أن يحدث الكثير من الضرر للمخزونات القابلة للتلف بدون قدرة التسليم السريع^(١).

وتم إجراء تدريبات الإخلاء الطبي طوال سير العمليات دون سابق إنذار، وسجلت أوقات استجابة تتراوح بين سبع وثمانى دقائق، وفي تلك الأثناء وقعت حالة إخلاء طبي فعلية في ١٢ سبتمبر ١٩٧٤م وخلال وقت استجابة قدره ٦ دقائق كانت طائرة الإخلاء الطبي في الموقع تنتظر المصاب لنقله إلى الشاطئ في الدفرسوار، وتم توفير خدمات المروحيات للمهندسين الفنيين في هيئة قناة السويس للسماح لهم بتقييم الأضرار الإجمالية للمساعدات الملاحية على طول القناة ولتعريف كبار الطيارين في هيئة قناة السويس بالتغيرات التي حدثت في تكوين الضفة والتدفق^(٢).

٤. الاتصالات (COMMUNICATIONS):

كانت مجموعات العمل 65 CTF منتشرة على طول القناة بأكملها والتي يبلغ طولها ١٦٠ كم من بورسعيد إلى بورت توفيق بالسويس وفي القاهرة، وكانت الاتصالات داخل البلاد بين مجموعات العمل ضرورية للإخلاء الطبي، واللوجستيات، والقيادة والسيطرة، والإدارة، وكانت خدمات الهاتف المحلية إما غير متوفرة أو هامشية في أحسن الأحوال، وكانت الاتصالات مطلوبة أيضًا مع المستويات العليا من القيادة في جميع أنحاء المسرح الأوروبي وفي الولايات المتحدة^(٣).

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(3) Ibid.

أ. الاتصالات على متن السفن:

وفرت السفن الرئيسية لمجموعة العمل USS INCHON، و USS BARNSTABLE COUNTY، و USS BOULDER، و CTF 65 إمكانية الوصول إلى شبكة الاتصالات الدفاعية العالمية عبر إنهاء عالي التردد كامل الفترة (مزدوج) مع محطة الاتصالات البحرية في اليونان، وكانت هناك محاولة في مرحلة ما لتحويل هذا الإنهاء إلى وحدة الاتصالات البحرية في أسمره، إثيوبيا، وبسبب ظروف الانتشار الضعيفة لم تنجح هذه المحاولة وتم إعادة الإنهاء إلى اليونان، وبصرف النظر عن هذه الفترة الوجيزة كانت موثوقية الاتصالات تعتبر جيدة جدًا طوال العملية، ونظرًا لحجم الاتصالات المرتفع نسبيًا والعدد الصغير المعتاد من المشغلين على متن سفينتي LST، كان هناك حاجة إلى ثلاثة متطوعين من RM، يتم الحصول عليهم كل شهر من وحدات SIXTHFLT المختلفة، وسمح هذا التعزيز بجدول مراقبة من ثلاثة أقسام وإنجاز كامل للصيانة الوقائية، وكان هذا مهمًا للغاية بسبب العزلة عن مرافق إعادة التموين للإصلاح، ووفرت السفن الرئيسية المعينة تخزينًا وتحكمًا في المواد، حيث لم يكن من الممكن توفير أمن كافٍ على الشاطئ بسبب طبيعة المرافق المحلية المقدمة^(١).

ب. الاتصالات على الشاطئ:

تم توفير دعم الاتصالات لعملية NIMBUS STAR من قبل مجموعة الاتصالات المتنقلة الثانية التابعة للقوات الجوية الأمريكية من ألمانيا، وتضمنت المرافق الأولية المقدمة مركزي اتصالات أحدهما يربط الإسماعيلية ونييا ماكري باليونان، بخط أرضي نصف مزدوج، وخط أرضي نصف مزدوج ثانٍ يربط بين السفارة الأمريكية بالقاهرة ونييا ماكري باليونان، وتم إنشاء شبكة راديو صوتية بين القاهرة والإسماعيلية وبورسعيد وبورت توفيق بالسويس، وقدمت القوات الجوية أيضًا اتصالات لبرج المطار في

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P5.

الإسماعيلية، ونظام TACAN لبورسعيد، وشبكة التحكم في قناة السويس لتتبع رحلات الإخلاء الطبي، وقدمت مجموعات العمل ٦٥,١ قوات مكافحة الألغام المتنقلة و٦٥,٦ مستشارو التخلص من الذخائر المتفجرة للجيش اتصالاتهم الداخلية باستخدام أجهزة راديو VHF و HF و FM و AM^(١).

ج . الاتصالات على الشاطئ:

قدم فرد من الجيش الأمريكي من اللواء السابع للإشارة، ومقره في ألمانيا دعم اتصالات من الشاطئ لعملية NIMBUS MOON/NIMROD SPAR، وشملت الخدمات المقدمة تشغيل مركز الاتصالات الذي يربط الإسماعيلية ونييا ماكري اليونان وثلاث محطات راديو تليغراف تربط الإسماعيلية، وبورسعيد، وبورت توفيق واتصالات بسبب استخدام معدات وخطوط مصرية مستأجرة، وكانت هناك مجموعة متنوعة من المشاكل التي أدت إلى انقطاع الدوائر والمعدات، وفي هذه الحالة لم يوفر استخدام المعدات المحلية المزودة والمخدومة مستوى الثقة للتشغيل الذي تطلبه المهمة في منتصف عملية التطهير الشاملة، وكانت المشكلة الأخرى هي التغيير من القوات الجوية الأمريكية (USAF) إلى الجيش الأمريكي (USA)، وعلى الرغم من أن كل خدمة قدمت دعم اتصالات محترفاً ومؤهلاً، إلا أن التغيير في الاتصالات القائمة أدى إلى فترة من إعادة التكيف غير الضرورية وبعض التدهور في الخدمات خلال فترة التسليم^(٢).

٤. الدعم الطبي (MEDICAL SUPPORT):

نُظمت المهمة الطبية في الأصل مع التركيز الرئيسي على الدعم الجراحي في حالة الإصابات المتعلقة بانفجارات الألغام، أو التخلص من الذخائر المتفجرة، أو حوادث الغوص في البداية تألف هذا الدعم من فريق جراحي على متن السفينة USS INCHON LPH-12 مجهز بغرف عمليات وطائرات هليكوبتر للإخلاء الطبي، وكانت

(1) Ibid.

(2) Ibid.

السفينة راسية قبالة بورسعيد، وتم إنشاء مستوصف طبي لعلاج الأمراض البسيطة في الإسماعيلية، وإلحاق مسعفين مؤهلين مستقلين بفرق التخلص من الذخائر المتفجرة التابعة للجيش والبحرية الأمريكية.

وفي المراحل الأولى من العمليات تألف الدعم الاحتياطي مما يلي: مستشفى الأمم المتحدة الذي كان يقع في البداية في مطار القاهرة تحت إدارة الكنديين لتقديم الدعم الجراحي في حالة وقوع إصابات جماعية، و 7-PMU نابولي إيطاليا للدعم الطبي الوقائي في مجال الصرف الصحي ومكافحة الآفات، و 3-NAMRU في القاهرة للخبرة في الأمراض المتوطنة في منطقة القناة، وعلى الرغم من توفر هذين المرفقين البحريين الخاصين، إلا أنهما استُخدِما في البداية لتقديم المشورة غير الرسمية، ومع تقدم العملية خضع مفهوم الدعم الطبي الأصلي لإعادة تقييم ومراجعة^(١).

أ - الصحة العامة والطب الوقائي:

ومع التقدم في العمل كانت المشكلة الموثقة بشكل كبير لم تكن في انفجارات الألغام والقنابل، بل في الصحة العامة واحتلت الأمراض المعدية ومشاكل الطعام غالبية وقت الطبيب وأفراد طاقمه، وكانت المشكلة الفردية الأكبر التي تمت مواجهتها هي متلازمة الإسهال الدستوري المعروفة محلياً باسم (انتقام الفراعنة) وربما تمثل حالات من الأميبا، والسالمونيلا الأخرى، والإسهال، وجميع الأفراد المعينين تقريباً عانوا من هذه الأمراض بشكل متكرر وضاع وقت عمل كبير بسبب ذلك، وكان فقدان الوزن شائعاً والتهاب الكبد متوطن في منطقة القناة ولكن تم تشخيص أربع حالات فقط غير مرتبطة وبائياً، وبناءً على توجيه من BUMED تم تطبيق الوقاية من الملاريا لجميع الأفراد مع وصف متابعة لمدة ثمانية أسابيع بعد العودة إلى الولايات المتحدة الأمريكية، وقد تم نقل فردين إلى المستشفى بعد العودة إلى الولايات المتحدة الأمريكية وكان التشخيص حمى

(1) Naval Aviation News: Suez Canal Mine Clearance, Task Force 65, JOC Warren Grass and JO2 James Heltsley, Op. Cit, P39.

الباراتيفويد أصيبوا بها في منطقة العمل بقناة السويس، حيث أن المرض متوطن هناك، وكانت المشاكل المتعلقة بالكحول نادرة نسبياً، وكان انتشار الأمراض الزهرية ضئيلاً، حيث تم علاج ثلاث حالات فقط، وحالة واحدة فقط أصيب بها فرد واحد داخل البلاد^(١).

وتمت مواجهة أخطر مشاكل الصحة العامة في مدينة بورت توفيق بالسويس التي دمرتها الحروب، حيث كانت جميع جوانب الظروف المعيشية غير مقبولة تمامًا للأفراد الأمريكيين، وواجهت المحاولات الأولية القوية لتحسين الوضع أثناء العيش على الاقتصاد المحلي فشلاً بسبب نقص المرافق ونقص المعرفة الأساسية بالممارسات الصحية الغربية، وخلال الاستخدام الرئيسي الثاني لهذه المدينة لعمليات فرقة العمل، تم التعاقد مع متعهد لإنشاء مطابخ ميدانية تحت إشراف مسؤول الصرف الصحي لشركة **Murphy Pacific Corporation** وقسم الطب في فرقة العمل.

كانت ظروف المعيشة والطعام في بورسعيد مقبولة إلى حد ما خلال العملية بأكملها، وواجهت محاولات تحسينها نجاحاً متفاوتاً، حدثت حالتان فقط من الإسهال الشديد تطلبتا تقييمًا طبيًا في بورسعيد، لم تُعتبر إمدادات المياه صالحة للشرب في أي من هاتين المدينتين^(٢).

أما بالنسبة لظروف المعيشة بمدينة الإسماعيلية أفضل حالاً على عكس المدينتين الآخرين ظلت إمدادات المياه بها صالحة للشرب باستثناء فترة زمنية قصيرة والنظافة مقبولة، وكانت السيطرة على الصرف الصحي والذباب والبعوض في مناطق الطعام والإقامة مقبولة بشكل عام.

ولكن سرعان ما تفاقم الضغط على المرافق المحلية المحدودة على مدار عمليات فرقة العمل بسبب الزيادة السريعة في عدد السكان المدنيين من الصفر تقريباً إلى عدة مئات الآلاف في بورسعيد ومدينة السويس، وبدرجة أقل في الإسماعيلية، وقد حدث ذلك

(١) مجلة الإذاعة والتلفزيون: العدد ٢٠٩٨، ٣١ مايو ١٩٧٥، ص ٣٠.

