Le Canal

No. 17 • AVRIL 1955

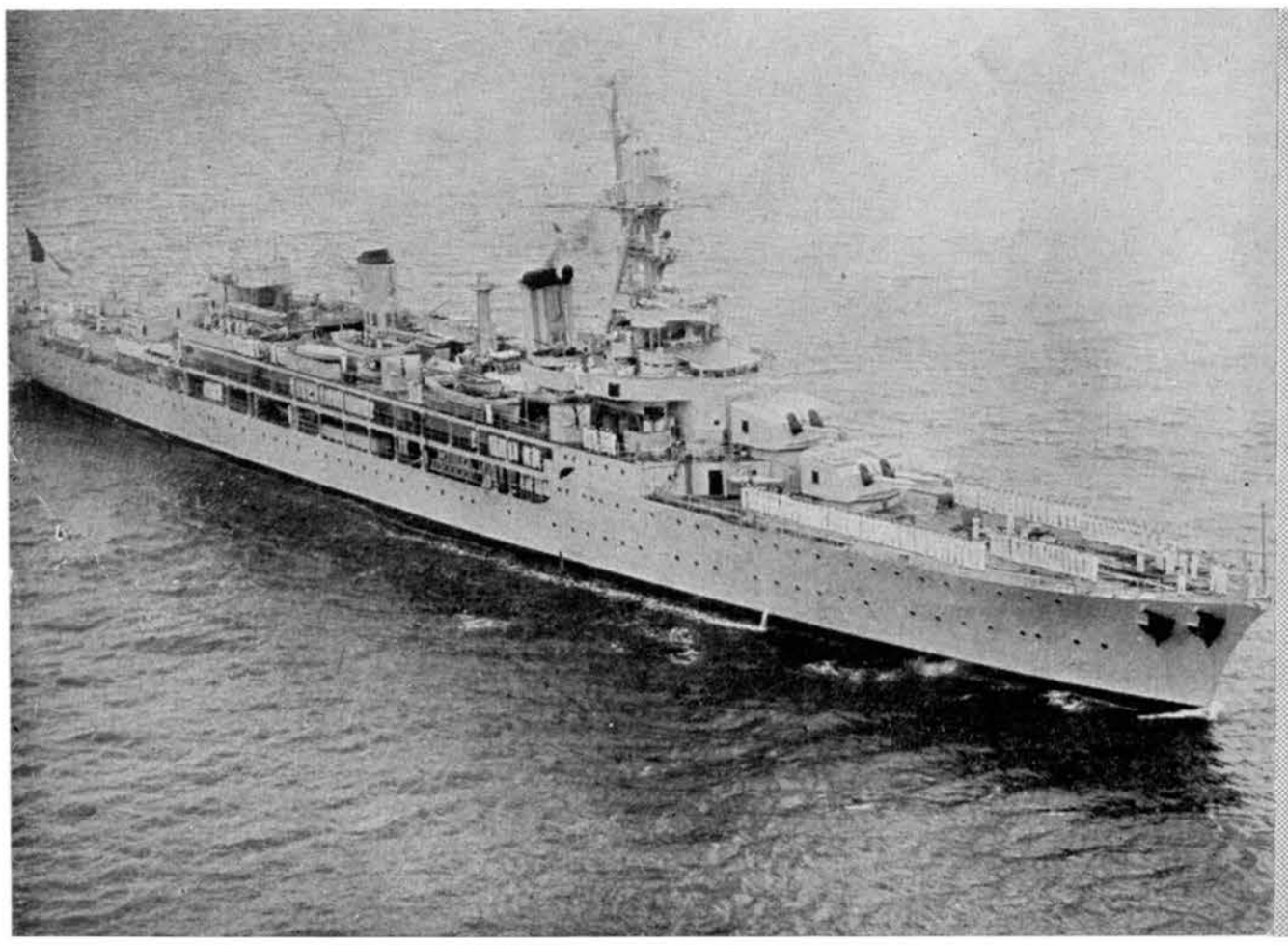
La "Jeanne d'Arc" dans nos eaux

السفينة المدرسية جان دارك في مياه القناة

CI-CONTRE: Le commandant de la "Jeanne d'Arc" et le lieutenant d'armement Mohamed Naïm, sur l'appontement de la marine d'Ismailia.

AU CENTRE: Le croiseur-école "Jeanne d'Arc"

EN BAS: Déjeuner des officiers-élèves à la plage d'Ismailia.



Le croiseur-école "Jeanne d'Arc" et l'escorteur "La Grandière" ont mouillé le 14 Mars dans le lac Timsah.

Le commandant du groupe, Capitaine de Vaisseau L. Querangal des Essarts, fit une visite de courtoisie aux personnalités officielles.

Celles-ci la lui rendirent, à bord de la "Jeanne d'Arc".

Le séjour, dans le lac Timsah, des deux unités françaises, donna lieu à une série de fêtes et de réceptions.

Le 16 Mars, à 5 h. 30 a.m., elles levèrent l'ancre pour Port-Said et la Méditerranée.

رست السفينتان الفرنسيتان «جان دارك» و«لاجراندييز» فى بحيرة التمساح يوم ١٤ مارس ومكثتا فى مياهها يومين كاملين · وقد اقيمت عدة حفلات تكريما لرجال الوحدتين ·

الصورة العليا : ضابط المهمات العائمة السيد محمد محمد نعيم يستقبل قائد السفينة

الصورة الوسطى : السفينة المدرسية « جان دارك »

الصورة السفلى : بعض الطلبة الضباط يتناولون طعام الغداء على بلاج الاسماعيلية

SOMMAIRE

	Page
Chronique du canal	**1**
Le 8ème Programme	**2**
Port-Said, ville moderne	**8**
Le Chef du Transit nous parle	**12**
Nouvelles de l'Isthme.....	**15**
Mots-Croisés, Philatélie	**25**
Les plaisirs de la table	**26**
Prévention et sécurité	**28**
Le Ferry-Boat de Port-Said	**30**
Les cours de langue arabe	**34**
Le mois de Ramadan	**38**

LE CANAL

Rédacteur en Chef: (partie française) **D. de Peretti della Rocca.**

Rédacteur en Chef: (partie rarbe) **Kamal Badr Ahmad.**

Secrétaire de la rédaction : **Nicolas Saada.**

Chronique du Canal

16 FEVRIER

L'Entreprise hollandaise "**Holma**" commence les travaux de dragage de la dérivation de Kabret entre les km. 113 et 118, dans le cadre du 8me programme d'amélioration.

. . . . . .

20 FEVRIER

Au cours du transit du "**Pasteur**", chargé de troupes, une soixantaine de légionnaires se jettent à l'eau en divers points du canal et sont arrêtés par les Gardes-Côtes.

. . . . . .

1er MARS

En février, 1195 navires ont franchi le canal. Moyenne par jour: 42,7. C'est la plus forte moyenne enregistrée au cours d'une période d'un mois.

. . . . . .

12 MARS

Journée record pour le Canal.
71 navires s'engagent dont 40 à Port-Saïd et 31 à Suez.

. . . . . .

14 MARS

Une violente tempête de sable entrave la navigation dans tout le canal. La rade de Suez est consignée de 9h. 30 à 21h. La vitesse du vent atteint par moments 80 kms. Le tanker "**Alberto Fassio**" doit s'amarrer brusquement à 7 h. 30 dans un nuage de sable. Les deux navires qui le suivent parviennent à s'arrêter à proximité immédiate et s'abordent très légèrement sans subir d'avaries.

20 MARS

Du 11 au 20 mars, soit en dix jours, la moyenne quotidienne des transits a atteint le chiffre de 48,5.

. . . . . .

24 MARS

Un hélicoptère, loué à l'essai pour un mois par la Compagnie du Canal, à la Société Fenwick, arrive à Ismaïlia par la voie des airs, venant d'Alexandrie où il a été procédé à son montage.

. . . . . .

26-27 MARS

Les deux tronçons d'un dock russe en ciment arrivent du Nord. Un second dock également en 2 tronçons suivra.
Chaque tronçon mettra 4 jours à franchir le canal, après arrêts à l'élargissement du km. 40, à Ismaïlia et au Grand Lac.

. . . . . .

29 MARS

Le paquebot hollandais "**Nieuw Amsterdam**" de 37.000 tonnes est arrivé à Port-Saïd à 6h. 45 avec environ 500 touristes. Le navire reprend la mer, le 2 avril dans la soirée.

. . . . . .

1er AVRIL

En Mars 1372 navires ont franchi le canal, représentant un tonnage de 10.234.000 tonnes. Moyenne journalière : 44,30.

Cette moyenne est de beaucoup la plus forte qui ait été enregistrée. Rappelons que pour l'ensemble de l'année 1954, elle ressortait à 37,02.

ACTIVITES DU CANAL AU COURS DES 4 DERNIERES ANNEES

	1951	1952	1953	1954
Tonnage brut total des navires	108 550 000 t	116 114 000 t	124 871 000 t	137 113 000 t
Marchandises en transit.....	76 741 000 t	83 269 000 t	90 224 000 t	96 200 000 t
Nombre de navires.....	11 694	12 168	12 731	13 512
Pourcentage des tankers	50 ,4%	51 ,2%	50 ,7%	52 ,1%
Moyenne des transits par jour	32 ,7	34 ,1	35 ,6	37
Temps moyen de transit.....	15 h 16 mn	15 h 15 mn	15 h 05 mn	15 h 08 mn

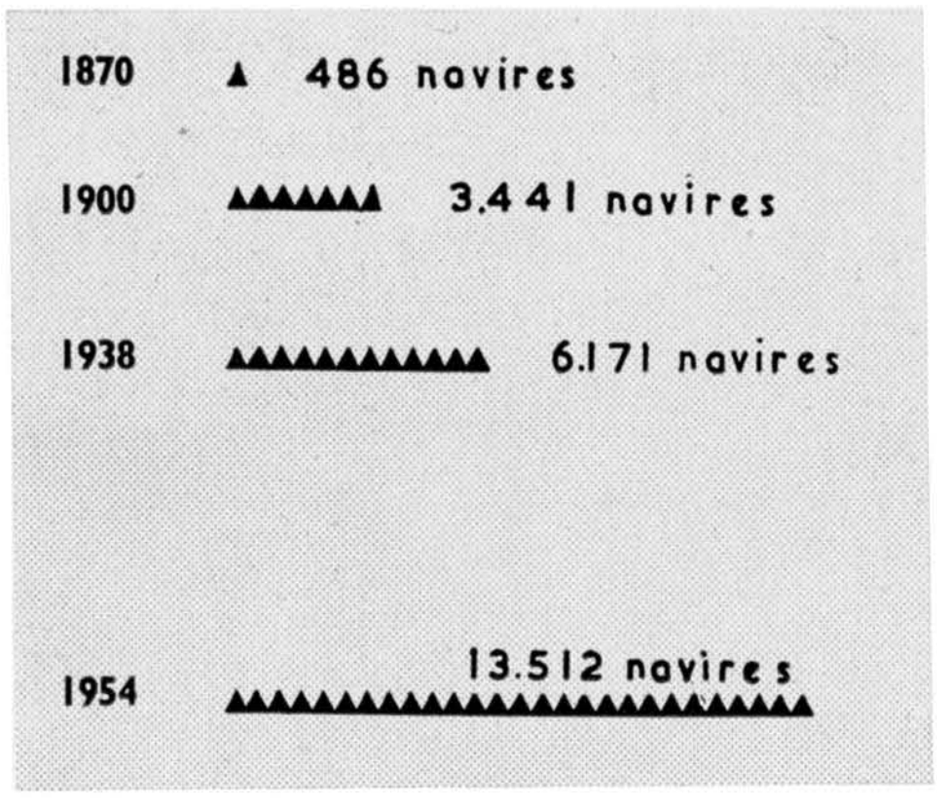
A 14 ans du terme de sa concession

La Compagnie du Canal affecte

18 millions de livres

au 8ème programme d'amélioration

A 14 ans seulement du terme de la concession,
le Conseil d'Administration de la Compagnie a décidé d'affecter un crédit de 18 millions de livres à l'amélioration du canal.
Les considérations qui ont motivé cette décision
sont analogues à celles qui justifièrent les sept programmes d'amélioration antérieurs :



Augmentation du trafic

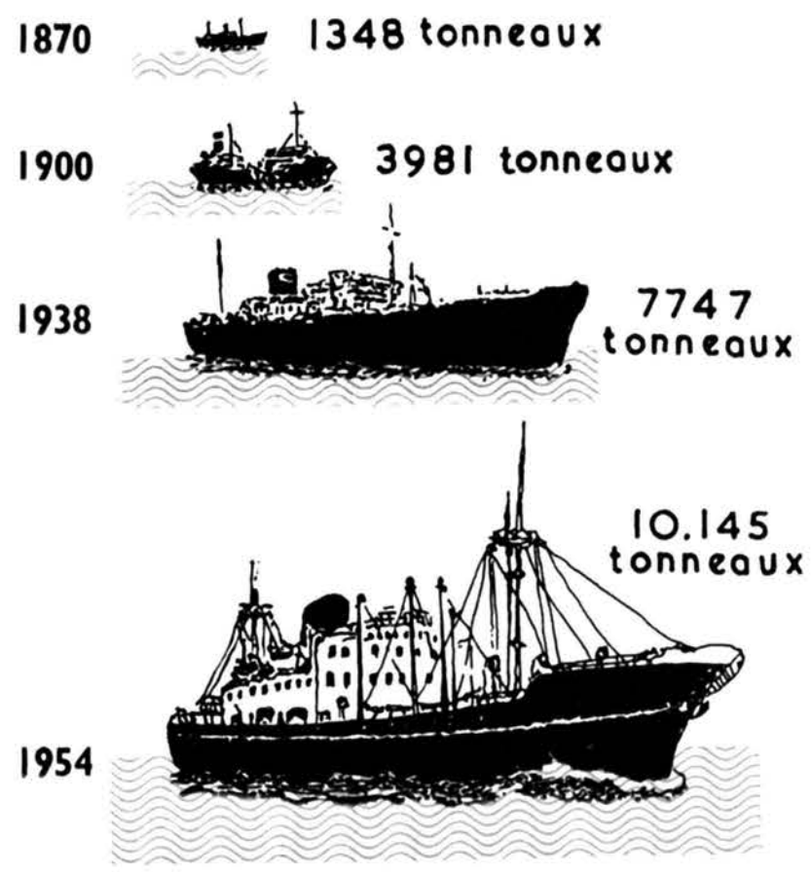
L'année 1954 a vu transiter dans le canal 2 fois plus de navires qu'en 1938, 4 fois plus qu'en 1900 et 30 fois plus qu'au début de l'exploitation.

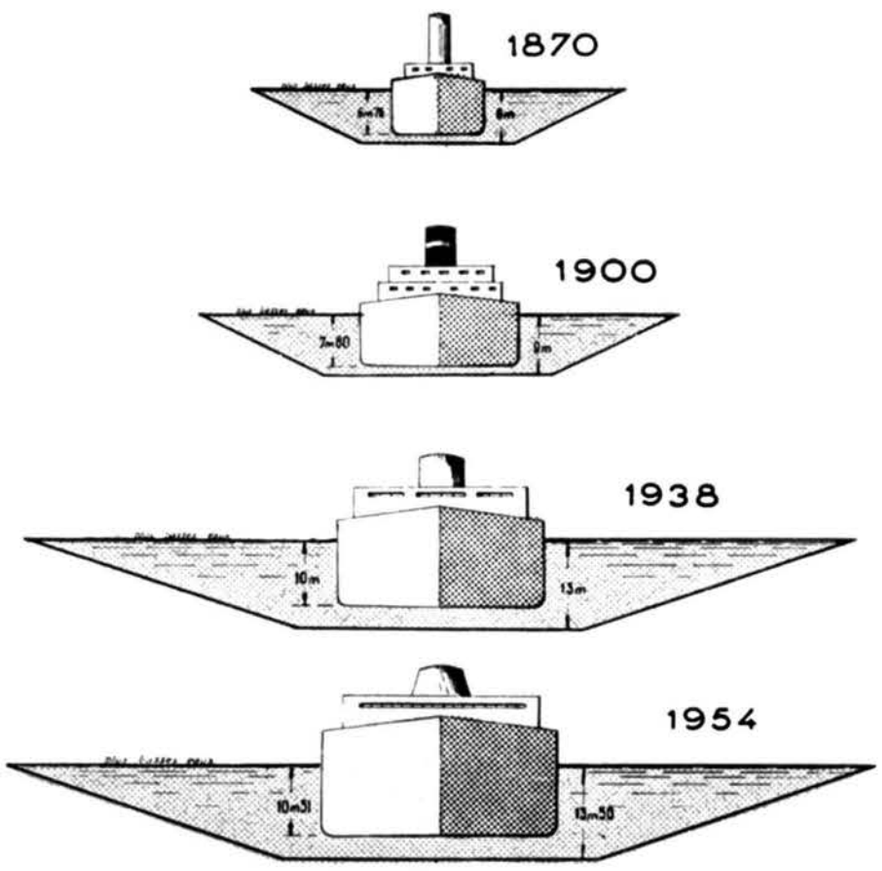
Le rapide accroissement du trafic enregistré depuis 1946 est dû principalement au développement des transports d'huiles minérales en provenance du Golfe Persique.

Augmentation du tonnage des navires

Parallèlement à l'augmentation de leur nombre, le tonnage des transiteurs n'a pas cessé de s'accroître.

Le tableau ci-contre du tonnage moyen des navires le montre éloquemment.





Augmentation du tirant d'eau

Le supertanker à forte capacité de chargement est d'une exploitation plus économique que le tanker moyen.

C'est pourquoi tous les navires nouveaux de cette catégorie sont capables de se charger à 37 pieds et davantage.

Il ne saurait cependant être question d'entreprendre des travaux gigantesques dont ne profiterait qu'un nombre restreint d'usagers.

Le 7ème programme avait pour objet d'accepter en toute sécurité les navires tirant 35 pieds au lieu de 34. En fait, l'année 1954 a vu les premiers transits à 34 pieds 6 pouces et les premiers mois de 1955 quelques transits à 35 pieds.

Les réalisations du 7ème programme

Les courbes ascendantes du trafic et du tonnage exigeaient l'aménagement d'un canal plus large et plus profond, capable d'assurer un débit sans cesse croissant.

Le 1er Janvier 1949 fut inaugurée la navigation en convois, décision qui nécessitait l'agrandissement du port de Port-Said appelé à voir séjourner pendant quelques heures les navires en attente.

Ce port dispose actuellement d'un nombre plus grand de postes d'amarrage à l'usage de ces navires.

D'autre part, les convois devaient se croiser en toute sécurité .

Il fallut donc adjoindre à la zone naturelle de croisement des Grands Lacs, une zone artificielle. D'où le creusement d'une bifurcation de 10 kms. dans la région de Ballah.

Depuis Juillet 1951, les convois du Sud empruntent la branche Est tandis que les navires du Nord sont garés dans la branche Ouest.

Enfin, l'approfondissement de la cuvette a permis de porter la définition du canal à 60 mètres sous 11 mètres d'eau, au lieu de 60 mètres sous 10 mètres.

Les possibilités du Canal risquent d'être de nouveau dépassées

Il résulte cependant des enquêtes menées auprès des grandes compagnies pétrolières que le canal doit envisager, d'ici quelques années, un transit de produits pétroliers atteignant une moyenne de 100.000 tonnes par jour, soit le double du tonnage de 1953.

Compte tenu de l'augmentation de la capacité de chargement des navires nouveaux, le but à atteindre devient le suivant:

— **Faire passer en moyenne 45 navires par jour.**

— **Essayer de porter à 36 pieds (10 m. 97) le tirant d'eau maximum autorisé.**

Le 8ème programme

Le transit à 36 pieds

Il est indispensable de maintenir la cohésion des convois.

Mais les navires lourdement chargés ne peuvent soutenir les mêmes vitesses que les navires moyens et, si la puissance de leurs machines le leur permet, ils provoquent sur les berges des remous destructeurs absolument inadmissibles.

Les études du Laboratoire Dauphinois d'Hydraulique de Grenoble, dont il a été parlé dans cette revue, ont prouvé que, dans le canal, pour la même vitesse sur l'eau, un gros navire doit doubler à peu près sa puissance quand son tirant d'eau passe de 34 à 36 pieds; il doit également doubler sa puissance de propulsion pour passer de 13 à 14 kms/heure, à un tirant d'eau voisin de 35 pieds.

Si ces navires trouvent une cuvette plus profonde et plus large, la résistance à l'avancement diminuera.

Le 8me programme prévoit donc une cote de dragage à moins 15 mètres, ainsi qu'un élargissement du plan d'eau et de la cuvette partout où la section mouillée du canal est inférieure à 1250 mètres carrés.

Selon les régions, cette section sera portée à 1475 ou 1550 mètres carrés.

La dérivation de Port-Saïd

Les convois s'étendent sur un temps de 2 à 3 heures et, bien entendu, le convoi entrant doit attendre le passage du dernier navire du convoi sortant.

Si donc un embranchement était construit, dans lequel des navires prêts à s'engager seraient amarrés, le premier navire entrant pourrait appareiller dès que le dernier sortant aura franchi la jonction des deux branches.

C'est pour réaliser une économie de temps de cette espèce que le 8me programme prévoit la création d'une dérivation à Port-Saïd.

Cette dérivation aura une longueur de 2k.400 et une profondeur garantie de 12 m.50, les dragages étant poussés à 14 mètres. Sa largeur, mesurée à 11 mètres de profondeur, variera entre 75 et 100 mètres. Elle débouchera, au Nord, dans le Bassin Hussein, dont elle constituera le prolongement et se raccordera, au Sud, dans le canal maritime, au km. 7,500.

Son creusement nécessitera l'enlèvement d'environ 7000 000 de tonnes de déblais.

La durée des travaux est estimée à dix-neuf mois, laissant prévoir la mise en service de cette dérivation pour la fin de 1956.

La dérivation de Kabret

Dans le même ordre d'idées, une dérivation va être creusée entre le Grand Lac et Kabret. Elle évitera les pertes de temps au moment de la remise en marche des convois du Nord mouillés au Sud du Grand Lac.

Cette dérivation comportera un chenal, dragué à moins 13 m. 50 sous le plan d'eau actuel du Petit Lac, d'une largeur de 90 m. sous 11 m. d'eau.

Elle débouchera, au Nord, dans la zone de mouillage du Grand Lac et se raccordera vers le Sud, au Canal maritime, au km. 118,500, au voisinage du Poste à Signaux de Kabret.

Les travaux nécessiteront le dragage de 4.000.000 de mètres cubes de déblais et dureront approximativement un an.

Améliorations annexes

Enfin, pour faciliter le transit des navires au tirant d'eau de 36 pieds, divers travaux annexes sont nécessaires :

— l'approfondissement du chenal et de la rade de Port-Saïd, de la traversée du Grand Lac Amer et du garage du Lac Timsah,

— l'aménagement d'encoches existantes ou le creusement de nouvelles encoches, permettant de garer le long du Canal des transiteurs trop lents, tels que des docks flottants ou des navires remorqués qui ne peuvent soutenir la vitesse normale des convois.

Le dragage du Grand Lac est devenu indispensable. Jusqu'à présent, il s'est approfondi tout seul: le fond est, en effet, constitué par un banc de sel qui se dissout progressivement. La profondeur est passée ainsi de 7 à 12 mètres en 80 ans; mais elle paraît aujourd'hui stabilisée.

Ce programme de travaux très importants a été soumis à l'examen de la Commission Consultative Internationale des Travaux du Canal. Cette Commission, composée d'Ingénieurs éminents appartenant à huit nationalités différentes, a approuvé l'ensemble du programme qui lui était soumis et a recommandé son exécution.

Ainsi donc, la Compagnie du Canal de Suez, gardienne de la pensée de son fondateur et fidèle à sa mission, montre une fois de plus qu'elle a conscience des devoirs que lui impose le service public international dont elle a la charge et qu'elle met tout en oeuvre pour assurer le transit régulier de tous les navires dans les meilleures conditions possibles.

فرع بورسعيد

ان الوقت الذى ينقضى بين خروج أول سفن القافلة من القنـــاة وبين خروج السفينة الاخيرة من تلك القافلة يتراوح بين ساعتين وثلاث ساعات. لذلك كان لا بد للقافلة الداخلة من انتظار خروج آخر باخرة من القافلـــة الخارجة .

فاذا أنشىء فرع مواز للقناة الاصلية يتيح لقافلة داخلة أن تربط فيه ، لتحركت هذه الاخيرة بمجرد مرور آخر وحدة من القافلة الخـــارجة عند تقاطع الفرعين ـ وفى هذا اقتصاد ملموس فى الوقت .

لذلك أدرجت ضمن البرنامج الثامن عملية انشاء فرع بورسعيد الذى يتطلب حفره رفع ٧ر٠٠٠ر٠٠٠ متر مكعب من الاتربة .

طوله ٢٤٠٠ متر .

عمقه المضمون ١٢ر٥٠ مترا بيد أن عمليات الحفر ستصل الى عمـــق ١٤ مترا .

عرضه يتراوح بين ٧٥ و ١٠٠ متر اذا قيس على عمق ١١ مترا .

يصب هذا الفرع شمالا فى حوض حسين (وهو يعتبر امتدادا له) ويتصل جنوبا بالقناة عند الكيلو ٧ر٥٠٠ .

وسوف تتم أعمال انشائه فى نهاية ١٩٥٦ .

فـــرع كبريـــت

وتمشيا مع الفكرة نفسها سينشأ فرع آخر بين البحيرة المرة الكبرى وكبريت .

وسيحفر هذا الفرع الجديد فى البحيرة المرة الصغرى على عمق ١٣ر٥٠ مترا على أن يكون عرضه ٩٠ مترا اذا قيس على عمق ١١ مترا من سطح الماء.

يصب هذا الفرع شمالا فى منطقة استقبال البحيرة المرة الكبرى ويتصل جنوبا بالقناة الحالية عند الكيلو ١١٨ر٥٠٠ قرب محطة كبريت .

وستتطلب عمليات هذا الحفر رفع ٤ر٠٠٠ر٠٠٠ متر مكعب من الاتربة وتستغرق نحو سنة .

وبفضل انشاء هذين الفـــرعين سيرتفع متوســـط عدد البواخر التى تستطيع أن تعبر القناة فى يوم واحد من ٤٠ الى ٤٨ باخرة مع جواز رفع هذا العدد الى ٦٠ باخرة فى الحالات الاستثنائية .

اعمال ثانوية

كما أن البرنامج الثامن يتضمن بعض الاعمال الثانوية وهى :

ـ تعميق ممر ومرفأ بورسعيد وممر البحيرة المرة الكبرى ومنطقـــــة الاستقبال فى بحيرة التمساح .

