

نواب مديرية البحيرة  
والقضايا الاقتصادية  
بمجلس الأمة

( ٢٢ يوليو ١٩٥٧ - ١٠ فبراير ١٩٥٨ )

دكتور /

عبد الله خطاب عبد العظيم هباله  
دكتوراه فى التاريخ الحديث والمعاصر



كان لمجلس الأمة ١٩٥٧ سمة خاصة حيث كان أول برلمان عقب الثورة ، وعلى الرغم من أنه استغرق فترة ما يقرب من سبعة شهور ، إلا أنه وضع شكل ومضمون وتكوين وممارسة الحياة النيابية بلامح هامة وحيوية فى العهد الجديد (١) .

وحيثما كانت الجلسة الأولى لمجلس الأمة فى ٢٢ يوليو سنة ١٩٥٧ ، قام نواب مديرية البحيرة بحلف اليمين الدستورية كغيرهم من نواب المجلس ، ووقف العضو محمود محمد العتال (٢) نائب دائرة ديوان مركز المحمودية وسط المجلس وأعلن موافقته على ترشيح السيد عبد الطيف محمود البغدادي كرئيساً للمجلس ، وقد حظي ذلك بتصفيق حاد متصل وأصوات تؤيد هذا الترشيح . وعلى الرغم من ذلك نادي البعض بالمجلس بإجراء انتخابات للرئيس ، غير أن العضو محمد على قاسم (٣) نائب دائرة ادكو عارض ذلك ، مبرراً موقفه بأنه لا داعي لذلك خاصة أنه لم يترشح سوى السيد عبد اللطيف البغدادي . وقد نال موقفه تصفيق من أعضاء المجلس وتم انتخاب الأخير للرئاسة (٤) .

وقد شارك نواب مديرية البحيرة بمجلس الأمة فى الفترة ( ٢٢ يوليو ١٩٥٧ - ١٠ فبراير ١٩٥٨ ) فى العديد من القضايا الاقتصادية العامة وكذلك الخاصة بالمديرية لما تمثله من أهمية كبيرة لمصر ولدوائهم التي هي جزء منها ، وتمثلت تلك القضايا فى الزراعة حيث الري والصرف والمحاصيل الزراعية كالقطن والقمح وإيجار الأراضي الزراعية والثروة الحيوانية وكذلك الصناعة والتجارة والمواصلات والاتصالات والتي شغلت جانباً كبيراً من اهتماماتهم . وسوف نتناول تلك الدراسة على النحو التالي:

## الزراعة :

تعددت القضايا الزراعية التي ناقشها نواب مديرية البحيرة ، وكان من الطبيعي أن ينال الري والصرف جانب من اهتمامهم لما له من أهمية كبيرة في تحسين الإنتاج ، ففي ٢٥ سبتمبر سنة ١٩٥٧ تقدم العضو محمد على قاسم نائب دائرة ادكو بسؤال إلى المهندس أحمد عبده الشرباصى وزير الأشغال العمومية عن سياسة الوزارة نحو توفير مياه الري الصالحة للأراضي ؟ وقد أجاب المهندس سيد مرعى وزير الدولة للإصلاح الزراعي بالنيابة عن وزير الأشغال العمومية على هذا السؤال بأن سياسة وزارة الأشغال اتجهت إلى الاستفادة بمياه المصارف الصالحة للري بعد خلطها بمياه الترعى . وقد راعت في ذلك ترك فصلة منها لري الأراضي المرتب ريبها من تلك المصارف حتى لا تضار من هذا الإجراء ، وإن كانت تقرر عادة التصريح بالري من مياه المصارف بشرط أن يتحمل أصحاب التصاريح ما قد يصيبهم من أضرار نتيجة لقلّة المياه بالمصارف في أي فترة من السنة أو بالنسبة لملوحة مياهها دون الرجوع للوزارة بأي تعويض .(٥)

وعند مناقشة الطلب (٦) المقدم من العضو على الشيشيني نائب دائرة مكتب صحة المحلة بمديرية الغربية وسبعة عشر عضواً آخرين عن الارتفاع بمستوى الإنتاج الزراعي أشار العضو محمود محمد العتال نائب دائرة ديوان مركز المحمودية إلى ضرورة مراقبة وزارتي الزراعة والأشغال لتطهير الترعى والمصارف لما في ذلك من أثر كبير على زيادة الإنتاج .(٧)

وخلال مناقشة بيان وزير الأشغال العمومية تحدث العضو عطية أبو بكر حنيتة نائب دائرة ديوان مركز حوش عيسى قائلاً أن وسائل الصرف بمديرية البحيرة تحتاج إلى عناية الوزارة خاصة ، حيث يوجد بهذه المديرية مناطق رملية مثل حوش عيسى والدلنجات وأبو المطامير ورشيد وهذه كلها محرومة من الصرف ، إذ أن وسائل الصرف فيها ترجع إلى ٣٠ أو ٤٠ سنة ، ولذلك فهي تعتبر أشباه مصارف . وطالب الوزير بإنشاء شبكة صرف للمديرية .

وقد رد الوزير على ذلك مطمئناً العضو بأن الوزارة بسبيل تقوية محطة صرف تروجه لصرف الزمام الحالي ومقداره عشرين ألف فدان مضافاً إليه ٣٠ ألف فدان أخرى وستدار هذه المحطة الجديدة بالكهرباء المستمدة من شبكة شمال الدلتا .

كما شكوا العضو من أن مياه مديرية التحرير (٨) تصرف في أراضي مديرية البحيرة وهو ما يشكل ضرراً كبيراً . وقد رد الوزير على ذلك بأن مياه الرشح تنتج من غمر أراضي المديرية أثناء الفيضان ، ومع ذلك فإن الوزارة شرعت في دراسة إنشاء مصرف يفصل بين الأرض المرتفعة في مديرية التحرير وبين أرض هذه المنطقة المنخفضة لوقايتها من الرشح . كما أنها ستشرع في إقامة ظلمبات على مصرف خيري عند اتصاله بمصرف الدلنجات ومصرفي جبارس الغربي والشرقي لتحسين الصرف بمديرية البحيرة (٩) .

وخلال مناقشة الطلب المقدم من العضو أمر الله ناقد بليغ نائب دائرة الإبراهيمية بمديرية الشرقية وثلاثة عشر من الأعضاء عن سياسة الحكومة نحو تحسين حالة صرف الأراضي الزراعية أوضح أن العناية

بالصرف وزيادة الاعتمادات الخاصة به تمكنا من الحصول على ٣٠% زيادة في الإنتاج ، وما يوازي الغلة الكاملة إلى ٦٠٠ ألف فدان دون بذل جهد في زيادة الرقعة المزروعة أو الحصول على عملات صعبة . وأوصى بمضاعفة الاعتمادات المخصصة للصرف في ميزانية وزارة الأشغال ، وإنشاء تفتيش خاصة للصرف أسوة بتفتيش الري على أن يعين مهندس خاص للصرف في كل مركز ، وإبطال الري بالراحة في جميع أنحاء البلاد لأنه من شأنه أن يرفع منسوب الماء في الأرض وهذا يضر بالزراعة ، وعدم المبالغة في طول المصارف واستعمال مياه الصرف في الري طالما كانت صالحة ، وذلك بإنشاء الماكينات والطمبات لنزح مياه المصارف وتغذية الترعرع بها ، وهو ما يؤدي إلى خفض منسوب المياه في المصارف ورفعها في الترعرع والاعتماد على المياه الجوفية في المناطق التي يتعذر فيها وجود الترعرع والإكثار من الكراكات حيث أن عددها ضئيل جداً في مصر، ويجب زيادة عددها إلى خمسة أمثاله ، وزيادة المصارف المغطاة والمصارف الفرعية حيث أنها تزيد غلة الفدان حوالي ٣٠% ، وعمل أبحاث ومنح مكافآت تشجيعية لمن يكتشف مواد كيميائية لإبادة النباتات والحشائش الموجودة في المصارف .

وفي هذا السياق تحدث العضو محمد على قاسم موضحاً أن أراضي مصر تتدهور في إنتاجها الزراعي سنة بعد أخرى ، وتناقصت الأراضي الزراعية بسبب تدهور حالة الصرف ، ولعدم تمكن الوزارة من توصيل الصرف إلى جميع الأراضي التي تحتاج إليه . كما أن تحسين حالة الصرف عمل كبير يحتاج إلى قوة كبيرة تستطيع أن تنهيه عاماً بعد عام ، ولا يجوز تقسيمه على مدى بعيد من السنين . ورأى أن الاعتمادات التي

خصت لمشروعات الصرف والسياسة التي وضعت في هذا السبيل في حاجة إلى تعديل ، وإلى رسم خطة جديدة تهدف إلى الإسراع في إنشاء مصارف من ناحية ، وتحسين حالة المصارف الحالية من ناحية أخرى ، والعودة بالتربة المصرية إلى ما كانت عليه على الأقل .

وأشار العضو إلى أنه يترتب على سوء حالة الصرف زيادة في ارتفاع منسوب الماء الأرضي ، مما يترتب عليه خفض الإنتاج الزراعي بنسبة ١٠ % . وإلى جانب ذلك يؤدي عدم تطهير تلك المصارف إلى ارتفاع نسبة الرطوبة ، مما يجعلها بيئة صالحة لتكاثر الحشرات والآفات .

واستطرد العضو قائلاً أن الري بالراحة له أثره السيئ على الصرف ، إذ أن الفلاح عندما يجد المياه متوفرة لديه ، فإنه يعمد إلى ري أرضه بالراحة، مما ينتج عنه ارتفاع في مستوى الصرف ، وهو ما يؤدي إلى ضعف التربة ، ويؤثر على مستوى الإنتاج الزراعي ، وبالتالي يحتمل الدولة خسارة فادحة .

ورأى أن أصحاب الأراضي لن يترددوا في قبول أية زيادة في الضرائب إذا وجدوا أن الحكومة تعمل على إنشاء المصارف اللازمة لتحسين أراضيهم . ودعا الدولة لتوجيه عنايتها الكاملة لتحسين وسائل الصرف من أجل التغلب على انخفاض مستوى المعيشة وعدم تكافؤ الإنتاج واحتياجات الشعب .

وعارض العضو زكى زيدان عبد السلام نائب دائرة ديوان أبو المطامير الآراء التي رأت عدم إنشاء مصارف جديدة إلا بعد أن يتم إصلاح أو تطهير المصارف الموجودة فعلاً ، موضحاً أنه يجب على الوزارة أن تقوم بإنشاء مصارف جديدة مع صيانة المصارف الموجودة حالياً (١٠) .

واهتم نواب مديرية البحيرة بالمحاصيل الزراعية علي اعتبار أنها المصدر الرئيسي للثروة في مصر ، وكان في مقدمة هذه المحاصيل محصول القطن ، لكونه المحصول الرئيسي النقدي الأول ، وعماد تلك الثروة ولما له من أهمية بالغة . فعند مناقشة مشروع قانون بتعيين مناطق زراعة أصناف القطن عبّر العضو عبد الواحد عبد الجواد عمار (١١) نائب دائرة الطّود (١٢) عن وجهة نظر الفلاحين بمركز كوم حمادة الذين توارثوا عن آباءهم وأجدادهم زراعة القطن بأنواعه المختلفة وتأكدوا بعد التجربة أن أرضهم تصلح لزراعة القطن المنوفي وتنتج زراعته بها أطيب إنتاج ، وخشي أن يفرض وزير الزراعة عليهم زراعة صنف آخر ، ورجاه أن يأخذ رأيهم قبل اتخاذ قراره ، وأن يكون رأيهم محل اعتبار . وعلى الرغم من ذلك تمت الموافقة على مشروع القانون بأغلبية ٣٠٦ صوت وامتنع العضو عن إبداء رأيه ، كما رفضه العضو محمد لطيف محمد نائب دائرة ديوان مركز الدلنجات (١٣) .