(٢) مجلة الإذاعة والتلفزيون: العدد ٢٠٩٨، ٣١ مايو ١٩٧٥، ص ٣٠.

دون تحسن مصاحب في المرافق العامة وبالتالي كان الضغط الإجمالي على المرافق المحلية يميل إلى التدهور مع مرور الوقت على الرغم من الجهود الأمريكية القوية^(١). وفي أواخر أغسطس زار فريق من PMU-7 نابولي، والذي ضم طبيبًا وعالم حشرات طبيبًا وعالم أحياء دقيقة وحدات فرقة العمل وقدم توصيات أثبت فيها فني طب وقائي معين لفرقة العمل أنه مساعد لا يقدر بثمن في تنسيق مشاريع المساعدة الذاتية وفي مراقبة مرافق الطعام للتأكيد التشخيصي، وعلى الرغم من أن ذلك لم يكن متاحًا بسهولة على الرغم من قرب NAMRU-3 في القاهرة، وبناءً على ذلك رأي الأطباء المعينين لفرقة العمل ٦٥ أن قرار الاعتماد بالكامل في تقديم الخدمات اللوجستية على اقتصاد مزقته الحرب كان خطأ، والوقت والجهد والموارد التي أنفقت لمراقبة وترقية قدرات المقاولين المدنيين لتوفير ظروف مقبولة بالكاد لم تكن كافية أبدًا للتغلب على التهديد لصحة الأفراد الأمريكيين الذي شكلته الظروف الصحية السيئة، وعلى الرغم من ذلك كان هناك عددًا كبير من الأفراد الأمريكيين لم يمرضوا بشكل خطير ويرجع ذلك إلى الحظ الجيد أكثر من المهارة^(٢).

ب - المستوصف الطبي بمدينة الإسماعيلية:

صُنِف كمحطة مساعدة رئيسية عمل به طبيبان وستة مسعفين، وكانت مهمة المستوصف الفحص الطبي و صرف الأدوية البسيطة، ومع مرور الوقت اقتصر به العمل على طبيب واحد ومسعفين فقط بعد مغادرة الفريق الجراحي على متن الطائرة LPH، وكان يفتقر إلى المرافق اللازمة لإجراء عمليات جراحية بسيطة للجروح أو أي مناورات علاجية أخرى بخلاف وصف الأدوية أو الحقن أو التوصية بالرعاية الطبية في موقع آخر أو الإخلاء الطبي، وكان دعم الإمدادات جيدًا بشكل عام، ولكن أدي التأخير في الشحن، وارتداد المستوصف الكثير من المرضى الذين يشكون من أمراض الجهاز

(١) المرجع نفسه.

(٢) مجلة الإذاعة والتلفزيون: العدد ٢٠٩٨، ٣١ مايو ١٩٧٥، ص ٣٠.

الهضمي، واقتحام المستوصف وسرقة الإمدادات من الأدوية، وخاصة المضادات الحيوية وأدوية علاج أمراض الجهاز الهضمي إلى تفاقم مشكلة الإمداد، والنقص الحاد في الأدوية الخاصة بعلاج الجهاز الهضمي^(١).

وبعد فتح المستوصف بفترة وجيزة جاء إليه مواطن مصري بحالة طوارئ طبية، فما كان منهم إلا التعامل مع الحالة مثلها مثل الأفراد الأمريكيين، وعندما انتشر الخبر في المدينة سرعان ما بلغ عدد المواطنين المصريين الذين يتم فحصهم في تجاوز عدد الأفراد الأمريكيين، وهذا كان أحد أسباب نقص الأدوية، وبالتالي اقتضت مهمة المستوصف على موظفي هيئة قناة السويس فقط الذين يعملون مباشرة مع الأفراد الأمريكيين، وتم إلحاق أحد أفراد مشاة البحرية الأمريكية المولود في مصر ويتحدث العربية بطلاقة، بشكل مؤقت بالمستوصف ليعمل كمترجم، وتمت إحالة المشاكل الأكثر تعقيداً والمزمنة إلى المستشفى المحلي بمدينة الإسماعيلية.

وتم مساعدة وإرشاد الأشخاص الذين جاءوا لطلب المساعدة بأفضل ما سمحت به الإمكانيات الطبية الموجودة، وقد أدي ذلك العمل الإنساني من جانب فرقة العمل ٦٥ إلى تعزيز العلاقات الإنسانية بينهم وبين السكان المحليين في مدن القناة^(٢).

والجدول التالي يوضح إحصائيات المرضى لشهر يونيو — سبتمبر وتصنيف فئات المراجعة الطبية، إحصائيات المستوصف:

إحصائيات المرضى	أفراد أمريكيون	أفراد مصريون
الشهر		
يونيو	١٢٦	٥١
يوليو	١٣٣	٢٠١
أغسطس	١٤٠	١٣٨

(١) مجلة الإذاعة والتلفزيون: العدد ٢١٠٠، ١٤ يونيو ١٩٧٥، ص ٣.

(٢) المرجع نفسه.

سبتمبر	١١٣	١٣٨
المجموع	٥١٢	٥٢٨

فئات المراجعة الطبية	أمريكيون	أفراد مصريون
أمراض الجهاز الهضمي	٢١٤	٥١
إصابات	٤٣	٤٨
التهاب الجهاز التنفسي	٣٦	٢١
أنف وأذن وحنجرة/أسنان	٣٠	٣٢
الجهاز البولي التناسلي	٦	١٤
أخرى (التهابات جلدية، التهابات وأمراض طفيفة، تغيير ضمادات، إلخ) (١).	١٨٦	٣٣٨

ج - الإخلاء الطبي وقدرات الطوارئ:

كانت قدرات الطوارئ لفرقة العمل تعتمد على الفريق الجراحي الموجود في سفن الدعم LPH مع نظام إخلاء طبي بالمروحية لضمان التعبئة الكافية من أي نقطة على طول القناة، ومع مغادرة الفريق الجراحي سفن الدعم LPH فقدت فرقة العمل جهودهم، وكان هناك قدرة كبيرة على الإخلاء الطبي بالمروحية في مدينة الإسماعيلية، وفي ٣٠ أبريل اقترح كبير الأطباء أن يتم التعامل مع حالات الطوارئ لفرقة العمل ٦٥ سواء الطبية أو الجراحية بواسطة مستشفى UNEF الذي تم إنشاؤه حديثاً في الإسماعيلية والذي كان يعمل به أفراد بولنديون بالكامل، وكان المستشفى مستشفى خدمات كاملة بمعدات جراحية كاملة، وفي ٩ يونيو تم التوصل إلى اتفاق مع مستشفى قوة الطوارئ

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P11.

التابعة للأمم المتحدة (UNEF) وافقوا بموجبه على رعاية حالات الطوارئ لفرقة العمل ٦٥ على أساس إنساني، وكان الإخلاء الطبي إلى مستشفى الأمم المتحدة يتألف من المروحيات المتمركزة في الإسماعيلية وسيارة إسعاف واحدة موجودة في المستوصف للنقل من المطار إلى المستشفى، وكانت عمليات المروحيات محظورة بعد حلول الظلام، وكانت الاتصالات عبر شبكة الإخلاء الطبي تترك الكثير مما هو مرغوب فيه، وكان للترتيب مع مستشفى UNEF ونظام الإخلاء الطبي عدة عيوب^(١):

كان اعتماد فرقة العمل على المستشفى كبيراً لدرجة أنهم اضطروا لاستخدامه لحل المشاكل الجراحية والطبية منخفضة الخطورة التي كان من المفترض أن يكون مستوصف مجهز جيداً قادراً على التعامل معها.

بالإضافة إلى توقف جميع قدرات الإخلاء الطبي بالمروحيات عند حلول الغسق، وخاصة اتصالات الإخلاء الطبي، حيث كانت روابط الهاتف المحلية جزءاً من نظام الإخلاء.

وقد بذلت محاولة لوضع سيارات إسعاف في بورسعيد ومدينة السويس لتوفير إخلاء طبي على مدار ٢٤ ساعة إلى الإسماعيلية، وتجدر الإشارة إلى أن الغوص والعمليات الخطرة الأخرى الروتينية كانت مقصورة على ساعات النهار عندما كان دعم المروحيات متاحاً بشكل عام، وكانت حالات طوارئ الإخلاء الطبي قليلة، ونوعاً ما بسيطة بسبب العناية والاحترافية من قبل الأفراد الميدانيين^(٢).

٥. العلاقات العامة (PUBLIC AFFAIRS):

منذ بداية العملية تم الاعتراف بالعلاقات العامة كعنصر أساسي في المشاركة الأمريكية في عمليات NIMBUS STAR/MOON، وكان هناك ما مجموعه عشرون

(1) Naval Aviation News: Suez Canal Mine Clearance, Task Force 65, JOC Warren Grass and JO2 James Heltsley, Op. Cit, P39.

(2) Ibid.

فردًا من البحرية الأمريكية في البلاد يعملون فقط في مجال العلاقات العامة، وتألف هؤلاء من خمسة ضباط علاقات عامة (PAO) بقيادة قائد وضابط تصوير واحد وثمانية مصورين مجندين للتصوير الثابت والمتحرك وستة صحفيين، وكما هو متوقع جذبت العمليات المبكرة الكثير من اهتمام الصحافة، وتم نقل مجموعات كبيرة من ممثلي وسائل الإعلام بالحافلات إلى منطقة القناة للحصول على إحاطات ومقابلات وركوب المروحيات صعودًا وهبوطًا في القناة وإلى السفينة الرئيسية قبالة بورسعيد، وتم تنسيق هذه الزيارات من قبل كبير ضباط العلاقات العامة المتمركز في القاهرة، والذي كان يعمل مباشرة مع وزارة الإعلام المصرية ويتواصل مع الإسماعيلية وبورسعيد والسفينة الرئيسية عبر التليتايب والراديو الصوتي، وسمحت هذه الترتيبات بتنفيذ صعود الصحافة بسلاسة، مع توقيت دقيق نسبيًا ورقابة صارمة^(١).

ولكن تم تخفيض منظمة العلاقات العامة بمقدار الثلثين في ١٠ مايو، مما أدى إلى خسارة كبيرة وتم الإبقاء على جميع ضباط العلاقات العامة الخمسة لتسهيل التنسيق والتعاون المستمر لزيارات الصحافة إلى مناطق العمليات، وفي ٣ يونيو عندما انتهت عمليات NIMBUS STAR رسميًا وعقد حفل تغيير القيادة، تم تقليص منظمة العلاقات العامة إلى ضابط علاقات عامة واحد ومصور واحد فقط، وكان أفراد العلاقات العامة متمركزين في الإسماعيلية دون وجود ضابط اتصال للعلاقات العامة من البحرية في القاهرة.