ـ اصلاح المحطات الموجودة بالقناة حاليا أو انشاء محطات أخرى لاتاحة ربط البواخر البطيئة التى لا تستطيع السير بسرعة القوافل العادية مثـل الاحواض العائمة والسفن المقطورة .

ومما هو جدير بالذكر أن البحيرة المرة الكبرى ازداد عمقها منذ سنة ١٨٩٦ حتى اليوم بغير اجراءات ، ذلك لان قاعها كان مكونا من طبقـــات من الملح ذابت مع الزمن فهبط القاع من ٧ أمتار الى ١٢ مترا فى مدى ٨٠ سنة .

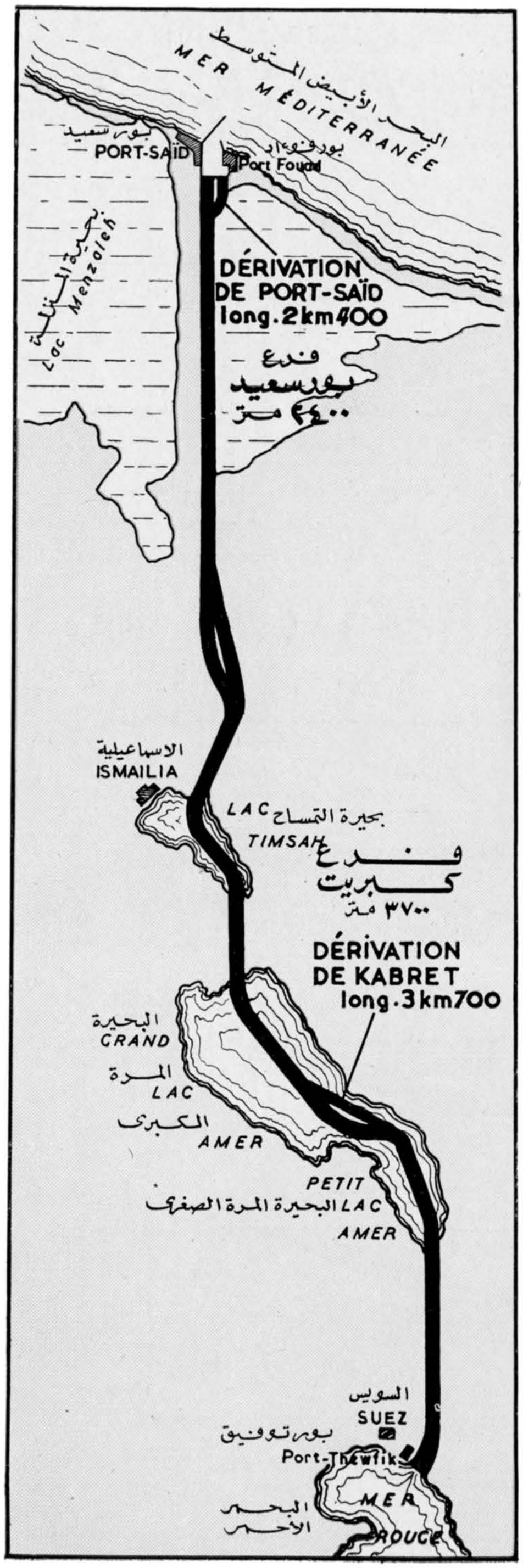
الا أن هذا القاع قد استقر الان فأصبحت تطهيرات الصيانة لا بد منها فى تلك البحيرة شأنها فى ذلك شأن أجزاء القناة الاخرى .

موافقة اللجنة الاستشارية الدولية

لقد طرح برنامج هذه الاعمال الهامة على اللجنة الاستشارية الدولـــية لاشغال القناة المكونة من مهندسين عالميين ينتمون الى ثمانى جنســـيات مختلفة .

فوافقت اللجنة على البرنامج برمته وأوصت بتنفيذه .

وهكذا تكون شركة قناة السويس قد أظهرت ادراكها التام للواجبـــات المترتبة على التزامها بالمرفق العام الدولى وهى لذلك تبذل قصارى جهـــدها لتأمين العبور المنتظم للبواخر واضعة الصالح العام فى ذلك فوق كل اعتبار .



أنزيد من سرعة البواخر ؟
أم نقـرب المسافات بينـها ؟

ان أول ما يتطرق الى الذهن من الوسائل لحل مشكلة ازدياد عدد السفن وتسهيل عبور القناة لاكبر عدد منها هو بلا شك زيادة سرعتها .

الا أن هـذه الوسيلة تترتب عليها اضرار جسيمة فى الضفتين من جراء التيارات العنيفة الناتجة عن مضاعفة قوة المحركات .

وقد فكر الخبراء الفنيون فى وسيلة أخرى ترمى الى تقريب المسافات الفاصلة بين وحدات القوافل .

ولكن سلامة الملاحة فى القناة تحتم ترك مسافة معينة بين كل باخرة وأخـرى لا يمكن خفضها أبدا .

وربما كان فى الامكان الافادة من احكام ترتيب القوافل بحيث تحتفظ وحداتها بالحـد الادنى للمسافات الفاصلة بينها بصفة دائمة .

لذلك زودت الشركة وحداتها وزوارقها بأجهزة التليفون اللاسلكى كما أنها سوف تنفذ قريبا برنامجا شاملا يرمى الى تزويد كل مرشـد من مرشديها بجهاز لاسلكى خفيف يمكنه من الاتصال بمرشدى البواخر الاخرى أثناء سير القوافل.

فيتحقق هكذا التزام المسافات الفاصلة بين السفن .

البرنامج الثامن

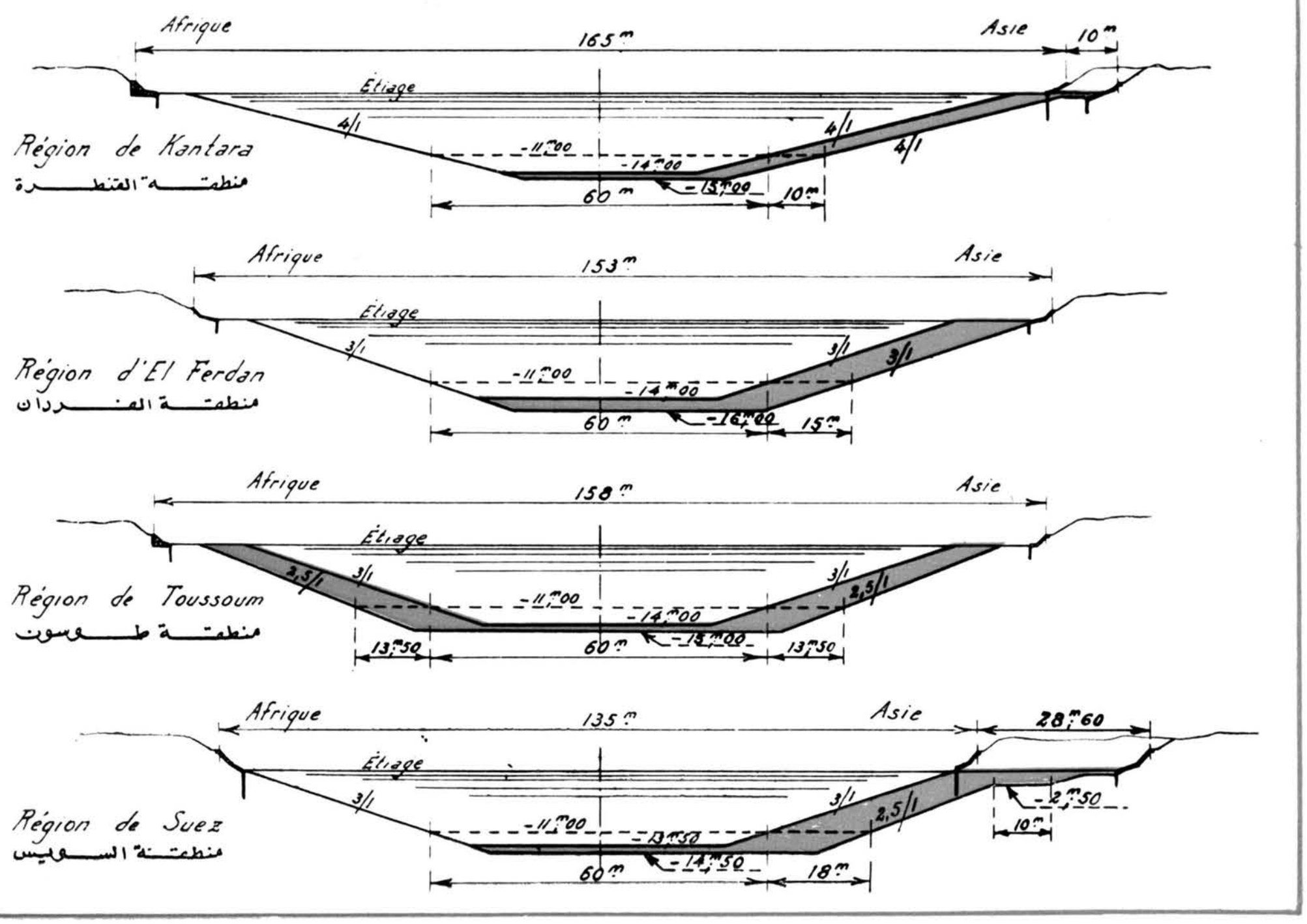
لا بد من الاحتفاظ بالمسافات المقررة بين وحدات القافلة الواحدة .

الا أن البواخر ذات الحمولات الضـخمة لا يمكنها أن تستمر فى السير بسرعة البواخر المتوسطة الا اذا زادت من قوة محركاتهـا الامر الذى تنجم عنه أضرار بالغة للضفتين .

وقد أثبتت التجارب التى أجرتهـا الشركة بمعامل مدينة جرينوبل أن الباخرة الضخمة عليهـا أن تضاعف من القـوة المحولة الى محركاتها فى حالة ازدياد غاطسها من ٣٤ الى ٣٦ قدما أو اذا أرادت زيادة سرعتها من ١٣ الى ١٤ كيلو مترا فى الساعة .

فاذا وجدت هذه البواخر أمامهـا طريقـا أوسع وأعمق لتضاءلت قوة المقاومة عنـد عبورها القناة وبالتالى أصبح خطرها أقل على الضفتين .

لذلك أدرجت فى البرنامج الثامن عمليـات توسيع وتعميق من شأنها الوصـول بقـاطع القناة من ١٢٥٠ مترا مربعا الى ١٤٧٥ و١٥٥٠ مترا مربعا حسب المناطق (انظر الشكل) .



قبل انتهاء الامتياز بأربعة عشر عاما

ترصد الشركة ١٨ مليونا من الجنيهات لتحسين القناة

لا يبقى من مدة الامتياز سوى ١٤ عاما .

ورغم ذلك فقد قرر مجلس ادارة الشركة تخصيص اعتماد قدره ١٨ مليونا من الجنيهات لتحسين القنـاة بحيث تظل ملائمة لمقتضيات الملاحة العالمية ٠

أما العوامل التى دعت الى اتخاذ مثل هذا القرار فهى نفسـها التى أوحت بتنفيذ برامج التحسين السبعة السابقة :

ازدياد حركة مرور البواخر

ان عدد البواخر التى عبرت القنـاة خلال سنة ١٩٥٤ قد بلغ ضعف عـدد السفن التى مرت بهـا سنة ١٩٣٨ وأربعة أضعاف السفن العابرة سـنة ١٩٠٠ وما يقرب من ٣٠ ضعفا لعـدد البواخر التى عبرت القناة خلال السنة الاولى من انشائها ٠

ازدياد حمولة السفن

وقد سار ازدياد عدد البواخر جنبا الى جنب مع ازدياد حمولتها كما يظهر ذلك من الجدول المنشور فى صفحة ٣٩ والذى يبين تطور متوسـط حمـولة البواخر العابرة مدى ثمانين سنة ٠

ازدياد غاطس البواخر

لقد لوحظ من الناحية الاقتصادية أن استعمال ناقلات البترول الضخمة يدر أرباحا أوفر من استعمال الحاملات متوسطة الحجم ٠

وعليـه أنشئت الصهاريج الحديثة من النوع الاول لتستطيع أن تشـحن بحمولة تصل بغاطسها الى عمـق ٣٧ قدما فأكثر ، الامر الذى لا يتمشى مع طاقة قناة السويس الحاليـة اذ أن الغاطس الاقصى المسموح به لا يتعدى ٣٥ قدما بعد اتمام تحسينات البرنامج السابع ٠

ومع أن الشركة لا تجد ما يبـرر القيام بأعمال واسعة النطاق ، لا تفيد الا القليل النـادر من عملائها فهى – ببرنامجها الثامن – سـتحاول اتاحة عبور القناة للبواخر التى يبلغ غاطسها ٣٦ قدما ٠

ما حققه البرنامج السابع

واقتضى الازدياد المطـرد فى حركة المرور وفى حمولة السفن اجـراء عمليات توسيع وتعميق ازدادت معها امكانيات القناة ٠

ففى أول يناير ١٩٤٩ بدأ تطبيق نظام مرور السفن بشكل قوافل (بعد ماكانت فيما مضى تعبر القناة فرادى) فترتب على ذلك توسيع مرفأ بورسعيد بحيث يتسنى لعدد أكبر من البواخر أن ترسو توطئة لتكوين القوافل ٠

وقد تم فعلا هذا التوسيع وأقيمت فى ميناء بورسعيد المنشـئات اللازمة لرسو عدد أوفر من السفن ٠

وكان لا بد لتلك القوافل أن تتقابل أثناء عبورها القناة فى أمان مما أدى الى انشاء فرع البلاح الموازى للقنـاة الاصلية بين الكيلو ٥١ والكيلو ٦١ ٠

وهكذا – منذ شهر يوليو ١٩٥١ – تمكنت قوافل الجنوب من مواصـلة سيرها فى الفرع الجديد بينما تربط قوافل الشمال فى القناة الاصلية ٠

كما أن انجاز البرنامج السـابع أدى الى تعميق القناة بحيث أصـبح اتساع مجراها ٦٠ مترا عـلى عمـق ١١ مترا بدلا من ٦٠ مترا عـلى عمق عشرة أمتار ٠

حركة المرور المتزايد تتجاوز امكانيات القناة

اتضح من المعلومات المسـتقاة من كبريات شركات البترول أن القنـاة عليها أن تستعد – خـلال السنوات القليلة المقبلة – لمواجهة عبور ناقلات بترول يصـل متوسـط مجمـوع شحناتها اليومية الى ١٠٠ر٠٠٠ طـن وهو ضعف المتوسط اليومى لسـنة ١٩٥٣ ٠

وتبعا لذلك أصبح الهدف الذى على الشركة أن تحققه هو :

اتاحة مرور متوسط ٤٥ باخـرة يوميا وتعميق قاع القناة بحيث تسمح بعبور السفن التى يبلغ غاطسها ٣٦ قدما أى ١٠ر٩٧ مترا ٠

Port Said ville moderne

Elles sont rares les villes qui, à travers les âges, ont connu un développement aussi rapide.

Qui eut dit que cette petite plage de la Méditerranée, où De Lesseps donna le premier coup de pioche du percement de l'Isthme — et qui était alors complètement déserte — devait voir surgir une des villes les plus belles et les plus modernes, non pas seulement d'Egypte, mais du Proche-Orient tout entier!

Certes, ce développement prodigieux, Port-Saïd le doit surtout à sa position privilégiée sur le canal de Suez.

Mais elle le doit aussi, depuis quelques années, et nous sommes heureux de le reconnaître, aux efforts du Gouverneur du Canal, M. Mohamed Riad.

Nous, les employés des services d'Egypte de la Compagnie du Canal, nous ne pouvions pas demeurer insensibles à l'essor de Port-Saïd.

Ce reportage cherche à traduire notre admiration et à la faire partager.

La lutte contre le taudis

Trois mille familles vivent, au quartier d'El-Manakhein, à Port-Saïd, dans des conditions d'hygiène déplorables. Elles habitent dans des taudis qui déparent la ville et portent atteinte à son prestige.

Grâce aux efforts de l'actif gouverneur du Canal, des immeubles modernes ont été construits pour loger les habitants de ces taudis, dont le quartier est appelé à disparaître dans un proche avenir.

Chacun des immeubles que l'on voit sur notre photo comporte trente-deux appartements: huit de trois pièces, et vingt-quatre de deux pièces avec hall et dépendances. Les premiers seront loués à 250 piastres par mois; les autres à deux cents piastres.

Le coût de ces trois immeubles s'est élevé à 70.000 livres.

Quatre autres similaires seront bientôt mis en chantier.

Depuis le début d'Avril, les habitants des taudis ont commencé à occuper leurs nouveaux logements.

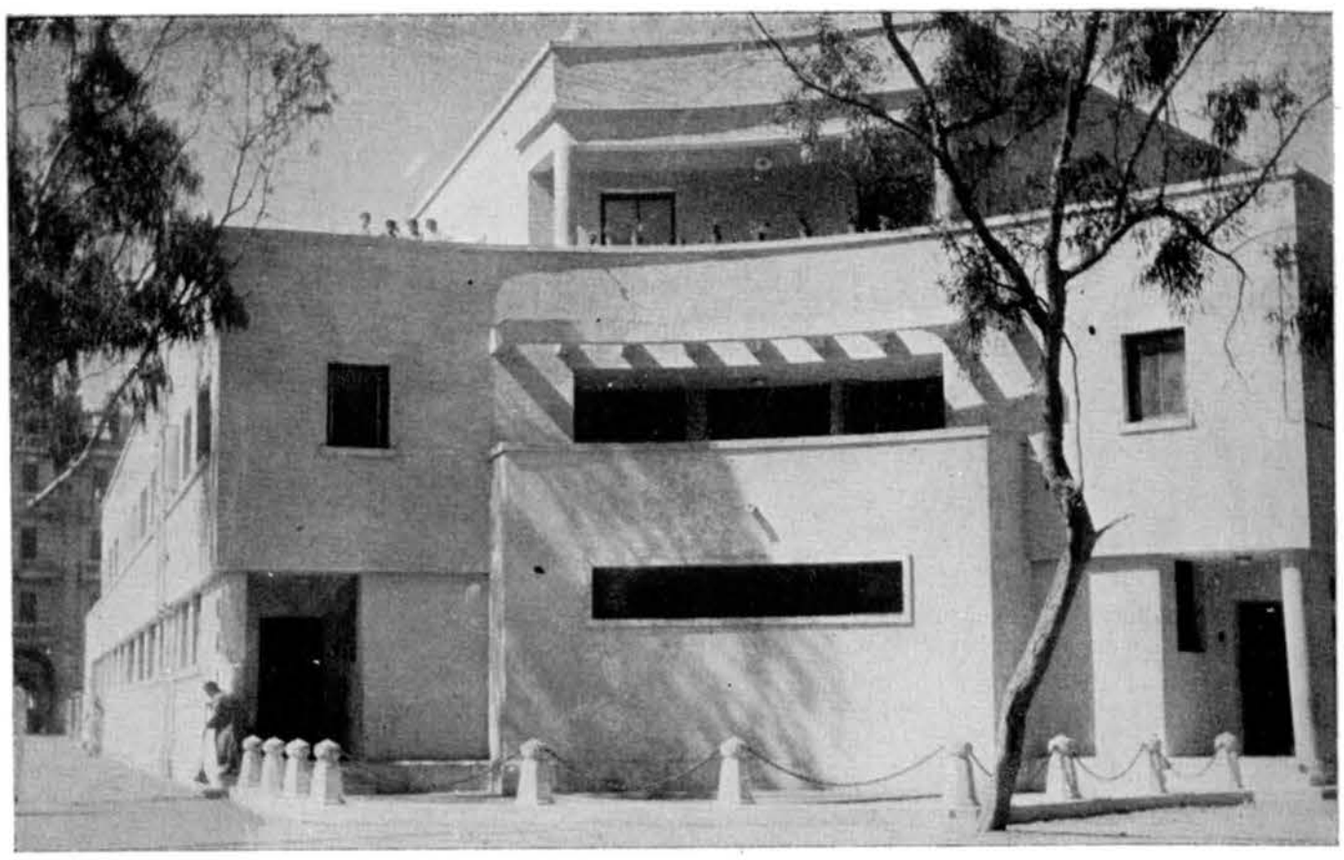
En l'espace de cinq ans, une jolie cité ouvrière se sera complètement substituée au quartier d'El-Manakhein.

المساكن الشعبية

- في مدينة بورسعيد حي اسمه **المناخين** يسكنه حوالى ثلاثة آلاف أسرة في جحور وأكواخ من الخشب والصفيح . وفي وضع لا يتفق وكرامة الانسان .
- كانت هذه الاكواخ وصمة عار في جبين مدينة بورسعيد الجميلة وطالما فكر السيد محمد رياض . محافظ القنال ، والسيد المهندس فؤاد بشارة . مدير بلدية بورسعيد ، في التخلص منها .
- وكان لا بد قبل البدء في ازالتها من تشييد مساكن جديدة لينتقل اليها سكان الاكواخ .
- ما فتىء سيادة المحافظ يبذل الجهود الجبارة حتى وفق الى اقرار اقامة مدينة جديدة كاملة تحوى عمارات مشيدة على أحدث طراز .
- بدأ العمل على قدم وساق فرأى البورسعيديون في فرحة ثلاث عمارات ضخمة قد ظهرت على شاطىء البحر خلال بضعة أشهر وكأنما نهضت من الارض بعصا ساحر !...
- بلغت تكاليف بناء العمارات الثلاث ٧٠٫٠٠٠ جنيه .
- تحوى كل عمارة ٣٢ شقة منها ثمان ذات ثلاث غرف وردهة (ايجارها الشهرى ٢٥٠ قرشا) والاربع والعشرون الاخرى ذات غرفتين وردهة (ايجارها الشهرى جنيهان فقط) وجميعها مزودة بحمام ومطبخ ودورة مياه .
- منذ أول هذا الشهر بدأ انتقال سكان الاكواخ الى العمارات

Un kilomètre à peine sépare les taudis des buildings modernes.

كيلو متر واحد يفصل بين القبور والقصور ! ...



العيادة الخارجية

Le dispensaire

- يزورها كل يوم حوالى ألف مريض ·
- يعالجون ويأخذون الدواء بالمجان ·
- من أقسامها : قسم البلهارسيا والانكلستوما وقسم الولادة وقسم الاطفال وقسم الجراحة وقسم أمراض النساء ·
- بها مدرسة للممرضات ·
- مزودة بآلات طبية من أحدث الانواع ·

Construit en 1954, il reçoit près de mille malades par jour auxquels il donne gratuitement les soins et les médicaments. Il abrite une école d'infirmières.

Ses sections de pédiatrie, de gynécologie, de chirurgie, de stomatologie, d'ankylostomiase et de bilharziose sont équipées des appareils les plus perfectionnés.

المدارس الجديدة

Les nouvelles écoles de Port-Saïd.

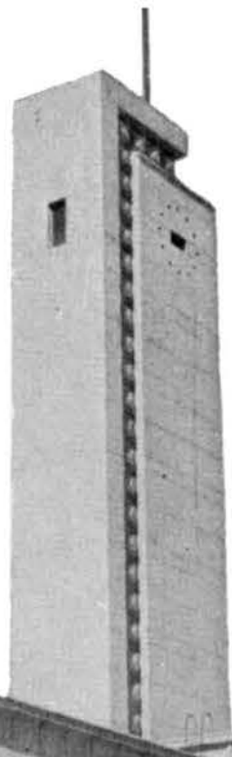
- فى بحر أربع سنوات شيدت الحكومة فى مدينة بورسعيد ١٣ مدرسة يؤمها ما لا يقل عن عشرة آلاف بين تلميذ وتلميذة ·
- كلفت الدولة ٤٠٠ر٠٠٠ جنيه ·
- احدى الصور المنشورة هنا تمثل واجهة المدرسة الاعدادية للبنات ·
- أما الثانية فهى لمسرح المدرسة الثانوية وهو أكبر وأفخم مسارح المدينة ·

En l'espace de quatre ans, treize nouvelles écoles ont été construites à Port-Said, pouvant recevoir près de 10.000 élèves.

Elles ont coûté à l'État environ 400.000 livres.

Une de nos photos montre la jolie façade de l'école préparatoire ; la seconde, le théâtre de l'école secondaire de jeunes filles. C'est, nous a-t-on assuré, le plus grand théâtre de la ville.

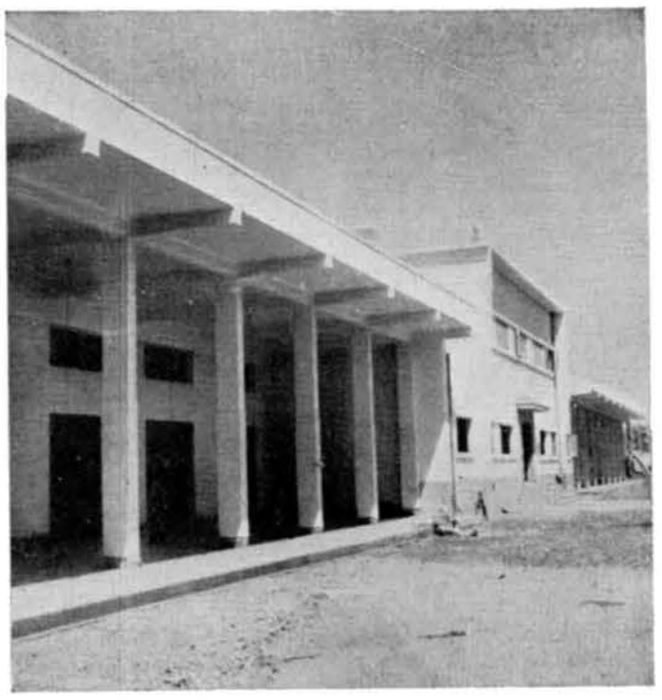
محطة بور سعيد الجديدة



LA NOUVELLE GARE

La nouvelle gare de Port-Said, que l'on voit ci-dessous, a coûté 280.000 livres.

L'ancienne gare, que la Compagnie du Canal avait construite, a été vendue au prix de 700 livres.