وخلال مناقشة مشروع قانون بتعيين المساحة التي تزرع قمحاً في سنة ١٩٥٧ / ١٩٥٨ الزراعية اعترض العضو محمد علي قاسم في أن تعتمد الدولة على استيراد جميع ما يلزمها من القمح الغذاء الرئيسي لغالبية أفراد الشعب وتمتنع عن زراعته في البلاد نهائياً ، لأنها مسألة متعلقة بلقمة العيش ووجوب توافرها داخلياً ، ولأن هذه سياسة غير مضمونة الجانب . وتساءل عن الذي يتحمل المسؤولية إذا تم الاعتماد على استيراد القمح وحدثت ظروف طارئة في السياسة الدولية المضطربة ؟ . ورأى أن يكون استيراد القمح في حدود الإمكانيات وبالقدر الذي لا يجعل الدولة تعتمد كل الاعتماد على الاستيراد تحقيقاً للصالح العام . كما أنه من الناحية العملية



لا يمكن استيراد كميات كبيرة وخبزها في صوامع كما قال البعض . وعلى الرغم مما طرحه العضو من آراء منطقية وبنياءه وافق المجلس على مشروع القانون (١٤) .

وتعرض نواب مديرية البحيرة لإنتاج الأراضي الزراعية التي تم استصلاحها ، ففي ٢٦ أغسطس ديسمبر سنة ١٩٥٧ تقدم العضو ممدوح حلمي صالح نائب دائرة شبراريس (١٥) بسؤال إلى المهندس سيد مرعى وزير الزراعة ووزير الدولة للإصلاح الزراعي عن غلة الفدان سنوياً بمديرية التحرير وعن قيمة الفدان الإيجارية ؟ وقد رد الوزير على هذا السؤال بقوله أنه جاء في بيان مديرية التحرير أن متوسط تكاليف المشروع والاستصلاح خلال الخمس سنوات الأولى هو ٣٦٠ جنيهاً ويشمل هذا المبلغ كافة ما صرف على الأرض من وقت اقتطاعها من الصحراء إلى أن ينتهي تكوينها أرضاً صالحة للزراعة ، هذا علاوة على ما يتطلبه العمل من بناء مجتمع ريفي سليم بجميع مقوماته في تلك المنطقة .

وأضاف أنه توضيحاً لذلك فإن المبالغ التي صرفت في إصلاح أراضي مديرية التحرير لا تقتصر على تسوية الأرض المعدة للاستزراع والتي تتم على نطاق واسع بطريقة آلية لاكتساب الوقت ، أو علي مقومات للاستزراع المباشر كشراء التقاوي والأسمدة وزراعة المحاصيل وأشجار الفاكهة وغرس مصدات الرياح لحماية النباتات أو شراء الحيوانات الزراعية اللازمة للإنتاج فحسب ، وإنما تشمل هذه التكاليف ما يلزم لاستصلاح الصحراء من شق الترع والمصارف الرئيسية والفرعية ، وما يلزم لعمليات الري من طلمبات وإنشاء للكباري ومحطات رفع المياه وتوليد الكهرباء وتمهيد

الطرق ورفصها وهي التي تتكفل الدولة بها عادةً وتقوم بتنفيذها في سائر أنحاء الجمهورية . هذا بالإضافة إلى تكاليف ما تستلزمه الخدمة الاجتماعية والصحية بمديرية التحرير والتي ينتفع بها الموظفون والعمال والأهالي كإنشاء المساكن والمدارس والمطاعم والمستشفيات والصيدليات وما إلى ذلك من أوجه النشاط الأخرى التي يجب توافرها في هذه المنطقة الصحراوية تيسيراً للإسكان والتعمير .

وأوضح الوزير أن ظروف العمل في هذه المديرية استدعت إنشاء ورش لصيانة الآلات وتجديدها ومصانع للمواسير الأسمنتية والطوب وأخرى لحفظ الخضر والفاكهة . وأشار إلى أنه لمّا كانت جملة ما استزرع من زمام هذه المديرية نحو ١٢ ألف فدان من ٢٤ ألف فدان التي تمت فيها الأعمال الإنشائية وأنه لم يمض على أقدم مساحة من الأرض المستزرعة بعد الاستصلاح ثلاث سنوات ، إلا أن الإيرادات المحصّلة بلغت ٢٠٦ ألف جنيه . واستطرد الوزير بقوله أنه لا يمكن في هذه المرحلة الأولى من الاستصلاح تقدير مبلغ معين كمتوسط لإنتاج الفدان قبل مرور خمس سنوات على الأقل (١٦) .

ولم يغفل نواب مديرية البحيرة في ظل اهتمامهم بالزراعة وشئونها الثروة الحيوانية ، فعند مناقشة الاستجواب المقدم من العضو على الشيشيني للدكتور كمال رمزي إستيلو وزير التموين حول رداءة العلف المصنوع وارتفاع ثمنه وثمان العليقة المصنّعة أوضح العضو محمد على قاسم أن بنك التسليف الزراعي والتعاوني (١٧) لا يساعد القائمين على تربية الحيوان بإقراضهم سلفاً تشجيعاً لهم على الاستمرار في هذا العمل ، خاصة أن كبار الملاك الذين كانوا يملكون ضياعاً واسعة ، والذين كانوا

قادرين على تربية أعداد كبيرة من الحيوان قد اختفوا . ودعا إلى تشجيع الفلاحين وتقديم السلف اللازمة لهم لتربية الحيوان ، وهو ما سيؤدي إلى توفير المنتجات الحيوانية ، واستفادة الفلاحين من فضلات الحيوان في السماد البلدي الذي يزيد محاصيل أراضيهم (١٨) .

وقد أحال المجلس الموضوع للجنة مشتركة من لجان التجارة والتموين والشئون المالية والاقتصادية والشئون الزراعية والإصلاح الزراعي والتي تم مناقشة تقريرها وأشار العضو ذاته إلى أن تربية نحو ٤٠٠ ألف عجل أو أكثر يعود بفوائد كثيرة منها تشغيل الأيدي العاملة ، وتوفير كميات ضخمة من السماد . وطالب الدكتور عبد الرزاق صدقي وزير الزراعة بالتوسع في التسليف على المواشي حتى تساعد الفلاحين على تربيتها والإكثار منها ، وإرشادهم مثلما تفعل سائر الدول الأخرى على طرق التربية الصحيحة المنتجة . كما طالبه أيضاً أن يولى هذه الناحية من عنايته ما يوليه للإنتاج النباتي .

وأردف العضو بقوله أنه يمكن تخفيض سعر العلف عن طريق خفض سعر الطن من الكسب من سبعة جنيهاً ونصف كما سعّرت الحكومة إلى ستة جنيهاً ، وكذلك تخفيض سعر الردة إلى ستة جنيهاً للطن الواحد بدلاً من اثني عشر جنيهاً .

وفيما يتعلق بالثروة السمكية طالب العضو الحكومة أن تسارع بإيجاد أساطيل لصيد الأسماك ، وإعادة النظر في تشريعات المصايد بالتخفيف من القيود على الصيادين الفقراء (١٩) .

وفى ١٣ يناير سنة ١٩٥٨ تقدم ذات العضو بسؤال لوزير الزراعة ووزير الدولة للإصلاح الزراعي بخصوص حظر الحكومة لاستخدام

الجوابي في جميع البحيرات بعد أن كان مصرّح بها قانوناً في بحيرات شمال الدلتا عامةً ( مريوط - إدكو - البرلس - المنزلة ) ، وعودتها للتصريح باستخدامها في بحيرة مريوط فقط دون سواها من البحيرات ، مع أن حظر استخدام الجوابي فيه إضرار بمصالح الصيادين الفقراء وأرزاقهم . وسبب إباحة ذلك لتلك البحيرة دون غيرها من البحيرات المماثلة ، وكمية محصول السمك السنوي للبحيرة قبل حظر استخدام الجوابي وبعده ، ومحصول السمك السنوي لكل بحيرة من البحيرات الأخرى قبل حظر استخدامها ، والمتوسط السنوي لعدد الجوابي التي ضبطت لكل بحيرة على حده بعد حظر استخدامها ، ومدى نية الحكومة في العودة بالتصريح باستخدام الجوابي في صيد السمك في البحيرات عامةً ، خصوصاً في المناطق التي يتعذر الصيد فيها بغير هذه الوسيلة ؟ وقد أجاب وزير التموين بالنيابة عن وزير الزراعة على هذا السؤال بقوله أن صيد الأسماك بالجوابي ليس حرفة من حرف الصيد ، بل هي طريقة بدائية لصيد الأسماك . وأشار إلى أن الصيادين الذين يحترفون مهنة الصيد ضجوا بالشكوى ممن استعمل هذه الجوابي ، لضررها البالغ على أرزاقهم وعلى الثروة السمكية بالبحيرات .

واستطرد الوزير قائلاً أنه صرّح في سنة ١٩٢٥ باستعمال الجوابي في بحيرة مريوط على سبيل التجربة ، ولظروفها الخاصة التي تسهّل لرجال مصلحة المصايد والسواحل مراقبتها . كما صرّح في سنة ١٩٣٦ على سبيل التجربة ولمدة ستة أشهر الصيد بالجوابي في بحيرة إدكو . ولمّا كانت ظروف هذه البحيرة مختلفة عن ظروف بحيرة مريوط ، وقد ثبت من هذه التجربة قضاؤها على الثروة السمكية ، لذلك ألغى هذا التصريح .

أما فيما يختص بمحصول أسماك بحيرة مريوط قبل التصريح باستعمال الجوابي وبعده ، فقد أشار الوزير إلى أنه لا يمكن الاعتماد عليه لأن البحيرة آخذة في الانكماش تدريجياً ، وجففت منها مناطق فعلاً نتيجة لسياسة التوسع الزراعي . وقد استقدمت الوزارة خبيراً فى الإحصاء السمكي لتنظيم حصر الأسماك وإيجاد وسيلة لإمكان تنفيذها بطريقة مرضية .

وفيما يختص بسياسة الحكومة نحو إعادة التصريح باستخدام الجوابي فى صيد السمك فى البحيرات ، أوضح الوزير أن لجنة تنسيق أبحاث الثروة المائية بالوزارة اتخذت قراراً بتطبيق قانون أحجام الأسماك ببخيرة مريوط ، ودراسة أثر ذلك على أحجام الأسماك المضادة بالجوابي المصرح باستعمالها ، وعلى ضوء ذلك سيتمكن الحكم فيما بعد على مدى إمكان التصريح باستخدام الجوابي فى البحيرات الأخرى من عدمه .

وعقب العضو على رد الوزير وقال أن مشكلة صيد الأسماك المعروضة فى هذا السؤال هي مشكلة آلاف بل عشرات الآلاف من الصيادين الذين يعولون مئات الآلاف من المواطنين . وأبدى اعتراضه على ما ذكر من أن الصيد بالجوابي وسيلة بدائية ، وبين أنها طريقة متعارف عليها فى جميع الدول ، ويستخدم فقط فى المياه التي تنمو فيها الأعشاب ، وفى البحيرات التي يتعذر الصيد فيها بشباك الغزل . وأضاف أن موظفي مصلحة مصايد الأسماك رفضوا من قبل التصريح بهذه الجوابي فى جميع البحيرات . ورجا وزير الزراعة أن يعمل على تحقيق مصلحة الصيادين الفقراء ، وأن يحقق العدالة بين صيادى جميع البحيرات ومحاسبة المسؤولين الذين أعدوا الرد

على هذا السؤال في مخالفتهم للواقع وعدم تحريمهم الدقة ومراعاة الصالح

العام (٢٠) ٠

## الصناعة :

وجّهت الثورة عنايتها نحو الصناعة لمعالجة انخفاض مستوى المعيشة في البلاد ، ولسد النقص في الاقتصاد القومي ، الناتج عن عدم قيام الصناعة بدورها المنشود إلى جوار الزراعة ، ولذا دفعت بالنشاط الصناعي خطوات كبيرة في اتجاهات عديدة . وكان من الصناعات الرئيسية في البلاد في ذلك الوقت صناعة الغزل والنسيج ، والتي كانت تعد الصناعة الأولى بها ( ٢١ ) ، خاصة أنها كانت من أقدم الصناعات وأكثرها نجاحاً . ورغم أنها تعتمد على القطن ، إلا أنها تشمل الحرير والصوف ( ٢٢ ) .