وقد أدى الحجم الصغير لموظفي العلاقات العامة المتبقين، جنبًا إلى جنب مع البعد عن الموقع الطبيعي الأساسي للصحافة القاهرة وصعوبات الاتصال إلى تقليل فعالية الجهد التنظيمي بشكل كبير وقلل من عدد زيارات الصحافة التي يمكن التماسها وتنسيقها، وقد كانت مشاكل عدم التنسيق بسبب النقص في عدد الممثلين لفرقة العمل

(1) ALL HANDS : NAVY'S ROLE IN REOPENING THE SUEZ CANAL, TASK FORCE 65, OP. Cit, P6.

الأمريكية للعلاقات العامة في القاهرة، وأرسلت وزارة الإعلام المصرية في كثير من الأحيان صحفيين إلى القناة دون أي تحذير مسبق لضابط العلاقات العامة لفرقة العمل، وهذا جعل المقابلات مخصصة وتفتقر إلى السلاسة والكفاءة التي كانت متوفرة سابقاً^(١). وللتخفيف جزئياً من مشكلة الزيارات غير المتوقعة حاول ضابط العلاقات العامة في مجموعة العمل CTF-65 العمل مع قسم الصحافة الأجنبية في وزارة الإعلام لإرسال إشعار بالزيارات الوشيكة، وإجراء هذه الزيارات فقط في أربعة أيام من الأسبوع: السبت، والأحد، والأربعاء، والخميس، وسمح هذا الجدول للعلاقات العامة بمرونة أكبر في عملها، حيث مكن الصحفيين والزوار من زيارة مواقع فرقة العمل البعيدة في القناة، دون الخوف من ظهور أعضاء الصحافة في الإسماعيلية، وكانت هناك مشكلة أخرى تم مواجهتها وهي مجرد نتيجة لعدم التنسيق الداخلي للحكومة المصرية، حيث كان أفراد وزارة الإعلام في القاهرة يرسلون مراسلين إعلاميين إلى منطقة القناة يعدونهم برحلات جوية دون تنسيق هذه الرحلات مع سلطات الجيش المصري، وبناءً على ذلك كان أفراد العلاقات العامة الأمريكيون عالقين في المنتصف حينها^(٢).

وكان من واجبات منظمة العلاقات العامة توفير معلومات في الوقت المناسب للصحافة الخارجية والداخلية بشأن الأنشطة العسكرية الأمريكية، وبما يتوافق مع الأهداف الوطنية ومتطلبات الأمن، أيضاً تنسيق أنشطة العلاقات العامة مع الحكومة المصرية من خلال وزارة الإعلام، بالإضافة إلى مساعدة الصحفيين في تغطية العمليات، وتوليد مواد إخبارية ومميزة للنشر الصحفي^(٣).

(1) Ibid .

(2) Ibid.

(3) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce :
Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P5.

٦. مكتب اتصال CTF 65 القاهرة:

تم إنشاء مفرزة صغيرة بضابط واحد واثنين من المجندين في السفارة الأمريكية في القاهرة، وخلال مرحلة العمل في عملية NIMBUS STAR وخلال فترة تراجع فرقة العمل ٦٥، كان أفراد الشحن الجوي التابعون لـ COMFAIRMED حاضرين أيضًا، وانقسم عمل مكتب اتصال CTF 65 في القاهرة إلى مجالات عامة هي:

أ — التواصل لمجموعة العمل CTF 65 مع السفير الأمريكي في مصر و USDAO القاهرة.

ب — لقاء أفراد CTF 65 القادمين في مطار القاهرة.

ج — التواصل والمساعدة لجميع أفراد CTF 65 عندما يكونون في منطقة القاهرة.

د — تنسيق النقل البري لأفراد CTF 65 من القاهرة إلى القناة.

هـ — إجراء حجوزات الطيران والفنادق للأفراد القادمين والمغادرين في فترات الراحة والاستجمام.

وقد تم إنشاء تنسيق يومي مع هيئة قناة السويس لتوفير الإقامة المؤقتة للأفراد العابرين ونقلهم بالحافلات المكونية من القاهرة إلى منطقة القناة، بالإضافة إلى عمل مسهل هيئة قناة السويس من خلال ضابط الاتصال في القاهرة، حيث كان يتم استقبال أفراد CTF 65 القادمين من قبل أفراد من هيئة قناة السويس والبحرية (١).

وقد تعامل أفراد الاتصال في القاهرة أيضًا مع التخليص وتحميل وتفريغ البضائع بالإضافة إلى كشوفات الركاب والبضائع للطائرات العسكرية الأمريكية التي تصل إلى القاهرة، وحسب الحاجة تم تنسيق زيارات كبار الشخصيات والإحاطات الصحفية في القاهرة من قبل مكتب الاتصال نظرًا لعدم موثوقية الاتصالات الهاتفية في البلاد، وكان وجود مكتب اتصال في القاهرة إلزاميًا، حيث قام المكتب على مدار العملية باستقبال أكثر

(1) Naval Aviation News: Suez Canal Mine Clearance, Task Force 65, JOC Warren Grass and JO2 James Heltsley, Op. Cit, P39.

من ٣٠٠ فرد، وتوفير سكن مؤقت لهم ونقلهم إلى منطقة القناة والتعامل مع جميع حجوزات الطيران باستخدام أموال FT مباشرة من القاهرة، وكان بإمكان حركة الرسائل العادية أن تتدفق من وإلى القاهرة لتوثيق الحجوزات والتخليص ووصول الأفراد والمعدات والتعامل مع الأمتعة والمعدات غير المصحوبة التي تصل عبر الطيران التجاري من قبل أفراد مكتب الاتصال في القاهرة^(١).

٧. دعم الأفراد والإدارة (PERSONNEL AND ADMIN SUPPORT):

تعاملت الوحدات العضوية المعينة مثل فريق التخلص من الذخائر المتفجرة على متن السفينة الرئيسية وموظفي CTF 65 بشكل فردي مع سجلات الأفراد والدعم الإداري اللازم، ولكن بشكل عام تم الاحتفاظ بالسجلات من قبل القيادة الأم، وتم التعامل مع دعم الصرف من قبل السفينة الرئيسية، أيضًا الحفاظ على مراقبة وتوثيق الأفراد في البلاد من قبل موظفي CTF 65 في الإسماعيلية، بالإضافة إلى توجيه امتحانات الترقية في الرتب عبر السفينة الرئيسية FFT إلى قادة مجموعات العمل، وقد أدى تداول الأفراد، والأصل المتنوع للقيادات الأم، والموقع البعيد للعمليات، إلى منع إنشاء مركز واحد لإدارة شؤون الموظفين، وتم التعامل مع تمويل السفر الجوي التجاري للأفراد من قبل مكتب الاتصال CTF 65 في القاهرة مع إصدار تفويض أموال FT من موظفي CTF 65 أو CTG 65,4(٢).

متوسط العدد اليومي للأفراد الأمريكيين في البلاد أثناء عمليات تطهير قناة

السويس:

الشهر	السفينة الرئيسية	على الشاطئ	مدنيون	المجموع
أبريل	٩٠٠	٢٧٥	٣٠	١٢٠٥

(1) Ibid.

(2) Ibid.

جهود الولايات المتحدة الأمريكية في إعادة فتح قناة السويس ١٩٧٤-١٩٧٥ م دراسة تاريخية

١١٦٦	٤٥	٣٢١	٨٠٠	مايو
٤٨٧	٥٢	٢١٣	٢٢٢	يونيو
٤٤٨	٦٦	١٧٠	٢١٢	يوليو
٥١٥	١٧١	١٤٤	٢٠٠	أغسطس
٥٣٨	١٩٢	١٣٩	٢٠٧	سبتمبر
٥٤٦	٢١٦	١٢٨	٢٠٢	أكتوبر
٥٣٤	٢١٤	١١٣	٢٠٧	نوفمبر
(١)٤٦٣	١٦٧	٨٦	٢١٠	ديسمبر

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce:
Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P6.

المبحث الرابع

الصعوبات والعوائق الطبيعية والبشرية

لقد تمت مواجهة العديد من المشاكل خلال عمليات الغوص، ويمكن تقسيم هذه العوائق إلى المجموعات التالية:

١- ضعف قدرات الغواصين:

اعتبرت مؤهلات الغواصين المصريين الأولية محدودة، وبناء على ذلك تلقى غواصو البحرية المصرية دورة شاملة في غوص التخلص من الذخائر المتفجرة والمعدات ذات الصلة، وكانت مكثفة للغاية، وقد أدى التدريب اللاحق أثناء العمل للغواصين المصريين من قبل مستشاري التخلص من الذخائر المتفجرة التابعين للبحرية الأمريكية إلى عملية بحث معقولة الفعالية من قبل أفراد البحرية المصرية المعيّنين، وقد أدى طول خط الإمداد من CONUS إلى جعل عملية استبدال المواد المعيبة أو البالية بطيئة للغاية، وعمل الغواصون المصريون بدون أي دعم لوجستي تقريباً وبأدوات وقطع غيار محدودة^(١).

٢- الرواسب (SEDIMENTS):

بين ميناء بورسعيد وخليج السويس، تمر قناة السويس عبر تربة تتميز بثلاث مناطق عامة:

أ- المنطقة الشمالية:

في بورسعيد والمنطقة المحيطة، تكونت التكوينات نتيجة لآلاف السنين من ترسيب الطمي والطين من فرع دمياط لنهر النيل والفروع الأقدم الأخرى التي كانت موجودة شرق هذا الفرع الحالي، وامتد هذا التكوين من الطمي والطين جنوباً على طول القناة إلى الكيلومتر ٤٠، وبلغت منحدرات القناة في هذه المنطقة من ٤ إلى ١، وتم تبطين الميناء

(١) الأخبار: العدد ٧١٦٢، ٣ يونيو ١٩٧٥ م، ص ٣.

والأحواض في بورسعيد بطبقات من الطمي الملحي التي تمتد إلى عمق يزيد عن ١٠ أقدام في بعض الأحواض والأراضي المتاخمة للقناة في المنطقة الواقعة جنوب بورسعيد مستنقعات، وكانت الرؤية للبحث بالغواصين محدودة للغاية في ميناء بورسعيد وجنوباً على مدى أول ١٠ كيلومترات من القناة نفسها.

ب ـ المنطقة الوسطى:

عند حوالى الكيلومتر ٤٠ تبدأ رواسب مختلطة من الطمي والرمل الناعم، وفي هذه المنطقة الوسطى من القناة بين القنطرة وكبريت تتكون الرواسب من رمل ناعم إلى خشن، وتحسن الرؤية وتكون الرواسب مضغوطة جيداً، والاستثناءات لهذا النمط العام للرواسب في المنطقة الوسطى هي البحيرات الثلاث التي يعبرها الممر المائي بحيرة التمساح، والبحيرة المرة الكبرى، والبحيرة المرة الصغرى.