سوق الجملة للخضر والفاكهة

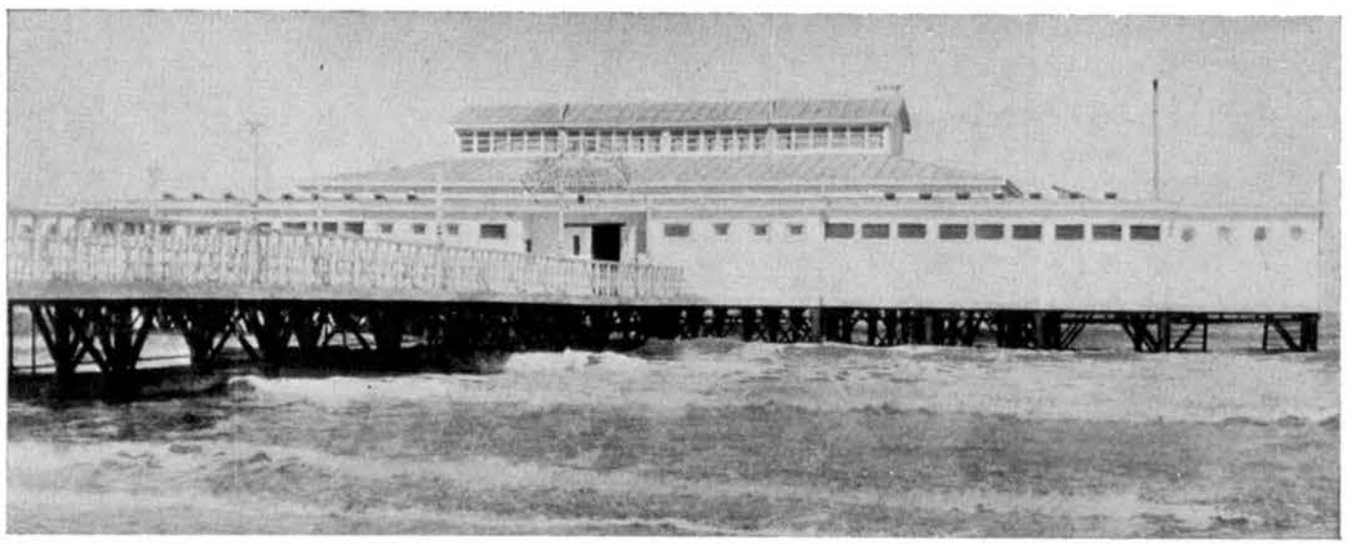
Le marché aux légumes

- كانت تجارة الجملة للخضر والفاكهة فيما مضى تجرى فى محال تجارية متفرقة وعلى الارصفة دون أية رقابة .
- وبفضل السوق الجديدة سيتسنى اجراء مراقبة جدية ناجعة من حيث الاسعار والوزن والناحية الصحية .

Le marché aux légumes supprimera les intermédiaires entre le producteur et le consommateur, sauvegardant les intérêts de l'un et de l'autre.

Il permettra, d'autre part, un contrôle sanitaire très rigoureux.

- بدأ تنفيذ مشروع هذه المحطة منذ عام ١٩٥١ .
- تكلفت حوالى ٢٨٠ر٠٠٠ جنيه .
- سوف تفتتح رسميا فى أول مايو القادم بحضور الرئيس جمال عبد الناصر .
- المحطة القديمة ، التى أنشأتها شركة قناة السويس ، بيعت بالمزاد العلنى ورست على مشتريها بمبلغ ٧٠٠ جنيه .



كازينو الجزيرة

Le casino

- يفتح من أول مايو الى نهاية أكتوبر كل عام .
- مكان لطيف جذاب يلتقى فيه البورسعيديون ويزوره السياح .

Ouvert de mai à octobre.

Il constitue pour les Port-Saidiens et les touristes un rendez-vous agréable.

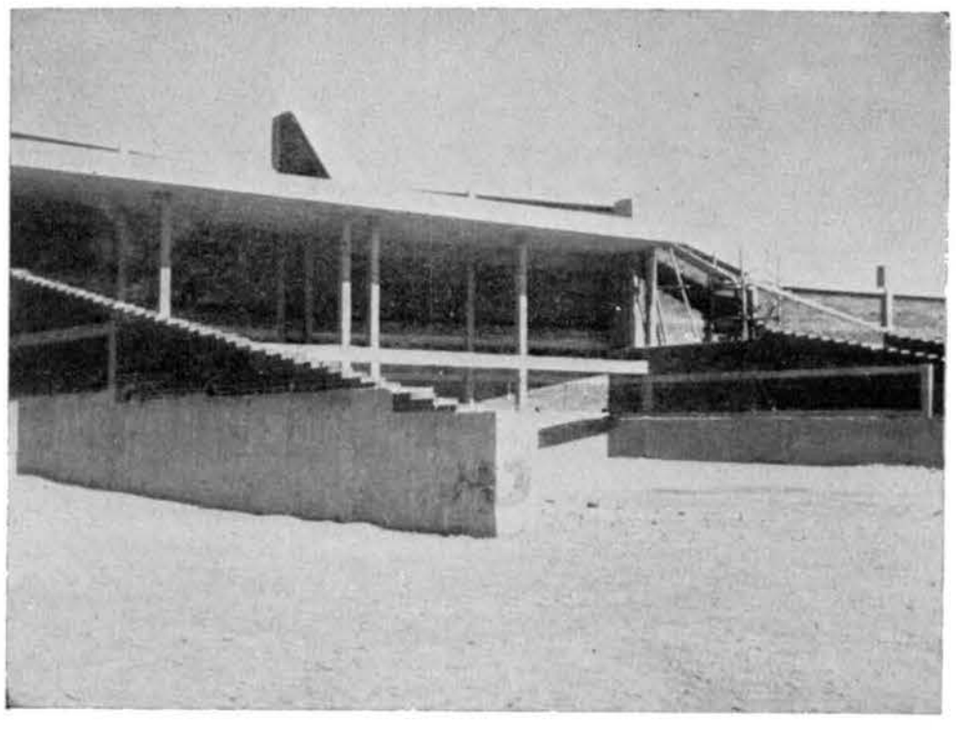
استاد بور سعيد

- العمل فيه قائم منذ بضعة شهور .
- يتسع لعشرين ألفا من المتفرجين .
- ستمارس فيه ألعاب شتى منها كرة القدم والهوكى والتنس وكرة السلة واسكواش راكت وألعاب القوى .
- النية متجهة أيضا الى تزويده بحوض للسباحة و «فيلودروم» .

Le futur stade de Port-Said

Ce stade, qui est en voie de construction, pourra recevoir 20.000 spectateurs.

Foot-ball, hockey, tennis, basket-ball, squash-racket et athlétisme y seront pratiqués. Il est même question d'y construire une piscine et un vélodrome.

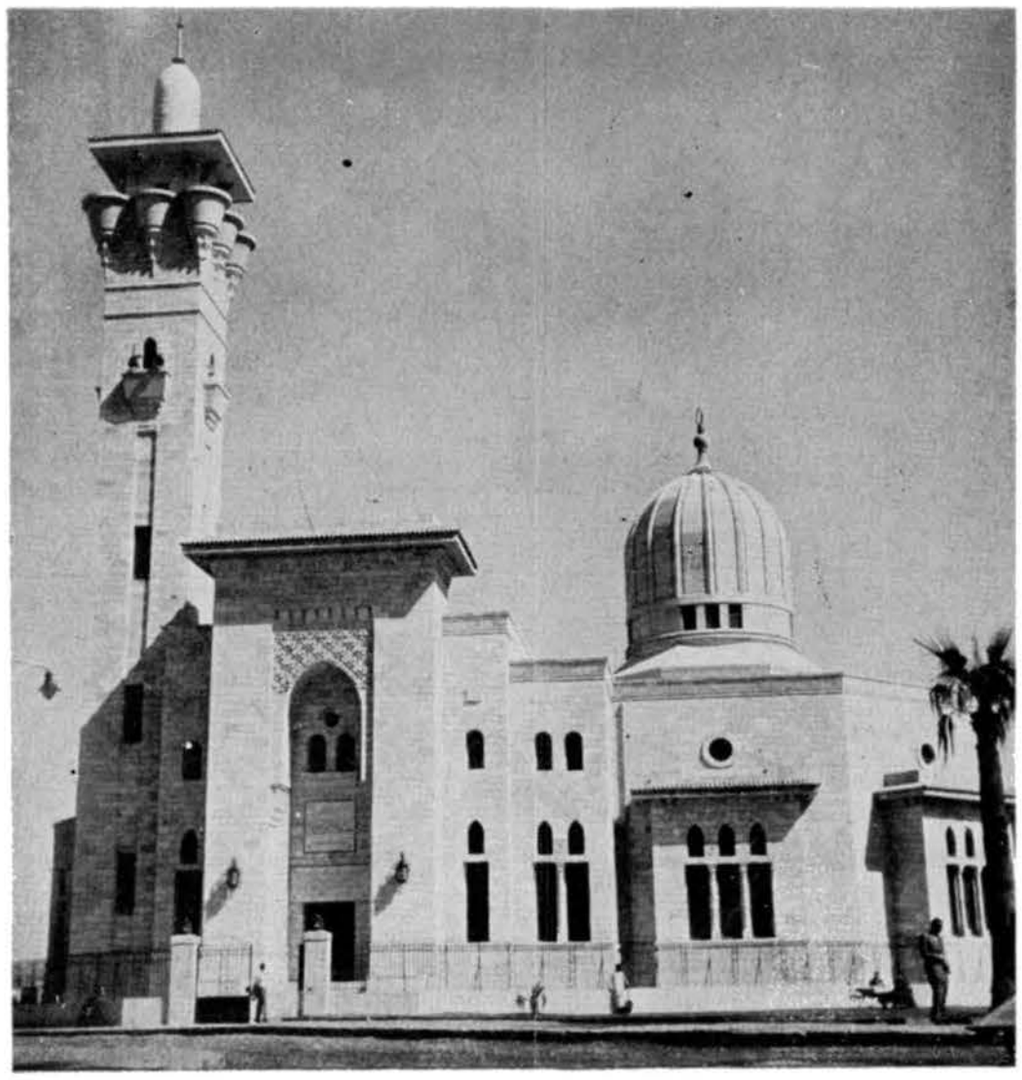


نهضة بورسعيد العمرانية

منذ نحو مائة سنة وقعت الفأس على ثرى مدينة « بيلوز » القديمة بيد فرديناند دلسبس مسجلة الضربة الاولى من أعمال حفر برزخ قنال السويس ، ترى ... هل كان دى لسبس يتصور أن هذا الشاطىء الصحراوى الذى كان يغشيه الصمت اذ ذاك ، سيكون مدينة عامرة زاهرة تزدان بها شواطىء بحر الروم هى مدينة بورسعيد !

قلما شهد التاريخ مدينة شبت وترعرعت وبلغت شأو كبريات المدن فى ذلك العمر الوجيز من أعمار البلدان ... نعم . ان موقعها الممتاز على فوهة قناة السويس من الشمال ، بوصفها بوابة هذه الفوهة ، يؤهلها لان تتبوأ مركزا رفيعا فى ميدان العمران والمدنية . ولكن مما لا شك فيه انها فى السنوات الاخيرة كانت تجرى وثبا الى الامام بفضل تلك المجهودات الجبارة التى ما فتىء محافظها السيد محمد رياض يبذلها ولا يدخر فى ذلك وسعا ..

أما نحن معشر مستخدمى شركة القناة فى مصر فاننا نحب أن نسجل مزيد اعجابنا بالنهضة المباركة التى شملت هذه المدينة الجميلة فى عهد محافظها الغيور على مصالحها ... وعسى أن يكون هذا المقال قد أبرز أجمل وأحدث ما شيد فى « بورسعيد » فى السنوات القليلة الماضية .



مسجد عبد الرحمن لطفى

أسسه رجل المروءة والاحسان السيد عبد الرحمن لطفى .
استغرق تشييده أربع سنوات وبلغت تكلفته ١٢٠٫٠٠٠ جنيه .
كل ما فيه من رخام ـ وبخاصة أعمدته الفخمة ـ مستورد من مدينة كارارا الايطالية ، المشهورة بجودة رخامها الثمين الناصع البياض .
بالمسجد ثريا مكونة من ٢٢٠ لمبة كهربائية بلغ ثمنها وحدها ألفين من الجنيهات وهى آية فى الجمال ودقة الصنع (وقد نشرنا صورتها على غلاف هذا العدد) .
هذا المسجد من أجمل مساجد القطر المصرى والشرق .
هو مفخرة للبورسعيديين ، يؤمه السياح كل يوم فينال شديد اعجابهم .

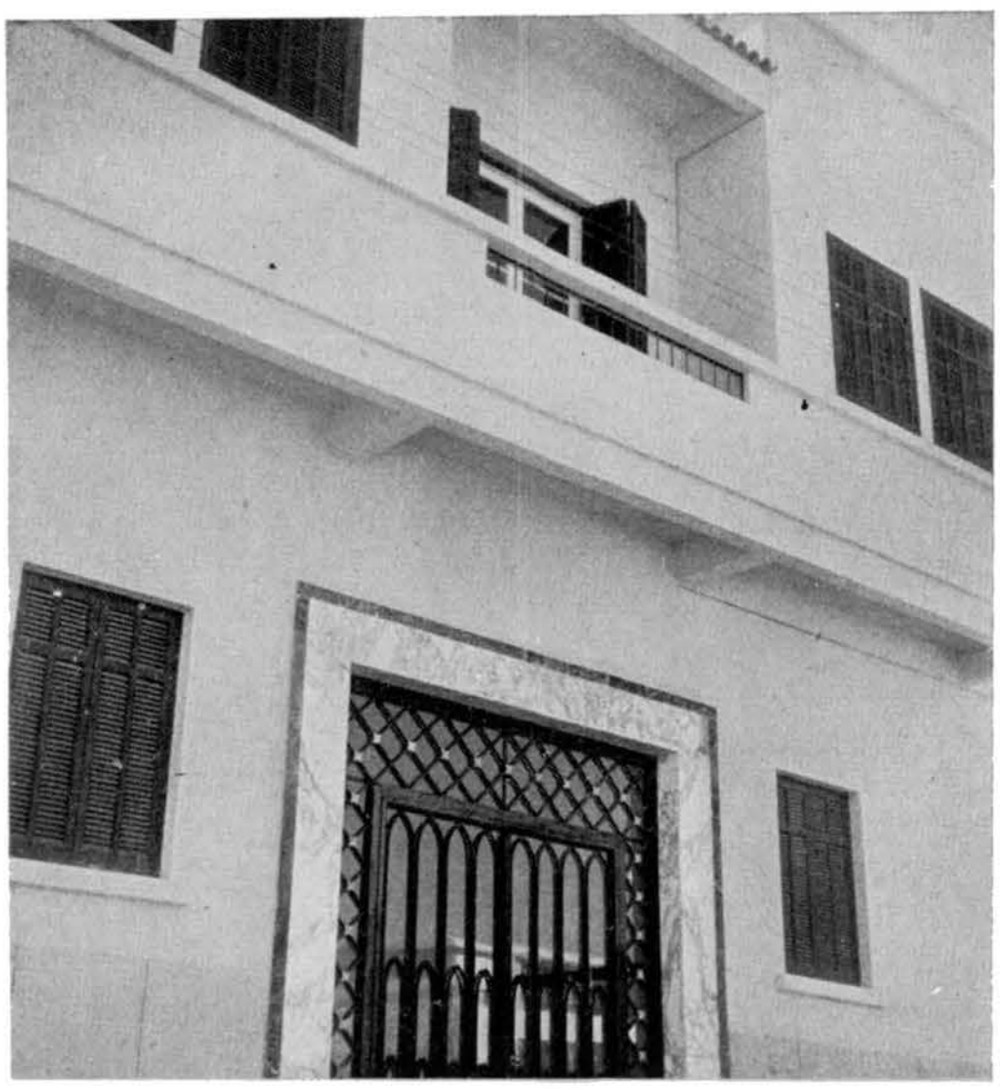
La Mosquée d'Abdel Rahman Loutfi

Construite par M. Abdel Rahman Loutfi, l'industriel bien connu de Port-Said, cette mosquée, une des plus belles d'Egypte, a coûté, 120.000 livres.

Ses colonnes sont en marbre de Carrare.

Son lustre (dont la photo orne notre couverture) est un véritable joyau.

مجلة «القنال» تشكر لسيادة البكباشى حسن رشدى تفضله بتقديم المساعدة فى القيام بهذا الريبورتاج .



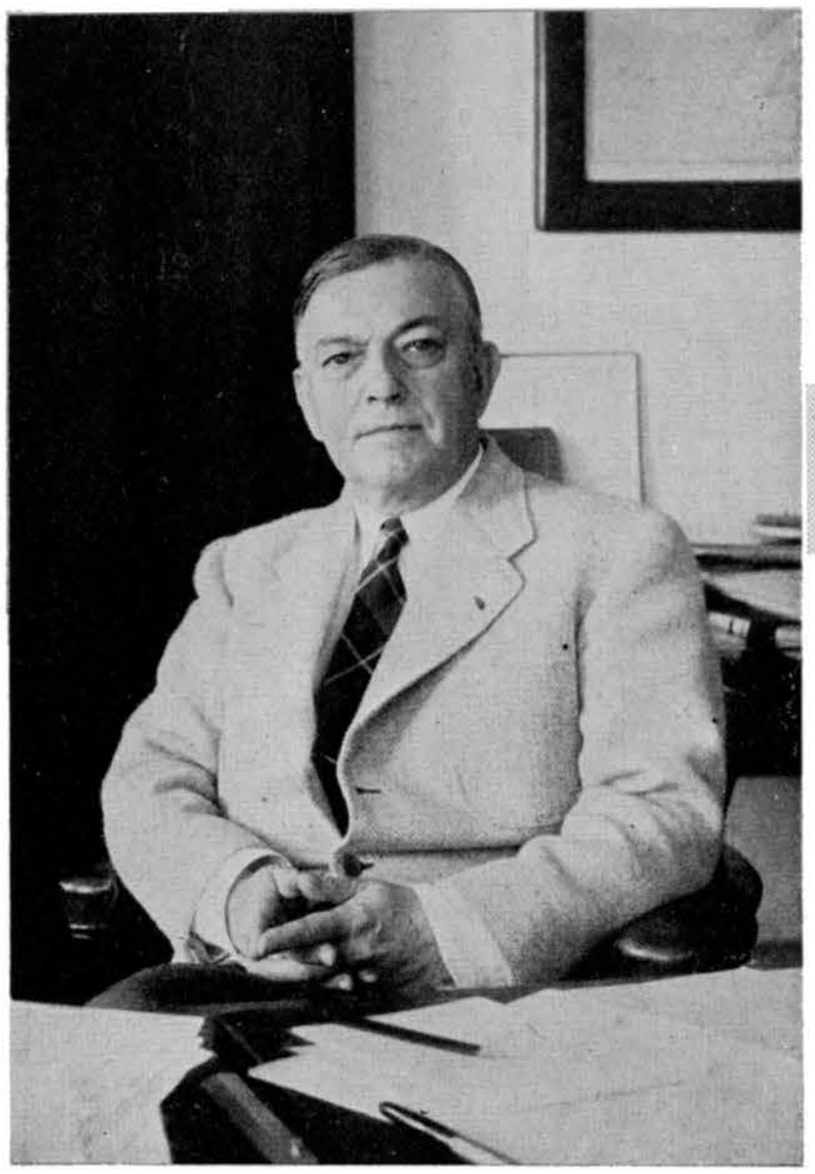
المعهد الفنى لجمعية مساعدة الفقراء المسلمين

- **يتعلم فى هذا المعهد البنون والبنات صناعات نافعة تؤهلهم لكسب أرزاقهم بأيديهم مثل صناعة السجاد وأشغال التريكو والحياكة والتطريز .**
- **تعطى الجمعية لكل فتى وفتاة عند الخروج الآلة التى تعلم عملها كماكينة الخياطة بالنسبة لمن تعلموا الحياكة وهكذا .**

L'école professionnelle

L'école professionnelle, qui est dirigée par la Société de Bienfaisance Musulmane de Port-Said, enseigne aux enfants indigents un métier qui leur permettra de gagner leur vie.

Elle offre à l'élève qui a terminé ses études l'outil ou la machine nécessaire pour exercer le métier qu'il a appris.



Le chef du transit nous parle

"...Imprégnez-vous de la légitime fierté de collaborer à une grande œuvre."

M. Ernest Laffaille, Chef du Service du Transit, a bien voulu accorder un entretien à notre camarade Aly Noureddine FARID qui lui a posé les questions suivantes:

Où êtes vous né ?

A Lorient, en Bretagne.

Où avez-vous terminé vos études ?

A l'école Sainte-Geneviève, à Paris.

La Marine était-elle votre vocation depuis votre enfance ?

Ce n'est qu'à l'âge de 18 ans que je me suis orienté vers la Marine.

Dans la négative, qu'auriez-vous préféré être ?

Comme mon père, mon grand-père et mon arrière grand-père: Officier d'infanterie.

Divers articles de la revue "LE CANAL" et le récent supplément du Bulletin de la Compagnie ont diffusé et expliqué la nature et la complexité croissante des problèmes qui se posent à votre Service.
Depuis quand ces problèmes ont-ils atteint ce stade de complexité ?

La complexité de nos problèmes réside essentiellement dans le rythme extraordinaire des augmentations du nombre et du poids des navires transiteurs.

En 1948, un premier bond massif de près de 3000 navires. Puis, de fin 1948 à fin 1954, moyenne annuelle d'augmentations à plus du quadruple de la période entre deux guerres et, selon les perspectives, cela continuera jusqu'en 1961 à un rythme à peu près triple de celui du passé.

Quant au poids, de rares navires avant-guerre atteignaient 30.000 tonnes de déplacement. Ces dernières années, les navires-citernes nous ont déjà présenté des déplacements de 56.000 tonnes — et d'ici une dizaine d'années, des milliers de navires-citernes se situeront aux environs de 40.000 tonnes, avec des pointes assez nombreuses vers 60.000. Née en 1948, la complexité évoquée poursuit allègrement sa crise de croissance.

La question de l'accroissement du tonnage des navires pose-t-elle un problème plus ardu que celle de l'accroissement du nombre des transiteurs ?

Au point de vue purement technique, oui.

La rade de Suez semble avoir été récemment le théâtre d incidents de navigation plus fréquents et plus importants que de coutume. Quelle en est la cause ? La Compagnie peut-elle y remédier ? Si elle le peut, est-elle qualifiée pour le faire ?

Il est exact que la rade de Suez est trop fréquemment le théâtre d'incidents, rarissimes autrefois. Cela tient, en très grande partie, aux faits que la circulation y a plus que doublé, et que la pratique des convois au Canal y a multiplié les mouvements rapprochés.

La Compagnie n'est pas qualifiée pour prendre une initiative en rade de Suez. Elle est néanmoins disposée à assumer, par délégation, la charge d'un service de pilotage de rade, à condition d'y trouver réunis les moyens d'une action efficace.

Les nouvelles inventions (radar, téléphonie sans fil, etc...) sont-elles susceptibles d'être employées sur une grande échelle au Canal, dans l'avenir ?

Utilisés avec prudence, les radars de bord peuvent rendre service au Canal dans certains cas de visibilité réduite.

Il est possible que, dans un avenir prochain, un radar de port paraisse utile à Port-Saïd.

Quand à la radiophonie, elle sortira bientôt, je l'espère, du stade des études et des expériences pour assurer les liaisons de navire à navire, puis entre les navires et les postes de commandement.

Dans quelle mesure et de quelle manière pouvez-vous être renseigné sur l'évolution future du trafic ?

En tenant les meilleurs contacts avec les grandes compagnies de navigation et sociétés pétrolières — et en suivant attentivement les activités des chantiers de constructions navales.

Avez-vous transité le canal au cours de votre carrière d'Officier de marine ?

Non.

Avez-vous transité le canal de Panama ?

Non plus. Ma sortie directe de l'Ecole Navale pour la guerre de 1914-1918, mon départ de la Marine au moment où la flotte renouvelée reprenait ses campagnes lointaines, ont réduit, plus que je ne l'aurais souhaité, mes contacts avec le vaste monde.

L'organisation du transit du canal de Panama pose-t-elle des problèmes très différents de ceux de Suez ?

Les problèmes de Panama sont très différents de ceux de Suez.

A Panama, ce qui domine, c'est le problème de dimension des écluses et de leur alimentation en eau. Par ailleurs, sur 80 kilomètres de longueur, il faut compter 30 kilomètres où la navigation est à peu près libre, 37 kilomètres où, sur 152 m. de largeur au plafond, les navires se croisent sur 2 alignements distincts, et 13 km 500, à 91 m. de largeur au plafond entre deux berges à pentes très raides, où les navires peuvent se croiser, sauf d'assez peu nombreuses exceptions.

A Suez, sur le double de longueur, à part une quinzaine de kilomètres en eau libre, on ne trouve qu'un chenal qui nécessiterait des travaux considérables pour y accepter un double courant de circulation.

الضفتين . أما أهم الصفات الفنية التى يجب أن يتحلوا بها فهى أن يبثوا الطمأنينة الكاملة فى قلوب الربابنة الذين وضعوا مصـــائر بواخرهم بين أيدى هؤلاء المرشدين ، وذلك يتطلب منهم الخبرة الواسعة وسرعة الخاطر، والحزم الحاسم للامور ، وكل ذلك لا يمكن الوصول اليه الا بالتدريب السابق والخدمة فى أعالى البحار قبل التحاقهم بالشركة - ثم بعد ذلك التدريب على خصائص الملاحة فى مياه القناة الضيقة .

وما دمنا قد تكلمنا عن قناة بنما فأود أن أذكر أن توظيف المرشدين فيها يخضع لنفس النظام المتبع فى شركة قناة السويس . وهناك يضيفون شرطا آخر وهو أن يعمل المرشـــد فى محل القيادة لمدة سنة قبل ترشيحه للعمل بالشركة . مع ان الارشاد فى قناة بنما أسهل منه فى قناة السويس .

- كيف تمضى أوقات فراغك ؟ فى الرياضة أو فى القراءة ؟

- أوقات فراغ لى ؟ هـــذا لا يتفـــق مع المسئوليات الجمة التى تكتنف عملى المتواصل الذى لا يعـرف الهدنة . ولكن بحمد الله - يبقى لى شىء قليل من الوقت أخصصه للقراءة

- هل لك ذكريات عن مدة عملك بالشركة ؟

اما اهم ذكرياتى فهى ذكرى البـــاخرة الجميلة « جورجيك » وكانت ذات حمـولة قدرها ٢٨ر٦٠٠ طـن ، وقد أصابتها قنبلتان فى يوم ١٤ يوليه سنة ١٩٤١ فاشتعلت فيها النار فى غاطس السويس ، وأمكن انقاذ ركابها - جماعة بعد جماعة - وايواؤهـــم فى نادى بور توفيق . وقد تعهدت من ركابها طفلا صغيرا عمره ٣ سنوات لم يعرفه أحد وأخذته الى منزلى ثم تمكنت من الاستدلال على أبيه وأمه ، وبدأنا نبحث عن ابنتهما الكبرى التائهة فلم نعثر لها على أثر ، وبعد فترة مليئة بالاسى ، وجدناها محروقة بشكل فظيع أضـــاع معالم وجهها فلم يمكن لوالديها التعرف عليها لولاسوار فى يدها .