وكان لنواب مديرية البحيرة اهتمامهم بالصناعة ، حيث تقدم العضو محمد على قاسم في ٢ أكتوبر سنة ١٩٥٧ بسؤال إلى الدكتور عزيز صدقي وزير الصناعة عن سياسة الحكومة نحو صناعة النسيج اليدوي للقطن والحرير من التدهور نتيجة للمنافسة الميكانيكية بعد الحرب العالمية الثانية ، والوسائل التي ستتخذها الوزارة لدعم هذه الصناعة وتشجيع القائمين بها ؟ وقد رد وزير الصناعة على هذا السؤال بقوله أن تدهور صناعة النسيج اليدوي وكسادها يرجع إلى ارتفاع تكاليف إنتاجها بالنسبة للإنتاج الآلي ، عدا ما يتميز به النسيج الميكانيكي من جودة ومثانة . فالمعروف أن النسيج اليدوي يعتمد على المجهود اليدوي للعامل . ولمّا كانت هذه القوة محدودة بطبيعة الحال ، لذلك نجد أنه في الوقت الذي تنتج فيه الآلة الميكانيكية ما يقرب من مائة متر فان إنتاج العامل اليدوي لا يتعدى في المتوسط خمسة عشرة متراً ، والنتيجة الطبيعية من كل ذلك انخفاض أسعار ما ينتج آلياً ، ومن ثم تحول المستهلك إلى شراء منتجات المصانع الميكانيكية وتعثر الإنتاج اليدوي وكساده .

وأضاف الوزير إلى أنه لم يكن ثمة مفر من حدوث هذا التطور الصناعي ، فالانتقال من الإنتاج اليدوي إلى الآلي تطور طبيعي تقتضيه ظروف المنافسة الصناعية وتدعو إليه الرغبة في توفير السلع بأرخص التكاليف وبكميات تسد حاجة المستهلكين .

على أن ما يترتب على هذا التطور من مشاكل وما ينتج عنه من آثار تدعو للنظر والاهتمام دون شك ، جعل الوزارة تفكر في إعداد طائفة من الأساليب والوسائل لمقابلة حالة الكساد الذي تعانیه صناعة الغزل والنسيج اليدوي من أهمها :

أولاً : توجيه مصانع النسيج اليدوي إلى حصر أنواع المنتجات الخاصة والتي يمكن أن تنافس الإنتاج الآلي كصناعة الأقمشة ذات الطابع العربي أو الفرعوني والتي تلاقى إقبالاً من السائحين وإعدادها للتصدير بعد إدخال بعض التعديلات عليها .

ثانياً : تشجيع قيام الجمعيات التعاونية للمشتغلين بهذه الصناعة تتولى مدهم بالخامات وتصريف المنتجات والانتفاع بالسلف من بنك التسليف الزراعي والتعاوني ، وكذلك الانتفاع من الخدمات التي تؤديها وزارة الشؤون الاجتماعية نحو الصناعات اليدوية كالقروض التي يمنحها صندوق دعم الصناعات الريفية .

ثالثاً : إعداد العمال المشتغلين بصناعة النسيج اليدوي إعداداً مهنيّاً يؤهلهم للاشتغال بصناعة أخرى عن طريق مراكز التدريب المهني .



رابعاً : التوصية لدى الجهات الحكومية لتشتري جزء من لوازمها من المنسوجات من إنتاج الجمعيات التعاونية للنسيج اليدوي في بعض الأصناف كلما سمحت جودتها بذلك .

وقد علق العضو على رد الوزير بقوله أن النهضة الصناعية في أي بلد من البلاد لم تنشأ على الإطلاق في المبدأ - حتى في أرقى الدول - على الصناعات الميكانيكية ، وإنما نشأت أول ما نشأت على الصناعات اليدوية، وقد كانت هذه الصناعات دائماً هي القاعدة التي قام عليها التصنيع في كل بلد من البلاد ، ونهضة اليابان الصناعية في النسيج - التي كانت مصدر خطر كبير على البلاد الأخرى كإنجلترا وأمريكا - لم تقم إلا على النسيج اليدوي ، بل إن الصناعات اليدوية هي مدرسة لتأهيل العمال ليكونوا مهرة يعتمد عليهم في صناعة النسيج ، وهذه تعتمد أول ما تعتمد على عمال الجهات التي كانت بها صناعات يدوية وإنهارت ، ولذلك فليس من الصالح في شئ أن تهمل الصناعات اليدوية ، وهي عماد من أعمدة الصناعات الميكانيكية . وقد يبدو أن كمية الإنتاج في الصناعات اليدوية قليلة نسبياً ، والواقع غير ذلك فكثيراً ما كان إنتاجها النسبي يزيد على الإنتاج الميكانيكي .

واستطرد العضو في حديثه قائلاً أنه كان يوجد ٥٠ ألف نول ينتج الواحد منها ما بين ١٠ إلى ١٥ متراً في اليوم ، وبذلك فحصوله إنتاجها لا تقل بحال من الأحوال عن نصف مليون متر يومياً ، وهذه الصناعة كانت عماداً قوياً في الحرب العالمية الثانية . وأضاف أن الثورة قامت وكان من أهدافها زيادة الدخل القومي عن طريق الاعتماد على التصنيع الريفي ، وأن بلداً كمصر يقوم اقتصاده على القطن يجب أن يحظى النسيج اليدوي

فيه بأوفر نصيب من العناية والتشجيع ، لأنه يعتبر في مقدمة الصناعات الريفية التي يقوم عليها التصنيع الريفي .

وأشار إلى أن المشكلة ليست مجرد منافسة القوى الميكانيكية بالقوى اليدوية ، ومصانع النسيج هي دائماً مصانع غزل ونسيج وهي تبيع الغزل لأصحاب المصانع اليدوية بسعر مرتفع فتكون التكلفة في المصانع الميكانيكية أقل كثيراً منها عن المصانع اليدوية ، وهذا هو السر في ارتفاع أسعار منتجات هذه المصانع ، فضلاً عن زيادة إنتاج المصانع الميكانيكية، مما يساعد على رخصها .

وأكد على أن من واجب وزارة الصناعة العمل على توصيل الغزل إلى مصانع النسيج اليدوية بأسعار رخيصة ومناسبة ، وهو ما يجعل هذه المصانع تنتج أصنافاً ممتازة بسعر معقول يستطيع منافسة المنسوجات الميكانيكية . وإذا كانت الحكومة قد أنشأت صندوقاً لدعم الغزل ، فعلى هذا الصندوق أن يعاون في حل هذه المشكلة بأن يتحمل فروق أسعار الغزل في الكميات التي تسلّم لمصانع النسيج اليدوي ، وفي هذه الحالة يمكن أن يخصص لكل نول كمية من الغزل تناسب إنتاجه ، وعلى الوزارة أن تراقب هذا الإنتاج حتى لا يساء التصرف أو يفتح باب للسوق السوداء . كما أن النسيج اليدوي المصري مطلوب في الدول العربية ، ويمكن أن يصدر إليها بكميات كبيرة عن طريق جمعية تعاونية مع إعانة من الدولة (٢٣) .

وعند مناقشة الاستجواب المقدم للدكتور كمال رمزي إستيلو وزير التموين من العضو على الشيشيني حول رداءة العلف المصنوع وارتفاع ثمنه وثمان العليقة المصنّعة تحدث ذات العضو قائلاً أن صناعة العلف من

الصناعات المربحة لمربي الحيوان إذا تمت على أساس سليم ، كما أنها سوف تقي من خطر المجاعة للحيوان .

وخالف العضو على الشيشيني فيما قاله بأن هذه الصناعة بائرة ، موضحاً أنه لم يوزع منها سوى ١٥٠ ألف طن فقط في مدى شهرين ، ورأى أن توزيع هذه الكمية في هذه المدة الزمنية القصيرة خير دليل على رواج صناعة ناشئة . ثم استطرده قائلاً أنه لنفرض مثلاً لو توفر من هذه الصناعة في العام الأول ١٠٠ ألف طن أو ٢٠٠ ألف طن ، فهذه الزيادة يمكن اختزانها أو تصديرها بدلاً من ترك موادها دون تصنيع ، وبهذا نكون قد استخدمنا رؤوس أموال مصرية وعمال مصريين في صناعة جديدة ، واتجهنا اتجاهاً جديداً نحو دول أوروبا الراقية .

وقد علق وزير التموين على ما ذكره العضو بأن الوزارة أرسلت إلى عدد من دول أوروبا عينات من هذا العلف ، فجاءت طلبات كثيرة تدعو إلى تصديره بسعر الطن خمسة عشر جنيهاً تسليم الإسكندرية ، وكان في استطاعة الوزارة أن توافق على ذلك التصدير وخصوصاً أنها ستربح في الطن الواحد نحو خمسة جنيهات ، ولكنها لم توافق على ذلك حرصاً على الثروة الحيوانية للبلاد (٢٤) .

## التجارة :

أبدي نواب مديرية البحيرة اهتماماً واضحاً بالتجارة لكونها أحد أبعاد النشاط الاقتصادي في مصر . ونظراً لأهمية القطن كمحصول رئيسي للبلاد وكمورد للثروة والدخل المصري ، فقد احتل حيزاً كبيراً في المناقشات .

فخلال مناقشة مشروع قانون بتعيين المساحة التي تزرع قمحاً في سنة ١٩٥٧ / ١٩٥٨ الزراعية رأى العضو محمد على قاسم أن التحول من الدورة الثلاثية إلى دورة يزرع فيها القطن في ثلثي المساحة أي جعل القطن محل القمح ، سيضاعف محصول القطن ، وهذه مسألة ليست هينة بل قد تصيب الاقتصاد بخسارة بالغة ، فليس معنى تصريف محصول القطن هذا العام وهو لا يزيد على سبعة أو ثمانية مليون قنطار ، أن تستطيع الدولة أن تصرف عشرين مليون قنطار في العام التالي (٢٥) .

وفي ٢ أكتوبر سنة ١٩٥٧ تقدم العضو محمد حامد محمود (٢٦) نائب دائرة شبراخيت باقتراح برفع الحد الأدنى لثمن قنطار القطن هذا العام . وقد وافق المجلس على نظر هذا الاقتراح أثناء مناقشة سياسة الحكومة في شأن أسعار القطن (٢٧) .

وتقدم أربعة عشر عضواً منهم محمود على الوكيل (٢٨) نائب دائرة بندر دمنهور وعبد العزيز مخيون نائب دائرة ديوان مركز أبو حمص ومحمد عبد الرحمن قرقوره (٢٩) نائب دائرة سنهور (٣٠) وزكى زيدان عبد السلام ومحمد حامد محمود بطلب لمناقشة محمد أبو نصير وزير التجارة في السياسة القطنية نظراً لما انتاب القطن من ضغط مصطنع الغرض منه حدوث نزول اصطناعي في أسعار القطن ، مما أشاع جواً من القلق في

البلاد خاصة وأن هذه التدابير المصطنعة لا تتماشى مع مركز القطن الفني السليم من الوجهة الإحصائية ، ومن وجهة الارتباطات وزيادتها عما كانت عليه فى الماضى ، فضلاً عن زيادة حركة الصادر بالقياس إلى صادرات الفترة المماثلة من العام الماضى ، وإيقاف هذه الحركات المفتعلة صيانةً للاقتصاد القومي .