ج ـ المنطقة الجنوبية:

تمتد المنطقة الرئيسية الثالثة للقناة جنوب البحيرة المرة الصغرى إلى نهاية القناة في بورت توفيق على مدى هذا الجزء، تفسح الرواسب الرملية الطريق لطبقات من الصخور المتفرقة التي تختلف في نسيجها من الحجر الرملي الناعم إلى التتوعات الصخرية الصلبة المتكررة، وتبلغ منحدرات القناة في هذه المنطقة من ٣ إلى ١^(١). وفي الجزء الجنوبي أيضاً من القناة قيدت التيارات المدية القوية عمليات الغوص بأقل من ساعتين في اليوم في بورسعيد، وأجزاء من الممرات الشمالية للقناة، وفي البحيرات أدت الرؤية الضعيفة إلى الصفر إلى إبطاء بحث الغواصين في البحث الكامل بـ (jackstay) في بورسعيد، وأصبح العمق مقابل الوقت المسموح به في القاع لكل رجل في اليوم عاملاً مقيداً^(٢).

(١) محمد الشافعي ومحمد يوسف: قناة السويس ملحمة شعب وتاريخ أمة، الهيئة العامة لقصور الثقافة،

القاهرة، ٢٠٠٦م، ص ٢٨٠.

(٢) المرجع نفسه: ص ٢٨٠.

٣. خصائص الكتلة المائية (WATER MASS PROPERTIES):

كان العامل الأكثر أهمية هو الاختلافات في مستوى سطح البحر، حيث يكون مستوى سطح البحر أعلى في السويس على البحر الأحمر منه في بورسعيد على البحر الأبيض المتوسط باستثناء الفترة من يوليو إلى سبتمبر، ولأن الفرق في مستوى سطح البحر هو السائد، فإن التدفق السطحي يتجه من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط في جميع الفصول باستثناء شهري يوليو — سبتمبر عندما ينعكس تتدفق المياه شديدة الملوحة في القاع من البحيرات المرة باتجاه البحر الأبيض المتوسط في جميع الفصول، ومن يوليو إلى ديسمبر يحدث أيضًا تدفق لهذه المياه إلى البحر الأحمر سادت هذه الظروف في القناة قبل الصراع الأخير، كما ورد في تقرير سفيردروب جونسون وفليمينغ في كتاب المحيطات ١٩٤٦ م.

ويبدو أن هذا المزيج من العوامل قد أدى إلى تغييرات في الدورة الطبيعية وخصائص الكتل المائية التي وصفها سفيردروب جونسون وفليمينغ، وفي الأجزاء السفلية من القناة من كبريت إلى بورت توفيق، تمت مواجهة تيارات مديدة قوية، وقدر الغواصون السرعات التي وصلت إلى أربعة عقدة مع فترات ركود أو شبه ركود لا تتجاوز ١,٥ إلى ٢ ساعة، وكان هذا قيدًا كبيرًا على الغوص الفعال في تجاوز منطقة كبريت، وسحبت سرعات التيار أعمدة من الرواسب من المناطق الضحلة على طول القناة مما أدى إلى تقييد الرؤية إلى الشمال من دفرسوار فوق بحيرة التمساح.

وخلال الصراع الأخير حدثت العديد من التغييرات المادية في القناة، وكانت هناك حواجز غير مكتملة، وهي هياكل سفن في عشرة مواقع على طول القناة، مما أعاق التدفق في كل نقطة إلى حد محدود، خاصة في الجزء العميق من القناة الرئيسية لمدة سبع سنوات، وكان هناك غياب لعملية الخلط التي تسببها عبور السفن ذات الغاطس العميق التي عادة ما تصل مراوحها إلى مسافة عشرة أقدام من القاع، وخلال هذه الفترة الطويلة لم يتم إجراء أي تجريف في القناة، وحدث تغيير كبير آخر في أكتوبر ١٩٧٣ م عندما أقامت قوة قتالية من القوات الإسرائيلية جسرًا ترابيًا عبر القناة في دفرسوار، عمل

هذا الحاجز الذي يبلغ سمكه ٧٠ مترًا عند القاعدة و ١٥ مترًا عبر القمة كسد ترابي، مما أدى إلى حجب التدفق الطبيعي تمامًا، وكان جسر دفرسوار يقع في الطرف الشمالي من البحيرة المرة الكبرى عند الكيلومتر ٩٧^(١).

ولم يكن الحاجز في دفرسوار ثابتًا على الإطلاق، حيث بدأ أفراد هيئة قناة السويس في إزالة الجسر باستخدام جرافات قاطعة ورافعات بدءًا من مايو ١٩٧٤م، وبحلول أوائل سبتمبر تم فتح الجسر بعرض ٧٠ مترًا وعمق ١٤,٥ مترًا ولوحظ تدفق كبير للمياه عبر الحاجز، وتمت إزالة أكثر من ٩٣٪ من الجسر بحلول أكتوبر ١٩٧٤م، وفي منتصف سبتمبر أجرى الغواصون البريطانيون عدد كبير من مرات الغوص المخطط لها في البحيرة المرة الكبرى لمراقبة طبقة الكثافة وتغييرات الرؤية، وأكد تقريرهم أن الظروف المرصودة كانت متشابهة جدًا مع ما شوهد في يوليو وفي أكتوبر، وتم إجراء البحث في هذه المنطقة باستخدام نظام مقاييس مغناطيسية متجمع مع متابعة الغواصين، وبمجرد إزالة الجسر في الدفرسوار بالكامل أدى التدفق الطبيعي والاضطراب الناتج عن حركة المياه إلى خلط طبقة الملوحة العالية مما تسبب في اختفائها، وقد أزال الكثير من المواد السائلة في القاع، وبناءً على ذلك تحسن نجاح الكشف عن العناصر غير المرغوب فيها وأمكن من إجراء بحث نهائي في هذا الوقت^(٢).

٤- الظروف الجوية (METEOROLOGICAL CONDITIONS):

المنطقة بأكملها المتاخمة لقناة السويس هي منطقة ذات تبخر عالٍ وهطول أمطار منخفض، ويبلغ متوسط هطول الأمطار أقل من ١,٦ بوصة سنويًا، وعادة ما يحدث في الفترة من ديسمبر إلى مايو، ودرجات الحرارة نهارًا كانت السمة السائدة لها الارتفاع خلال أشهر الصيف، ولكن الرطوبة النسبية منخفضة ٩ في المائة، وتم تسجيل أعلى درجة حرارة نهارًا، وتنخفض درجات الحرارة قبل الفجر في أشهر الصيف، وتم الحصول

(١) مجلة الإذاعة والتلفزيون: العدد ٢٠٩٩، ٧ يونيو ١٩٧٥م، ص ٨.

(٢) المرجع نفسه: ص ٨.

على معظم المياه العذبة للاستخدام الزراعي عن طريق شبكة من القنوات القادمة من نهر النيل وباستثناء مصدر المياه العذبة هذا، وجدت ظروف صحراوية قاحلة للغاية في بورسعيد وخليج السويس، وعادة ما تشمل ظروف الصباح الباكر ضباباً منخفضاً يقلل الرؤية ويجعل الملاحة الساحلية خطرة في منطقة يكون فيها التضاريس الساحلية منخفضة ولا توجد العديد من المعالم البارزة^(١).

وكانت أهم حالة جوية فردية أثرت على القناة هي أنماط الرياح الموسمية الاستوائية القوية التي تدفع الرمال إلى القناة، قرب نهاية نوفمبر، تُختبر رياح قوية تُعرف محلياً باسم مكنسة Mu Knessa، وقرب نهاية مارس تأتي أوى Awa صوت القطرة، وفي بعض الأحيان رياح أكثر عنفاً تُعرف باسم خماسين Khamsin رياح الخمسين يوماً، وعادة ما تستمر الخمسين بضع ساعات فقط في كل مرة، ولكنها تولد ظروف عواصف رملية تقوم فعلياً بصقل الهياكل الخارجية بالرمل وتجبر الرمال الناعمة على الدخول حتى إلى المعدات المحمية جيداً، وخلال أسوأ أسبوع مسجل في عام ١٩١١م أودعت العواصف الرملية ما يقدر بـ ١٠٥ ملايين قدم مكعب من الرمل في القناة، وفي ظل هذه الظروف الطبيعية يلزم التجريف المستمر للقناة^(٢).

٥- بيئة الصحة العامة (PUBLIC HEALTH ENVIRONMENT):

كان للظروف البيئية والمعيشية تأثير ملحوظ على أداء الغواصين، وقد عانى غواصو التخلص من الذخائر المتفجرة الأمريكيون من خسارة ١٨ إلى ٢٠٪ في ساعات العمل، بسبب المرض ومعظمها من أمراض الجهاز الهضمي، وخلال الأشهر الأولى من العملية تم تقليل هذا إلى ١١٪ في منتصف العملية عندما تم تحويل قاعدة العمليات من

(١) المساء: العدد ٦٨٥١، ٤ يونيو ١٩٧٥م، ص ٣.

(٢) المرجع نفسه.

بورت توفيق بالسويس إلى بورسعيد، وأيضًا عانى غواصو التخلص من الذخائر المتفجرة المصريون باستمرار من خسارة ١٨٪ من ساعات العمل بسبب الأمراض^(١).

حيث كان هناك العديد من الأمراض المتوطنة في منطقة قناة السويس مثل الملاريا، وحمى التيفوئيد، والتهاب الكبد، والحمى الصفراء، والكوليرا أمراضًا متوطنة، وكان احتمال الإصابة بالأمراض المعدية الأخرى مشكلة كبيرة بسبب الممارسات الصحية المحلية وتلوث إمدادات المياه، وعانى عدد كبير من الأفراد الأمريكيين من الإسهال المتكرر وتشنجات البطن المصحوبة أحيانًا بقشعريرة، وحمى، وقيء، ولوحظ معدل معتدل من الالتهابات الجلدية الفطرية خاصة خلال أشهر الصيف، وتلقت هذه الظروف اهتمامًا كبيرًا طوال عمليات فرقة العمل^(٢).

انتهاء عمل مجموعات التطهير:

كان آخر حطام تم إزالته بالكامل من القناة القيسون الخرساني، حيث عبرت الرافعات الثقيلة القناة شمالًا لإزالة الجزء الأخير قبل أن تغادر متجهة إلى هامبورغ في ١٩ ديسمبر ١٩٧٤، وتم الانتهاء من جميع العمليات في ٢٠ ديسمبر ١٩٧٤، وكانت كل مجموعة يتم الانتهاء من مهمتها تعود إلى بلادها بعد تكوين صداقات مع رجال البحرية المصريين وغيرهم وبعد مغادرتهم بدأت رسائلهم تصل إلى أصدقائهم المصريين، حيث استمر التراجع السريع للأفراد والمعدات في البلاد حتى ٢٠ ديسمبر وحل فرقة العمل ٦٥^(٣).

(١) المساء: العدد ٦٨٥٢، ٥ يونيو ١٩٧٥ م، ص ٣.

(٢) المرجع نفسه.

(3) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce:
Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P14.