- ما هى النصيحة التى تودون أن تسدوها الى موظفى الشركة بوجـــه عام ، وموظفى ادارتكم بوجه خاص ؟

- ان أعظم نصيحة يمكننى أن أوجههـــا الى موظفى شركة القنال هى ان تتشبع نفوسهم بالفخر لمشاركتهم فى عمل جليل ، ذلك العمل الذى برزت أهميته أمام العالم أجمع عندما وقعت حادثة كوبرى الفردان وخشى العالم أن تتوقف الملاحة فى القناة لمدة طويلة .

ولو ان كل فرد من افـــرد اسرة موظفى الشركة قام بعمله اليومى - مهما كان ضئيلا ومملا - متذكرا أسـلافه الذين كونوا السمعة الطيبة التى تتمتع بها شركتنا فى العـــالم لوجد فى هذا حافزا يحفزه الى تأدية عمله بنشاط واخلاص واضعا بذلك لبنة فى هـذا البناء الشامخ .

Quels devraient être, à votre avis, les objectifs d'un éventuel 9me programme d'amélioration du Canal de Suez ?

S'il devenait nécessaire d'entreprendre un 9me programme, ses objectifs ne pourraient être que de recevoir au Canal encore plus de navires et (*ou*) d'autoriser d'encore plus forts tirants d'eau. L'on y arriverait en développant les chenaux auxiliaires et (*ou*) en augmentant les dimensions de la cuvette.

Le profane réalise difficilement les exigences techniques et physiques du métier de pilote. Pourriez-vous nous en donner une idée ?

Les qualités physiques requises des pilotes sont particulièrement faciles à comprendre, en périodes de brusques montées du trafic, et de très longs délais pour compléter les effectifs — pour des hommes appelés jour ou nuit, soumis pendant 25 ans à des irrégularités continuelles d'heures de repos et de repas, et à une attention soutenue sur la passerelle de navires très divers, sollicités par des berges toutes proches.

Les qualifications techniques sont strictement imposées par la co ıfiance qu'ils doivent inspirer aux capitaines et, partant, par des bases aussi solides, de l'un à l'autre, d'expérience maritime.

Formation préalable, dans une navigation active, du sens marin, du sens de la manoeuvre, et de la rapidité ainsi que de la sûreté de décision. — Puis, entraînement progressif aux particularités de la navigation dans les eaux étroites du Canal. Hors ce programme, pas de salut.

Penser que l'on pourrait raccourcir la première phase et se contenter de la seconde — cela reviendrait à attribuer la même valeur à une maison, qu'elle soit bâtie sur du roc ou sur un terrain inconsistant.

Puisque nous venons de parler de Panama, je signalerai que le recrutement des pilotes y suit les mêmes règles et qu'on y ajoute même l'exigence d'un an de commandement — alors qu'incontestablement, le pilotage, dans l'ensemble, y est plus facile qu'à Suez.

Comment occupez-vous vos loisirs ?

Des loisirs ?... cela ne va guère avec les responsabilités dans une époque de harcèlements. Dieu merci, il me reste tout de même un peu de temps à consacrer à la lecture, et aux parties de cartes en agréable compagnie.

Voudriez-vous évoquer pour nous un souvenir tragique ou amusant de votre carrière à la Compagnie ?

Un souvenir tragique ?... Le 14 Juillet 1941, le GEORGIC, beau paquebot de 28.600 tonnes, atteint par deux bombes, flambe comme une torche en rade de Suez. Par petits paquets, les rescapés sont rassemblés au Cercle de Port-Tewfik, où ils reçoivent les premiers soins. Je prends charge d'un petit garçon de 3 ans, que personne ne connaît et que j'amène chez moi. Puis, parmi les arrivées successives, je puis identifier le père, la mère, amenées par des embarcations différentes. Il manque la fille aînée. Avec le père, je fais la tournée de tous les hôpitaux, et, après des heures de recherche, affreusement brûlée, couverte de bandages, reconnaissable seulement à un bracelet au poignet, cette petite fille est retrouvée, pour mourir le lendemain.

Un autre souvenir de cette dure époque:

Le 7 Mars 1941, le FORMIDABLE, porte-avions de 28.513 tonnes, s'engage à Suez. Impatiemment attendu en Méditerranée, il a dû attendre un premier élargissement autour de l'épave de l'AGHIOS GEORGIOS, coulé le 4 février au km. 142. Il va pouvoir passer, avec une marge de un mètre de chaque côté. Les heures de marée et de courant sont calculées pour le mieux. Mais il faut d'abord l'amarrer devant la brèche, et lui faire franchir ce mauvais passage avec l'aide de remorqueurs. Quatre heures d'efforts, l'HERCULE casse ses remorques. Cette énorme masse reste collée sur la berge. L'heure la plus favorable est dépassée. La nuit s'approche.

De la passerelle je contemple cette masse d'acier, magnifique cible pour des avions ennemis, qui ne sont que trop rapidement informés de ce qui se passe chez nous.

Un raid dans la nuit, et ce sera le Canal bloqué pour de longs mois. Enfin, ça bouge, ça passe sans rien toucher. Mais ce n'est pas fini. La nuit est venue. Pas une bouée allumée. Interdiction formelle d'allumer le projecteur. Il faut pourtant aller garer avant une seconde épave, infranchissable de nuit. Un peu nerveux, le Commandant veut manoeuvrer lui-même, et ces 28,000 tonnes vont d'une berge à l'autre... Il y a tout de même une Providence. Deux kilomètres de navigation en sinusoïde, et enfin le point de garage.

Je n'ai jamais eu si chaud.

Quel conseil aimeriez-vous donner au personnel de la Compagnie en général et à celui travaillant sous vos ordres en particulier ?

Le meilleur conseil que je pourrais donner au personnel de la Compagnie, c'est de s'imprégner de la légitime fierté de collaborer à une grande oeuvre, dont l'importance mondiale a été mise en relief aux yeux de tous, tout récemment encore, quand l'accident d'El-Ferdane a fait craindre une interruption prolongée du trafic.

En conservant pleine conscience des objectifs fixés en définitive aux tâches quotidiennes, si obscures et monotones qu'elle puissent parfois paraître, en gardant le souvenir de la haute réputation de la Compagnie bâtie par les générations précédentes de fidèles serviteurs, chacun peut y puiser de solides raisons pour apporter de plein coeur sa pierre à l'édifice commun.

رئيس الملاحة يقول لنا ...
ليملأ الفخر نفوسكم ! ...
فأنتم تشتركون فى عمل جليل

تفضل السيد ارنست لافاى رئيس الملاحة بشركة القناة فاستقبل زميلنا السيد على نور الدين فريد الذى وجه اليه بعض الاسئلة فتقبلها قبولا حسنا واجاب عنها مسرورا ٠

ـ اين ولدت ؟

ـ فى مدينة « لوريان » بمقاطعة بريتانى بفرنسا ٠

ـ وفى أية مدرسة تخرجت ؟

ـ تخرجت فى مدرسة « سانت جنيفياف » بباريس ٠

ـ هل كان الانخراط فى سلك البحرية هدفا لك منذ نعومة اظفارك ؟

ـ لم أتجه الى الملاحة الا بعد أن بلغت الثامنة عشرة من عمرى ٠

ـ ولو لم تدخل البحرية ، ماذا كنت تتمنى أن تكون ؟

ـ مثل أبى ، وجدى ، وجد أبى ، ضابطا فى المشاة ٠

ـ تشعبت مشاكل المرور بالقناة ، وواجهت الشركة مصاعب لاتاحة المرور للعدد المتزايد من البواخر التى تريد عبور القناة ، فمنذ متى قام هذا التشعب ، ونشأت تلك المصاعب ؟

ـ لقد نشأت المشاكل من جراء الازدياد غير العادى لعدد البواخر وحمولتها ٠

لقد قفز عدد البواخر فى سنة ١٩٤٨ فازداد ثلاثة آلاف باخرة عنه فى السنة السابقة ، ومن سنة ١٩٤٨ الى سنة ١٩٥٤ كان متوسط الازدياد أكثر من أربعة أضعاف ما كان عليه فى المدة ما بين الحربين العالميتين ٠ وتوحى بوادر الامور بأن هذا الازدياد سوف يطرد حتى سنة ١٩٦٣ اطرادا يبلغ ثلاثة أضعاف ما كان عليه فى الماضى ٠

وفيما يختص بالحمولة ، فقد كانت البواخر التى تعبر القناة قبل الحرب لا تبلغ الثلاثين ألف طن الا نادرا ٠

ولكن فى السنوات الاخيرة رأينا ناقلات بترول تصل حمولتها الى ٥٦٫٠٠٠ طن ٠ ومن الان الى عشر سنوات فى المستقبل نتوقع أن تعبر القناة آلاف من ناقلات البترول التى تبلغ حمولتها ٤٠٫٠٠٠ طن وقد تصل حمولة كثير منها الى ٦٠٫٠٠٠ ٠

ـ وهل مشكلة ازدياد الحمولة فى رأيك أصعب من مشكلة ازدياد عدد البواخر ؟

ـ من الناحية الفنية البحتة ـ نعم ٠

ـ وصل الى علمنا أن مرفأ السويس كان فى الايام القريبة الماضية مسرحا لحوادث ملاحية عدة وبعضها أخطر من المعتاد ـ فهل هذا صحيح ؟ وما أسبابه ؟ وهل فى امكان الشركة أن تضع علاجا ناجعا لمنع هذه الحوادث ؟

ـ هذا صحيح وهو عائد الى تضاعف حركة الملاحة فى المرفأ ٠ والى تطبيق نظام القوافل ٠ وليس للشركة اختصاص فى اتخاذ أى تدبير فى مرفأ السويس ، الا انها ـ مع ذلك ـ مستعدة ، ان هى كلفت ، ان تتحمل عبء ادخال نظام الارشاد فى هذا المرفأ ، اذا تهيأت لها الظروف الملائمة التى تؤدى فيها هذا العمل بنجاح ٠

ـ هل الاختراعات الحديثة كالرادار واللاسلكى ستستعمل على نطاق واسع فى القناة مستقبلا ؟

ـ ربما قدم الرادار بعض المنافع للملاحة فى القناة عند انتشار الضباب وتعذر الرؤية اذا ما استعمل بحيطة ٠ ومن المحتمل فى المستقبل القريب أن يكون جهاز الرادار لازما لمرفأ بورسعيد وفيما يختص باللاسلكى فعشمى أن يخرج فى القريب العاجل من مجال البحث والدراسة الى مجال الاختبارات ليحقق الاتصالات بين البواخر بعضها وبعض وبين البواخر ومراكز قيادتها ٠

ـ الى أى حد ، وبأية طريقة ، يمكنكم أن تقفوا على تطورات الملاحة فى المستقبل ؟

ـ يكون ذلك باتصالنا الدائم مع كبريات شركات الملاحة ، وشركات البترول وبتتبعنا نشاط مصانع السفن ٠

ـ هل عبرت أنت القناة عند ما كنت ضابطا فى البحرية ؟

ـ كلا ٠

ـ هل عبرت قناة بنما ؟

ـ كلا أيضا ٠

ـ ما هى المشاكل التى تتعرض لها السفن فى قناة بنما ؟

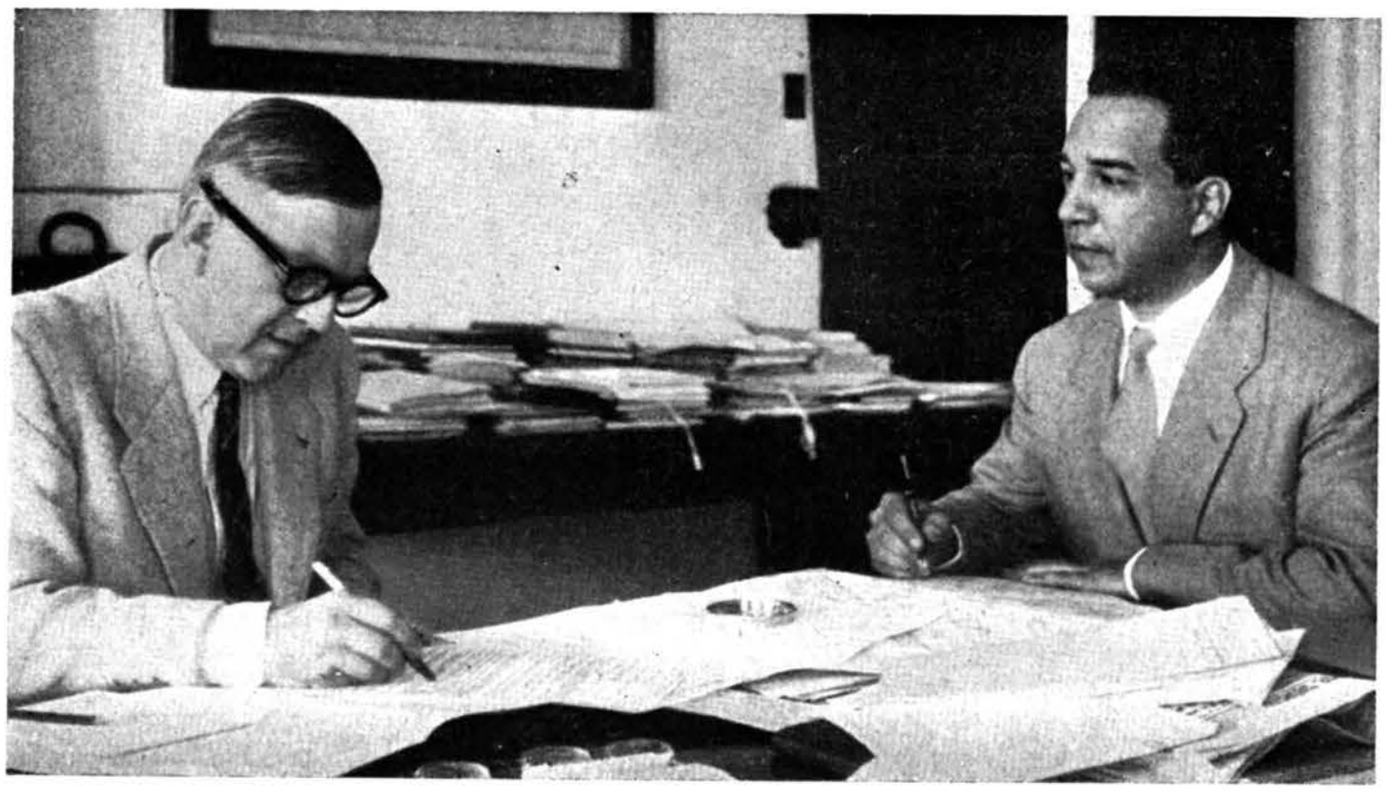
ـ مشاكل تختلف كل الاختلاف عن مشاكلنا فى قناة السويس ٠ ففى بنما كبرى المشكلات هى فى حجم الاهوسة وتموينها بالماء ، فالملاحة هناك ليست حرة الا فى ٣٠ كيلومترا من قناة طولها ٨٠ كيلومترا ٠ وفى ٣٧ كيلومترا اتساع قاعها ١٥٢ مترا تتقابل السفن على خطين منفردين ، والمساحة فى الـ ١٣ كيلو مترا الباقية التى يبلغ اتساع قاعها ٩١ مترا تقع بين ضفتين شديدتى الانحدار ، وهذه المنطقة الاخيرة تسمح أيضا بتقابل البواخر الا فى أحوال نادرة ٠

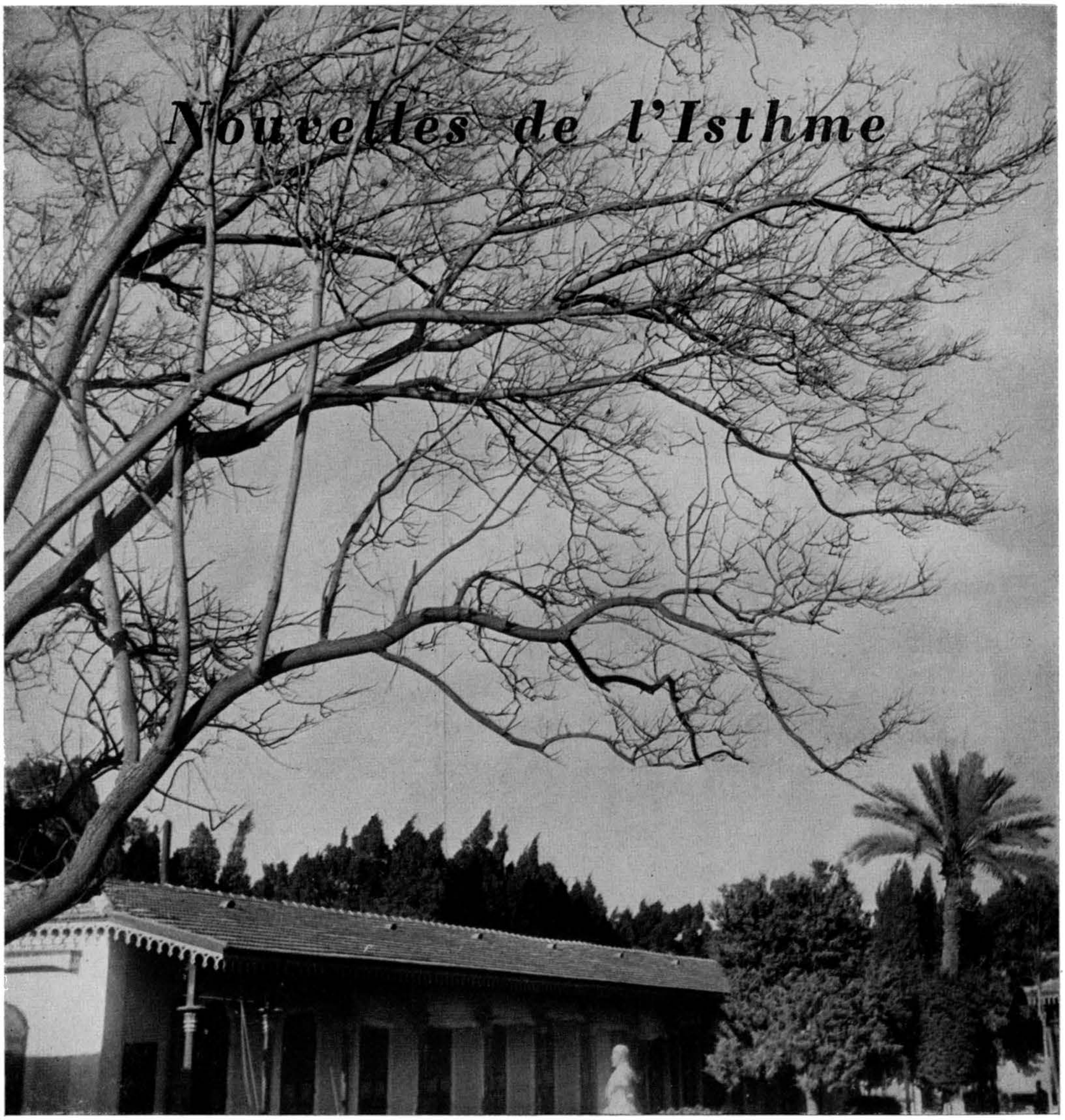
ـ اذا رؤى تنفيذ برنامج تاسع لتحسين القناة ، فما تكون ـ فى رأيك ـ أهداف هذا البرنامج ؟ مع العلم بأن امتياز الشركة ينتهى فى سنة ١٩٦٨ ؟

ـ اذا كان هناك برنامج تاسع لتحسين القناة فان أهدافه لا يمكن أن تكون الا تسهيل عبور القناة لعدد أكبر من البواخر والسماح لها بغاطس أكبر ٠ وذلك يكون بانشاء فروع ثانوية أو بتعميق القناة نفسها أو هما معا ٠

ـ الرجل العادى لا يستطيع أن يفهم بالضبط الصعوبات الفنية والمجهودات الجسدية التى يلاقيها المرشد فى تأدية عمله ٠ فهل لكم ان تحدثونا عنها بايجاز ؟

ـ ان الصفات الجسدية المطلوب توافرها فى المرشدين معلومة للجميع ، فهم قد يدعون للعمل بالليل ، ويؤدون أعمالهم مدى ٢٥ عاما فى اختلافات مستمرة فى مواعيد الاكل والراحة ، كما أن مهنتهم تتطلب منهم تركيز وعيهم مدة طويلة من الزمن ، على بواخر مختلفة الاحجام ، تسير فى مجرى مائى متقارب





VISION D'HIVER A ISMAILIA

فُروعٌ إذا أفنى الشِتاءُ زهورَها
يعُودُ فيُحييها الربيعُ بما جادا
ولكن شتاءُ العمرِ لو حلَّ دائمٌ
ولو فات يا قلبى ربيعُك ما عادا

(الصورة من تصوير سعادة والشعر من نظمه)

17 **Février.** — Monique de la **Bruchollerie** est considérée comme une des plus prestigieuses pianistes de notre époque. Il faut savoir gré aux Sections de l'Alliance Française dans l'Isthme d'avoir organisé la venue de cette artiste dans nos villes. Les concerts qu'elle a donnés, les 15, 16 et 17 Février, à Port-Tewfik, Port-Saïd et Ismaïlia ont été un véritable enchantement.

A cette occasion, formulons le voeu que Port-Saïd et Port-Tewfik finissent par trouver les moyens nécessaires pour donner aux concertistes la possibilité de jouer sur des pianos dignes de ce nom.

24 **Février.** — On sait que le gouvernorat du Canal s'est placé en tête des gouvernorats du pays pour **La Coupe des Secours d'Hiver.**

Au cours d'une cérémonie, qui s'est tenue au Caire le 23 Février, le bicbachi Hussein El-Chaféi,ministre des Affaires Sociales, a remis la coupe à M. Mohamed Riad, Gouverneur du Canal.

Le lendemain, se trouvant à Port-Saïd pour un reportage sur l'essor urbaniste de cette ville, notre rédacteur en chef s'est fait un devoir de rendre visite au gouverneur et de lui présenter ses félicitations.

Il est intéressant de mentionner que Port-Saïd a remporté une autre coupe: celle de la ville ayant réservé le meilleur accueil aux participants du Second Tour Cycliste d'Egypte, qui eut lieu en Janvier dernier.

24 **Février.** — Partie de pêche en mer Rouge. Mmes F. Charles-Roux, de Cacqueray, Lafont, MM. Tournefier, Chailley, Lafont, Didier y prennent part. La plus belle pièce de la pêche, un superbe pageot de 5 kilos, est pris par Mme. de Cacqueray.

2 **Mars.** — Du 2 au 31 Mars, M. Jacques **Georges-Picot,** notre Directeur Général, se trouvait parmi nous.

Il est arrivé au Caire et a regagné Paris par la voie des airs.

5 **Mars.** — En raison de l'agression d'Israël contre les Forces Armées Egyptiennes à Gaza, les trois Syndicats des Ouvriers de la Compagnie du Canal à Ismaïlia, Port-Saïd et Suez, ont décidé de suspendre tout travail pendant dix minutes, à partir de 10 heures, a.m., pour le repos de l'âme des victimes tombées au champ d'honneur. De son côté, le Conseil d'Administration du Syndicat des Employés a décidé l'observation d'une minute de silence pour les employés de la Compagnie.

Le décès du regretté Marcel Perrin, Contremaître de 1re Classe aux Ateliers Généraux, a été vivement ressentie à la Compagnie, où sa conscience professionnelle et ses qualités de coeur lui avaient gagné l'estime de ses chefs et l'amitié de ses camarades.

A tous ceux que cette mort met en deuil, "**Le Canal**" présente ses sincères condoléances.

Conférence sur les conférences

Le 10 Mars, à 18h., dans la salle du Cercle, à Ismaïlia, M. Youssef **Ascar-Nahas** donnait une conférence sur les conférences.

Son esprit caustique s'exerça tour à tour sur les sujets, les salles, les auteurs et les publics des conférences.

Les journalistes eux-mêmes n'ont pas échappé à sa mordante ironie:

> "Les journalistes, **dit-il,** sont les gens les plus courtois du monde quand ils aiment le conférencier ou sa femme, ou bien quand ils sont, du fait de leur voisine ou de leur excellente digestion, enclins à l'indulgence..."

Cela admis, il nous reste à expliquer le vif plaisir que nous avons éprouvé à écouter cette causerie et les applaudissements prolongés qu'elle a valus à son auteur. Monsieur Nahas est un célibataire endurci. De plus, sa conférence avait lieu entre 18 et 19 heures, ce qui exclut l'indulgence de la bonne digestion.

Peut-être existe-t-il un autre mobile à notre admiration.

Le conférencier y croira-t-il ?

J'applaudis votre conférence
Spontanément, sans faire exprès.
Je vous aimais très peu d'avance:
Beaucoup, après.

J'applaudis de toute mon âme,
Et vous, Monsieur, vous savez bien,
Que le charme de votre femme
N'y est pour rien.

Mon estomac criait famine,
Mais j'applaudis, malgré ma faim.
J'applaudis bien que ma voisine
Fût... un voisin.

J'applaudis car vos conférences
Et vos discours et vos écrits
Ont la beauté de "*doulce France*"
Et son esprit.

18 **Mars.** — Le Syndicat des Employés de la Compagnie du Canal réalise enfin un de ses rêves les plus chers: celui d'avoir un moyen propre d'expression et de diffusion.

Le bulletin du Syndicat, "**Nouvelles du Canal**", rédigé en arabe et en français, a paru aujourd'hui.

Dans un éditorial, intitulé "**Nouvelle Définition du Syndicalisme**", M. Mahmoud Toulan, président du Syndicat, après avoir rappelé qu'au XIXe siècle, à l'avènement de la grande industrie, le mot **syndicat** signifiait opposition, lutte sans merci contre le patronat, précise que de nos jours, grâce aux lois qui réglementent les conditions du travail et régissent les rapports entre employeurs et employés, le syndicat est devenu "**un lieu de rencontre des intérêts des deux parties, rencontre indispensable pour la bonne marche et le succès de toute entreprise**".

Nous applaudissons de tout coeur à la naissance des "**Nouvelles du Canal**", et nous lui souhaitons un avenir prospère.

17 **Mars.** — M. le Président et Mme. F. Charles-Roux inaugurent la nouvelle école du Bon Pasteur, à Port-Fouad.

18 **Mars.** — Ils reçoivent à la Résidence de Port-Saïd les membres du personnel.

19 **Mars.** — Ils assistent à un grand thé offert en leur honneur par M. le Gouverneur du Canal et Mme. Mohamed Riad.

21 **Mars.** — A 5h.30 du matin, à bord du "**Cambodge**", ils s'embarquent pour la France, après avoir passé deux mois parmi nous.

CI-DESSUS: Le thé de M. le Gouverneur de Port-Said en l'honneur de M. et Mme F. Charles-Roux. De droite à gauche: M. Mohamed Riad, Gouverneur du Canal, M. le Président F. Charles-Roux, Mgr. Colin, Mme F. Charles-Roux, Mme Mohamed Riad, et le général Aly Aly Amer.