وقد رحّب وزير التجارة بأية مناقشة تتعلق بالسياسة القطنية ، وقرر أن الحكومة تراقب سوق القطن وتمنع العوامل المصطنعة ، وطالب الأعضاء الموقعون على الطلب بأنه إذا كان لديهم وقائع معينة عن هذه العوامل ، فالحكومة ترحب بأن يتقدموا بها لتحقيقها قبل البدء فى المناقشة .

ورأى العضو عبد الواحد عمار تأجيل نظر هذا الموضوع الهام حتى يتاح للأعضاء فرصة لدراسته ، غير أن الأعضاء وافقوا على مناقشته بعد الانتهاء من نظر باقى المسائل الواردة بجدول الأعمال .

ونوقش الطلب بالفعل وتحدث العضو زكى زيدان عبد السلام راجياً الوزير بوضع سياسة قطنية ثابتة ومدروسة من أجل توفير الثقة لكل المواطنين سواء كانوا مزارعين أو منتجين أو تجار ، على أن تكون قبل ظهور المحصول بوقت كافى ، حتى يعرف صغار المزارعين كيف يتصرفون فى قطنهم وحتى لا تضار مصالحهم .

واتفق العضو محمود العتال مع هذا الرأي وأوضح أن سعر القطن المصرى لا يزال مرتفعاً عن الأسعار العالمية . وأضاف أن الحكومة قدّمت فى السنة الماضية كثيراً من التسهيلات تشجيعاً للتصدير ، واتبعت سياسة الخصم الذى كانت تعطيه للغزاليين فى الخارج عند شراء القطن ، وترتب على هذا أن ارتفع سعر القطن فى الداخل ، فلما أوقفت هذا الخصم

انخفاض السعر . ورجا عدم التدخل والتلاعب فى سوق القطن لأن أي تدخل يضر بالمصلحة العامة .

واستكمل العضو محمد حامد محمود الحديث بقوله أن الحكومة نادت فى العام الماضي بأن لا يتعجل المنتجون تصريف أقطانهم وجعلت الحد الأدنى ١٠٥ ريال ، وأضاف أن العبرة بتصريف القطن أن يباع بأسعار مرتفعة .

وعلق وزير التجارة على تلك الآراء بقوله أن مشكلة القطن هي مشكلة تصديره للخارج ، وبالتالي يجب ألا تكون أسعار القطن المصري بعيدة عن الأسعار العالمية ، لأن السياسة القطنية المصرية لا يمكن أن تكون منفصلة عن التجارة الدولية للقطن وإلا كانت سياسة غير سليمة . ولذلك يجب أن توضع المنافسة العالمية فى الاعتبار ، والتي بلغت حداً خطيراً يهدد بفقد بعض الأسواق التقليدية للقطن المصري ، والتي لا يمكن إجبارها على شراءه مع وجود عرض لأقطان مماثلة بأسعار تنخفض عنه .

وأكد الوزير على أن الحكومة تراقب أسعار الأسواق العالمية تماماً ولديها تقارير عن الأسواق الخارجية وعن سير المنافسة فيها ، وهى فى ذلك تراعى الاقتصاد القومي وتعمل على ما فيه دعمه ، وتسعى لتصريف أكبر كمية من القطن بأحسن سعر عالمي منافس .

وقد أغلقت المناقشة فى هذا الموضوع بعد الاقتراح التالي والذي وافق عليه المجلس وجاء فيه : " يكتفي المجلس بالبيان الذي ألقاه وزير التجارة إذ تبين المجلس حرص الحكومة على الاقتصاد القومي وصيانة محصول القطن " (٣١) .

وقد تقدم العضو محمد عبد الرحمن قرقوره باقتراح بمشروع قانون (٣٢) بإضافة مادة جديدة رقم ٨٧ مكرر إلى القانون رقم ٤١٥ لسنة ١٩٥٥ باللائحة العامة لبورصة العقود (٣٣) ونظره على وجه الاستعجال . وقد طلب منه رئيس المجلس إبداء أسباب ذلك الاستعجال ، وأرجع العضو ذلك إلى أنه كانت هناك ديون تراكمت على المشتريين قبل البائعين المتعاملين في بورصة القطن ، وصفت هذه الديون بمقتضى المادة ٨٧ مكرر التي تقضى بأن يحصل عن كل عملية في البورصة يبلغ مجموعها ٢٥٠ قنطاراً مبلغ ثلاثة جنيهاً ، منها جنيهان من السمسار وجنيه من العميل . وقد وقف العمل بهذه المادة بعد أن حققت أغراضها بسداد تلك الديون . ولذلك فمن المصلحة الإسراع في نظر هذا الاقتراح بمشروع قانون كي يتسنى إيقاف إجراءات المطالبة قبل المدينين . وقد وافق المجلس على هذا الاقتراح وعلى إحالته إلى لجنة الشؤون المالية والاقتصادية على أن تستأنس برأي لجنة التجارة الداخلية والخارجية والتموين في ذلك (٣٤) ، غير أن دور الانعقاد انفض دون أن يتم مناقشة تقرير تلك اللجان .

## المواصلات والاتصالات :

تعتبر المواصلات والاتصالات من القضايا الهامة في المجتمع لقدر عائدها سواء أكان سياسياً أو أمنياً أو اقتصادياً ... الخ ، وبالتالي كان لها حيز في مناقشات المجلس . وقد أولى نواب مديرية البحيرة قضايا المواصلات والاتصالات قدراً كبيراً من اهتمامهم ، مما يعني إدراكهم ووعيهم بدورها الحيوي في النقل والاتصال ، ففي ١٢ نوفمبر سنة ١٩٥٧ تقدم العضو عبد المنعم الميقاتي نائب دائرة ديوان مركز رشيد بسؤال إلى الدكتور مصطفى خليل كامل وزير المواصلات عن سبب تحمل الشعب وحده رفع رسم النقل الذي زيد عن أجور السفر على الطرق للركاب بواقع ١٥% من قيمة التذاكر وعدم استفادته استفادة الشركات من تحسن الطرق ، والسبب في احتكار شركة واحدة مرافق النقل على خط أو مجموعة من الخطوط ؟ وقد أجاب الوزير على هذا السؤال بقوله أن القانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٥٧ يفرض رسم نقل بنسبة ١٥% من أجور النقل بالسيارات العامة للركاب زيادة على الأجور الأصلية على أن تخصص هذه الزيادة لصيانة الطرق العامة .

وأضاف الوزير أنه سيستفيد من إصلاح الطرق الجمهور وأصحاب السيارات وشركات النقل على السواء ، وذلك للتوفير في التوقيت واستهلاك الوقود وقطع الغيار ، فضلاً عن توفير الأمن والراحة للركاب . وأشار الوزير إلى أن الأعباء المالية الواقعة على الشركات قد ازدادت في الوقت الحاضر نتيجة إلى إضافة رسوم جديدة كالتأمين على السيارات ، والزيادة الناتجة عن تنفيذ كادر العمال وتنفيذ قوانين التأمين والادخار لجميع عمال



وموظفي الشركات ، وارتفاع أثمان قطع غيار السيارات لصعوبة استيرادها مما كان له أثر في رفع مصاريف التشغيل .

وبالإضافة إلى ذلك فإن القانون رقم ١٠٦ لسنة ١٩٥٠ الذي نظم طريقة استغلال النقل العام للركاب بالسيارات بالأقاليم أوجب إجراء مزيدة عامة لإسناد عملية الالتزام إلى الشركات ، واشترط أن يؤدي الملتزم إتاوة سنوية للحكومة لا تقل عن ٤% من إجمالي الإيرادات ، إلا أن نتيجة المزيدة بين الشركات قد رفعت نسبة هذه الإتاوة إلى ١٦% للسيارات التي تدار بالبنزين و ٢٤% للسيارات الديزل .

وكان نتيجة هذا التعالى في رفع الإتاوة - أن عجزت الشركات عن سدادها للحكومة بعد أن أسندت إليها عمليات التشغيل ، مما أدى إلى استصدار قرار مجلس الوزراء بتقسيط المبالغ المتأخرة عليها - وقد اضطرت الوزارة إلى إعادة النظر في فئات الإتاوات وانتهت إلى ضرورة تعديل القانون رقم ١٠٦ المشار إليه وصدر القانون رقم ٦٩٦ لسنة ١٩٥٤ في شأن النقل العام للركاب والمعدل بالقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٥٦ والذي قضى بتعديل نسبة الإتاوات إلى ٦% من إجمالي الإيرادات في منطقة القنال و ٢% في المنطقة الثالثة بالوجه القبلي و ٣% في باقي مناطق الجمهورية .

وأكد الوزير إلى أن كل هذه الأسباب مجتمعة هي التي أدت إلى تقرير الضريبة في الوقت الحاضر على أثمان التذاكر التي تحصل من الركاب حتى إذا ما عادت الحالة إلى مجراها الطبيعي فسوف يتم العمل على تحمل الشركات مع الجمهور هذه الزيادة .

واستطرد الوزير بقوله أن الحكومة رأت إسناد إبرام مرافق النقل العام للركاب بالسيارات بالأقاليم في خط واحد أو مجموعة خطوط إلى شركة واحدة لعدة أسباب منها اشتداد المنافسة بين أصحاب السيارات ، مما أدى إلى تنازع في المواقف والتسابق في الطرق واختلال النظام ، وازدياد عدد السيارات في بعض الخطوط أكثر مما تحتاج وقلتها أو انعدامها في خطوط أخرى ، وهبوط إيرادات أصحاب السيارات بسبب المنافسة وعدم وجود توازن بين الأجور والتكاليف .

وأوضح الوزير أنه لهذه الأسباب صدر القانون رقم ١٠٦ لسنة ١٩٥٠ وما تلاه من قوانين منظمة لشئون النقل العام للركاب بالسيارات - وتهدف جميعها إلى سلامة الركاب وراحتهم وتحديد السرعة والأجور ومواعيد العمل وعدد السيارات والأدوار والركاب وغير ذلك مما يقتضيه تنظيم الحركة في كل منطقة على حده وتسهيلها وتأمينها ، ولا يتأتى الوصول إلى ذلك إلا بإسناد عملية التشغيل في كل منطقة إلى شركة واحدة تتحمل كل المسؤوليات . وعلى ذلك صدر القانون رقم ٤٩ لسنة ١٩٥١ بتقسيم شبكة الطرق بالجمهورية إلى مناطق وخطوط وأسند التشغيل في كل منطقة إلى ملتزم واحد تطبيقاً لما اشتملت عليه قوانين النقل .

وقد علق العضو على رد الوزير موضحاً المعاناة التي يعانيها المواطنون في الانتقال من مكان إلى آخر من وقوف في حرارة الشمس وبرودة الشتاء ، وما يقاسونه من ازدحام العربات ، وأن العربة المقرر لها ٣٠ أو ٤٠ راكباً يركب بها مائة راكب ، وأغلبهم وقوف ومنهم السيدات الحوامل والشيوخ والأطفال . ورأى أن تكون جميع عربات النقل درجة واحدة بدلاً من درجتين ، وزيادة عدد العربات في جميع الخطوط كما هو

منصوص في كراسة الالتزام ، خاصة أن الشركات تقلل من عدد العربات في الخط بهدف زيادة أرباحها ، مما يؤدي المواطنين ويؤدي إلى تكديس الركاب ، ليس فقط في ساعات الازدحام بل في نحو ١٤ أو ١٥ ساعة في اليوم . وليس أدل على ذلك من أن المقرر للعمل بخط من الخطوط مثلاً هو ٢٠ عربة بينما لا يعمل فيه منها إلا ٦ أو ٨ فقط ، وأغلبها يصاب بالعطل بعد فترة وجيزة من بدء العمل ، مما يضطر الركاب إلى الانتظار طويلاً حتى تصل عربة أخرى لا تلبث أن تتعطل بدورها . ورجا الوزير أن ينظر بعين العطف للمواطنين ويراجع هذه الزيادة المقررة وأن يعمل بقدر الإمكان على رفعها ، إذ أنها لم تأت بالفائدة المرجوة ، ويزيد من عدد العربات ومن الرقابة على الشركات .