حفل افتتاح قناة السويس ٥ يونيو ١٩٧٥:

أقيم الحفل على رصيف مبنى إدارة الهيئة بمدينة بورسعيد، بحضور الرئيس الراحل محمد أنور السادات، وإلى جواره ضيف الشرف الأمير رضا بهلوي ولي عهد إيران آنذاك، بالإضافة إلى وفود رسمية من مختلف الدول العربية، ووزراء الدفاع، وممثلي وسائل الإعلام العالمية ووكالات الأنباء الدولية، في مشهد جسّد أهمية الحدث إقليمياً ودولياً. وعقب إلقاء الرئيس السادات خطابه التاريخي، قام الفريق أول محمد عبد الغني الجمسي، نائب رئيس الوزراء ووزير الحربية والقائد العام للقوات المسلحة وقتها، بتسليم وثيقة تسليم القناة من الإدارة العسكرية إلى الإدارة المدنية إلى المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس آنذاك، وذلك بعد تصديق الرئيس السادات على الوثيقة، لتبدأ الهيئة مهامها رسمياً في إدارة القناة اعتباراً من الساعة الحادية عشرة صباحاً من يوم ٥ يونيو ١٩٧٥.

واختتمت مراسم الاحتفال في بورسعيد بقيادة الرئيس السادات للمدمرة الحربية ٦ أكتوبر ليترأس أول رحلة عبور رسمي عبر القناة بعد إعادة افتتاحها، متجهاً إلى مدينة الإسماعيلية، حيث قام بإزالة الستار عن اللوحة التذكارية بمدخل مبنى الإرشاد، وفي اليوم التالي، شارك الرئيس السادات في احتفالات مدينة السويس بعودة الملاحة إلى القناة، حيث أعطى إشارة بدء عبور أول قافلة من الجنوب في اتجاه بورسعيد (١).

تقييم أعمال التطهير:

بقيت وحدات فرقة العمل ٦٥ في البلاد لأكثر من ثمانية أشهر لإنجاز المهام المحددة في الخطط ٤٣٧١ و A٤٣٧١، تتناول المناقشة التالية تقييم فعالية تطهير قناة السويس من الذخائر غير المنفجرة.

لقد تم بذل كل جهد ممكن لتحقيق بحث وتطهير شامل وفعال لقناة السويس من الذخائر غير المنفجرة قدر الإمكان باستخدام الأدوات المتاحة وفي البيئة المعطاة، وتم

(١) الأخبار: العدد ٧١٦٤، ٥ يونيو ١٩٧٥ م، ص ١.

اختبار المستشعرات غير المرئية الصوتية والمغناطيسية المستخدمة في بيئة القناة لضمان فعاليتها ضد مجموعة متنوعة من أهداف الذخائر المتوقعة، وكانت الأداة الأساسية في العملية بأكملها هي الغواص المدرب تدريباً عالياً والمؤهل في التخلص من الذخائر المتفجرة، وتم البحث في القناة بأكملها مرتين بواسطة مجموعات مستقلة، وتم تحليل نتائج البحث وإجراء عمليات بحث ثالثة ورابعة في المناطق التي لوحظ فيها تراكيز عالية من الذخائر.

بالإضافة إلى العثور على الغالبية العظمى من الذخائر الموجودة في القناة على منحدرات القناة غالباً في المياه الضحلة جداً، وكمية كبيرة جداً من هذه الذخائر التي تم تحديد موقعها كانت إما قتابل صغيرة في تجمعات، أو مخابئ للذخائر التي تم إلّاؤها عمدًا أو عن غير قصد في القناة، على سبيل المثال تم العثور على ٢٥٠ لغماً مضاداً للأفراد في مكان واحد على الضفة الشرقية بالقرب من بقايا قارب منقلب، وقد ارتبط التوزيع العام للذخائر مباشرة بالمناطق على طول القناة التي كانت فيها المعارك أشد، وتم إجراء أربعة عمليات بحث منفصلة في مثل هذه المناطق حيث تم تحديد مواقع تراكيز كبيرة من الذخائر في أول عمليتي بحث^(١).

وكان عدد من الذخائر لا تزال مدفونة في الرواسب، خاصة في مناطق الرواسب الناعمة، حيث دخلت الرمال إلى القناة من الانهيارات أو تسوية الضفاف، ومع ذلك تم العثور على معظم الذخائر، حتى العناصر الكبيرة التي أسقطتها الطائرات، وكانت بارزة عن القاع مما يشير إلى سرعة منخفضة عند اصطدامها بالرواسب، لذلك كان هناك خطر منخفض ولكنه حقيقي لا يزال قائماً على عمليات التجريف بشكل أساسي من الذخائر الصغيرة المدفونة في الرواسب على طول منحدرات القناة، تم الاعتراف من البداية بأن أي بحث محدود لن ينتج عنه تطهير بنسبة ١٠٠ في المائة، وتم ذكر ذلك

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P43.

بوضوح في الاتفاقية الثنائية بين الحكومتين الأمريكية والمصرية أن "حكومة الولايات المتحدة لا يمكن أن تضمن أن جميع الأجسام الخطرة سيتم تحديد موقعها وجعلها غير ضارة"، ولن يقلل أي بحث إضافي في هذا الوقت بالقوات والأدوات المتاحة لفرقة العمل ٦٥ بشكل كبير من هذا الخطر على عمليات التجريف، وقدمت العديد من التوصيات بشأن المعدات والأساليب التي تم استخدامها والتي ساهمت في سلامة الأفراد والمعدات أثناء التجريف إلى هيئة قناة السويس، ولدعم ذلك تم شراء معدات وتقديم مساعدة استشارية للسماح بتصنيع عمليات سحب بالشبكة أو السلسلة والمصممين لكس القناة والبحيرات بحثاً عن العناصر المدفونة جزئياً وتحديداً للمخاطر غير المتعلقة بالذخائر المتبقية، وتم إجراء هذه العملية من قبل هيئة قناة السويس، وكان حاجز اللغة، بالإضافة إلى أنظمة البحث وتحديد هوية الذخائر المختلفة المستخدمة من قبل الوحدات المنفصلة لفرقة العمل متعددة الجنسيات، تحليل البيانات النهائية صعباً.

تجدر الإشارة إلى أنه طوال عمليات فرقة العمل ٦٥ في منطقة قناة السويس، أبلغت مجموعات العمل عن ملاحظة ذخائر إضافية يتم إلّاؤها في القناة من قبل المواطنين المصريين لغرض الصيد، وهذه الممارسات إذا تركت دون رقابة سيكون هناك ذخائر غير منفجرة جديدة في القناة بنفس الحجم الذي ترك بعد جهود البحث^(١).

الموقف الرسمي من مجموعة العمل:

زار الرئيس السادات في ٦ يونيو مركز عمليات فرقة العمل ٦٥ في بورسعيد وأشاد بعمليات التطهير والإخلاء التي تقوم بها الفرق العاملة وألقى خطاباً رسمياً قال فيه بأن "شعبنا يمكن أن يتعاون معاً من أجل السلام والازدهار".

وقد رحب الرئيس السادات بكبار قادة فرقة العمل ٦٥ من اليسار إلى اليمين: RADM A. FOUAD من البحرية المصرية، RADM K. J. CARROLL

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P19.

من البحرية الأمريكية، CDR D. HUSBAND من البحرية الملكية، CDR J. BOTTINI من البحرية الفرنسية، والعميد رجائي موسى RAGAEI MOUSSA من البحرية المصرية^(١).

بالإضافة إلى قيام طاقم سفينة USS BARNSTABLE COUNTY برفع العلم تكريمًا للرئيس المصري أنور السادات، وكان الرئيس في القارب الأبيض يتجول في بحيرة التمساح على قناة السويس لدراسة جهود إعادة فتح القناة. وفي نفس اليوم أيضًا شاركت مفرزة من مشاة البحرية الأمريكية من USS INCHON في حفل تأبين أمريكي مصري مشترك في قبر الجندي المصري المجهول في الإسكندرية^(٢).

الموقف الشعبي تجاه مجموعة العمل الأمريكية :

مهمة غير معلنة لكنها ذات أهمية مماثلة لأعضاء فرقة العمل الأمريكية ٦٥ كانت بناء علاقات إيجابية بين المصريين والأمريكيين من خلال الاتصالات الفردية والجماعية، مما عزز الثقة بين الشعبين، وقد تم الوفاء بهذا الالتزام بأرقى التقاليد من قبل الجنود والبحارة والطيارين الأمريكيين ومشاة البحرية الأمريكية طوال فترة عمليات فرقة العمل ٦٥.

وفي مستوصف فرقة العمل في الإسماعيلية، جعل طبيب بحري أمريكي ومساعدان طبيان من عاداتهم مساعدة المواطنين المصريين الذين يطلبون رعاية طبية طارئة، وقدم رقيب في مشاة البحرية الأمريكية المساعدة في الترجمة، وتم ترسيخ الكثير من النوايا الحسنة بين القوات الأمريكية والمواطنين المصريين الذين عادو بعد وقف إطلاق النار وعودة الحياة تدريجيًا إلى مدن إقليم قناة السويس بورسعيد في الشمال، والإسماعيلية

(١) الأخبار: العدد ٦٨٠٠، ٦ يونيو ١٩٧٤م، ص ٣.

(2) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P38.

في الوسط، والسويس في الجنوب^(١).

وفي مدينة الإسماعيلية تصرف أفراد فرقة العمل ٦٥ على الشاطئ بطريقة جديرة بالثناء طوال العمليات، وتم دعوة الأفراد إلى العديد من الفعاليات الاجتماعية والترفيهية التي رعتها السلطات المصرية، وعززت التجمعات المتعددة الجنسيات روح التعاون والصداقة التي نمت من خلال العمل جنباً إلى جنب يومياً.

وبشكل عام ساهمت هذه الفرص العديدة للتفاعل وإشادة الشعب المصري بالفرق العاملة في تطهير قناة السويس، والتي شاركها بفخر رجال فرقة العمل ٦٥، وساهمت بشكل كبير في تعزيز العلاقات الأمريكية المصرية، وهي مساعدة مباشرة للسلام والاستقرار في الشرق الأوسط.

وفي ١٨ يونيو عندما اندلع حريق هائل على متن سفينة شحن مصرية راسية في ميناء الإسكندرية، قدمت USS INCHON LPH-12 فريق مساعدة في مكافحة الحرائق لمساعدة السلطات المحلية، وخلال الهجوم الذي استمر طوال فترة بعد الظهر على الحريق في أقسام المحركات والشحن، كان مسعف بحري أمريكي من الدرجة الثالثة مسؤولاً شخصياً عن إنقاذ حياة ثلاثة مصريين أصيبوا بالاختناق بالدخان^(٢).

أيضاً اندلع حريق كبير في ٥ أغسطس على متن جرافة ضخمة تابعة لهيئة قناة السويس راسية في حوض بناء سفن في الإسماعيلية، وجاء فريق إطفاء مكون من ٤٤ فرداً من USS BARNSTABLE COUNTY LST-1197 لمساعدة رجال الإطفاء المصريين، وفي غضون ٤٠ دقيقة، تمكن فريق الإطفاء من إخماد الحريق الذي كان يغذيه الوقود، مما أدى إلى إنقاذ السفينة، أشاد موظفو هيئة قناة السويس "بالتعاون الرائع" بين الأمريكيين والمصريين وعبروا عن تقديرهم للمساعدة^(٣).