CI-CONTRE: Mme Charles Roux coupe le ruban, inaugurant la nouvelle école du "Bon Pasteur". A sa droite: Mgr. Colin et M. Brénac, consul de France à Port-Said. Au second plan: M. P. Mennessier et M. et Mme. J. Raillard.

الصورة المواجهة لهذا الكلام تمثل مدام شارل رو ، قرينة رئيس مجلس ادارة شركة القنال ، تقص الشريط ايذانا بافتتاح مدرسة « الراعى الصالح » الجديدة فى بور فؤاد ، يوم الخميس ١٧ مارس .

والصورة العليا التقطت فى أثناء حفلة الشاى التى أقامها سيادة محافظ القنـــال والسيدة قرينته لتكريم الرئيس شارل رو والسيدة عقيلته فى مساء السبت ١٩ مارس — ويرى من اليمين الى اليسار السيد محافظ القنال فالرئيس شارل رو فالمنسينيور كولين فمدام شارل رو فالسيدة حرم الاستاذ محمد رياض فاللواء على على عامر قائد قوات القيادة الشرقية .

هذا وقد سافر السيد شارل رو وعقيلتـــه صبيحة الاثنين ٢١ مارس على ظهر البـــاخرة « كمبودج » عائدين الى فرنسا بعد أن أمضيـــا بيننا ما يقرب من شهرين .

Mars 1955. — Un beau salon vitré vient d'être construit au-dessus du pavillon balnéaire de la plage de Port-Tewfik. Nos camarades y trouveront un agréable refuge pendant les travaux de construction de leur cercle.

TEMOIGNAGE DE SYMPATHIE

M. Jean Garde, interne de chirurgie des Hôpitaux de Lyon, enfant d'Ismailia, écrit à ses parents:

"Je vous remercie de me faire suivre si régulièrement la revue LE CANAL, et je vous prie de dire aux Responsables le plaisir réel que peut éprouver un enfant d'Ismailia à lire une publication qui le tient intimement au courant des activités d'une entreprise dont les réalisations l'intéressent tout particulièrement.

La presse française n'est-elle pas allée jusqu'à comparer le récent déblocage du "WORLD PEACE" au drame du "*Salaire de la Peur*" ?

١٩ مارس . — حفلة توزيع الجوائز على التلاميذ المتفوقين فى «مركز التدريب» بالورش العامة

19 MARS. — Distribution des prix aux lauréats des examens de fin d'année du "Centre d'Apprentissage" des Ateliers Généraux. On voit, sur notre photo, au milieu des lauréats, M. Louis Marquet, Ingénieur Chef des Ateliers Généraux; M. Gaston Roux, Ingénieur Chef-Adjoint des Ateliers Généraux, et M. Georges Hamaoui, Agent Technique, chargé du Centre d'Apprentissage.

Le théâtre

Les acteurs amateurs de la zone du canal restent toujours fidèles à leur goût pour le théâtre. Notre public attend, chaque hiver, leurs représentations avec impatience et les œuvres de charité y trouvent en même temps des ressources non négligeables.

Une scène de "AU PETIT BONHEUR", comédie en 3 actes de Sauvageon, interprétée à Port-Said les 19 et 20 février; à Ismailia, le 22; et, à Port-Tewfik, le 6 mars. De droite à gauche: M. A. Brénac, Mme M.L. Braud, M. R. Harel.

La première manifestation nous fut donnée par la troupe de Port-Saïd, **"l'Equipe"**, animée par Mr. A. Baylou, qui joua **"Au Petit Bonheur"**, la charmante comédie de Marc Gilbert Sauvageon.

Martine, jeune épouse exigeante, a lassé Denis, mari gentil mais dont la bonne volonté a besoin de ne pas être mise à trop rude épreuve. Lancée à sa poursuite, elle le retrouve à l'Auberge du Petit Bonheur où elle tente de le récupérer, revolver au poing; mais elle constatera, dans cette course, qu'il est des chagrins plus profonds que le sien. Elle réussira à faire d'une pierre deux coups, en démontrant au romancier Alain que sa douleur, si grande soit-elle, ne saurait être un motif de quitter ce bas monde où l'oubli des déceptions est heureusement la loi du plus grand nombre, et, par la même occasion, verra revenir Denis pris au piège, peut-être grossier mais si souvent efficace, d'une jalousie opportunément mise en éveil.

Cette comédie demandait à être jouée avec tact et finesse. Félicitons le metteur en scène, F. Pauly, d'avoir obtenu là une réussite parfaite tout en nous révélant deux actrices pleines de talent: Madame Braud, qui a incarné le personnage de Martine avec un brio éblouissant, tandis que Jacqueline Holtz ne nous faisait perdre aucune nuance du rôle difficile et ingrat de Brigitte, l'aubergiste tendre et délaissée du "Petit Bonheur". Auprès d'elles, Mr Brénac fut le romancier mélancolique et plein de distinction, MM. R. Harel, le mari un peu hurluberlu, et A. Baylou, un journaliste famélique à la verve endiablée.

Le décor de Mme Ch. Caffès ajouta encore au plaisir que cette pièce procura aux publics de Port-Saïd, d'Ismaïlia et de Port-Tewfik.

"LA NUIT DU 16 JANVIER" a été représentée à Ismailia, les 3, 5 et 6 mars; à Port-Said, le 11, et à Port-Tewfik, le 13. On reconnait sur notre photo quatre jurés: Mme Le Boulanger, MM. Laffaille, Lassale et Delatour; M. René Schmitt, dans le rôle de l'Avocat Général, et M. H. Wohrer, dans celui d'expert en graphologie.

La troupe d'Ismaïlia a choisi cette année de nous représenter **'La Nuit du** 16 **Janvier'**, pièce de l'auteur américain Ayn Rand, adaptée en français par Marcel Dubois. Pas de rideau, la salle et la scène réunies constituent le cadre de la Cour Suprême No. 11 de l'Etat de New-York où va se dérouler un procès criminel en trois audiences, procès dont le jury est constitué par des spectateurs volontaires.

Le fameux financier suédois Karl Faulkner, dont les entreprises constituaient une colossale escroquerie, s'est-il suicidé ? A-t-il été assassiné par Karen Borg, sa secrétaire et maîtresse, avec la complicité du gangster Guts Regan ? Ou bien a-t-il été victime de la vengeance de son beau-père, le banquier Whitfield ? Ce sont les jurés occasionnels qui détermineront la manière dont finira la pièce en décidant si, selon leur sentiment, l'accusée Karen Borg est coupable ou non coupable.

A cinq reprises, aux trois représentations d'Ismaïlia puis à celles de Port-Said et de Port-Tewfik, les spectateurs-jurés votèrent "non coupable"; le verdict de culpabilité eut toutefois ses partisans et, partout, l'assistance montra par ses réactions parfois houleuses qu'elle était "prise" par le sujet et s'associait au jeu des acteurs.

Pour mettre en scène la nuit du 16 Janvier, il fallait trouver 15 acteurs: c'est l'avantage des groupes d'amateurs de présenter un choix de "bonnes volontés" considérable. Nous ne pouvons les mentionner toutes, mais nous nous devons de rendre hommage à Mme Schmitt, accusée tour à tour cynique et émouvante; à Mme Chailley, séduisante jeune veuve, et à Mme Lassale, qui accepta de dissimuler son charme sous le masque d'une vieille fille acariâtre.

Et puis... bravo pour tous les hommes !

19 **Mars.** — Les bals de la Mi-Carême ont obtenu, cette année, à Port-Saïd et à Port-Tewfik, un succès sans précédent. Jamais autant d'ingéniosité, jamais autant d'art et de goût ne se sont trouvés réunis pour créer une "ambiance", pour évoquer un "climat".

A Port-Tewfik, sur le thème d'une fête foraine, le bal travesti eut pour théâtre la salle du Cercle du Canal.. non! un véritable cirque forain avec ses roulottes, ses tentes, sa piste, son trapèze...

Et dans un chatoiement de couleurs et de lumières, dans une atmosphère houleuse où la musique de l'orchestre se fondait avec la grande rumeur de la foule, on vit défiler les athlètes et les acrobates, les dompteuses et les gitanes, le cheval savant et la femme à barbe, et des tribus de zoulous et de peaux-rouges... rien ne manquait à cette formidable fête foraine, que Port-Tewfik doit à M. Léon Hermann.

Dans sa réalisation audacieuse du CIRQUE, il a été efficacement secondé par MM. Couvidat, Meyrier, Alouche, Carde, Poncet, Mezaber et Takla.

A Port-Saïd, la nuit de la mi-carême fut une nuit montmartroise...

Pigalle et sa faune pittoresque: noceurs et mauvais garçons, gigolos et filles, et le vieux beau en quête d'aventures se coudoyaient jusqu'au moment où la police des moeurs (celle de Pigalle, bien entendu) fit son apparition avec un véritable panier à salade et procéda à une rafle magistrale...

La couleur locale était parfaite; les légumes furent vendus à la criée, la bouteille de gros rouge était présente, il y avait des chaussures sales et éculées, des chandails tenant par une ficelle, des bas de grosse laine tombant sur les vieilles bottines.. Il y avait même un soldat américain fourvoyé dans ce milieu équivoque !

Immense succès de gaieté, réussite parfaite qui fait honneur à ceux qui ont organisé le bal, et telle que Port-Saïd a rarement vue.

Le mouvement scout attire, à Port-Saïd, un grand nombre d'enfants de nos camarades. Tout récemment, une cinquantaine de scouts, guides, jeannettes et loups de France ont organisé un camp à Hawamdieh et aux Pyramides. Ce fut une belle manifestation de jeunesse et de franche camaraderie. Deux concours l'ont clôturée: celui du meilleur reportage et celui de la meilleure photographie.

Reportage: 1er prix, Jean-Marie Manoli; 2me prix, Françoise Cayol.

Photos: 1er prix, Jacqueline Carrière; 2me prix, Claude Béhar.

La Gymkhana automobile

2 AVRIL. — Gymkhana Automobile sous les auspices de l'Automobile Club d'Egypte sur le terrain de l'OLYMPIC d'Ismaïlia.

CONCOURS D'ELEGANCE

HORS-CONCOURS: La "Lincoln" de Mlle Heeren.

CATEGORIE "C": Automobiles dont le prix dépasse L.E. 2.000.

2 premiers prix (ex-aequo): COUPES CHAWARBY.

1er Prix: La "Chrysler Imperial", présentée par Mrs Williams.

1er Prix: La "Mercédès 300" décapotable, présentée par Mme Stephan.

CATEGORIE "B": Automobiles dont le prix est compris entre L.E. 1.000 et 2.000.

2 premiers prix (ex-aequo): COUPES DE L'AUTOMOBILE CLUB et de M. Mohamed Sultan.

1er Prix: La "Chevrolet Bel Air" présentée par Mme Fahmy.

1er Prix: La "Studebaker" présentée par Mme Touchaleaume.

3me Prix: La "Frégate" présentée par Mme Derrien.

Prix de la voiture sport: La "Jaguar" décapotable présentée par Mme de Fontbrune.

CATEGORIE "A": Automobiles d'un prix inférieur à L.E. 1.000: COUPE FLOWER.

1er Prix: La "Volkswagen" décapotable présentée par Mme Fahmy.

2me Prix: La "Wolseley", conduite intérieure.

PRIX DE LA VOITURE FAMILIALE: Mme Crozet (203 familiale).

PRIX D'ORIGINALITE: Mme Ahmad Yassine (Dodge).

CONCOURS GYMKHANA

1er Prix: M. Chérif Kamel et sa partenaire.

2me Prix: M. Touchaleaume et Mme Braud.

3me Prix: M. Héloua et Mme Moustapha Raouf.

Mrs. Williams et Mme Stephan tenant leur trophée.

LES SPORTS

par Robert AZIZ

Les finales du tournoi de golf se sont disputées le 2 mars au Club de Golf d'Ismailia.

Après un très beau match, M. E. Frigout prenait le meilleur sur M. J. Mithois, tenant de la coupe, tandis que Mme Mithois l'emportait sur Mrs Grigson.

La partie Frigout-Mithois fut très disputée, les deux joueurs ayant réalisé un score net de 70 chacun.

Nos photos montrent Mme Charles-Roux remettant la COUPE DU CANAL à M. Frigout, et M. Mennessier, Président du Club, remettant la COUPE DES DAMES à Mme J. Mithois.

Un thé était offert, au Club, par Mme Mennessier, à l'occasion de ces finales.

جولف

آقيمت المباريات النهـائية لبطولة الجولف بنادى الاسماعيلية يوم ٢ مارس .

وقد فاز بكأس القناة المسيو فريجـــو بعد انتصاره على المسيو ميتوا .

كما أن مدام ميتوا تفوقت على منافستها مدام جريجسون .

ويرى فى احدى الصور مدام شارل رو ، عقيلة رئيس مجلس ادارة الشركة ، تسلم كأس القناة الى المسيو فريجو بينما يرى فى الصورة الاخرى المسيو منيسييه ، رئيس النـــادى ، يسلم كأس السيدات الى مدام ميتوا .

Le F.P.C. conservera-t-il l'écusson du Championnat de Basket?

Le palmarès du **Foyer Paroissial Catholique** pour le Championnat de Basket-Ball de la zone du Canal, se solde comme suit, à la fin du premier tour:

— **Six victoires,** remportées successivement contre le **Don Bosco, l'Hellenic** de Port-Saïd, l'**El-Masri** de Port-Saïd, le **Port-Said S.C. l'Hellenic** d'Ismaïlia et le **Port-Fouad S.C.**

— **Une seule défaite** essuyée des mains du **Ramsès** de Port-Saïd, le samedi 26 Mars. Ce jour-là, le terrain du F.P.C. avait été rendu impraticable par les fortes pluies.

Trois équipes n'ayant chacune qu'une seule défaite partent favorites pour le second tour: le **Port-Fouad,** le **Ramsès** et le **F.P.C.**

D'ores et déjà, il est permis de prévoir que le Foyer Paroissial conservera, pour une troisième année, l'écusson du Championnat.

En effet, avec le retour du beau temps, et dans des conditions atmosphériques normales, il est possible que le **Ramsès** ne soit pas en mesure de récidiver sa victoire.

D'autre part, jouant sur son propre terrain son match-revanche, contre le **Port-Fouad S.C.,** le Foyer Paroissial a là un avantage qui n'est pas à dédaigner.

Nous misons sans hésiter sur notre équipe.

كرة السلة

هـل يفـوز فريق الابرشـية ببطـولة القنال للمرة الثالثة ؟

خلال الدور الاول لمباريات بطولة القنـــاة سجل فريق الابرشية ستة انتصارات مقابل هزيمة واحـدة أوقعها به فريق نادى رمسيس البورسعيدى .

وكانت ظروف المباراة التى هزم فيها غيـر ملائمة اذ أن الامطار التى هطلت طيلة نهـــار ٢٦ مارس قد حدت من امكانياته .

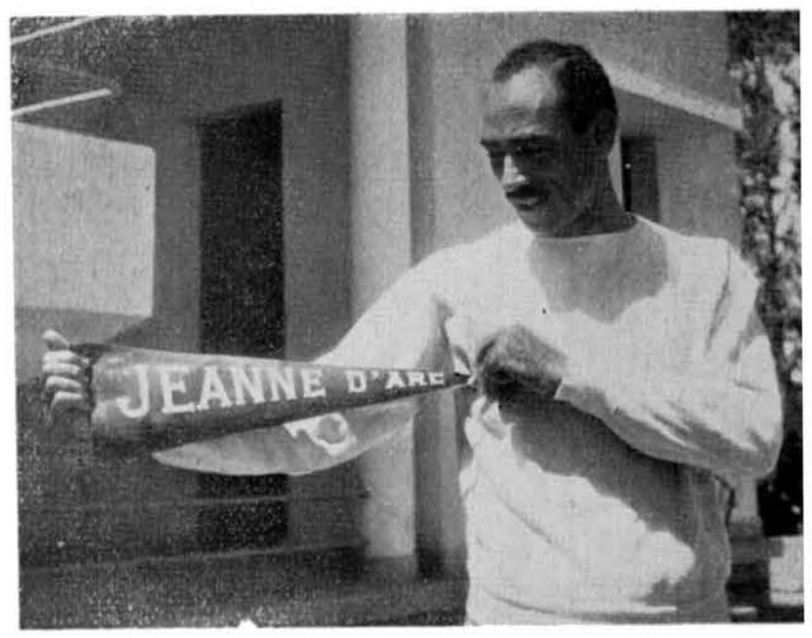
الا أننا نستطيع منذ الآن التكهن بأن فريق الابرشية لكرة السلة سيحتفظ ببطـــولة منطقة القناة للمرة الثالثة .

الرياضة

فريق أولمبى القنال جدير به أن يكون من أوائل فرق القطر فما هو السر فى هزائمه المتكررة ؟

هذا سؤال وجهناه الى السيد سالم سالم رئيس الفريق فأجاب :

لعلكم تذكرون أن الفريق الذى أتشرف برياسته كان فى أوائل الموسم الرياضى يحوز الانتصار تلو الانتصار ، ذلك لانه فى شهرى سبتمبر وأكتوبر كانت أعمالنا فى الشركة تنتهى عند الساعة الثانية بعد الظهر فنجد بعد ذلك فسحة كافية من الوقت للتمرين المتواصل الذى يدرب على التعاون والتساند بين أفراد الفريق .



ولكن لما حل الشتاء ، واضطررنا أن نعود الى أعمالنا فى الشركة بعد الظهر ونخرج قبيل المغرب لم نعد نجد تلك الفسحة الكافية من الوقت للتمرين، على أن بعضنا كان لا يحضر !..

فتشتت قواتنا ، وضعف انسجامنا ، وهوى اتحادنا الرياضى ، وأصبحنا ننزل الى الملعب ، مفتقرين الى أهم أسباب النجاح الا وهى التضافر والتكاتف فى الهجوم وفى الدفاع ، وطغت علينا - على الرغم منا - الفردية الرياضية فلم يكن عجيبا بعد ذلك أن نمنى بتلك الهزائم .

أمل ...

وانى وقد خدمت هذا النادى عشرات السنين ، وارتفعت به الى الدرجة الاولى فقد كان بودى أن أعتزل اللعبة نهائيا بعد أن أسمو بفريقى الى أعلى مدى ، لاسلم الشعلة عالية لمن هو جدير بحملها .

لذلك أرجو من صميم فؤادى أن تأذن الشركة لاعضاء هذا الفريق من عمالها بأن يتفرغوا للتمرين يومين أو ثلاثة بعد الظهر كل أسبوع ليتمكنوا **من استرداد تآلفهم وتعاونهم وتساندهم فى اللعب .**

وقد وجهنا نفس السؤال الى الزميل عمانويل بولاكاكيس مدرب الفريق فأيد رئيس الفريق فى اجابته من أولها الى آخرها .

والصورة السفلى تمثل الفريق وبينه المدرب وبعض أعضاء النادى .

أما الصورة اليمنى فهى لرئيس الفريق الزميل سالم سالم يحمل شارة السفينة المدرسية الفرنسية جان دارك التى أهدتها اليه تذكارا لمباراة حبية بين فريقها وفريق الاولمبى .

Les défaites de notre équipe de foot-ball

L'équipe de foot-ball de la Compagnie du Canal réunit quelques éléments qui comptent parmi les meilleurs du pays.

A quoi attribuer ses défaites répétées ?

Nous avons posé cette question au capitaine de l'équipe, Salem Salem, et à son entraîneur, Emmanuel Poulakakis.

Sans hésiter, ils ont tous deux répondu:

"Nos hommes manquent d'entraînement !"

Puis, ils ont ajouté:

"Un coup d'oeil sur notre palmarès montre qu'au début de la saison nous ne connaissions que des victoires. La séance unique nous donnait la possibilité de nous livrer à un entraînement intensif presque toutes les après-midis.

"Mais, avec les horaires d'hiver, nous ne pouvons JAMAIS réunir l'équipe entière sur le terrain. De là, le manque de coordination, l'absence d'entente dans notre jeu. Nous sombrons, malgré nous, dans un individualisme qui affaiblit notre équipe en compromettant nos moyens"

Un vœu...

Le capitaine conclut sur un ton empreint de mélancolie:

"Depuis près de dix ans, je me dévoue à la cause de cette équipe. J'aurais voulu la conduire au triomphe et me retirer ensuite définitivement du jeu, laissant le flambeau en des mains dignes de le porter.

"Si la Compagnie autorisait les joueurs de mon équipe à s'entraîner deux ou trois après-midis par semaine, en hiver, elle me permettrait de réaliser le plus cher de mes voeux."

« أخبار القنال »

صدرت نشرة نقابة مستخدمى شركة قناة السويس بالقطر المصرى تحت عنوان : « أخبار القنال » وهى محررة باللغتين العربية والفرنسية .

وقد عالج زميلنا الدكتور محمود طولان . رئيس النقابة . فى مقال افتتاحى . موضوع **« النقابات ومعناها الحديث »** جاء فيه :

قامت الحركة النقابية فى القرن التاسع عشر للحد من سلطة صاحب العمل حين كان صاحب العمل هو الحاكم بأمره لا بأمر الله .

أما الان ... فقد تغيرت الاوضاع .

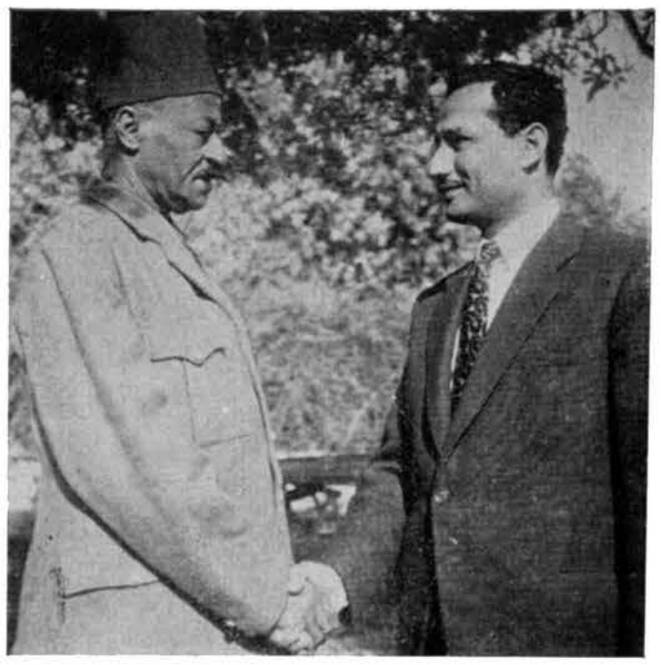
وأصبح عقد العمل وشروط العمل وعلاقة العامل بصاحب المال مما ينظمه القانون وتضع أسسه العدالة، ولم يبق لصاحب العمل الا أن يحترم القانون والعدالة .

ومهمة النقابة الان مقتصرة على احترام القانون أو العمل على احترام اعتداء وانما فى هذا هدم ولا اعتداء وانما فى هذا جهد جهيد لتقريب وجهات النظر مهما تباعدت وتباينت ، على أساس نظمه القانون.

و **«القنال»** ترحب بالنشرة الجديدة أيما ترحاب وترجو لها مستقبلا زاهرا .

الزميل الامين

تصادف مرور الزميل حسنين محمد أحمد بقسم الملاحة بالاسماعيلية بجوار ورشة القسم الثانى فعثر على ١٠٧٠ قرشا صاغا ملقاة فى الطريق فاحتفظ بالمبلغ واتصل فورا بجميع أقسام الشركة المجاورة وبعد فترة وجيزة حضر اليه



الزميل محمد درويش محمدين الخفير بورشة القسم الثانى وهو فى شدة التأثر اضياع المبلغ فتسلمه شاكرا ممنونا .

والصورة تمثل الزميلين يتصافحان وقد بدت على وجه محمد درويش (الى اليسار) علامات التأثر .

لصالح منكوبى السيول بقنا

أقام نادى ونقابة عمال الشركة بالاسماعيلية حفلة خيرية كبرى قدمت خلالها فرقة هواه التمثيل بالنادى مسرحية « الانتقام » من اخراج السيد جمال بيومى — والصورة التى بجانب هذا الكلام تمثل مشهدا من مشاهد تلك الرواية يظهر فيه من اليمين الى اليسار الانسة سامية محسن فى دور زوجة الباشا وعبد لرءوف بدير فى دور الباشا واسماعيل الجعفرى فى دور ادريس ومحمد بيومى وسليم بكر فى دور ولدى الباشا —

وقد نجحت الحفلة نجاحا باهرا أثنت عليه حشود الحاضرين .

حفلة مدرسة الاسماعيلية الثانوية للبنات

منظر من مناظر مسرحية « ليلة من ألف ليلة » وهى المسرحية التى قام بتمثيلها فريق التمثيل بمدرسة الاسماعيلية الثانوية للبنات فى حفل المدرسة السنوى — والصورة تحفل بجمال الاخراج وتصوير المناظر العربية الرائعة الامر الذى يدل على ما بذلته السيدة ناظرة المدرسة من جهود موفقة تشكر عليها .

رفع العلم على معسكر الشلوفة

تحت : الرئيس جمال يهدى أعلام النصر لقادة قوات مصر فى القناة .

الى اليسار : الحرس الوطنى من طالبات الجامعات والمعهد العالى للتربية البدنية اشتركن فى العرض فأثرن الحماس .

(تصوير السيد العجرودى)

22 MARS. — Le drapeau égyptien est hissé sur le camp de Challoufa. Une grande parade militaire marque cet événement historique. Sur une de nos photos: Le défilé des jeunes filles de la milice. Sur l'autre: La remise des drapeaux, par le Président Abdel Nasser, aux généraux de la zone du Canal.

(Photos Sayed El-Agroudi).

١٦ مارس : رفعت قوات مصر البحرية العلم المصرى على ميناء الادبية بخليج السويس وتسلمت القوات الميناء والمعسكرين التابعين له ومخزن البحرية لحواجز الغواصات ويعتبر هذا الميناء من أكبر القواعد الحربية فى الشرق الاوسط .

٢١ مارس : أقيم صباح اليوم احتفال كبير تم خلاله تسليم محطة «الدفرسوار» الجوية للقوات الجوية المصرية .

٢٢ مارس : رفع الرئيس جمال علم مصر الحرة فوق معسكر الشلوفة بين عزف الموسيقى وطلقات المدافع .

ثم استعرض قوات رمزية من الفرسان والحدود والمشاة والقوات البحرية والجوية والسواحل والحرس الوطنى والسيارات المدرعة .

وسلم الرئيس الى قادة قواتنا فى منطقة القناة الاعلام التذكارية .