ورد الوزير على ذلك بأنه أدخل هذه السنة مشروع لإجراء إحصاء كامل عن عدد العربات والركاب في كل دور والمقاعد الحالية ، وفي ضوء هذا الإحصاء سيتبين متاعب المواطنين وسيتم تلافيها (٣٥) .

وعند مناقشة الطلب المقدم من العضو زكى زيدان عبد السلام وأربعة وعشرين عضواً آخرين بخصوص اعتزام وزارة المواصلات إلغاء مرفق سكك حديد الدلتا قال العضو أن أي مرفق من مرافق السكك الحديدية تغطي إيراداته مصروفاته بعد إنشائه . وقد فكرت إحدى الشركات في إنشاء شبكة من السكك الحديدية الضيقة منذ سنة ١٨٨٦ - في وقت لم يكن قد بدأ فيه عمران ، كما لم يكن في تلك المناطق سكان يساعدون هذه الشركة على انتشاره . وبدأت هذه الشركة عملها وظلت تدير هذا المرفق حتى سنة ١٩٤٧ ، وكان يؤدي خدماته على الوجه الأكمل ، وكان يحقق أرباحاً

مجزية بلغ رصيد الفائض منها في السنوات الخمس الأخيرة للشركة أي من سنة ١٩٤١ - ١٩٤٧ حوالي ٧٥٠ ألف جنيه .

وفى سنة ١٩٤٨ آلت هذه الشركة إلى أشخاص كانوا ضالعين مع العهود الماضية ومنغمسين في فسادها ، ولم يكن لهم من شاغل إلا الاغتراف من أموال المواطنين دون مبالاة بمصالحهم فحشدوا أقاربهم في وظائف هذه الشركة ودفَعوا لهم المرتبات الضخمة حتى قيل أنهم كانوا يتقاسمونها معهم ، ولم يكن هؤلاء يودون عملاً نافعاً للشركة . كما عمد الذين آلت إليهم هذه الشركة لشراء آلات وعداد كانوا يضيفونها على الشركة بأثمان خيالية .

وقد بدأت خسارة المرفق في عهد الحراسة الذي فرض في يوليو سنة ١٩٥٢ وتطبيق قوانين العمل ، واستولت عليه الحكومة نهائياً في ٥ أكتوبر سنة ١٩٥٥ بدون مقابل ، خاصة بعد أن طرح في مناقصة عامة ولم يتقدم أحد لها مرتين ، وطبقاً لعقد الامتياز أصبحت الحكومة غير ملتزمة بأي عبء من الأعباء .

وأضاف العضو بأن المناطق التي تمر بها سكك حديد الدلتا سواء في مديريات الغربية أو الشرقية أو البحيرة ، مناطق أسواق عمومية بها تجار متجولون ومعهم طرود مفككة ينقلونها من سوق إلى سوق . كما أن سكك حديد الدلتا تتولى حالياً توزيع البريد ، وتقوم محطاتها بتلقي وإرسال البرقيات التلغرافية لمختلف أنحاء البلاد . وتساءل ماذا ستفعل الحكومة إذا ألغى هذا المرفق ؟ وهل فكرت في تكاليف نزع ملكية الأراضي الموازية لخطوط هذا المرفق ؟ وهل فكرت في قيمة السيارات الواجب شراؤها للاستعمال بعد إلغاء هذا المرفق الذي يزيد طول خطوطه على أكثر من

ثلث خطوط سكك حديد مصر ؟ وهل فكرت في قيمة المرتبات التي ستدفع للموظفين الذين سيعملون في سيارات الأتوبيس لنقل الركاب والسيارات الأخرى اللازمة لنقل البضائع ، مع ملاحظة أن معظم موظفي هذا المرفق لا يصلحون للعمل بهذه السيارات لأن بعضهم عملوا كسائقي قطارات وبعضهم الآخر نظّار محطات بلغوا سنّاً كبيرة ؟ وهل لا تعلم الوزارة أنه من الثابت اقتصادياً أن السكك الحديدية هي أقل وسائل السفر تكلفة خاصة بعد أن أصبحت القطارات تسير بالديزل والسولار ، فقلّت بذلك نفقات تشغيلها وأصبحت أقل وسائل النقل تكلفة ؟ . ورجا وزير المواصلات أن يتناول هذا القرار بما يستحقه من عناية ورعاية ، حرصاً على مصالحهم التي ستضيع إذا ألغى هذا المرفق .

وقد أيّد العضو محمود على الوكيل ما ذكر سالفاً ، ونوه أنه إذا ألغى هذا المرفق ألغيت معه مكاتب التلغراف والبريد في هذه المناطق ، ورجا الوزير أن يعيد النظر في الموضوع ، بأن يعمل على تشكيل لجنة لبحثه برويه على ضوء الاعتبارات التي أثّرت حتى تصل إلى خير الوسائل التي تخدم الصالح العام .

وفى هذا السياق تحدث العضو مصيلحي إبراهيم عبد الله نائب دائرة ديوان مركز دمنهور قائلاً أنه عند التفكير في إلغاء أحد الخطوط ، يجب معرفة ما يمكن أن تكون عليه حالة المواصلات بعد الإلغاء ، وهل تغنى السيارات المزمع تسييرها عن سكك حديد الدلتا ؟ ورد على ذلك بأنها لن تغنى مشيراً إلى أن سكك حديد الدلتا تربط جميع مراكز المديرية بعاصمتها ، كما أن هناك بعض الطرق الضيقة التي لا يمكن أن تسير فيها السيارات ولا أية وسيلة من وسائل المواصلات الأخرى . وبالإضافة إلى ذلك فان

بعض منتجات الريف التي تمون بها المدن من مختلف أنواع الحبوب والدجاج والعجول وغيرها من البضائع الريفية يتعذر إيصالها للمدينة في حالة إلغاء المرفق . ويترتب على ذلك حرمان المدن من المنتجات الزراعية ، خاصة أن الأتوبيسات لا تحمل مثل هذه المنتجات . ورجا الوزير أن يطيل النظر مرة ومرات في هذا القرار .

وفى ذات الاتجاه أيضاً تحدثت العضو محمد لطيف محمد موضحاً أن مراكز الدلنجات وحوش عيس وأبى المطامير ستتأثر تأثراً بالغاً إذا ألغى هذا المرفق الذي لا يمكن الاستغناء عنه بأي وسيلة من الوسائل ، خاصة أنه ثبت أن أتوبيس الدلتا الموجود حالياً موضع شكوى مرة من الأهالي ، ذلك لأن وسيلة المواصلات بالسيارات مهمة بل معطلة ، وأنه كثيراً ما شكا للوزير من ذلك ولكن دون جدوى .

واكتفى العضو ممدوح حلمي صالح بما ذكره زملاؤه حينما ورد دوره بالحديث مؤكداً له ، وضم العضو عبد الواحد عمار صوته لزملائه مؤكداً أن بلدة الطود لا يوجد بها مواصلات ، ووسيلة المواصلات الأساسية بها هي سكة حديد الدلتا ، ولذلك فإن إلغائها يهبط بمستوى هذه المنطقة في مختلف النواحي .

وأضاف العضو محمد على قاسم بأنه ليس هناك خلاف بين الحكومة وبين أعضاء المجلس على أهمية هذا المرفق ، كما أن الحكومة قررت أنها لن تقدم على إلغاء خط من الخطوط ما لم توجد له بديلاً من وسائل المواصلات الأخرى . ورأى أن يترك للوزير فرصة لإعادة النظر في هذا القرار ، ودراسة هذا الموضوع من جديد من الناحية الاقتصادية ، مع مراعاة ظروف العمال والمنتفعين به ، والعودة من جديد لمناقشة الموضوع ، خصوصاً

أن المجلس متفق على ضرورة تحسين وسائل المواصلات وتوفيرها .  
وعلى الدولة أن تتحمل الخسارة إلى أن تصل إلى اليوم الذي تستطيع فيه أن  
توجد البديل الكافي من وسائل المواصلات الأخرى لهذا المرفق (٣٦) .

وفى جلسة تالية ألقى وزير المواصلات بياناً بهذا الخصوص موضحاً  
الأسباب التي دعت إلى قرار الحكومة بتصفية المرفق وذلك طبقاً للقرار  
الجمهورى الصادر فى سنة ١٩٥٦ . وأن الحكومة شكّلت عدة لجان  
لدراسة حالة المرفق ، وكان من نتائج هذه التقارير أن حالة المرفق بلغت  
من السوء حداً يهدد مصالح المنتفعين به وأمن الناس وسلامتهم ، فحالة  
القضبان لا تبعث على الاطمئنان نظراً لصدأ الفرش وإجهاد المعدن ، وحالة  
المفاتيح سيئة ولا توجد أنظمة لتشغيل التحاويل ولا للإشارات إطلاقاً ،  
وحالة الفلنكات والرفايح سيئة بصفة عامة ونسبة الخردة فيها ٥٠ % .  
كما أن صيانة الكباري معدومة وتحتاج إلى ترميم وفلنكاتها مستهلكة ،  
والكباري المتحركة غير معتنى بها إطلاقاً لعدم وجود عمال أو أدوات  
لصيانة ، ومباني المحطات أكشاك خشبية بحالة سيئة .

واستكمل الوزير بيانه بأنه عندما تولت الحراسة العمل فى هذا المرفق  
منتصف شهر أغسطس سنة ١٩٥٢ وجدته مشلول الجهاز ، فجميع  
مكاتبه وورشه مغلقة ، وموظفوه وعماله البالغ عددهم ٥٠٠٠ مشردون ،  
والقطارات موقوفة عن العمل ، ولم تدفع أجور العمال ومرتباتهم منذ  
منتصف شهر يونيه من ذات السنة ، وخلت المستودعات من الوقود ولم  
يوجد إلا النزر القليل من المهمات والمواد الضرورية للصيانة والتشغيل .

وعلى ذلك فالمصلحة العامة لا تقتضى إنفاق مبالغ طائلة لتجديد هذا  
المرفق ، ويحسن توجيهها إلى المشروعات الإنتاجية والعمرانية التي تتفق

والصالح القومي ، ولن تتأثر الأسواق الحكومية بالوجه البحري بتسويق حاصلاتها بالغائه ، كما سيلحق العمال بوظائف حكومية نظير وظائفهم الحالية ، وتم تشكيل لجنة بقرار وزاري في ٢٥ مايو ١٩٥٧ تقوم بوضع برنامج لرفع خطوط سكك حديد الدلتا والفيوم الزراعية وتصفيتها على خمس مراحل تنفذ في خمس سنوات .

وقد أقبل باب المناقشة في هذا الموضوع بعد أن اقتنع المجلس ببيان وزير المواصلات واقتراح العضو محمد على قاسم إضافة عبارة " خصوصاً بعد أن اطمأن المجلس إلى أن الحكومة لن تلغى أحد تلك الخطوط إلا بعد توفير الطرق البديلة وضمان حقوق العمال ومستقبلهم ، وذلك طبقاً للسياسة التي اقترحها الوزير في بيانه " ، ووافق المجلس على ذلك<sup>(٣٧)</sup> .