(1) National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Op. Cit, P36.

(٢) الأخبار: العدد ٧٨١٢، ١٨ يونيو ١٩٧٤م، ص ٣.

(٣) المساء: العدد ٦٥٤٩، ٥ أغسطس ١٩٧٤م، ص ٤.

الخاتمة

يُعد قرار إعادة فتح قناة السويس عام ١٩٧٥ م تحولاً استراتيجياً مهماً في السياسة المصرية بعد ثماني سنوات من الإغلاق ١٩٦٧-١٩٧٥ م، ولم يكن القرار مجرد خطوة اقتصادية فحسب، بل كان نتيجة حتمية لانتصار عسكري وتطور سياسي وتحول في التوازنات الإقليمية والدولية، حيث كانت قناة السويس ساحة معركة رئيسية خلال حروب مصر مع الكيان الصهيوني، وكان إغلاقها نتيجة مباشرة لهزيمة ١٩٦٧ م واحتلال إسرائيل لسيناء، وإعادة فتح القناة كان تنويجاً للنجاح العسكري المصري في حرب أكتوبر ١٩٧٣ م، حيث استعاد الجيش المصري الضفة الشرقية للقناة، مما جعل من الممكن إعادة تشغيلها بأمان، ثم توقيع اتفاقيتي فك الاشتباك ١٩٧٤ و ١٩٧٥ م أدى إلى انسحاب إسرائيل من مناطق حيوية قرب القناة، مما أزال العوائق الأمنية التي كانت تحول دون إعادة تشغيلها.

ومن ثم فإن إعادة فتح قناة السويس قد أكد نجاح العقيدة العسكرية المصرية، حيث استعاد الجيش سيطرته على أحد أهم الممرات المائية العالمية، مما عزز قدراته الدفاعية والاستراتيجية.

وقد جاء القرار في إطار إعادة مصر لمكانتها الإقليمية والدولية بعد فترة من العزلة التي فرضها الإغلاق، ومن ثم أعطى إعادة تشغيل القناة دفعة قوية لجهود مصر الدبلوماسية، خاصة في مفاوضات السلام التي كان يقودها الرئيس أنور السادات، كما أكد إعادة الفتح أن مصر قادرة على إدارة مواردها الاستراتيجية دون التدخل أجنبي، مما عزز موقفها في العالم العربي والمجتمع الدولي.

بالإضافة إلى أن هذا القرار كان جزءاً من استراتيجية السادات لإعادة بناء العلاقات مع القوى الكبرى، وخاصة الولايات المتحدة التي دعمت جهود مصر بشكل كبير في إعادة تشغيل القناة.

وقد تسبب إغلاق القناة في خسائر ضخمة لمصر، حيث فقدت مليارات الدولارات من عائدات العبور، ومع إعادة الفتح استأنفت القناة دورها كأحد أهم الممرات البحرية

لنقل النفط والسلع بين أوروبا وآسيا، مما أدى إلى تعزيز الاقتصاد المصري، ودعم القرار سياسة الانفتاح الاقتصادي التي تبناها السادات، حيث أصبحت القناة أداة لجذب الاستثمارات الأجنبية مع زيادة أهميتها في ظل ارتفاع أسعار النفط في السبعينيات، مما جعلها ممرًا لا غنى عنه لنقلات النفط العملاقة،

بالإضافة إلى أن إعادة فتح القناة كان ضرورة استراتيجية لإنعاش الاقتصاد

المصري، وتقليل الاعتماد على المساعدات الخارجية، وزيادة مصادر الدخل الوطني.

ولقد كان للدور الأمريكي بمساهماته التقنية والدبلوماسية أثر بالغ في تحقيق هذا الإنجاز، مما أفضى إلى تداعيات إيجابية واسعة النطاق، حيث أسهم إعادة فتح القناة في تعزيز العلاقات الثنائية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية، ودعم الاقتصاد المصري الذي استعاد أحد أهم شرايينه، وأعادت الحيوية للتجارة والملاحة العالمية بخفض التكاليف وتسريع وتيرة الحركة، كما أكدت على المكانة الجيوسياسية المحورية لقناة السويس كلاعب لا غنى عنه في الخريطة الاقتصادية العالمية، وهذه النتائج تؤكد على أهمية البحث في الأدوار المحددة للدول في لحظات تاريخية فارقة، وتبرز كيف يمكن للمصالح المشتركة أن تقود إلى شراكات بناء ذات أثر طويل الأمد، حيث بقيت وحدات فرقة العمل ٦٥ الأمريكية في البلاد لأكثر من ثمانية أشهر لإنجاز المهام المحددة في الخطط ٤٣٧١ و A٤٣٧١، وبذل كل جهد ممكن لتحقيق بحث وتطهير شامل وفعال لقناة السويس من الذخائر غير المنفجرة قدر الإمكان باستخدام الأدوات المتاحة وفي البيئة المعطاة، وكانت الأداة الأساسية في العملية بأكملها هي الغواص المدرب تدريبًا عاليًا والمؤهل في التخلص من الذخائر المتفجرة، وتم البحث في القناة بأكملها مرتين بواسطة مجموعات مستقلة، وتم تحليل نتائج البحث وتم إجراء عمليات بحث ثالثة ورابعة في المناطق التي لوحظ فيها تركيزات عالية من الذخائر.

وتم العثور على الغالبية العظمى من الذخائر الموجودة في القناة على منحدرات القناة غالبًا في المياه الضحلة جدًا، وكمية كبيرة جدًا من هذه الذخائر التي تم تحديد موقعها كانت إما قنابل صغيرة في تجمعات، أو ما يبدو أنه مخابئ للذخائر التي تم

إلقاؤها عمدًا أو عن غير قصد في القناة، وعلى سبيل المثال تم العثور على ٢٥٠ لغماً مضادًا للأفراد في مكان واحد على الضفة الشرقية بالقرب من بقايا قارب منقلب. ارتبط التوزيع العام للذخائر مباشرة بالمناطق على طول القناة التي كانت فيها أشد المعارك، وتم إجراء أربعة عمليات بحث منفصلة في مثل هذه المناطق حيث تم تحديد مواقع تركيزات كبيرة من الذخائر في أول عمليتي بحث.

الملاحق

الملحق أ-١

اتفاقية ثنائية NIMBUS STAR/MOON

الاتفاقية الأولى بين حكومتي الولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية مصر العربية
١٣ إبريل ١٩٧٤م، الخاصة بعملية نيمبوس نجم لتطهير قناة السويس.

سفارة

الولايات المتحدة الأمريكية

القاهرة ١٣ أبريل ١٩٧٤ رقم ٧٨

صاحب السعادة:

يشرفني أن أشير إلى المناقشات الأخيرة بين حكومتينا بخصوص المساعدة
المقترحة من قبل الولايات المتحدة في تطهير الألغام والذخائر غير المنفجرة من قناة
السويس، وأن أعد أن هذه المساعدة ستحكمها الاتفاقية التالية.

ستقوم حكومة الولايات المتحدة، رهناً بتوفر الأموال، وبما يتفق مع قوانين الولايات
المتحدة، بتقديم المساعدة في تطهير قناة السويس على النحو التالي:

أ. ستقوم قوة أمريكية خاصة (يشار إليها فيما يلي بـ "القوة") تم تأسيسها لهذه
الأغراض، بالتعاون مع السلطات المختصة في جمهورية مصر العربية، وحسب ما يتم
الاتفاق عليه، القوات المسلحة للمملكة المتحدة، بتنفيذ عمليات كنس الألغام في قناة
السويس.

ب. ستقدم القوة أيضاً التدريب والمساعدة الاستشارية لأفراد جمهورية مصر العربية
بهدف تمكينهم من القيام بالكشف عن الذخائر غير المنفجرة الموجودة في قناة السويس
أو بجوارها والتخلص منها، ولكن القوة لن تقوم هي بنفسها بتنفيذ هذه العمليات.

ج. ستكون أحكام هذه الاتفاقية التي تحكم وجود القوة في جمهورية مصر العربية
سارية حتى انتهاء أنشطة القوة المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين أ و ب أعلاه
والمغادرة اللاحقة للقوة.

ستوفر حكومة جمهورية مصر العربية المساعدة اللازمة لسلامة القوة وأعضائها في تنفيذ الأنشطة المشار إليها في الفقرة ١.

ستبذل حكومة الولايات المتحدة كل جهد ممكن لضمان أن أنشطة القوة المشار إليها في الفقرة ١ يتم تنفيذها بطريقة تجعل قناة السويس والمناطق المحيطة بها آمنة لأنشطة التطهير الإضافية والعمليات اللاحقة؛ ومع ذلك، لا يمكن لحكومة الولايات المتحدة أن تضمن أن جميع الأجسام الخطرة سيتم تحديد موقعها وإزالتها أو جعلها غير ضارة.

تتنازل حكومة جمهورية مصر العربية عن أي وجميع المطالبات ضد حكومة الولايات المتحدة، وتوافق على تعويض وحماية حكومة الولايات المتحدة من أي وجميع المطالبات من قبل الآخرين، سواء كانوا حكومات أو أطراف خاصة، الناشئة عن أي أعمال أو إغفالات من قبل حكومة الولايات المتحدة، أو القوة أو أعضائها في تنفيذ الأنشطة المشار إليها في الفقرة ١.

وفقاً للإجراءات التي قد يتم وضعها بموجب الفقرة ٩ من هذا،

أ. يمكن للسفن والطائرات المعينة للقوة أو التي تدعمها الدخول والمغادرة بحرية المياه الإقليمية والموانئ والمطارات في جمهورية مصر العربية، دون دفع رسوم أو أجور.

ب. سيُسمح لأعضاء القوة بحرية الحركة داخل جمهورية مصر العربية، باستثناء المناطق التي قد تحددها حكومة جمهورية مصر العربية كمناطق محظورة، وحرية الدخول إلى جمهورية مصر العربية والمغادرة منها.

سيحترم أعضاء القوة قوانين جمهورية مصر العربية وعاداتها وتقاليدها، وسيمتنعون عن الأنشطة التي لا تتفق مع روح هذه الاتفاقية. ستتخذ حكومة الولايات المتحدة الإجراءات اللازمة لتحقيق ذلك.

يتمتع أعضاء القوة بالحصانة من الولاية القضائية الجنائية والمدنية والإدارية لجمهورية مصر العربية ما لم تختار حكومة الولايات المتحدة كتابةً التنازل عن هذه

الحصانة في حالة معينة. تعفى القوة وأعضاؤها والممتلكات التي تخص أحدهما من جميع أشكال الضرائب والرسوم الجمركية واللوائح الأخرى، باستثناء ما قد يتم الاتفاق عليه بموجب الفقرة ٩.

يشير مصطلح "أعضاء القوة" إلى أفراد القوات المسلحة للولايات المتحدة والأشخاص الذين يخدمون مع القوات المسلحة المذكورة أو يعملون لديها، بما في ذلك أفراد المقاتلين أثناء وجودهم في جمهورية مصر العربية فيما يتعلق بالأنشطة المشار إليها في الفقرة ١ أعلاه. سيتم تزويد جميع أعضاء القوة بهوية مناسبة، والتي يجب إبرازها، عند الطلب، للسلطات المختصة في جمهورية مصر العربية.