٢٧ مارس : قصد الاف من عمال شركة القناة الى مجلس قيادة الثورة بالجزيرة حيث قدموا الى السيد الرئيس جمال عبد الناصر ، اعرابا عن ولائهم ، مفتاحا رمزيا ضخما أطلقوا عليه « مفتاح القناة » كما حمل زملاؤنا صورة زيتية كبيرة للرئيس رسموها له .

وقد أطل الرئيس من شرفة مجلس الثورة وتقبل هدية زملائنا فدوت أكفهم بالتصفيق وحناجرهم بالهتاف .

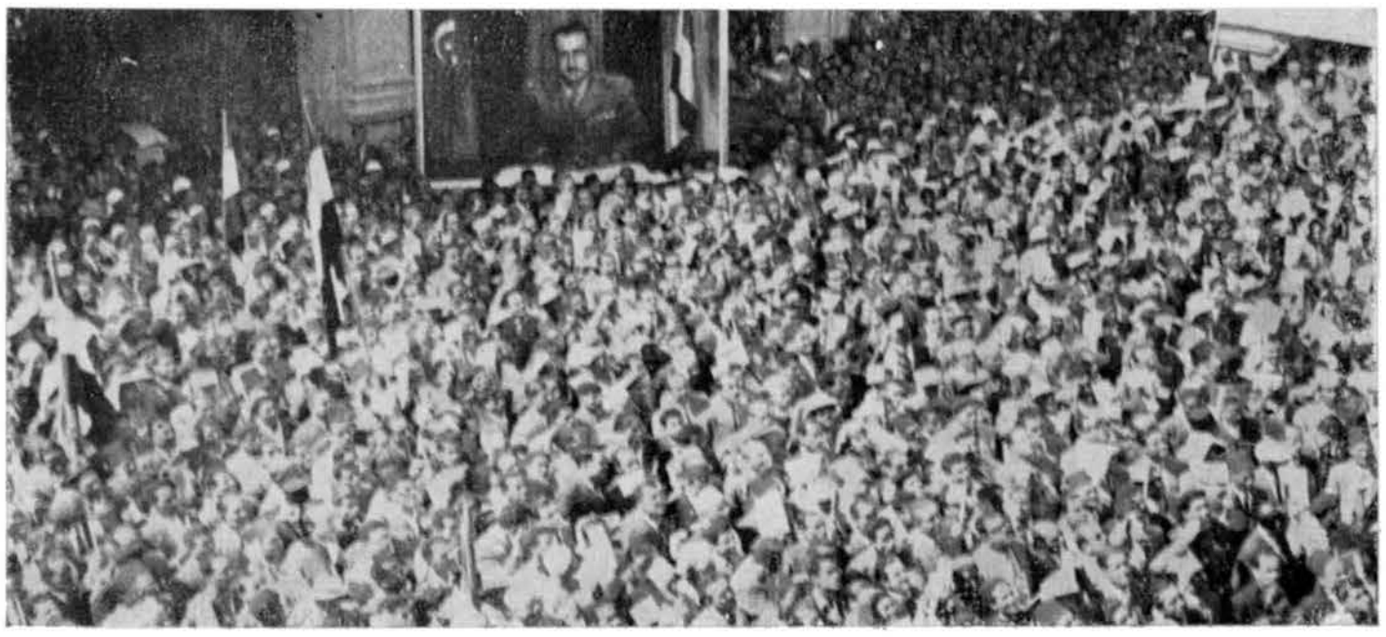
وألقى الزميل السيد عبد الحميد الالفى كلمة عمال القناة .

ثم خطب الرئيس جمال فى الجموع المحتشدة خطبة وطنية رائعة حث فيها العمال على الاتحاد والتضافر .

وما أن انتهى من كلمته حتى تقدم الزميل السيد محمد نصار وسلم للرئيس مفتاح القناة واتجه موكب العمال بعد ذلك الى المقر الرئيسى لهيئة التحرير حيث وضعت صورة الرئيس فى نادى العمال .

الرئيس يصافح زميلنا خليل مصطفى

27 MARS. — Des milliers d'ouvriers de la Compagnie du Canal se sont rendus au siège du Conseil de la Révolution, à Guézireh, pour exprimer leur loyalisme au Gouvernement de la Révolution et au Président Gamal Abdel Nasser.



أنباء المنطقة

٦ مارس : أقامت جمعية مبرة الاسماعيلية فى صالة نادى موظفى شركة القنال سوقا خيرية عرضت فيها باكورة رائعة من اشغال تلميذات المشغل التابع للمبرة .

وقد حازت الاشغال المعروضة اعجاب الجميع ولاقت رواجا حسنا بين رواد ذلك السوق من رؤساء وموظفى شركة القنال وعائلاتهم وأعيان المدينة فاثنوا على مجهود سيدات المبرة وعملهم الانسانى

ومما هو جدير بالذكر فى هذا المقام أن مشغل المبرة يضم حوالى خمسين تلميذة من بنات الاسماعيلية يتعلمن فيه الاشغال اليدوية على مدرسة فنية فضلا عن مساعدة سيدات المبرة فى التدريس .

وتمثل الصورة الاولى جانبا من المعرض ظهر فيه من اليمين الى اليسار السيدة حرم السيد أحمد عطا الله ، رئيسة المبرة ، والسيدة قرينة السيد البير بدير .

أما الصورة الثانية فهى السيدة حرم زميلنا السيد أحمد يسن التى قامت فى اثناء العرض بقراءة الفنجان لصالح المبرة وقد لاقت نجاحا كبيرا .

Sur une de nos photos, on voit, de droite à gauche, Madame Ahmad Atallah, présidente de l'Oeuvre, et Madame Albert Badir.

La seconde photo montre Mme Ahmad Yassine qui, au cours de l'Exposition, a bien voulu mettre, au service de l'Oeuvre, son talent de devineresse.

Dimanche 6 Mars. — L'Oeuvre de Bienfaisance d'Ismailia tient, dans les salons du Cercle, le premier Comptoir de vente des travaux manuels des jeunes filles de son Ouvroir.

L'exposition obtient un beau succès pour le plus grand bien de cette oeuvre éminemment humanitaire.

أقام فريق تمثيل النادى السودانى بالاسماعيلية حفلا تمثيليا ابتهاجا بالذكرى الثانية لاتفاقية السودان على مسرح نادى عمال شركة القنال بالاسماعيلية .

ᔓ

بمناسبة الاعتداء الصهيونى على القوات المصرية بغزة قررت نقابات عمال شركة القنال بالاسماعيلية وبورسعيد والسويس وقف العمل لمدة عشر دقائق ابتداء من الساعة العاشرة من صباح يوم ٥ مارس حدادا على أرواح الشهداء.

كما قرر مجلس ادارة نقابة موظفى الشركة التزام الصمت لمدة دقيقة واحدة فى نفس الساعة .

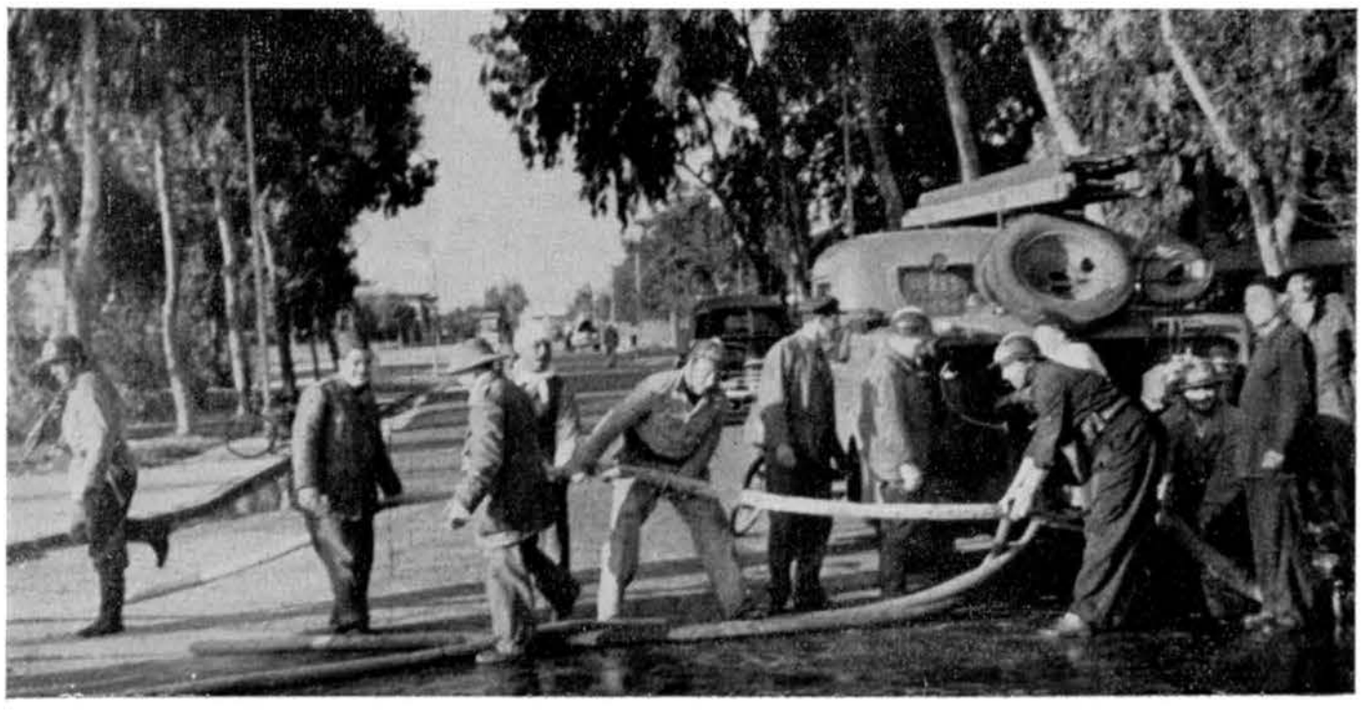
ᔓ

أحمد مرسى يوسف سكرتير نادى عمال شركة القنال بالاسماعيلية يشكر جميع من تفضلوا بمواساته فى وفاة والده ويخص بالذكر السادة الرئيس جمال عبد الناصر والصاغ صلاح سالم وزير الارشاد واللواء على على عامر واللواء طه فتح الدين وموظفى وعمال شركة القنال .

ᔓ

١٨ مارس : انطلقت صفارة الورش العامة فى الساعة السادسة من صباح اليوم منذرة بحدوث حريق فهب متطوعو قسم الحريق بالورش الى مكان الحادث بمعسكر الاجازات التابع للجيش البريطانى وفى خلال بضع دقائق كانت مضخاتهم ترسل سيلا قويا من الماء على ألسنة النيران ولم تابث سيارات مطافىء بور سعيد والجيش البريطانى أن وصلت بدورها .

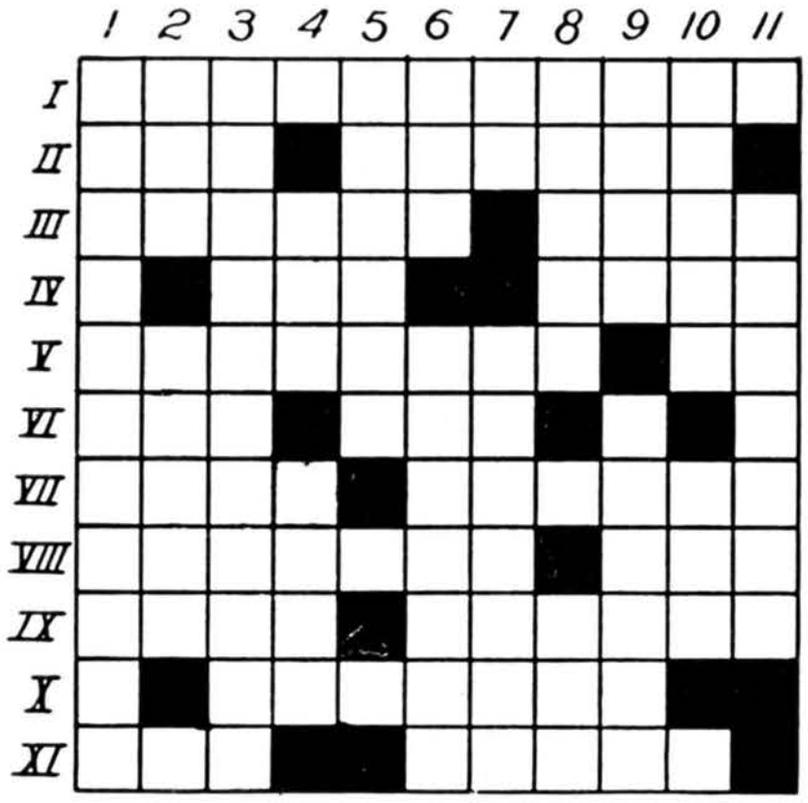
وبعد نصف ساعة من الجهد المتواصل أخمدت النيران دون خسائر فى الارواح .



18 MARS. — Les volontaires du Service "Incendie" des Ateliers Généraux interviennent efficacement dans un incendie au "Leave Camp" de l'armée britannique.

NOS MOTS-CROISÉS

Problème proposé par **RENÉ SCHMITT**



HORIZONTALEMENT

I.—Comtesse qu'un seul acte ridiculisa.
II.—Grande au Brésil notamment. - Il justifia l'optimisme de Ste. Geneviève.
III.—Peut enseigner grâce au concours de l'Université.- Prit un hémiptère au dépourvu.
IV.—Peut être alimentaire. - Fut créé par Young.
V.—Ils nécessitent l'emploi de chardons. - Industriel lyonnais sans yeux.
VI.—Trois fois cinquante. - Tenues de pose.
VII.—Etait censé régner sur les îles Lipari. - Répond parfois par des coups.
VIII.—Fleuve qui en présente plus d'un. - Prit pour pseudonyme le nom d'un des fils de son homonyme.
IX.—De droite à gauche: dialecte.- Peu connu comme diplomate, mais illustre par son talent.
X.—Mailles à partir.
XI.—Enclume. - Se fait par esprit de corps.

VERTICALEMENT

1.—Relâchement des fils d'un tissu.
2.—Désaltère des légionnaires. - Chicotin est le plus renommé.
3.—Ont tiré leur nom d'un ancien coche d'eau de la banlieue parisienne.
4.—N'était pas Charles pour Elisabeth. - Il aima Elissa, puis la laissa se consumer.
5.—Général anglais emmanché d'une manière tout à fait personnelle.
6.—Qualifie une bouche. - Leurs déclarations ne s'inspirent pas de la carte du Tendre.
7.—Possessif inversé. - Obligé de se suffire à lui-même.
8.—Claque. - Visage familier.
9.—Ses boîtes sont avec musique. - Précéda deux fois Auguste à Hanovre.
10.—Donna l'alerte à Clostercamps. - Particule.
11.—Sans vergogne.

SOLUTION DU PROBLÈME DE FÉVRIER 1955

HORIZONTALEMENT

I. Magasin Général
II. Evra- Meyerbeer
III. Diar - Ay - Htca
IV. Anti - Carie
V. Rein - Ion - Rapp
VI. Défense d'uriner
VII. Isomère - Accru
VIII. Oc - Arums - Ohio
IX. Etteob
X. Cet - Mur
XI. Anitra
XII. Score - Cric
XIII. Sanie - Hantent
XIV. Esse-La-Poétesse

VERTICALEMENT

1. Médard - Casse
2. Avinée - Encas
3. Gratifications
4. Aar - Ines - Trie
5. Ino - Réel
6. Ima - Osman pacha
7. Ney - Neer - Rap
8. Gy - Dru - Ino
9. Ee - Ueme - Pacte
10. Nr - Rast - Et
11. Eb - Haricot - Ne
12. Retranchements
13. Aecipe - Riou
14. Lraep Ruobrah

Philatélie

par JEAN BOULAD *F.R.P.S.L.*

Le 1er Janvier 1955, **l'Union Postale Arabe** a été commémorée par l'émission d'une série de trois valeurs:

5 millièmes bistre clair, tirage 1.000.000.

10 millièmes vert, tirage 1.000.000.

37 milliemes lilas clair, tirage 350.000.

o

Le 23 Février, cinquantième anniversaire de la fondation, à Chicago, par Paul Harris, du **Rotary International**, a été émise une série de deux timbres:

10 millièmes lilas foncé tirage 1.000.000.

35 millièmes bleu clair, tirage 500.000.

Cette émission est la première en Egypte qui reproduit les traits d'un personnage déterminé autre qu'un membre de la famille de Mohamed Aly ou qu'un homme d'Etat étranger.

Ces deux émissions commémoratives demeureront valables jusqu'au 31 Décembre 1955 et 22 Février 1956 respectivement.

o

Vers le 15 Février a paru une valeur complémentaire de la série ordinaire:
5 millièmes rose **"agriculture"**.

o

Tous ces timbres sont imprimés sur papier filigrané lettre arabe F " ف " et couronne royale.

حلول مسابقة هذا العدد

١ ـ المدينة الجميلة هى بورسعيد ·
(باخرة ـ وردة ـ رياضة ـ ساقية ـ عنبر ـ يمام ـ دير) ·
٢ ـ لم يكن أباه بل كان ·· أمه ·
٣ ـ كفتا الميزان ·
٤ ـ أبوه حلاق ·
٥ ـ من الملاحظ ان صفحتى ١٥٧ و ١٥٨ فى أى كتاب همـا وجهـا ورقة واحدة فلا سبيل الى وضـع الوصية بينهما .

L'art culinaire de Moustapha Kénaoui a été consacré par Paris

بلوم فى الطهو حازه مصطفى قناوى فى باريس

برنامج اسبوعى لقائمة طعام

يعرضه طاه ذو شهرة عالمية

رأت مجلة «القنال» لمناسبة حلول شهر رمضان المبارك ان تقدم لقرائها الاعزاء برنامجا اسبوعيا لقائمة طعام وقد استعانت فى ذلك بطاه ذى شهرة عالمية ألا وهو السيد مصطفى قناوى، الطاهى السابق لدار شركة القنال بالقاهرة . الذى خدم البارون دى بنوا مدى ٢٥ سنة والكونت دى جرايى ٧ سنوات .

وقد حاز زميلنا السابق فى باريس دباوما فى الطهو وعدة مداليات وهذا هو البرنامج الذى اقترحه

السبت	الاثنين	الاربعاء
مخ بانيه	مكرونة بالفرن	فواتح الشهية
ظهر خروف بالخضروات	فخذة لحم ضانى رستو	أرز بالسمان
سلاطة	سلاطة مشكلة	سلاطة خضراء
كنافة	بقلاوة بالفستق	سرة الهانم
الاحد	**الثلاثاء**	**الخميس**
فواتح الشهية	بيض محشى بالكبد	فطيرة بالجبن
مسقعة باذنجان	فراخ مشوية وبطاطس مقلى	كباب وكفتة
حمام مشوى	سلاطة مشكلة	سلاطة طحينة
أرز باللبن	عيش السراى	مهلبية بالفرن

الجمعة
بغاشة باللحمة
سلاطة فواكه
فراخ مشوية
بقلاوة

من دفتر التوقيعات «أوتوجراف» الخاص بزميلنا السابق مصطفى قناوى

Extrait du carnet d'autographes de Moustapha Kénaoui

Si l'on alignait dans l'arène
Les chefs, qui dans chaque pays
Font de la cuisine une reine
Qui charme nos palais séduits;

La concurrence serait vaine!
Devant ses rivaux déconfits
Moustapha Kénaoui, sans peine,
Remporterait le premier prix.

Comtesse de Grailly (1955)

مصطفى يا أيها الطاهى الذى
يجعل الطهو ، بما يطهوه ، فنا

ان ينازلك طهاة الكون لم
يبلغوا فنك ، فافرح وتهنا

Madame, savez-vous faire la

"MOULOUKHIA"?

Un maître queux vous en donne la recette.

Moustapha Kénaoui, qui fut, pendant longtemps, cuisinier à la résidence de la Compagnie du Canal, au Caire, a remporté à Paris, au Salon National de la Gastronomie et de la Cuisine (ce qui n'est pas peu dire) un diplôme et une médaille.

Il est, sans conteste, un des premiers maîtres queux d'Egypte.

Nous l'avons prié de nous donner la meilleure recette de la "*mouloukhia*" (la corète), plat égyptien par excellence.

Cédons-lui la parole:

Les proportions

Pour cinq ou six personnes:

2 rotolis de corète verte et bien fraîche - 1 gousse d'ail - 100 grs. d'oignon - une pincée de sel - une pincée de coriandre - 1 poulet bien gras ou une oke de viande de mouton (on peut également utiliser le lapin, l'oie ou le canard) - 100 grammes de beurre fondu - 2 litres d'eau environ.

L'ordre du travail

Laver la corète à grand'eau, puis l'effeuiller et la laisser sécher à *l'ombre* afin qu'elle conserve sa couleur et sa fraîcheur. La hacher ensuite très finement.

Dans une bonne casserole haute, mettre la volaille ou la viande préparée, y verser les deux litres d'eau froide, y ajouter l'oignon et le sel, et, à volonté, du poivre.

Faire prendre ébullition sur un feu modéré. Enlever l'écume au fur et à mesure de son apparition.

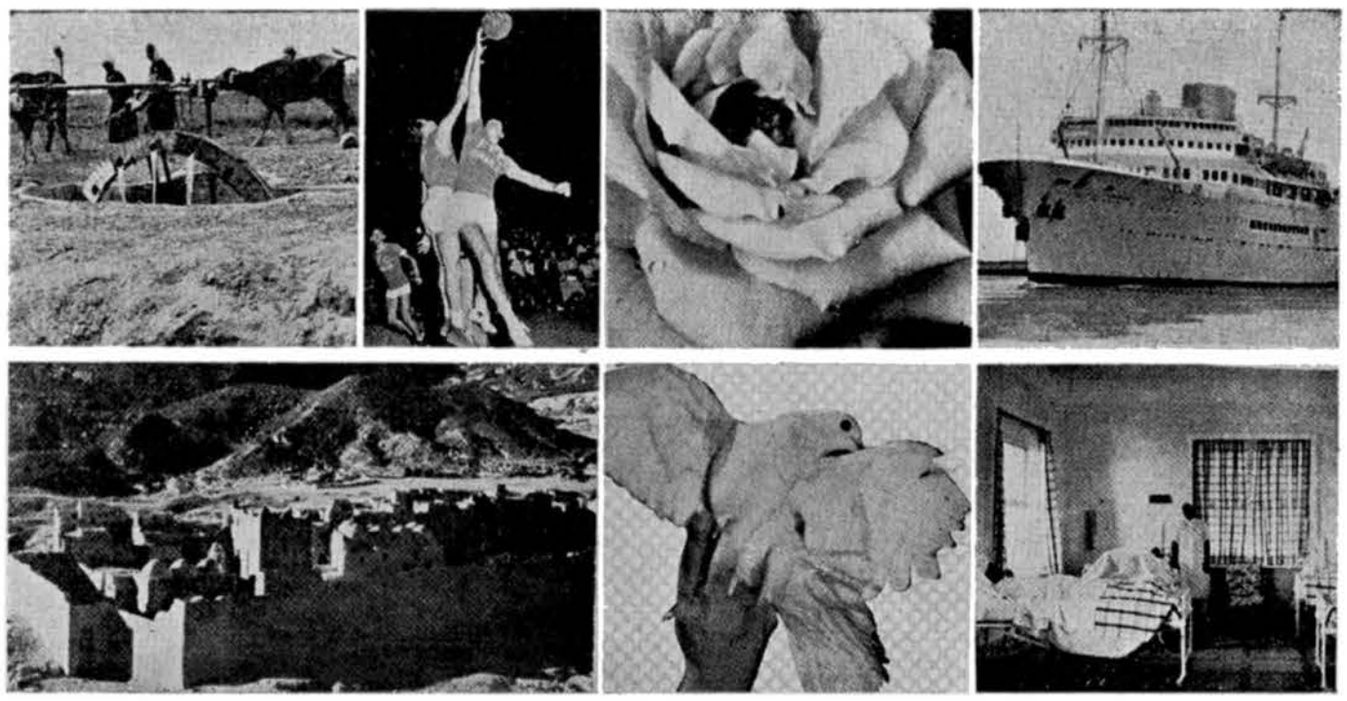
Dès cuisson complète, ôtez la volaille ou la viande du bouillon, passer celui-ci, y plonger la corète et faire de nouveau prendre ébullition.

(On aura eu soin, entretemps, de préparer la mirepoix en broyant la gousse d'ail avec la coriandre et en les faisant légèrement **revenir,** sur un feu très modéré, dans le beurre fondu.)

Dès que le bouillon de corète aura donné les signes précurseurs de l'ébullition (un frémissement bien accentué) y jeter la mirepoix et appliquer le couvercle sur la casserole pendant **deux ou trois secondes seulement**, juste le temps de permettre au bouillon de s'imprégner de l'arome de ces ingrédients.

Servir ensuite bien chaud.

Remarque importante. — Eviter de laisser le couvercle sur la casserole plus de deux ou trois secondes au maximum, après avoir jeté la mirepoix dans le bouillon de corète en ébullition. Faute de quoi, la pression de la vapeur provoquerait le dépôt de la corète au fond de la casserole et ôterait au plat toute sa saveur.