وفى ٢٥ نوفمبر ديسمبر سنة ١٩٥٧ تقدم العضو زكى زيدان عبد السلام بسؤال إلى وزير المواصلات عن شروط إلزام سيارات أتوبيس خط دمنهور من أبى المطامير إلى كفر الدوار ؟ وقد أجاب الوزير على هذا السؤال بأن شركة سيارات الطرق الصحراوية تقوم بتشغيل النقل العام للركاب بمنطقة البحيرة بمقتضى ترخيص مؤقت ابتداءً من أول مارس سنة ١٩٥٧ ، وكانت شروط الترخيص المؤقت بين الوزارة والشركة المرخص لها فيما يخص سيارات الأتوبيس على خط دمنهور - أبو المطامير - كفر الدوار هي قيامها بتشغيل ١٢ سيارة تعمل كل منها دورين يومياً ، كما أن الشركة المرخص لها لم تقم بتنفيذ التزاماتها في تشغيل سيارات الخط المشار إليه حيث أن متوسط عدد السيارات الشغالة عليه يومياً هو ست سيارات ، وذلك لوجود عجز في سيارات المنطقة ، وفى حالة استمرار الشركة في عدم الوفاء بشرط الترخيص المؤقت ستنظر الوزارة في إسناد



العمل إلى ملتزم جديد ، حيث أن ميعاد الترخيص المؤقت ينتهي في آخر ديسمبر المقبل .

وأضاف أن المرخص له يدفع إتاوة للحكومة مقدارها ٣% من جملة إيرادات المنطقة ، وقد سددت الشركة المرخص لها مبلغ ١٦٨٦ جنيهاً و ١٩٧ مليماً قيمة الإنارة المستحقة عليها عن شهري مارس وأبريل سنة ١٩٥٧ ومتبقي عليها مبلغ ٣١٤ جنيهاً و ٢٤٦ مليماً عن المدة من مايو إلى أغسطس من ذات السنة جاري المطالبة بسدادها .

وقد علق العضو على رد الوزير بأن المواطنين يعانون من تقصير هذه الشركة وإهمالها للالتزامات المفروضة عليها ، فخطة السيارات التي يستخدمها الملتزم ليست فقط سيئة بل هي خربة لا تكاد تهم بالسير حتى يصيبها العطب . وقد تقدموا بشكاوى عدة لوزارة المواصلات مطالبين بحمايتهم من جشع هذه الشركة وسوء استغلالها ولكن دون فائدة . ورجا الوزير إعطاء الالتزام إلى ملتزم آخر يعمل على راحة المواطنين . غير أن الوزير دافع عن الملتزم بقوله أنه كانت هناك صعوبة حقيقية في استيراد السيارات في العام الماضي بسبب ظروف الحرب .

ولم يجد العضو بداً من الرد على الوزير بأن تقصير هذه الشركة يرجع إلى ما قبل العام الماضي بكثير ، فقد التزمت الشركة بإدارة هذا المرفق بعد شركة السيد محمد سالم ، ومنذ عهد إليها بهذا الالتزام لم تنفذ شرطاً واحداً من شروطه ، ولم تستورد سيارة واحدة لخدمة المرفق . وأصف أنه لما وضعت هذه الشركة تحت الإدارة الحكومية بعد شكاوى المواطنين القديمة ، وتولى الإشراف عليها مندوبون من وزارة المواصلات تحسنت الخدمة في هذا المرفق ، ثم عادت إلى أسوأ ما كانت عليه بعد إعادة تسليمها إلى

الملتزم . ورجا الوزير أن يبادر بإيجاد علاج لهذه الحالة ، ويلاحظ أن هذه المنطقة موضوع السؤال فقيرة في وسائل المواصلات ، خاصة أن الوسيلة الثانية للمواصلات هي سكة حديد الدلتا التي قررت الوزارة إلغائها (٣٨) .

وفي ٢١ يناير سنة ١٩٥٨ تقدم العضو عطية أبو بكر حثيته بسؤال إلى وزير المواصلات عن سبب عدم قيام شركة أتوبيس الطرق الصحراوية بمنطقة البحيرة بتنفيذ التزاماتها بسبب استهلاك عرباتها المخصصة لنقل الركاب ، وعدم قدرتها من ناحية أخرى على تسيير عربات على بعض الخطوط الداخلة في امتيازها ، والإجراءات التي اتخذتها الوزارة إزاء هذه الشركة ؟ وقد رد الوزير على هذا السؤال بقوله أن الشركة المذكورة تسيّر خطوط الأتوبيس في منطقة البحيرة بموجب ترخيص مؤقت ينتهي في آخر ديسمبر سنة ١٩٥٧ . وإزاء عجز الشركة عن تشغيل بعض الخطوط في المنطقة شرعت مصلحة الطرق والنقل البري فعلاً في اتخاذ خطوات ايجابية لإسناد المنطقة إلى ملتزم جديد .

وعلق العضو على رد الوزير بأن هذه الشركة بدأت عملها في مديرية البحيرة في سنة ١٩٥٣ ، وكان يعمل في هذه المنطقة قبل ذلك خمس شركات تسيّر حوالي مائتي سيارة ، ولكن في سنة ١٩٥٣ منحت الحكومة هذه الشركة ترخيصاً بتسيير سياراتها في جميع أنحاء المديرية على ثلاثين خطأً وهي لا تملك سيارة واحدة حديثة . وبعد مضي أربعة أشهر لم تستطع القيام بالالتزامات المفروضة عليها ، فصدر أمر عسكري بوضعها تحت الحراسة ، ولما رفعت الحراسة عنها في سنة ١٩٥٦ منحت الالتزام من جديد .

وأضاف العضو بأن الشركة استحضرت في سنة ١٩٥٧ خمس سيارات عن طريق الإيجار لتشغيلها على واحد وثلاثين خطأ ، وظلت سياراتها مستهلكة وتعمل بدون فرامل ، وظل المواطنون يشكون ويتساءلون كيف تظل الشركة مستمرة في العمل رغم كل ذلك (٣٩) .

وقد تضامن العضو أحمد صلاح الدين بسيوني نائب دائرة ديوان مركز كفر الدوار مع الأهالي في بعض المشاكل التي تعرضوا لها وكان صوتهم المدافع عنهم داخل المجلس ، وقد اتضح ذلك من السؤال الذي تقدم به في ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٥٧ إلى وزير المواصلات عن أسباب عدم صرف تعويضات الأطميان الزراعية التي استولت عليها الوزارة لإنشاء طريق القاهرة - إسكندرية السريع في البلاد التابعة لمركز كفر الدوار ، مما أدى إلى حرمان الكثير من أهالي هذه المنطقة من موارد رزقهم ؟ وقد أجاب وزير المواصلات على هذا السؤال بأن الوزارة لا تقوم بإجراءات نزع الملكية لمشروعات الطرق والكباري - كما أنها ليست الجهة صاحبة الشأن في تقدير التعويضات و صرفها للأهالي (٤٠) .

ومن منطلق أهمية الجسور في النقل والاتصال تقدم العضو محمد على قاسم في ٢٥ سبتمبر سنة ١٩٥٧ بسؤال إلى وزير الأشغال العمومية عن الأسباب التي أدت إلى عدم الانتهاء من تكملة وترميم جسر مصرف إدكو العمومي لتسهيل المواصلات بين المناطق الشمالية من مديرية البحيرة وباقي أنحاء المديرية ، مما يعود بالفائدة على عدد كبير من المواطنين ، وموعد الانتهاء من تنفيذ هذا المشروع نهائياً ؟ وقد أجاب السيد وزير الدولة للإصلاح الزراعي بالنيابة عن وزير الأشغال العمومية على هذا السؤال بأنه تحقيقاً لرغبة أهالي إدكو لتوصيل بلدتهم بمديرية البحيرة عن

طريق مصرف إدكو قامت وزارة الأشغال في أواخر سنة ١٩٥٥ بتطهير هذا المصرف بالكرامات وإلقاء ناتج التطهير بالبر الأيمن لتقوية الجسر وتكوين طريق زراعي ، وسوف يتم إنشاء كوبري على المصرف تمهيداً لتسليمه لمصلحة الصرف .

وقد علق العضو على رد الوزير بقوله أن هذا الطريق ليس طريقاً إقليمياً خاصاً بمنطقة إدكو ، وإنما الطريق المطلوب موضوع السؤال هو طريق هام جداً ، ويربط مدينة دمنهور بالإسكندرية ، ويمكن استخدامه كطريق احتياطي لطريق مصر - إسكندرية الرئيسي عند الضرورة ، والوصلة المطلوبة هي المكملة لهذا الطريق واستخدامه ، وهو طريق يعتبر نافعاً وهاماً للأغراض المدنية والحربية . وأضاف أن الوصلة الناقصة هي وصلة لا تعدو بضع مئات من الأمتار داخل مياه البحيرة .

واستطرد قائلاً بأنه تقدم بهذا الطلب وقررت الوزارة إقامة هذا الجسر ، واشتغلت الكرامات التابعة لوزارة الأشغال أكثر من عامين كما قال الوزير ، أي أن هذا العمل بدأ منذ سنة ١٩٥٥ ، ويبدو أن هذه الكرامات لم تكن صالحة للعمل بدليل أنها ظلت تعمل أكثر من عامين في بضع مئات من الأمتار . ورجا الوزارة أن تهتم بهذا الموضوع وأن تكل هذا العمل إلى شركة حرصاً على سمعة الحكومة حتى يتم الانتهاء من هذا المشروع الهام في أقصر وقت ممكن .

وقد رد الوزير على العضو بأنه يتفق معه تماماً في أهمية هذا الطريق ، وأشار إلى أنه لكي يتم هذا الطريق يجب إقامة كوبري عليه ، وأنه نظراً لعدم وجود اعتماد لهذا المشروع في ميزانية السنة المالية الحالية فسيتم النظر في الأمر بما يحقق سرعة إنجاز هذا المشروع (٤١) .

ودافع العضو ذاته عن الطبقات الفقيرة ، من القوانين التي تفرضها الحكومة عليهم ، حيث تقدم في ٩ ديسمبر سنة ١٩٥٧ باقتراح بمشروع قانون بتعديل المادة الأولى من القانون رقم ١٤٠ لسنة ١٩٥٦ في شأن الطرق العامة والتي حددت تطبيق القانون على جميع المجالس البلدية دون مراعاة للظروف المختلفة لكلٍ منها . ورجا المجلس بإحالة اقتراحه إلى لجنة الإدارة المحلية ، غير أنه وقفت أقلية بالمجلس ، مما دعاه أن يطلب تحويله للجنة الاقتراحات والعرائض على أن تنظره على وجه الاستعجال لأنه تبين بعد تطبيق القانون الذي يفرض رسم على إشغال الطرق والميادين العامة ، أن كثيراً من الفقراء يتحملون التزامات قد ترى الحكومة أن تعفيهم منها ، أو تستثنى من يستحق الاستثناء من أحكام هذا القانون . وقد وافق المجلس على إحالة الاقتراح للجنة المذكورة (٤٢) .

ويبدو أن اللجنة المذكورة لم تهتم ولم تلتفت لهذا الاقتراح ، مما دعا العضو أن يتقدم في ٢٧ يناير سنة ١٩٥٨ مرة أخرى باقتراحه ، وقد أحيل هذه المرة للجنة الإدارة المحلية (٤٣) ، غير أنه لم يطرح بعد ذلك لفض الدورة البرلمانية .