يمكن إبرام ترتيبات تكميلية بين السلطات المختصة في الحكومتين حسب الحاجة لتنفيذ الغرض من هذه الاتفاقية.

إذا كانت هذه الأمور مقبولة لحكومة جمهورية مصر العربية، يشرفني أن أقترح أن تشكل هذه المذكرة ومذكرتك ردًا عليها التي تؤكد القبول، اتفاقية بين حكومتينا. تفضلوا بقبول، صاحب السعادة، فائق تقديري.

هيرمان إيلتس

معالي الدكتور محمد عبد القادر حاتم.

نائب رئيس الوزراء.

وزير الخارجية بالوكالة

القاهرة

وزارة الخارجية

الوزير

القاهرة، ٢٥ أبريل ١٩٧٤

سيدي السفير،

يشرفني أن أؤكد استلامي رسالة سعادتكم المؤرخة في ١٣ أبريل ١٩٧٤ بشأن

المساعدة المقترحة من قبل حكومة الولايات المتحدة في تطهير الألغام والذخائر غير المنفجرة من قناة السويس.

إن حكومة جمهورية مصر العربية، إذ ترحب بالمساعدة المقترحة من قبل الولايات المتحدة، تلاحظ بتقدير أن أعضاء القوة سيحترمون قوانين وعادات وتقاليد جمهورية مصر العربية، وأنهم سيمتنعون عن الأنشطة التي لا تتفق مع روح هذه الترتيبات، وأن حكومة الولايات المتحدة ستتخذ الإجراءات اللازمة لتحقيق ذلك.

علاوة على ذلك، تود حكومة جمهورية مصر العربية أن تعلن عن فهمها لبعض النقاط التي أثّرت في الرسالة المذكورة أعلاه:

حرصاً منها على ضمان سلامة القوة الأمريكية وأعضائها أثناء قيامهم بأنشطتهم في مصر، فإن حكومة جمهورية مصر العربية لن تدخر جهداً، قدر الإمكان، في توفير المساعدة لسلامة القوة بما يتوافق مع اللوائح الصادرة عن السلطات المصرية.

تتنازل حكومتا جمهورية مصر العربية والولايات المتحدة الأمريكية عن أي وجميع المطالبات ضد بعضهما البعض عن الأضرار التي تلحق بالمتلكات، أو عن الوفاة أو الإصابة لأي عضو من أي من الطرفين أثناء أنشطته في تطهير قناة السويس، أو بأي عمل أو إغفال آخر يكون أي من الطرفين مسؤولاً عنه قانوناً. سيتم التعامل مع المطالبات (بخلاف المطالبات التعاقدية وتلك التي تنازلت عنها جمهورية مصر العربية) الناشئة عن أعمال أو إغفالات من قبل عضو في قوة حكومة الولايات المتحدة تم القيام بها في سياق واجبه الرسمي، أو عن أي عمل أو إغفال أو حدث آخر تكون قوة حكومة الولايات المتحدة مسؤولة عنه قانوناً، من قبل الحكومة المصرية وفي جميع الحالات يتم تسويتها على نفقة جمهورية مصر العربية. المطالبات المتعلقة بأعمال أو إغفالات من قبل عضو في قوة حكومة الولايات المتحدة الناشئة عن غير أو في سياق واجبه في مصر يمكن للسلطات الخدمية للولايات المتحدة، وفقاً لتقديرها، التعامل معها وتسويتها من قبل هذه السلطات.

إن حكومة جمهورية مصر العربية، إذ تعترف بحرية الدخول والمغادرة المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين "أ" و "ب" من الفقرة "٥" من الرسالة المذكورة أعلاه، تود أن تؤكد على ما يلي:

أ. الإذن المسبق ضروري لدخول الطائرات والسفن المعينة للقوة أو التي تدعمها إلى موانئ ومطارات مصر والمياه الإقليمية المصرية، ولمغادرة هذه الطائرات من المطارات المصرية. يجب تقديم إخطار معقول قبل مغادرة السفن التي تدعم القوة من الموانئ والمياه الإقليمية المصرية.

ب. يتم الاعتراف بحرية الدخول والمغادرة لأعضاء القوة، وفقاً للترتيبات التي سيتم الاتفاق عليها مع السلطات المصرية المختصة.

تتفق حكومة جمهورية مصر العربية على منح الحصانة من الولاية القضائية الجنائية لأعضاء القوة كما هو منصوص عليه في رسالتكم. ومع ذلك، فإن حكومة جمهورية مصر العربية تحتفظ بحقها في القيام بما يلي:

أ. في حالة انتهاك عضو في القوة للقوانين أو اللوائح المصرية، يجوز للسلطات المصرية احتجازه دون إخضاعه للاعتقال الروتيني العادي. في مثل هذه الحالة، تسلم السلطات المصرية المخالف فوراً إلى أقرب سلطة تمثل القوة.

ب. عندما يتم احتجاز عضو في القوة، يجوز للسلطات المصرية إجراء استجواب أولي بحضور ممثل عن حكومة الولايات المتحدة.

ج. أثناء تسليم المخالف، تقوم السلطات المصرية بإبلاغ قيادة القوة بالتهمة الموجهة إليه مع نسخة من الاستجواب الأولي.

د. تقوم قيادة القوة بإجراء تحقيق مفصل مع المخالف وتسلم نسخة من التحقيق للسلطات المصرية المختصة.

هـ. تساعد قيادة القوة والسلطات المصرية بعضهما البعض في إجراء جميع التحقيقات اللازمة فيما يتعلق بالجرائم التي يرتكبها عضو في القوة بما في ذلك إحضار الشهود، وجمع وتقديم الأدلة، ومصادرة وتسليم العناصر المتعلقة بالجريمة.

لا يخضع أعضاء القوة للولاية القضائية المدنية للمحاكم المصرية في المسائل المتعلقة بأداء أنشطتهم الرسمية.

يجوز لأعضاء القوة ارتداء الزي الرسمي وشارات القوات المسلحة للولايات المتحدة عندما يكونون داخل مناطق العمليات. خارج هذه المناطق، سيرتدون ملابس مدنية. يتم تزويد جميع أعضاء القوة ببطاقات هوية مناسبة صادرة عن السلطات المصرية المختصة. يجب إبراز هذه البطاقات، عند الطلب، لسلطات جمهورية مصر العربية. مصطلح "أعضاء القوة" كما هو محدد في الفقرة "٨" من رسالتكم لا يشمل الأفراد المصريين الذين يخدمون مع القوة أو يعملون لديها.

إذا كانت النقاط المذكورة أعلاه مقبولة، فإن رسالتكم المؤرخة ١٣ أبريل وهذه الرسالة تشكلان اتفاقية بين حكومتنا لتنفيذ الأنشطة المتعلقة بمساعدة الولايات المتحدة في تطهير الألغام والمساعدة في تطهير الذخائر غير المنفجرة في منطقة قناة السويس.

تفضلوا بقبول، سيدي السفير، فائق تقديري.

إسماعيل فهمي

وزير الخارجية

الملحق أ-٢**اتفاقية ثنائية NIMROD SPAR**

الاتفاقية الثانية بين حكومتي الولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية مصر العربية
١١ يونيو ١٩٧٤م، الخاصة بعملية نيمور سبار لإزالة حطام عشرة سفن من قناة
السويس

وزارة الخارجية

الوزير

القاهرة، ١١ يونيو ١٩٧٤

سيدي السفير،

يشرفني أن أؤكد استلامي لرسالتكم المؤرخة اليوم والتي نصها كالتالي:

"يشرفني أن أشير إلى المناقشات الأخيرة بين حكومتينا بخصوص المساعدة
المقترحة من قبل الولايات المتحدة في إنقاذ و/أو إزالة السفن الغارقة وبعض المخاطر
الأخرى على الملاحة من قناة السويس، وأن أقترح أن تحكم هذه المساعدة الأحكام
التالية:

ستقوم حكومة الولايات المتحدة، رهناً بتوفر الأموال، وبما يتفق مع قوانين الولايات
المتحدة، بتنفيذ إزالة تلك السفن والأجسام الأخرى المحددة في الملحق (أ) المرفق هنا،
ومثل هذه الأجسام والمخاطر الأخرى على الملاحة في القناة التي قد يتم الاتفاق عليها
لاحقاً والتي لا تستطيع حكومة جمهورية مصر العربية إزالتها بدون مساعدة، باستثناء
أي سفينة يتم تحديد أنها قابلة للإنقاذ بشكل مشترك، سيتم نقل جميع السفن والأجسام
الأخرى التي يتم إزالتها من القناة إلى مناطق إغراق متفق عليها تحددها حكومة
جمهورية مصر العربية داخل أراضيها.

ستوفر حكومة جمهورية مصر العربية كل المساعدة اللازمة قدر الإمكان لتمكين حكومة الولايات المتحدة من تنفيذ العملية بكفاءة على وجه الخصوص، ستوفر حكومة جمهورية مصر العربية وصولاً صالحاً للملاحة إلى موقع كل جسم يجب إزالته: وستوفر جميع المعلومات المتاحة بخصوص الموقع، والشخصية، والحالة، والخصائص الأخرى للمناطق في القناة التي سيتم فيها تنفيذ العمليات: وستوفر الدفع للتكاليف المحلية التي قد يتم الاتفاق عليها: وستوفر الأمن قدر الإمكان للأفراد والمعدات المشاركين في العملية.

ستقوم البحرية الأمريكية، تحت التوجيه العام للسياسة ومسؤولية السفارة، بتنفيذ العمليات المشار إليها في الفقرة ١ أعلاه، ويجوز لها، بعد التشاور الواجب، الاستعانة بمقاولين، بخلاف المواطنين المصريين، حسب ما تراه ضرورياً ومناسباً في تنفيذ العمل. ستكون هيئة قناة السويس، ومثل هذه السلطات أو الوكالات الأخرى التي قد تحددها حكومة جمهورية مصر العربية، مسؤولة عن تنفيذ التزامات حكومة جمهورية مصر العربية بموجب الفقرة ٢ أعلاه.

سيكون الترتيب الساري حالياً فيما يتعلق بمساعدة حكومة الولايات المتحدة في تطهير الألغام والذخائر غير المنفجرة من قناة السويس سارياً أيضاً، مع إجراء التغييرات اللازمة، على العمليات المتوخاة بموجب الترتيب الحالي. على وجه الخصوص، ولكن دون تقييد عمومية ما سبق، ستنطبق أحكام الترتيب المتعلقة بالمسؤولية عن المطالبات بالكامل على العمليات المشار إليها في الفقرة ١ أعلاه. سيتم تغطية أفراد القوات المسلحة للولايات المتحدة والأشخاص الذين يخدمون مع القوات المسلحة المذكورة أو يعملون لديها، بما في ذلك المقاولون وأفراد المقاولين، بخلاف المواطنين المصريين، أثناء وجودهم في جمهورية مصر العربية فيما يتعلق بالعمليات المشار إليها في الفقرة ١ أعلاه، من جميع النواحي بالأحكام المطبقة على "أعضاء القوة" بموجب هذا الترتيب. إذا كان ما سبق مقبولاً لحكومة جمهورية مصر العربية، فسأكون ممتناً لموافقتكم الكتابية على ذلك.