ركن التسلية

١ ـ المدينة الجميلة

خذ الحرف الاول من اسم كل صورة من صور المجمـــوعه المنشـــورة أعلاه ثم حاول ان تكون منها اســـما لاحدى المدن الجميلة ـ مع العلم بأن هذه الصور كلها نشرت فى أعداد سابقة من مجلة **القنال** ٠

٢ ـ من يكون ؟

دخل شخصان مطعما وكان أحـدهما ابن الاخـر فى حين أن الاخـــر هذا لم يكن آباه ٠٠٠ فمن يكون ؟

٣ ـ هل تعرفنا ؟

متلاصقان وظالما جلب التفرق درهم لنا لسان واحد يفتى ولا يتكلم

٤ ـ ماذا كانت صناعة أبيه ؟

انا ابن من دانـت الرقاب لـه ما بـين مخزومها وهاشمهـــا
تأتى اليـه الرقاب خاضعـــة يأخـذ من مالها ومن دمهـــا

(مخزوم وهاشم = قبيلتان من أشرف القبائل العربية)

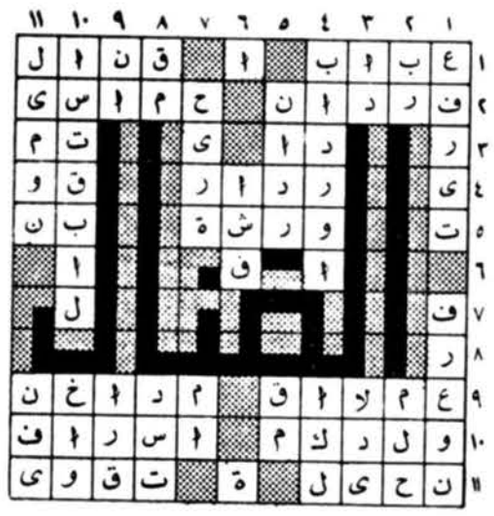
٥ ـ هل انتحر ؟ أم فى الامر جريمة قتل ؟

وجد رجل مقتولا فى مكتبه برصاصة اخترقت صدغيه ، وعلى مكتبه عثر مفتش البوليس على خطاب يذكر فيه أنه انتحر تخلصا من عذاب الضمير وان وصيته موجـــودة بين صفحتى ١٥٧ و١٥٨ من الكتاب الثـالث مـن اليمين الموجود بالرف الاســـفل فى دولاب كتبه ٠

ولما قرأ مفتش البوليس هـذه الرسالة قال انه لم ينتحر وان فى الامر جريمة قتل ٠٠ فكيف عرف ذلك ؟

حل مسابقة العدد الماضى

١ ـ الكلمات المتقاطعة



٢ ـ امتحن ذكاءك

ـ بائعة التفاح كان معها ٣٠١ تفاحه

ـ طرفا المكالمة الاب والابن

ـ هل تعرفها ؟

وجارية لولا الحوافر ما جرت
تمر بنا تجرى وليس لها رجل
وترضع اطفالا يدورون حولها
وليس لها ثدى وليس لها بعل

هى الساقية ٠

الانسة زينات عبد الله احمد كريمة زميلنا عبد الله احمد (بقسم الملاحة ببور توفيق) [illegible] لكافة اسئلة مسابقة العدد الماضى ٠
فنهنئها على تفوقها ٠٠

مسابقة هذا العدد

تنشر فى صفحة ١٦ حلول مسابقـة هذا العدد حتى لا يطول انتظار حضرات الزملاء لمعرفة الاجوبة الصحيحة ٠

حاول أولا أن تحلهـا بنفسك فاذا استطعت الى ذلك سبيلا فتحقق من صحة الحلول التى وصلت اليها ٠

وان **غلب حمارك** فانظر صفحة ١٦ ٠٠٠ وأرح نفسك !

PRÉVENTION ET SÉCURITÉ

منشار الصينية

La scie circulaire

وضع فى غاية الخطورة

أولا – الجهاز الواقى ليس فى محله ·

ثانيا – وجود كومة أخشـاب بجانب الاله يعوق حركة العامل ويجتذب التفاته مما يعرضه الى خطر محقق فقد اقتربت يده اليسرى من الحد القاطع بشكل مروع ·

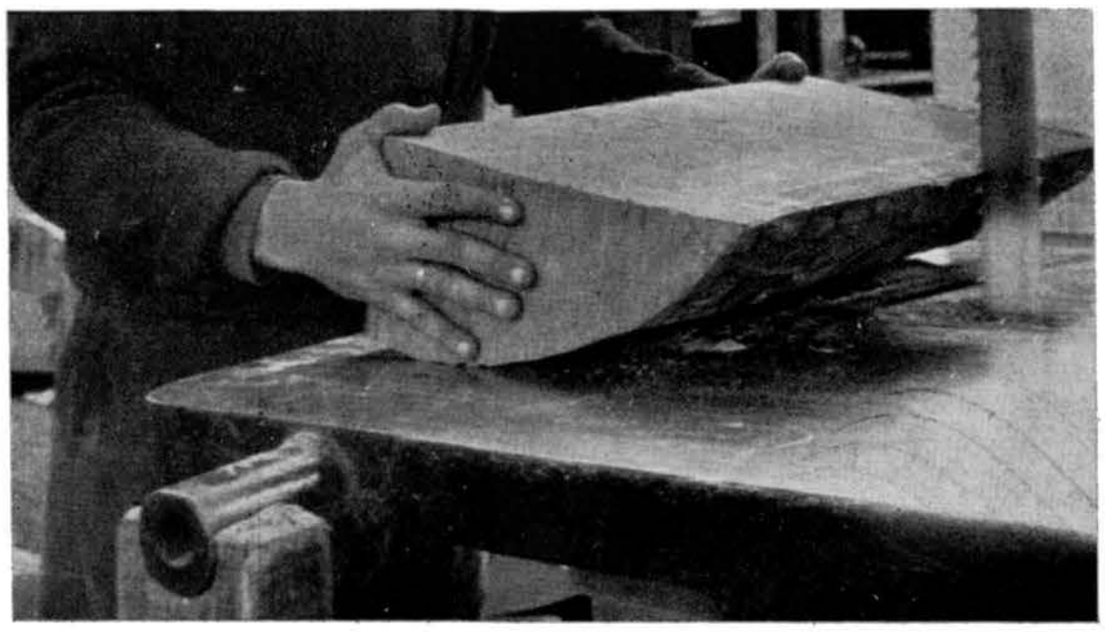
POSITION DE TRAVAIL EXTREMEMENT DANGEREUSE

1) Le masque protecteur n'est pas en place.

2) Une pile de bois placée sur le sol, tout près de la machine (ELLE N'AURAIT JAMAIS DU Y ETRE) attire les regards de notre camarade.

Il regarde en bas pour ne pas trébucher et personne ne peut lui en vouloir...

Il n'y a que les dents meurtrières qui semblent en vouloir à sa main gauche.



وضع خطـأ

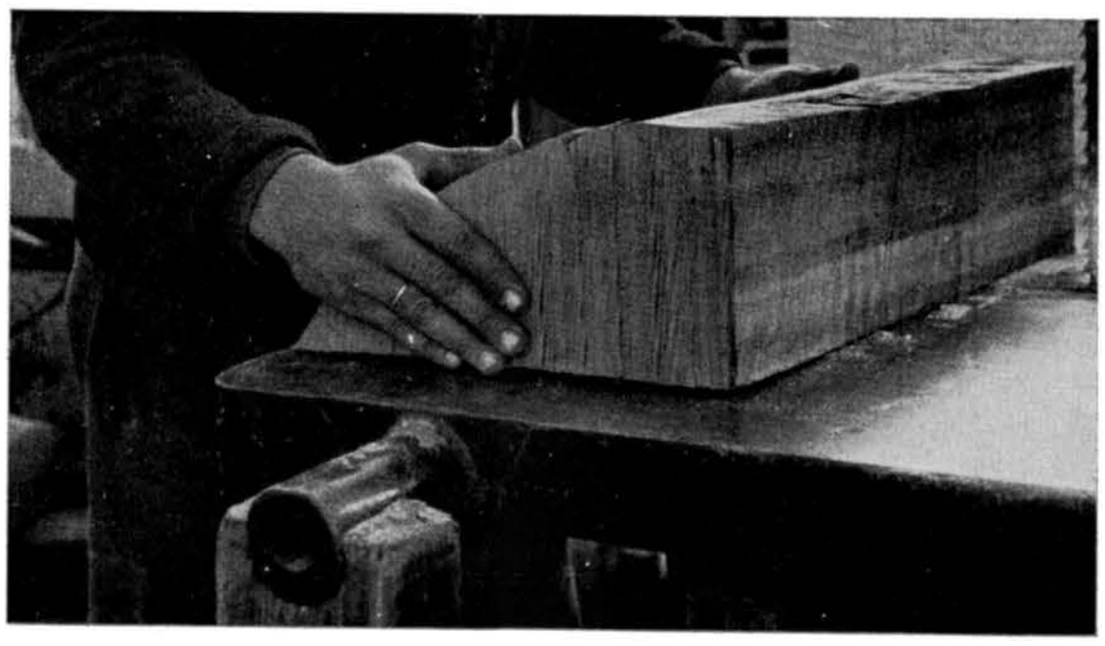
منشار الشريط *La scie à ruban*

وضع السطح الدائرى لكتلة الخشب على قاعدة المنشار ··· الحـادث محقق لا مناص منه ، اذ عندما يتحرك المنشار سـتجذب قوة النشر كتلة الخشب الى أسـفل فتدفعها بعنف على العامل ويترتب على ذلك فى أغلب الاحيان انكسار شريط المنشار وتطاير أجزائه محدثة اصابات بليغة للعامل أو للمحيطين به ·

En haut :

Regardez ces deux mains et cette chute de bois: un danger certain les menace. La pièce de bois repose en porte-à-faux sur le banc de la machine-outil.

Position correcte du bois. **الوضع الصحيح لكتلة الخشب**



الوضع الصحيح للعمل

١ – الجهاز الواقى فى محله

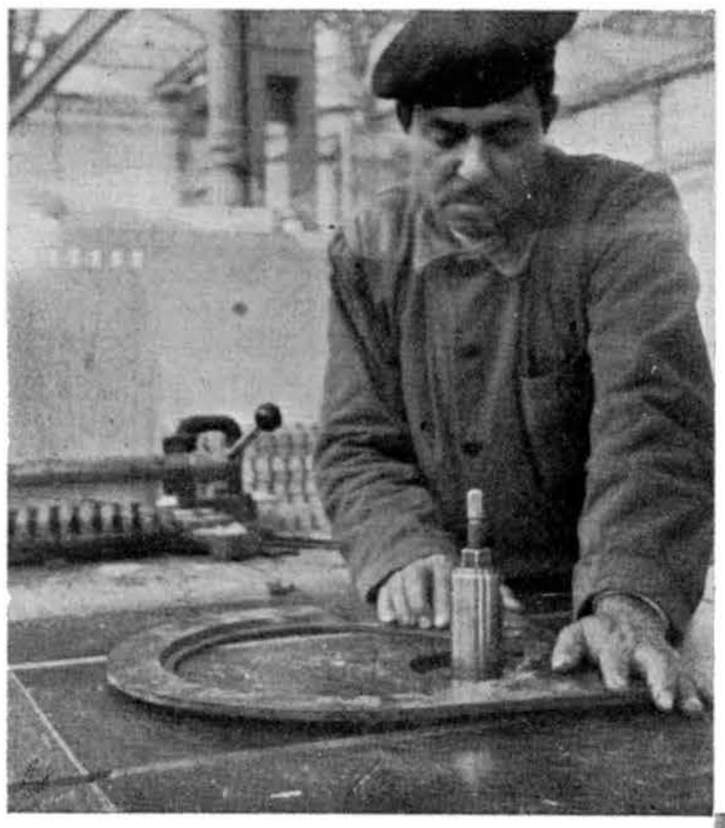
٢ – العامل يركز كل انتباهه الى عملية النشر بينما وقف رئيس القسم مرتاحا الى سير العمل على هذا النحو

POSITION CORRECTE

Le masque protecteur est à sa place et l'ouvrier regarde attentivement son travail sous l'oeil satisfait du chef d'équipe.

الوقاية خير من العلاج

(فى ورشة النجارة)



عمود الحلية

La toupie

عمود الحلية ماكينة لصنع حليـة الاطارات والبراويز والافاريز .

وهى عبارة عن عمود يدور بسرعة ٤٠٠٠ لفة فى الدقيقة يثبت عليه الحد القاطع .

ومن البديهى أن آلة حادة تدور بمثل هذه السرعة لهى من أشـد الآلات خطورة عـلى من لا ينتبه اليها كل الانتباه عند استعمالها .

الى اليمين : وضع خطر جدا

١ ـ يتحدث العامل مع أحد زملائه بينما تدور الالة .

٢ ـ يده اليسرى قريبة من الحد القاطع .

٣ ـ مسمار الرباط قريب جدا من ملابسه

فوق : الوضع الصحيح للعمل

Ci-contre :

POSITION DE TRAVAIL TRES DANGEREUSE

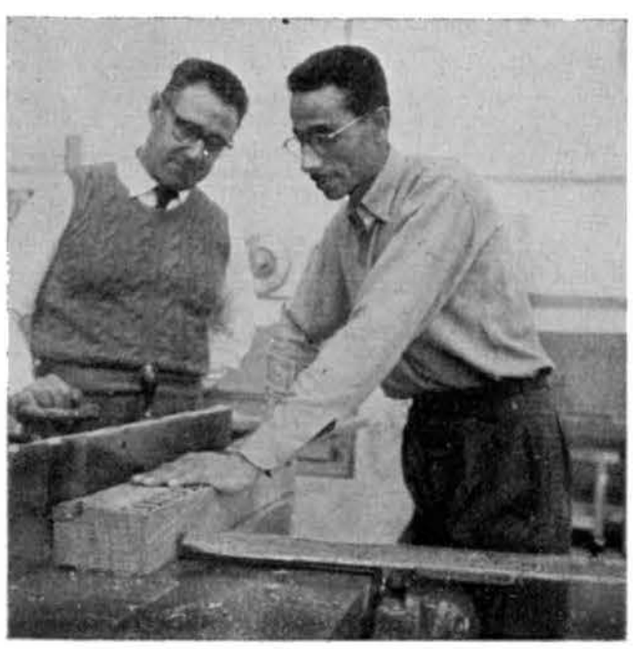
1. — **L'ouvrier parle pendant que la machine tourne.**
2. — **Sa main gauche est trop près de l'outil.**
3. — **La vis serrant l'outil est trop près de sa salopette.**

En haut :

POSITION CORRECTE

المدرابوه

La dégauchisseuse



الى اليمين :

يستعدل زميلنا السطح الاســـفل من لوح الخشب وقد فاته أن يضع الجهـاز الواقى فى محله . وأخذ يستمع الى حديث أحد الزملاء

الى اليسار :

الجهاز الواقى فى محله ويلتفت زميلنـــا الى عمله .

A droite :

Le dispositif de sécurité n'est pas en place. L'accident est imminent.

A gauche :

Position normale de travail.

Le Ferry-Boat de Port-Saïd,
trait d'union Afrique-Asie

Que de fois, par les glaciales nuits d'hiver, dans la douce chaleur de mon lit, n'ai-je pas été ému en entendant la sirène du ferry-boat.

Là-bas, au milieu de la bourrasque, tandis que la pluie tombe et que gronde le tonnerre, nos camarades veillent...

Ils veillent, mordus par la bise, fouettés par la pluie, car le ferry-boat ne doit pas s'arrêter.

Et ma pensée reconnaissante va les rejoindre dans la nuit. Humble et sincère hommage d'un Port-Fouadien à l'égard de ceux qui lui assurent le seul moyen d'accès à la ville de Port-Saïd.

الزميل ثابت السفرى ملاحظ ممتاز يدرك تماما الدور الحيوى الذى تقوم به المعديات ويذكر ازملائه بالثناء انهم لا يترددون فى تسيير المعديات أثناء الاضرابات وفى حالات الطوارىء

Le Surveillant H. Cl. Sabet El-Séfari est conscient du rôle vital de son service.

Le transport des passagers et des véhicules de la rive Afrique (Port-Saïd) à la rive Asie (Port-Fouad) et vice-versa, est assuré par trois ferry-boats: le F.B. 844 (Afrique) à vapeur, et les F.B. 863 (Asie) et 864 (Europe) équipés avec des moteurs Diesel-électriques.

Pendant que deux d'entre eux font le service, le troisième est l'objet d'une révision générale, aux Ateliers Généraux.

Un flot incessant de 15.000 passagers, 600 voitures-automobiles, 1.300 bicyclettes et 300 autres véhicules de toutes sortes, passe en moyenne tous les jours sous l'oeil attentif du personnel des transports des Ateliers Généraux.

Nos camarades affectés à cette tâche, s'en acquittent avec un zèle et un dévouement exemplaires. Ils viennent en aide, aux dames encombrées de voiturettes d'enfants, aux vieillards et aux infirmes, toujours avec le sourire, malgré les exigences d'un public parfois trop difficile.

En effet, la plupart des gens n'ont pas une idée des efforts inlassables, de la vigilance constante et de l'organisation minutieuse que nécessite une pareille entreprise. Et nous ne parlons pas des problèmes posés par l'extension rapide de la ville de Port-Fouad, et surtout par le nombre sans cesse accru d'automobiles empruntant le ferry-boat, qui ne peut en transporter que six par voyage.

Diverses solutions ont été envisagées pour résoudre ces problèmes qui vont s'aggravant. La plus intéressante consistait à faire fonctionner les trois ferry-boats simultanément entre les deux appontements. On en fit l'essai pendant un mois. C'était comme un jongleur manipulant trois oranges de ses deux mains. Une gageure... mais une gageure qui a été tenue et grâce à laquelle le service s'est trouvé moins congestionné.

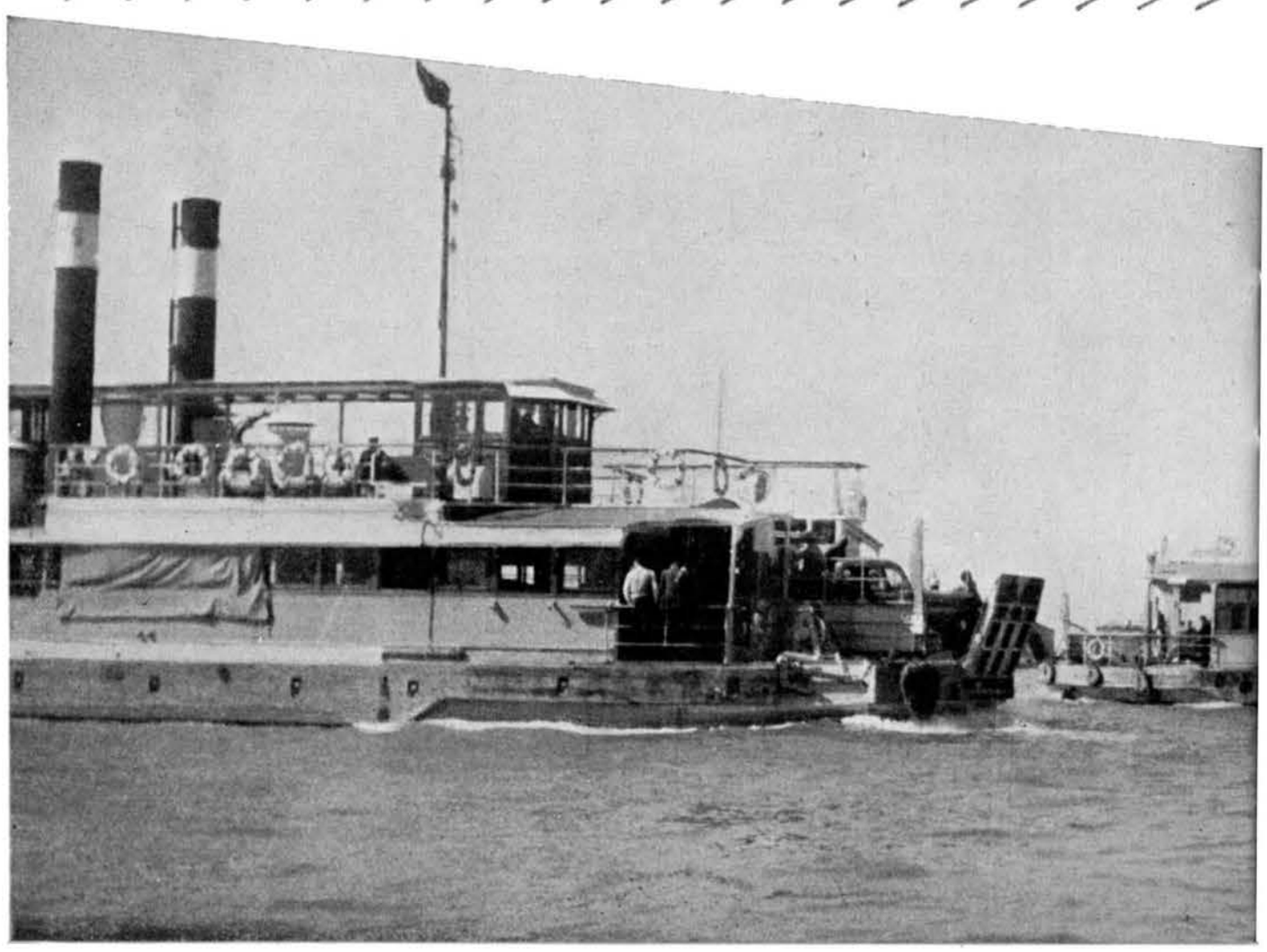
En définitive, un nouveau ferry-boat, pouvant recevoir 16 voitures, a été commandé en Europe.

Un autre problème, non moins grave, surgit à chaque importante manifestation sportive. Port-Saïd ne possédant pas encore un terrain de sport assez vaste, les **matchs** se déroulent sur le stade du Port-Fouad Sporting Club. Une foule d'environ **dix mille spectateurs,** aussi turbulents qu'impatients, doit être transportée dans le minimum de temps d'une rive à l'autre, sans compter une centaine d'autos... et le trafic habituel des habitants de Port-Fouad.

Malgré l'intensité du mouvement, les accidents sont extrêmement rares.

C'est presque toujours la même chose: un passager trop pressé essaie de s'embarquer après le signal de départ. Il ne prend pas en considération les avertissements de la Compagnie... il préfère prendre un bain.

En général, le matelot le plus proche se porte à son secours, et un scaphandrier est éventuellement alerté pour repêcher les effets que l'imprudent passager aurait perdus dans l'eau.



Le contremaître Spirtounias est une source intarissable d'anecdotes, allant du tragique au vaudeville, vécues au cours d'une carrière de quarante ans au service des transports.

Il évoque, avec un sourire amusé, l'accident survenu à une dame qui se rendait à Port-Fouad en fiacre. Le ferry-boat accosta à Port-Fouad. Mais, juste au moment où le cheval s'engageait sur le pont-levis, le ferry recula de quelques mètres. Le fiacre et ses occupants tombèrent à l'eau.

On ne tarda pas à sauver le cocher et la dame, qui se plaignait d'avoir perdu son sac à main, contenant une somme de 60 livres. Le scaphandrier arriva sur les lieux. Il plongea et, quelques minutes après, reparut avec le précieux objet. Surprise. Celui-ci ne contenait pas soixante livres, mais soixante piastres seulement:

"Comment en un plomb vil
l'or pur s'est-il changé ?"

Tout le monde se le demandait lorsque le cocher se mit à hurler à son tour. "Mon cheval... où est mon cheval...?"

Et le scaphandrier plongea à nouveau pour essayer de sauver la pauvre bête, s'il en était encore temps.

Après quelques moments d'angoisse, il remonta. Pas de cheval. Et le cocher de hurler de plus belle.

Soudain, on entendit un hennissement. Les regards se tournèrent vers l'îlot No. 1 où l'on vit l'animal en train de se secouer au soleil.

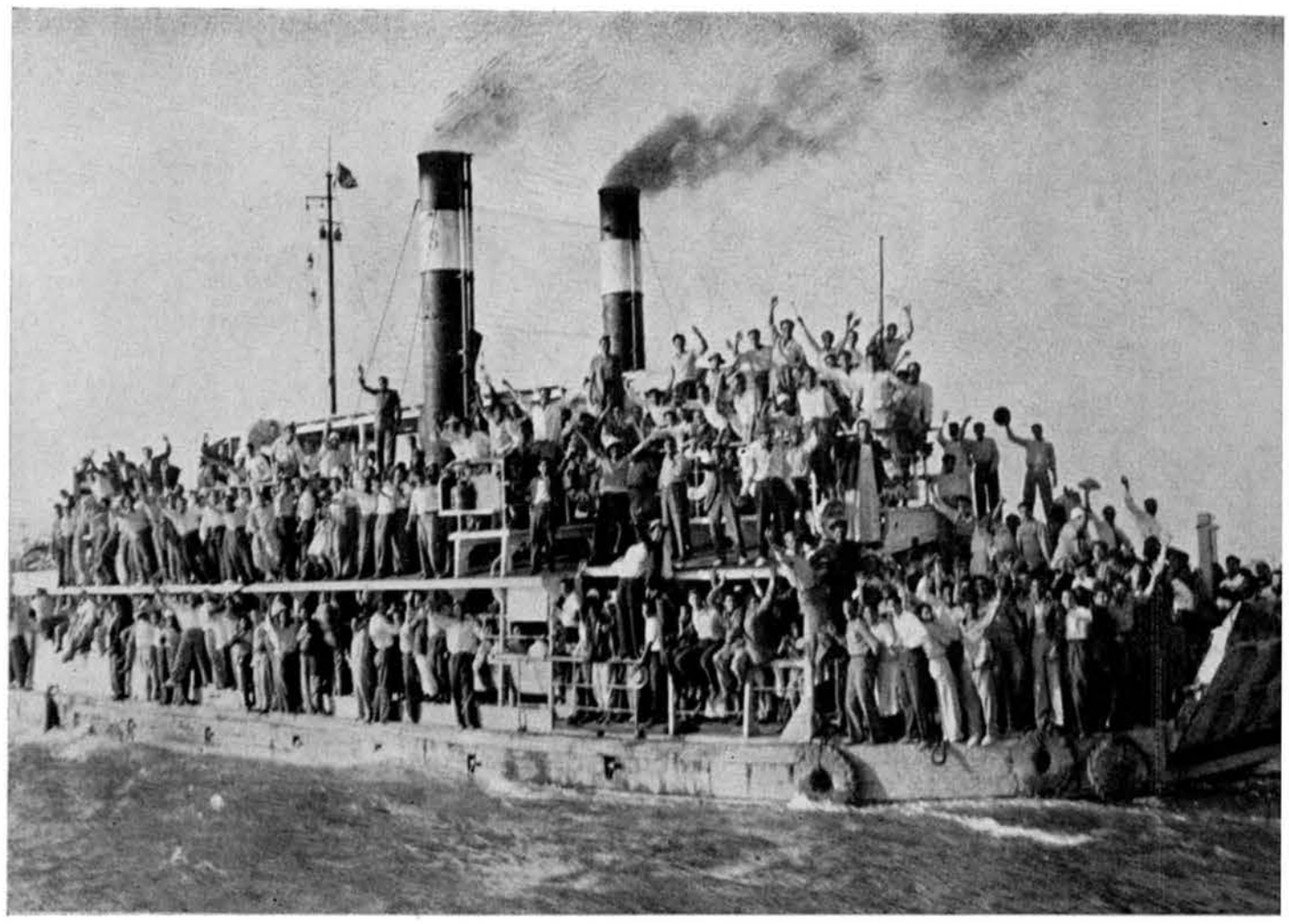
Dans la chute, les brancards de la voiture s'étaient brisés, dégageant le cheval. Celui-ci, sans attendre un secours aléatoire, *s'était déséchoué par ses propres moyens.*

Les accidents de navigation sont presque nuls: UN, en moyenne, PAR AN... et encore, est-il toujours sans conséquence. Eloquent témoignage de la valeur des patrons qui pilotent leur "flat-bottom" à la cadence de 224 voyages par jour, à travers une voie sillonnée par toutes sortes d'embarcations, dont certaines manoeuvrées par des irresponsables.

Les pannes se produisent aussi normalement que sur tout autre appareil, avec cette différence que le ferry ne peut pas se permettre un garage de quelques heures, voire de quelques minutes, pour réparation. Des solutions provisoires, où le système "D" prévaut sur la meilleure méthode technique, sont adoptées pour permettre à l'engin de reprendre immédiatement sa besogne.