وقد طالب العضو محمد عبد الرحمن قرقوره بتحسين خدمات الاتصالات ، واتضح ذلك من السؤال الذي تقدم به ١٢ في نوفمبر سنة ١٩٥٧ إلى وزير المواصلات حول عدد المشتركين في سنترال مدينة دمنهور وعدد الموظفين القائمين بالعمل به ؟ وقد أجاب الوزير على هذا السؤال بأن عدد مشتركى سنترال دمنهور في أول نوفمبر سنة ١٩٥٠ بلغ ٩٢٥ مشتركاً ، وكان عدد عمال التليفون اللازمين لأداء الخدمة بحالة

مرضية للمكالمات المحلية والخارجية ( الترنك ) ٣٨ عامل والعدد الموجود حالياً ٣٠ فقط .

وأضاف أن الهيئة طلبت من وزارة الشؤون الاجتماعية - بعد صدور القرار الجمهوري رقم ٦٥ لسنة ١٩٥٧ شغل جميع الدرجات الخالية بها وتم تعيين جزء منها ، وعدد الدرجات الشاغرة حالياً ١٢٦ وظيفة ، وتوالى الهيئة متابعة شغل هذه الدرجات ، كما تقدمت الوزارة بطلب استثنائها من أحكام هذا القانون .

وقد عقب العضو على رد الوزير بأنه لا يشكو فقط من تأخر المكالمات ، بل يشكو أيضاً من تأخر القائمين بالعمل بالسنترالات في الرد عليه ، لدرجة أنه يضطر أحياناً لإرسال مندوب عنه للسنترال كي يطلب المكالمة المطلوبة . ورد الوزير على ذلك بأنه إذا كانت هناك شكوى من هذا القبيل فإنه على استعداد بعد تبليغها بالتحقيق ومجازاة المقصر .

وطرح العضو مسألة أخرى للوزير وهي أن عدد المشتركين في سنة ١٩٥٤ بلغ ٧٠٠ مشترك وكان عدد الموظفين في ذلك الوقت هو ٢٧ موظف ، وبلغ عدد المشتركين في الوقت الحالي ٩٥٠ مشترك بينما لم يصل عدد الموظفين إلا إلى ٣٠ موظف فقط ، علماً بأن اختصاصات مكتب سنترال دمنهور قد زاد فشمّل سنترالات المسين وسنهور والبساتين (٤٤) وأورين (٤٥) ، كما زادت الخدمة فيها من ٦ ساعات ونصف الساعة إلى خمس عشرة ساعة ونصف الساعة ، ورجا الوزير بزيادة عدد الموظفين بنسبة زيادة عدد المشتركين ، حتى لا يرهق الموظفون ولا تتعطل أعمال المواطنين نتيجة لذلك (٤٦) .

وهكذا يتضح من العرض السابق مناقشة نواب مديرية البحيرة للعديد من القضايا الاقتصادية ، واحتلت المواصلات قدراً كبيراً من اهتمامهم لإدراكهم بأهميتها في سهولة الانتقال وقضاء المصالح بشتى صورها ، ولكونها الشريان الرئيسي الذي يقوم عليه أوجه النشاط الاقتصادي . كما اهتموا كذلك بالزراعة وقضاياها لكونها النشاط الأول لفئة كبيرة من فئات المجتمع وهي فئة المزارعين ، إلى جانب اهتمامهم بالصناعة من خلال أمور العناية بها وطرق تقدمها والتجارة من خلال أسعار المحاصيل وخاصة محصول القطن . وكان العضو محمد على قاسم من أنشط النواب في هذه الدورة البرلمانية التي لم تستمر سوى سبعة شهور والتي كان مقرراً لها خمس سنوات كما حددها الدستور بسبب قيام الوحدة بين مصر وسوريا . في حين لم يرق بدوره كلٌّ من محمد محمود الصيرفي نائب دائرة قلبشان وحسين فهمي حسين نائب دائرة ديوان مركز كوم حمادة ومحمد عيسى نوار نائب دائرة حفص وبخاطره محمد حموده نائب دائرة البيضا ومحمد فتحي محمود الشرقاوي نائب دائرة نكلا العنب ومحمد إبراهيم فهمي السيد نائب دائرة ديوان مركز إيتاي البارود ومحمد عبد العزيز فتحي نائب دائرة دسونس الحلفاية ومحمد عبد اللطيف مبارك الجيار نائب دائرة كفر داود ، حيث غاب هؤلاء عن المشاركة مع غيرهم في المناقشات التي أثيرت في المجلس .





## الهوامش :

(١) محمد الطويل : برلمان الثورة - تاريخ الحياة النيابية في مصر  
١٩٥٧ - ١٩٧٧ ، الطبعة الأولى ، القاهرة ، مكتبة مدبولي ، ١٩٨٠ ،  
ص ٣٧ .

(٢) محمود محمد العتال : تخرج من مدرسة التجارة العليا سنة ١٩١٧ .  
وعمل محاسباً في فروع بنك مصر بالمحلة والمنيا والمنصورة ، ثم انتقل  
إلى شركات الأقطان ، وقام بعقد صفقات مع الكتلة الشرقية واليابان  
لتصدير القطن المصري . وكان أحد كبار الخبراء في شئونه ، ورئيس  
شركة مصر لحلج الأقطان ، وشركة مصر لتصدير الأقطان سنة ١٩٥٠ .  
وعضو مجالس إدارات شركات الغزل بكفر الدوار والمحلة . وعين عضواً  
منتدباً لبنك مصر ، ونائباً لمجلس إدارته بالمحمودية سنة ١٩٥٤ .  
(انظر ، الأمل ، السنة (الرابعة) ، العددان (٣٦ و٣٧) ، بتاريخ  
ديسمبر ١٩٥٥ ، ص ١٥ ، السنة (السادسة) ، العدد (٤٩) ، بتاريخ  
نوفمبر وديسمبر ١٩٥٧ ، ص ٩) وشارك في تأسيس شركة مصر  
لصناعة الكيماويات سنة ١٩٥٩ . (انظر ، عبد السلام عبد الحليم  
عامر ، الرأسمالية الصناعية في مصر من التمهيد إلى التأميم ١٩٥٧ -  
١٩٦١ ، سلسلة تاريخ المصريين ، العدد (٥٩) ، القاهرة ، الهيئة  
المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٣ ، ص ٢٢٨ )

(٣) محمد على قاسم : كان أحد أعضاء حزب الوفد . (انظر ، مضابط  
مجلس الأمة ، الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول ، المجلد  
الثالث ، ملحق مضبطة الجلسة الثانية والأربعين يوم الثلاثاء الموافق ٢١

من يناير سنة ١٩٥٨ ، ص ١٩٢٥ ) وعضو مجلس النواب في الهيئة النيابية العاشرة في الفترة ١٩٥٠ - ١٩٥٢ . ( انظر ، مجلس الشعب ، الأمانة العامة ، أعضاء المجالس النيابية المصرية ١٨٦٦ - ١٩٩٣ ، القاهرة ، مركز الدراسات البرلمانية ، ١٩٩٣ ، ص ٥٠٢ ) ومدير عام شركة النيل الزراعية لعلف الحبوب . ( انظر ، القاهرة ، السنة ( الرابعة ) ، العدد ( ١٣١٠ ) ، بتاريخ ٤ يونيه ١٩٥٧ ، ص ٣ )

(٤) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول ، المجلد الأول ، مضبطة الجلسة الافتتاحية الأولى المنعقدة يوم الاثنين الموافق ٢٢ من يوليه سنة ١٩٥٧ ، ص ٤ .

(٥) نفسه : مضبطة الجلسة الثامنة عشرة يوم الأربعاء الموافق ٢٥ من سبتمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ٥٩٩-٦٠٠ .

(٦) نصت المادة ٩١ من دستور ١٩٥٦ على أنه يجوز لعشرة من أعضاء المجلس أن يطلبوا طرح موضوع عام للمناقشة لاستيضاح سياسة الحكومة في شأنه وتبادل الرأي فيه . ( انظر ، الوقائع المصرية ، السنة (١٢٧) ، العدد ( ٥ ) مكرر عدد غير اعتيادي ، بتاريخ ١٦ يناير ١٩٥٦ ، ص ٧ )

(٧) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول ، المجلد الثالث ، مضبطة الجلسة السادسة والثلاثين يوم الاثنين الموافق ٣٠ من ديسمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ١٥٧٨ ، ١٥٨٨ .

(٨) بدئ في سنة ١٩٥٣ بتنفيذ مشروع مديرية البحيرة في الصحراء بين القاهرة والإسكندرية . وفي سنة ١٩٥٤ عهد بالمشروع إلى مؤسسة عامة تتولى جميع الأعمال الخاصة بالتوسع الزراعي والصناعي والعمراني في

المنطقة التي أريد إصلاحها ، والتي تقدّر بخمسين ألف فدان . وفى سنة ١٩٥٨ ألغيت المؤسسة المشار إليها وعهد بإدارة مديرية التحرير إلى هيئة استصلاح الأراضي الملحقة بوزارة الزراعة . ( انظر ، إسماعيل محمد هاشم ، مذكرات في التطور الاقتصادي ، الإسكندرية ، دار الجامعات المصرية ، ١٩٧٥ ، ص ٢٦٦-٢٦٧ )

(٩) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول ، المجلد الأول ، مضبطة الجلسة الثامنة يوم الاثنين الموافق ١٩ من أغسطس سنة ١٩٥٧ ، ص ٢٥٥ .

(١٠) نفسه : المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة السادسة والعشرين يوم الاثنين الموافق ٢٥ من نوفمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ٧٨٤ ، ١٠٦٤-١٠٦٧ .

(١١) عبد الواحد عبد الجواد عمار : تخرج من الكلية الحربية في أول يوليو سنة ١٩٣١ . وعيّن مدرساً بها في ٧ أكتوبر سنة ١٩٣٦ . وعينته الثورة قائداً للواء السادس المشاة قبل قيامها ببضعة أيام . وقام مع الأحرار في فجر يوم ٢٣ يوليو وقاد اللواء السادس . واعتزل الخدمة العسكرية للترشيح لعضوية مجلس الأمة . ( انظر ، الشعب ، السنة (الثانية) ، العدد ( ٣٦١ ) ، بتاريخ ٤ يونيه ١٩٥٧ ، ص ٥ ) .

(١٢) الطود : هي من القرى القديمة بمركز كوم حمادة . ( انظر ، محمد رمزي محمد رمزي ، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥ ، الجزء الثاني ، القسم الثاني ، القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٤ ، ص ٣٣٢ )

(١٣) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول، المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة الثانية والثلاثين يوم الاثنين الموافق ١٦ من ديسمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ١٣٤٦-١٣٤٩ ، ١٣٦٤ .

(١٤) نفسه : مضبطة الجلسة التاسعة عشرة يوم الأربعاء الموافق ٢ من أكتوبر سنة ١٩٥٧ ، ص ٦٩٥-٦٩٧ ، ٧٢٤ .

(١٥) شبراريس : هي من القرى القديمة بمركز شبراخيت . ( انظر ، محمد رمزي ، مرجع سابق ، ص ٣٠٧ )

(١٦) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول ، المجلد الأول ، مضبطة الجلسة الحادية عشرة يوم الاثنين الموافق ٢٦ من أغسطس سنة ١٩٥٧ ، ص ٣٥٦-٣٥٧ .

(١٧) بنك التسليف الزراعي والتعاوني : حينما وجدت الحكومة أن أهداف الجمعيات التعاونية للأغراض الزراعية تتفق مع أغراض " بنك التسليف الزراعي " ، أخضعت أعمال هذه الجمعيات لإشرافه ، فأصبح يسمى منذ سنة ١٩٤٨ " بنك التسليف الزراعي والتعاوني " . ( انظر ،

Charles . Issawi , Egyptian Revolution an Economic Analysis , London , Oxford , University Press , ١٩٦٣ , PP.٢٦٠-٢٦١)

(١٨) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول، المجلد الأول ، مضبطة الجلسة الثالثة عشرة يوم الأربعاء الموافق ٢٨ من أغسطس سنة ١٩٥٧ ، ص ٤٦٢-٤٦٣ .