تفضلوا بقبول، صاحب السعادة، فائق تقديري.

ردًا على ذلك، يشرفني أن أبلغكم بأن المساعدة المذكورة أعلاه مقبولة لحكومة جمهورية مصر العربية التي توافق بالتالي على أن رسالتكم وهذا الرد سيشكلان اتفاقية بين الحكومتين تدخل حيز التنفيذ اعتبارًا من تاريخ اليوم.

أغتني هذه الفرصة لأجدد لكم، سيدي السفير، تأكيد فائق

تقديري.

إسماعيل فهمي
وزير الخارجية

بيان بقائمة السفن والأجسام التي وافقت حكومة الولايات المتحدة على إزالتها من قناة السويس :

السفن والأجسام التي وافقت الولايات المتحدة على إزالتها من قناة السويس

الموقع كم	الاسم
6.50	الباخرة "إسماعيلية (M/S ISMAILIA)"
74.00	الباخرة "مكة (S/S MECCA)"
72.00A	جرافة دلو رقم ٢٣ (BUCKET DREDGER NO. 23)
81.50	القاطرة "منقذ (TUG-MONGUED)"
81.50	جرافة مغرفة "كسر (DIPPER DREDGER KASSER)"
87.00	قيسون خرساني (CONCRETE CAISSON)
98.20	جرافة قاطعة "١٥ سبتمبر (CUTTER DREDGER 15 SEPTEMBER)"
156.00	الناقلة "مجد (TANKER M/T MAGD)"
168.00	القاطرة "برفيت (TUG-BARFIT)"
158.05	جرافة دلو رقم ٢٢ (BUCKET DREDGER NO. 22) .

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق العربية:

١- الوثائق المنشورة:

— وزارة الخارجية، الشؤون السياسية، إدارة الصحافة: النشرة الأسبوعية تأميم قناة السويس في مجلس الأمن، العدد العاشر، بتاريخ ٦ أكتوبر ١٩٥٦ م.

— وزارة الخارجية، وكالة الشؤون السياسية، إدارة غرب أوربا: الاعتداء البريطاني الفرنسي الإسرائيلي، الجزء الأول، نشرة الوثائق من ٢٩ أكتوبر إلى ٤ ديسمبر ١٩٥٦ م.

٢- الوثائق الغير منشورة:

— دار الوثائق القومية: مجلس الوزراء، كود أرشيفي ٥١٩٢٢ — ٥٠٨١، جزء أول قرارات ومذكرات بشأن مشروعات وتحسينات هيئة قناة السويس من عام ١٩٦٤ إلى عام ١٩٧٤ م.

— دار الوثائق القومية: مجلس الوزراء، كود أرشيفي ٥١٩٠٥ — ٥٠٨١، جزء ثاني قرارات بشأن قروض هيئة قناة السويس مع البنك الدولي للأنشاء والتعمير وشركة بلوم اندفوس الألمانية.

— دار الوثائق القومية: مجلس الوزراء، كود أرشيفي ٥١٩٠٦ — ٥٠٨١، جزء ثاني قرارات بشأن قروض هيئة قناة السويس مع الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية.

— دار الوثائق القومية: وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية، كود أرشيفي ١١٨٥٧ — ٥٠٧٩، جزء أول تعويض حملة أسهم قناة السويس وزارة الاقتصاد ١٩٥٨ م.

— دار الوثائق القومية: وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية، كود أرشيفي ١٢٧٠٠ — ٥٠٧٩، حديث مستر كلوي سكرتير عام هيئة الأمم المتحدة وعضو لجنة تطهير قناة السويس.

ثانياً: الوثائق الأجنبية:

١- الوثائق البريطانية:

- FOC 93/630,: Future Use OF Suez Canal – Political Implication.
- FOC 93/390,: Aid To Egypt From UK For Deconstron OF Suez Canal.

٢. الوثائق الأمريكية:

- National Technical Information Service U.S. Department of Commerce: Suez Canal Clearance Operation, Task Force 65, Task Force 65, Norfolk, Virginia, May 1975.

ثالثاً: المراجع العربية :

- ١- أحمد شلبي: موسوعة التاريخ الإسلامي أنور السادات شخصيته وعصره دراسة محايدة، الجزء العاشر، مكتبة النهضة المصرية، الطبعة الأولى، ١٩٩٠ م.
- ٢- أحمد سليم البرسان: إسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية وحرب حزيران/يونيو ١٩٦٧ م، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، العدد ٤٠، الطبعة الأولى، أبوظبي، ٢٠٠٠ م.
- ٣- السيد حسين جلال: قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة ١٨٦٩ — ١٩٨٥ م، مطبعة التونى، الإسكندرية، ١٩٨٧ م.
- ٤- جورج حليم كيرلس: قناة السويس من القدم إلى اليوم، دار المعارف، الطبعة الثانية، القاهرة، ١٩٨٨ م.
- ٥- عبدالعزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، الهيئة المصرية للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين، القاهرة، ٢٠٠٢ م.
- ٦- عبدالعظيم رمضان: الحقيقة التاريخية حول قرار تأميم شركة قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين، القاهرة، ٢٠٠٠ م.

- ٧— شوقي الجمل، عبدالله عبدالرازق إبراهيم: تاريخ مصر المعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٩٧ م.
- ٨— ضياء الدين حسن القاضي: الأطلس التاريخي لبطولات شعب بورسعيد ١٩٥٦ م، محافظة بورسعيد لجنة التاريخ والتراث، الطبعة الثالثة، بورسعيد، ١٩٩٧ م.
- ٩— لطيفة محمد سالم: أزمة السويس ١٩٥٤ — ١٩٥٧ م جذور — أحداث — نتائج، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٦ م.
- ١٠— مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، الجزء الرابع، مطبعة جريدة قناة السويس، القاهرة، ١٩٥٤ م.
- ١١— محمد الشافعي و محمد يوسف: قناة السويس ملحمة شعب وتاريخ أمة، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ٢٠٠٦ م.
- ١٢— محمد صبري: تاريخ مصر من محمد على إلى العصر الحديث، الطبعة الثانية، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٦ م.
- ١٣— محمد طلعت حرب: قناة السويس، الطبعة الثالثة، مطبعة دار الكتب والوثائق المصرية، القاهرة، ٢٠٠٨ م.
- ١٤— محمد مصطفى صفوت: الاحتلال الإنجليزي لمصر وموقف الدول الكبرى إزاءه، دار الفكر العربي، مطبعة الاعتماد، القاهرة، ١٩٥٢ م.
- ١٥— يوسف نحاس: الفلاح حالته الاقتصادية والاجتماعية، مطبعة المقتطف والمقطم، القاهرة، ١٩٢٦ م.

رابعاً: المراجع المترجمة:

- ١— أنجلو ساماركو، تعريب ولاء عفيفي عبدالصمد، وهيثم كمال سلامه، وهدي صالح عبد العاطي: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها وفقاً للوثائق المصرية والأوروبية غير منشورة، المركز القومي للترجمة، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة.

خامساً: الأبحاث العلمية:

١— جمال شقرا: خمسون عاما على العدوان الثلاثي ١٩٥٦م، بحث منشور بكتاب العدوان الثلاثي على مصر ٢٩ أكتوبر ٢٣ ديسمبر ١٩٥٦م، أعمال ندوة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، مطبوعات مركز البحوث والدراسات الاجتماعية كلية الآداب جامعة القاهرة، ٢٠٠٦م.

٢— فايزة محمد محمود خطاب: قناة السويس بين التطهير والتطوير ١٩٥٦ —١٩٦٧م، بحث منشور بكتاب قناة السويس الماضي الحاضر المستقبل ١٨٦٩ —٢٠١٩م، الهيئة العامة للاستعلامات، القاهرة، ٢٠٢٠م.

٣— محمد السيد سليم: القضايا الخلافية حول قرار تأميم شركة قناة السويس وعلاقته بالعدوان الثلاثي، بحث منشور بكتاب العدوان الثلاثي على مصر ٢٩ أكتوبر ٢٣ ديسمبر ١٩٥٦م، أعمال ندوة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، مطبوعات مركز البحوث والدراسات الاجتماعية كلية الآداب جامعة القاهرة، ٢٠٠٦م.

سادساً: التراجم:

١— مصطفى نجيب: موسوعة أعلام مصر في القرن العشرين، وكالة أنباء الشرق الأوسط، الطبعة الأولى، مطابع الأهرام التجارية قليوب، القاهرة، ١٩٩٦م.

٢— محمد الجوادى: مصريون معاصرون، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٦م.

سابعاً: الدوريات:

١- الدوريات العربية:

الأخبار: العدد ٧١٦٤، ٥ يونيو ١٩٧٥م	الأهرام الاقتصادي: العدد ٤٧٧، أول يوليو ١٩٧٥م
الأخبار: العدد ٧١٦٥، ٦ يونيو ١٩٧٥م	الأخبار: العدد ٤٦٧٢، ٢٠ يونيو ١٩٦٧م
المساء: العدد ٦٥٤٩، ٥ أغسطس ١٩٧٤م	الأخبار: العدد ٤٦٧٤، ٢٢ يونيو

١٩٦٧ م	
الأخبار: العدد ٤٦٧٥، ٢٣ يونيو	المساء: العدد ٦٥٤٢، ٣٠ يوليو ١٩٧٤ م
١٩٦٧ م	
الأخبار: العدد ٦٨٠٠، ٦ يونيو	المساء: العدد ٦٨٤٨، ١ يونيو ١٩٧٥ م
١٩٧٤ م	
الأخبار: العدد ٧٨١٢، ١٨ يونيو	المساء: العدد ٦٨٥٢، ٥ يونيو ١٩٧٥ م
١٩٧٤ م	
الأخبار: العدد ٧١٦١، ٢ يونيو	المساء: العدد ٦٨٥٤، ٧ يونيو ١٩٧٥ م
١٩٧٥ م	
الأخبار: العدد ٧١٦٢، ٣ يونيو	مجلة الإذاعة والتلفزيون: العدد ٢٠٩٨، ٣١ مايو ١٩٧٥ م
١٩٧٥ م	
الأخبار: العدد ٧١٦٣، ٤ يونيو	مجلة الإذاعة والتلفزيون: العدد ٢٠٩٩، ٧ يونيو ١٩٧٥ م
١٩٧٥ م	
	مجلة الإذاعة والتلفزيون: العدد ٢١٠٠، ١٤ يونيو ١٩٧٥ م

٢. الدوريات الأجنبية:

- ALL HANDS NEWS: Navy's Role In Reopening The Suez Canal, Task Force 65, Suez Canal Mine Clearance, February 1976, P5.

- NAVAL AVIATION NEWS: Suez Canal Mine Clearance, Task Force 65, JOC Warren Grass and JO2 James Heltsley, September 1974, P39.