(١٩) نفسه : المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة السابعة والعشرين يوم الثلاثاء الموافق ٢٦ من نوفمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ١٠٧٩-١٠٨٤ .

(٢٠) نفسه : المجلد الثالث ، مضبطة الجلسة الأربعين يوم الاثنين

الموافق ١٣ من يناير سنة ١٩٥٨ ، ص ١٧٠٨ .

(٢١) عبد السلام عامر : مرجع سابق ، ص ١٠٣ ، ١٠٤ .

(٢٢) محمد مظلوم حمدي : لمحات فى اقتصادنا المعاصر ، الإسكندرية ،

منشأة المعارف ، ١٩٦٣ ، ص ١٠٧ ، إسماعيل هاشم ، مرجع سابق ،

ص ٢٨١ .

(٢٣) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد

الأول، المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة التاسعة عشرة يوم الأربعاء

الموافق ٢ من أكتوبر سنة ١٩٥٧ ، ص ٦٧٦ .

(٢٤) نفسه : المجلد الأول ، مضبطة الجلسة الثالثة عشرة يوم الأربعاء

الموافق ٢٨ من أغسطس سنة ١٩٥٧ ، ص ٤٦٢ - ٤٦٣ ، المجلد

الثاني ، مضبطة الجلسة السابعة والعشرين يوم الثلاثاء الموافق ٢٦ من

نوفمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ١٠٧٩ - ١٠٨٤ .

(٢٥) نفسه: المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة التاسعة عشرة يوم الأربعاء

الموافق ٢ من أكتوبر سنة ١٩٥٧ ، ص ٦٩٥ - ٧٢٤ ، ٦٩٧ .

(٢٦) محمد حامد أحمد محمود : حصل على ليسانس الحقوق من جامعة

القاهرة سنة ١٩٥٠ ، وعمل بالمحاماة لدى محكمة النقض . ( انظر ،

على محمد سلام ، موسوعة الأعلام المصرية خلال العصر الحديث

والمعاصر ، الجزء الأول ، مشاهير السياسة - زعماء وملوك ورؤساء -

برلمانيون - سفراء - قادة ، الإسكندرية ، مركز الإسكندرية للكتاب ،

٢٠٠٦ ، ص ٢٦٣ ، ٢٦٤ ) وكان ضمن أعضاء الوفد الذي اقترحته

هيئة مكتب مجلس الأمة لزيارة سوريا بناءً على دعوة رئيس مجلس النواب السوري سنة ١٩٥٧ . ( انظر ، مضابط مجلس الأمة ، الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول ، المجلد الثاني ، الجلسة العشرين ، بتاريخ ٤ نوفمبر ١٩٥٧ ، ص ٧٣٣ ) وعمل نائباً لأمين عام الاتحاد الاشتراكي العربي في الفترة ١٩٧١ - ١٩٧٣ . ( انظر ، جمهورية مصر العربية ، الموسوعة القومية للشخصيات المصرية البارزة ، الطبعة الأولى ، القاهرة ، وزارة الإعلام ، الهيئة العامة للاستعلامات ، ١٩٨٩ ، ص ٢٩٥ ) ومحافظاً للجيزة سنتي ١٩٧٣ - ١٩٧٤ ، وتقلد وزارة الحكم المحلي والتنظيمات الشعبية والشباب في الفترة ٢٥ سبتمبر ١٩٧٤ - ٤ أكتوبر ١٩٧٨ في وزارات عبد العزيز حجازي ، وممدوح سالم ، وكان نائباً لرئيس الحزب الناصري . ( انظر ، على محمد سلام ، مرجع سابق ، ص ٢٦٣ ، ٢٦٤ ) وأمين عام حزب مصر في الفترة ١٩٧٦ - ١٩٧٨ ، ورئيس لجنة الشؤون العربية بمجلس الشعب في الفترة ١٩٧٨ - ١٩٨٦ . ( انظر ، وزارة الإعلام ، مرجع سابق ، ص ٢٩٥ ) وله أبحاث في مجال التنمية الإدارية والاجتماعية ونظم الحكم المحلي والإدارة المحلية . وتوفى في ١٨ فبراير ٢٠٠٤ . ( انظر ، على محمد سلام ، مرجع سابق ، ص ٢٦٤ )

(٢٧) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول - دور الانعقاد الأول ، المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة التاسعة عشرة يوم الأربعاء الموافق ٢ من أكتوبر سنة ١٩٥٧ ، ص ٦٨١ .

(٢٨) محمود على الوكيل : أحد كبار ملاك الأراضي الزراعية الذين خضعوا لقانون ١٧٨ لسنة ١٩٥٢ حيث امتلك ٩ أسهم و ١٢ قيراط و

٢١٧ فدان مركز دمنهور بناحية قراقص شبرا الدمنهورية ومركز ومركز أبو حمص ناحية بركة غيطاس ومركز كفر الدوار ناحية كفر اشو .  
 (انظر، وزارة الزراعة بالقاهرة ، أرشيف ملفات الإصلاح الزراعي ، إدارة الاستيلاء ، ملف محمود على الوكيل رقم ١ / ١٧٨ / ١٤٥١ ) حصل على ليسانس الحقوق وانتخب رئيساً للاتحاد القومي عن بندر دمنهور ، وكان له نشاطه السياسي والثقافي والاجتماعي الملحوظ بمديرية البحيرة .  
 ( انظر ، محمد زيتون ، إقليم البحيرة صفحات مجيدة من الحضارة والثقافة والكفاح ، القاهرة ، دار المعارف ، ١٩٦٢ ، ص ٤٧٦ ) وكان ضمن أعضاء الوفد الذي اقترحه هيئة مكتب مجلس الأمة لزيارة سوريا بناءً على دعوة رئيس مجلس النواب السوري سنة ١٩٥٧ . ( انظر ، مضابط مجلس الأمة ، الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول ، المجلد الثاني ، الجلسة العشرين ، بتاريخ ٤ نوفمبر ١٩٥٧ ، ص ٧٣٤ ) وقد امتك ملحج للقطن بمنطقة أبي الريش وكان يقيم فيها ندواته الانتخابية .  
 ( انظر ، نفسه ، المجلد الثالث ، ملحق مضبطة الجلسة الحادية والأربعين يوم الاثنين الموافق ٢٠ من يناير سنة ١٩٥٨ ، ص ١٨٤٤ ) وتوفى في ٢٣ مايو ١٩٦٢ ودفن بدمنهور . ( انظر ، محمد زيتون ، مرجع سابق ، ص ٤٧٦ )

(٢٩) محمد عبد الرحمن قرقورة : انضم لهيئة التحرير ثم للاتحاد القومي، وعضو مجلس الأمة في الفترة ١٩٥٧ - ١٩٥٨ و ١٩٦٠ - ١٩٦١، وعضو مجلس الشعب في الفترة ١٩٧١ - ١٩٧٩ ، ورئيس المجموعة البرلمانية لنواب محافظة البحيرة بمجلس الشعب سنة ١٩٧١ ، وكان في ذلك الوقت يشغل أمين مساعد الاتحاد الاشتراكي ، وتوفى في ٣ نوفمبر

سنة ١٩٨٧ . ( مقابلة شخصية مع نجله الأستاذ أحمد محمد قرقورة  
عضو مجلس الشعب الأسبق ورئيس جمعية الخضر والبطاطس بدمنهور  
بمنزله برشدى في الإسكندرية يوم الأحد الموافق ٧ فبراير ٢٠١٠ )

(٣٠) سنهور : هي من القرى القديمة بمركز دمنهور ، وكانت تعرف  
قديمًا باسم سنهور الصغرى . ( انظر ، محمد رمزي ، مرجع سابق ،  
ص ٢٨٧ )

(٣١) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول  
، المجلد الثالث ، مضبطة الجلسة الثانية والأربعين يوم الثلاثاء الموافق  
٢١ من يناير سنة ١٩٥٨ ، ص ١٨٨١ ، ١٨٩١ - ١٨٩٨ .

(٣٢) نصت المادة ٩٢ من دستور ١٩٥٦ على أنه لمجلس الأمة إبداء  
رغبات أو اقتراحات للحكومة فى المسائل العامة . ( انظر ، الوقائع  
المصرية ، السنة (١٢٧) ، العدد ( ٥ ) مكرر عدد غير اعتيادي ، بتاريخ  
١٦ يناير ١٩٥٦ ، ص ٧ )

(٣٣) بورصة العقود : أنشئت في سنة ١٨٦١ بالإسكندرية ، وتعتبر من  
أقدم بورصات العالم ، ويجري فيها التعامل في القطن على أساس العقود  
التي تنقذ شروطها في آجال مستقبلية . ( انظر ، نبيل عبد الحميد سيد  
أحمد ، النشاط الاقتصادي للأجانب وأثره في المجتمع المصري من سنة  
١٩٢٢ إلى سنة ١٩٥٢ ، القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ،  
١٩٩٦ ، ص ٢٢٨ )



- (٣٤) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول ، دور الانعقاد الأول، المجلد الثالث ، مضبطة الجلسة الثالثة والأربعين يوم الاثنين الموافق ٢٧ من يناير سنة ١٩٥٧ ، ص ١٩٩٤ .
- (٣٥) نفسه : المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة الرابعة والعشرين يوم الثلاثاء الموافق ١٢ من نوفمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ٩٣٦-٩٣٧ .
- (٣٦) نفسه : المجلد الثالث ، مضبطة الجلسة الخامسة والثلاثين يوم الأربعاء الموافق ٢٥ من ديسمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ١٥١٣-١٥٢٠ .
- (٣٧) نفسه : مضبطة الجلسة السابعة والثلاثين يوم الثلاثاء الموافق ٣١ من ديسمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ١٦٤١-١٦٦٠ .
- (٣٨) نفسه : المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة السادسة والعشرين يوم الاثنين الموافق ٢٥ من نوفمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ١٠٤٦-١٠٤٧ .
- (٣٩) نفسه : المجلد الثالث ، مضبطة الجلسة الثانية والأربعين يوم الثلاثاء الموافق ٢١ من يناير سنة ١٩٥٨ ، ص ١٨٧٤ .
- (٤٠) نفسه : مضبطة الجلسة الخامسة والثلاثين يوم الأربعاء الموافق ٢٥ من ديسمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ١٤٨٣ .
- (٤١) نفسه : المجلد الأول ، مضبطة الجلسة الثامنة عشرة يوم الأربعاء الموافق ٢٥ من سبتمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ٥٩٩ .
- (٤٢) نفسه : الفصل التشريعي الأول - دور الانعقاد الأول ، المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة الثلاثين يوم الاثنين الموافق ٩ من ديسمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ١٢١٧-١٢١٨ .

(٤٣) نفسه : المجلد الثالث ، مضبطة الجلسة الثالثة والأربعين يوم

الاثنين الموافق ٢٧ من يناير سنة ١٩٥٨ ، ص ٢٠٠٠ .

(٤٤) البساتين : هي من القرى القديمة بمركز دمنهور . ( انظر ، محمد

رمزي ، مرجع سابق ، ص ٢٨٧ )

(٤٥) أورين : هي من القرى القديمة بمركز شبراخيت . ( انظر ، نفسه ،

ص ٣٠٦ )

(٤٦) مضابط مجلس الأمة : الفصل التشريعي الأول - دور الانعقاد

الأول ، المجلد الثاني ، مضبطة الجلسة الرابعة والعشرين يوم الثلاثاء

الموافق ١٢ من نوفمبر سنة ١٩٥٧ ، ص ٩٣٨ .