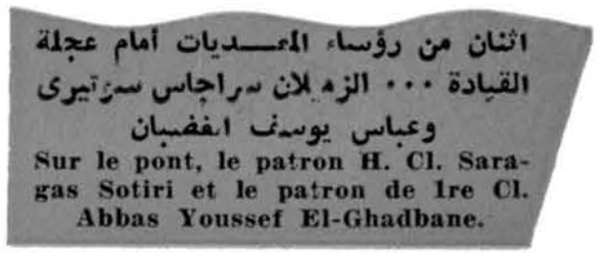
Une réparation plus sérieuse peut avoir lieu par la suite, mais elle ne s'effectue qu'aux heures avancées de la nuit, quand le trafic est lent, et elles sont menées assez rapidement pour permettre au ferry d'être en état à 6 heures du matin.

Mohamed El-Leissy



يوم من أيام المعديات المذكورة ... يوم مباراة لكرة القدم .. آلاف يغمرون ظهر المعدية لشهود المباراة فى ملعب نادى بور فؤاد الرياضى

Port-Saïd n'a pas encore son stade. C'est sur le terrain de sport de Port-Fouad que se déroulent les rencontres sportives importantes. Ces jours-là, il faut transporter d'une rive à l'autre, dans un temps record, quelque dix mille spectateurs . . .



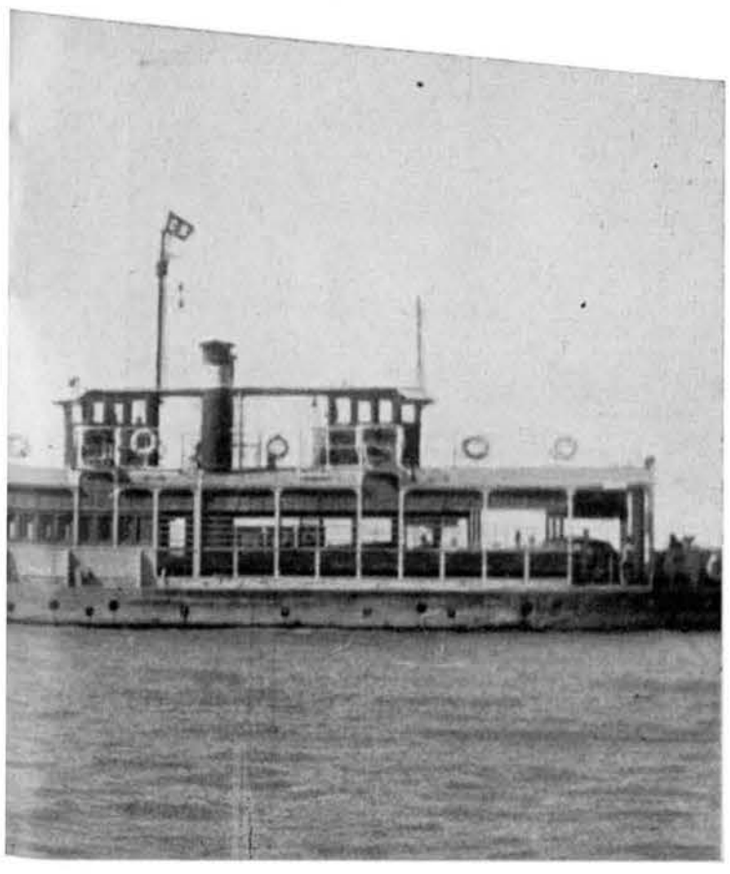
اثنان من رؤساء المعديات أمام عجلة القيادة ... الزميلان ساراجاس سوتيرى وعباس يوسف الغضبان

Sur le pont, le patron H. Cl. Saragas Sotiri et le patron de 1re Cl. Abbas Youssef El-Ghadbane.

>>>

عندما تتقابل المعديتان

Les deux ferry-boats se croisent



من أندر ما يكون ، وتجرى تقريبا على وتيرة واحدة : راكب فى عجلة من أمره يحاول ان يستقل المعدية بعد ان تبدأ فى التحرك ، دون التفات الى الانذارات المكتوبة التى تثبتها الشركة فى كل مكان فينتهى به الامر الى حمام اضطرارى فى مياه القناة ، فيسارع أقرب بحرى اليه لانقاذه، ثم يستدعى غواص على الفور لانتشال ما يكون قد سقط من الراكب الطائش فى القناة.

ولدى رئيس الاعمال سبير تونياس معين لا ينضب من النوادر الواقعية وهو يذكر بابتسامة عريضة ذلك الحادث الذى وقع لسيدة كانت ذاهبة للنزهة فى بورفؤاد ، مستقلة عربة «حنطور» ، ورست المعدية ببورفؤاد فى أمان الله ، ولكن بينما كان الجواد يجتاز الكوبرى المتحرك ، تقهقرت المعدية فجأة بضعة امتار الى الخلف ، فسقطت العربة بركابها فى الماء !

ولم يلبث ملاحو المعدية ان قاموا بانقاذ الحوذى والسيدة ، التى كانت تندب فقد حقيبة يدها المحتوية ، على حد قولها ، على ستين جنيها . وفى تلك الاثناء كان الغواص قد حضر ، ونزل الى الاعماق لبضع دقائق ، ثم ظهر حاملا فى يده الحقيبة الثمينة ، فسارع الموجودون الى فتحها بحضور السيدة ، وكم كانت دهشتهم بالغة اذ وجدوا بداخلها ستين ... قرشا صاغا لا غير ـ ولم ينقذ السيدة من الحرج سوى صياح الحوذى ، الذى كان يندب بدوره فقد جواده ، فغاص الغواص مرة ثانية لمحاولة انقاذ الحيوان المسكين ، اذا كان لا يزال على قيد الحياة ...

وبعد دقائق مثقلة بالقلق ظهر الغواص وقد ارتسمت على محياه علائم الحيرة اذ لم يجد أى أثر للجواد ، ولا تسل عن الحوذى وما اعتراه عندئذ من لوعة على فقد مصدر رزقه .

وفجأة ، دوى فى الجو صهيل عال، فاتجهت الانظار الى مصدره حيث شوهد الجواد منتصب القامة على الجزيرة رقم ١ القريبة ، وهو ينتفض ليزيل قطرات الماء من على جسده.

واتضح ان «عريش» العربة قد تحطم اثناء سقوطها ، فأطلق سراح الجواد الذى انتظر عبثا من ينقذه ، ولما طال انتظاره سبح بنفسه الى الجزيرة !

أما حوادث الملاحة فهى فى حكم المعدومة ولا تتعدى حادثة واحدة فى العام ، ونادرا ما ينجم عنها اى اضرار جدية ، وهى شهادة مشرفة تدل على مقدرة اولئك الربابنة الذين يقودون معدياتهم الثقيلة الحركة ، ذات القاع المسطح ، بواقع ٢٢٤ رحلة يوميا ، عبر مجرى مائى مزدحم بالعائمات من كافة الانواع والاحجام ، تذرعه طولا وعرضا ، بعضها يقوده اناس ليس لديهم دراية كافية .

وأحيانا ينتاب العطب محركات المعدية ، كما ينتاب أية عائمة أخرى، مع فارق هام، هو ان المعدية لا تستطيع أن تتوقف كغيرها لبضع ساعات ، أو حتى لبضع دقائق ، كى يتم اصلاح العطب ، فالعمل مستمر لا يرحم .

وعندها يتعين على المهندس ومساعديه اتخاذ أى اجراء مؤقت يضمن استمرار سير العمل ، الى ان يحل الليل وتبدأ الحركة فى الهدوء نوعا ، فيجرى اصلاح المحرك بصورة نهائية اثناء الهزيع الاخير من الليل ، بحيث تكون المعدية مستعدة لاستئناف رحلاتها فى الصباح المبكر .

محمد الليثى

بعض زبائن المعديات : فوق ـ بائع سمك متجول . ـ تحت ـ وابور زلط

Le pont-levis du ferry-boat voit passer les objets les plus étranges... En haut, un marchand ambulant de poissons... En bas, UN ROULEAU COMPRESSEUR !

بين هذين .. توضع ترتيبات أعمال المعديات ، وهما الزميلان اليا سبيرتونياس وارمان دومرج

MM. Elia Spirtounias et Armand Domergue s'occupant des mille et un détails du service.

معديات بورسعيد

همزة وصل بين آسيا وافريقيا

Le ferry-boat, trait d'union Afrique-Asie.

المعدية تتهادى عبر القناة لتصل أفريقيا بآسيا

كثيرا مايحدث فى اثناء ليالى الشتاء القارسة ، وانا متدثر بغطائى الدافىء ، ان يتناهى الى سمعى صوت معروف لكل بورفؤادى، وهو صفير المعدية ، فيتجه تفكيرى نحو زملاء لنا يسهرون هنالك وسط العاصفة ، تحت وابل من المطر وسط الرياح العاتية والرعد القاصف، يواجهون الطبيعة التى لا ترحم • ليل نهار ، صيف شتاء ، ليضمنوا لى ولالاف البورفؤاديين دوام صلتنا الوحيدة ببور سعيد وبالعالم الخارجى •

وتقوم ثلاث معديات بنقل الركاب والعربات بين الضفة الافريقية (بورسعيد) والضفة الاسيوية (بورفؤاد) وبالعكس ، وهى المعديه رقم ٨٤٤ «افريقيا» المزودة بمحرك بخارى ورقم ٨٦٣ (آسيا) ورقم ٨٦٤ (أوروبا) المزودتان بمحركات ديزل كهربائية ، فبينما تقوم معديتان بعملهما المنتظم ، ترسل الثالثة الى الورش العامة حيث تجرى لها « عمرة » شاملة كاملة • تعود بعدها الى الخدمة وترسل معدية أخرى الى الورش وهكذا دواليك ، بحيث تكون المعديات دائما فى حالة جيدة تؤهلها للقيام بعملها الشاق على أكمل وجه •

وتقوم المعديات يوميا بنقل حوالى ١٥٠٠٠ راكب و٦٠٠ سيارة و١٣٠٠ دراجة و٣٠٠ عربة أخرى من جميع الاحجام والاشكال ، ويمر هذا السيل المتواصل تحت رعاية مستخدمى قسم النقل التابع للورش العامة ، الذين يؤدون مهمتهم باخلاص وتفان أصبحا مضرب الامثال ، فهم يتقدمون لمساعدة السيدات فيحملون عنهن عبء عربات الاطفال ، ويقدمون كل عون للعجزة والشيوخ وأطفال المدارس الصغار ، وذلك برغم ما يتعرضون له باستمرار من مشاكسات ومعابثات !

ذلك لان بعض الناس لا يقدرون المجهودات المضنية واليقظة الدائمة والتنظيم الدقيق الذى تستلزمه تلك العملية الواسعة النطاق ، يضاف اليها المشاكل الناجمة عن نمو مدينة بورفؤاد المطرد والزيادة المستمرة فى عدد الركاب وخصوصا السيارات بينما حمولة المعدية الواحدة لا تتجاوز ست سيارات !

وقد اقترحت حلول كثيرة لمواجهة تلك المشكلة التى تزداد تعقيدا يوما بعد يوم ، كان أهمها تلك التجربة التى استمرت حوالى الشهر فى أثناء العام المنصرم ، وتتلخص فى تسيير ثلاث معديات فى وقت واحد بين المرسيين الحاليين • كانت تجربة جريئة أسفرت عن نتائج مبشرة بالخير اذ خف الضغط بشكل ملحوظ

ولكن وضع تلك التجربة موضع التنفيذ بصفة مستديمة يقتضى وجود معدية رابعة كى يتسنى تسيير ثلاث منها وارسال الرابعة الى الورشة كما أسلفنا لاجراء الاصلاحات الجوهرية لذا تمت التوصية على صنع معدية جديدة فى أوروبا ، صممت على أن تتسع لست عشرة سيارة .

كما ان هنالك مشكلة خطيرة يواجهها القسم كلما جرت مباراة رياضية هامة حيث لا يوجد استاد كبير ببورسعيد فتجرى المباريات عادة فى استاد نادى بورفؤاد الرياضى ويتعين على المعديات عندئذ ان تقوم بنقل جمهور صاخب يبلغ حوالى ١٠٫٠٠٠ نسمة بين الضفتين فى أقصر وقت ممكن لحضور المباراة والعودة بعدها الى بورسعيد ، هذا علاوة على حوالى مائة سيارة ، وكل ذلك زيادة على حركة العبور العادية البورفؤاديين .

وبرغم تلك الارقام التى تغنى عن كل بيان فان الحوادث على ذلك الخط

UN BEL EFFORT

Ils apprennent la langue arabe

Nous nous devions de mettre en relief le bel effort fourni par ceux de nos camarades non Egyptiens qui, malgré leurs occupations et leurs soucis, consacrent une bonne partie de leurs loisirs à l'étude de la langue arabe.

Cette langue, une des plus riches du monde, n'est certes pas une des plus faciles. Nos camarades qui l'étudient n'ont pas l'ambition d'en connaître tous les secrets. Leur but est plus modeste: ils veulent être en mesure de tenir correctement une conversation courante avec un interlocuteur égyptien et lire un imprimé ou une lettre dactylographiée.

Quelques-uns poussent un peu plus loin: ils atteignent un niveau à peu près équivalent au certificat d'études primaires qui était, par le passé, délivré par le gouvernement égyptien.

Dans ce louable effort, la Compagnie du Canal leur apporte tout son appui.

Les cours d'arabe, suivis par les agents et les ouvriers de la Compagnie, remontent à 1938.

Interrompus par la guerre, ils ont repris en novembre 1946 avec le concours de l'Alliance Française qui en assuma l'organisation et la direction jusqu'en octobre 1954.

La Compagnie en a pris la charge directe pour le cycle 1954-1955.

Les leçons d'arabe sont données deux fois par semaine.

Elles sont sanctionnées par une session d'examens, qui se tient au mois de février de chaque année, pour permettre à la Compagnie de contrôler les progrès des candidats.

M. Ibrahim Ahmed Aly, directeur de l'Ecole Secondaire Gouvernementale d'Ismaïlia, qui préside le Jury des Examens depuis 1953, a écrit dans un de ses rapports:

> *"Je ne puis m'empêcher d'exprimer mon admiration pour les employés qui étudient l'arabe. Ainsi que j'ai pu le constater, la plupart d'entre eux, malgré leur âge et leurs occupations, ont un désir certain d'apprendre la langue du pays. La Compagnie du Canal ne leur ménage pas ses encouragements. Il est hors de doute que cette oeuvre donnera de bons résultats car, en plus du fait qu'elle aide les étrangers à mieux traiter leurs affaires avec les Egyptiens, elle renforce les liens d'amitié qui nous unissent à eux."*

LE CANAL a demandé à quelques-uns des candidats aux examens de ces dernières années d'écrire, de leur propre main, à l'intention de leurs camarades, une phrase en langue arabe.

Ils s'y sont prêtés de bonne grâce.

Un de nos camarades passe l'examen oral d'arabe.

Debout, à côté du Jury, nos camarades Ahmed Mohamed El-Wardani et Mohamed Nagui El-Chamachergui, chargés de l'organisation des examens, ainsi que M. Abboud, professeur d'arabe.

يؤدى زميل من زملائنا الامتحان فى اللغة العربيـــة وقد وقف بجانب اللجنة مراقبا الامتحان الزميلان احمد محمـد الوردانى ومحمد ناجى الشماشرجى يتوسطهمـــا الاستاذ عبود مدرس اللغة العربية

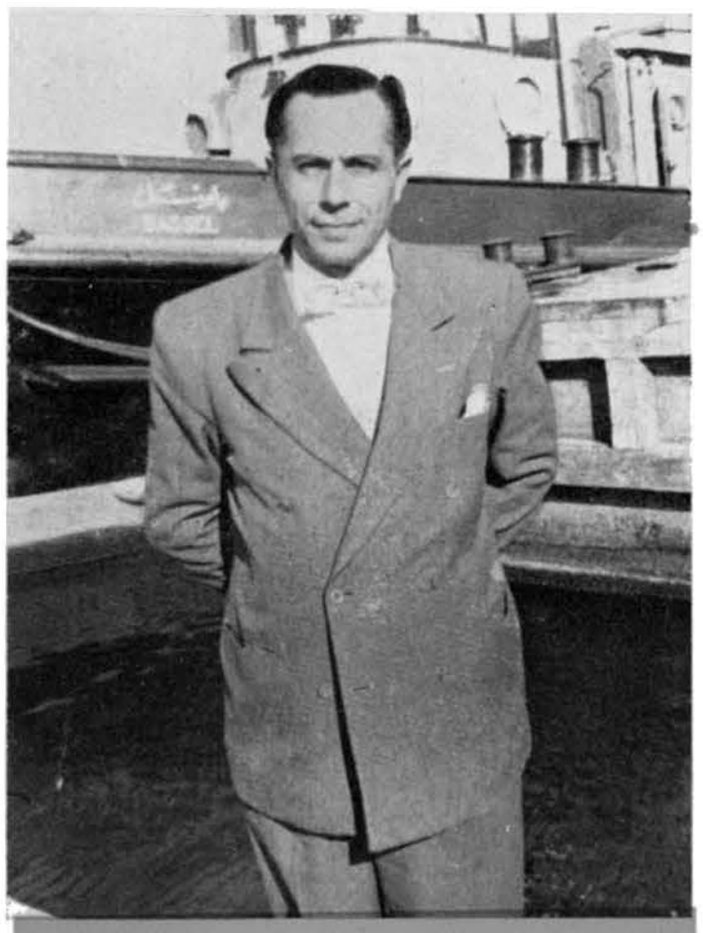
السيد ماكس فينى ، الرئيس المساعد للقسم الادارى : انى اتعلم اللغة العربية بكل سرور ، بيد انى اعتقد ان دراسة هذه اللغة الجميلة تتيسر كثيرا اذا ما وجدت طريقة مبسطة لتعليمها للاجانب

M. MAX VIGNES, Chef Adjoint du Service Administratif: J'apprends l'arabe avec plaisir. Je crois, cependant, que l'étude de cette belle langue présenterait moins de difficultés, s'il existait une bonne méthode pour l'enseigner aux étrangers.

M. ANDRE LASSALE (Ismailia): Ne vends pas la peau du tigre avant de l'avoir tué.

Mlle ADELE GRANDE (Ismailia): Loin des yeux, loin du cœur.

M. VICTOR BUTIGIEG (Ismailia): Si la parole est d'argent le silence est d'or.



M. ANTOINE CHABERT (Port-Said) : Chaque mal a son remède.

لكل داء دواء شايير

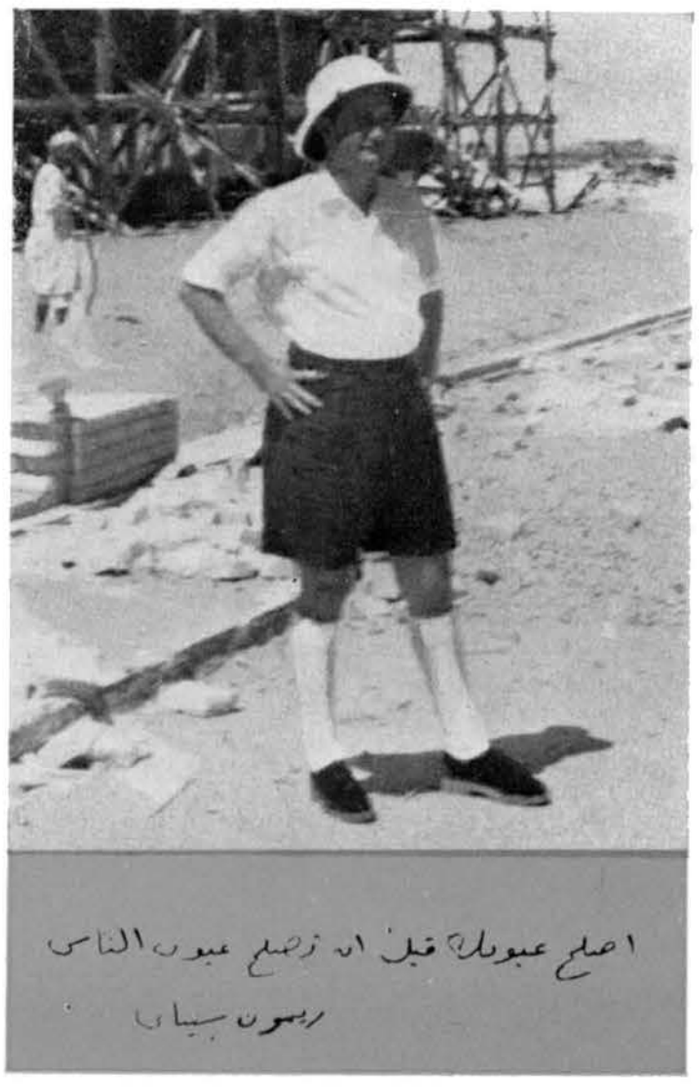
M. JEAN BRIENS (Port-Said) ; Les chiens aboient et la caravane passe.

الكلاب تنبح و القافلة تسير

برينس

M. A. MEGELLAS (Ismailia) : Un des examinateurs me demanda pourquoi j'étudiais la langue arabe.

Je répondis : "La science est lumière... et qui n'avance pas recule."



M. RAYMOND SINAI (Port - Tewfik) : Corrige tes propres défauts avant de corriger ceux des autres.

اصلح عيوبك قبل ان تصلح عيوب الناس

ريمون سيناي

مجهود يستحق الثناء

يتعلمون اللغة العربية

رأينا من الانصاف أن نزيح الستار عما يبذله زملاؤنا الاجانب منذ سنوات عدة من المجهودات الحميدة فى سبيل دراسة اللغة العربية ، اذ أنهم يخصصون جزءا كبيرا من أوقات فراغهم لتعلم لغة البلاد رغم كثرة مشاغلهم ومسئولياتهم العائلية ٠

لا شك أن لغة الضاد من أوسع لغات العالم وأخصبها ولذلك فدراستها ليست من السهولة بمكان ٠

على أن زملاءنا الاجانب لا يطمحون الى التمكن من قواعدها وبلاغتها وبيانها بل كل ما يصبون اليه لا يتجاوز اجادة التحدث مع المصريين وقراءة المطبوعات والخطابات المحررة على الآلة الكاتبة وان كان بعضهم يرغبون فى المزيد من دراسة العربية لبلوغ مستوى يقرب من مستوى الشهادة الابتدائية المصرية أيام وجودها ٠

أما الشركة فلا تألو جهدا لتعضيدهم ومساعدتهم فى مسعاهم الطيب بكل ما لديها من وسائل ٠

❖

بدأت حصص تدريس اللغة العربية لمستخدمى وعمال شركة القناة منذ عام ١٩٣٨ ثم توقفت بسبب نشوب الحرب العالمية الثانية واستؤنفت فى سنة ١٩٤٦ بمعاونة الرابطة الفرنسية التى تولت ادارتها وتنظيمها حتى شهر أكتوبر ١٩٥٤ وقد تسلمت الشركة مقاليد الاشراف على الدراسات العربية بنفسها ابتداء من موسم ١٩٥٤/١٩٥٥ ٠

يتلقى الطلبة دروسهم العربية مرتين فى كل اسبوع ويدخلون دورة امتحانات تجرى فى شهر فبراير من كل سنة ليتسنى للشركة الوقوف على مدى تقدمهم ٠

ومما يستحق الذكر أن الاستاذ ابراهيم أحمد على ، ناظر مدرسة الاسماعيلية الثانوية ، الذى رأس لجنة الامتحانات منذ سنة ١٩٥٣ قد كتب فى أحد تقاريره ما يلى :

« لا يسعنى الا أن أسجل اعجابى بالذين يمارسون دراسة اللغة العربية من مستخدمى الشركة ، فمعظمهم ، رغم تقدمهم فى السن وما هم فيه من مشاغل ، راغبون رغبة أكيدة ، كما لمسنا ، فى تعلم لغة البلاد والشركة دائبة على تشجيعهم باذلة ما استطاعت من جهد فى هذا المضمار ولا يختلف اثنان فى أن هذا العمل سيؤتى أكيدا ثمارا طيبة اذ علاوة على أنه يعين الاجانب على تأدية أعمالهم مع المصريين على وجه أكمل يقوى روابط الصداقة بينهم وبيننا . فنعم الفرض ونعمت الوسيلة » .

وقد طلبت مجلة « **القنال** » الى بعض زملائنا المتقدمين لامتحانات السنوات الاخيرة أن يكتبوا بخط يدهم جملة باللغة العربية ٠

فلبوا رغبتها مسرورين مشكورين ٠

لجنة الامتحان الاولى برياسة الاستاذ ابراهيم احمد على

M. Ibrahim Ahmed Aly, directeur de l'école secondaire d'Ismaïlia, préside la commission des examens arabes.

La petite Nani, son gracieux sourire, sa petite lampe et ses meilleurs vœux à l'occasion de RAMADAN

رمضان شهر الجود والاحسان

بقلم كمال بدر أحمد

نانى الصغيرة . كريمة زميلنا
حسن محجوب «بقسم الملاحة»
تقدم لكم أطيب التهانى بمناسبة
حاول شهر رمضان المبارك

حل شهر رمضان المبارك ضيفا كريما على الشعوب الاسلامية ، وهو يمتاز من بين سائر الشهور بالكرم والجود ، ومد يد الاحسان للفقراء والمعوزين ، فان الله جل ثناؤه لم يطلب منا ان ندع الطعام والشراب ولكنه تعالى يمتحننا بهذا الشهر لنحس بآلام الجوع ونعرف ما يقاسيه الفقراء فنعطف عليهم ...

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم : « من أفطر صائما كان له مثل أجره » .

بهذا الاسلوب الرقيق دعا النبى أهل الايمان الى البذل وسلك بهم مسلك الجود والكرم .

فاذا كان الصيام ثورة على ما فى النفس من الشهوات وترويضا لها على الصبر والحرمان ، فالزكاة ثورة على ما فى النفس من البخل والشح وتطهير لها من دنس الأثرة والذاتية البغيضة .

ومن عجب أن يبخل انسان ويصوم ، أو يشح ويحج ، أو يمسك ويصلى ، وهو يعلم أن الله تعالى غنى عن صومه وحجه وصلاته . وأنه تعالى لم يأمره بهذه العبادات الا لغرض اسمى من تأديتها بالجوارح، انه أمره بها ليهذب نفسه ويربى روحه .

أمره بها ليوسع على العباد فى دنياه فيوسع له مولاه فى الاخرة .

والمال فى ذاته محبوب، لانه وسيلة الى كل مطلوب، ولكن يجب أن تطغى مطالب الاخرة على مطالب الدنيا، لان الدنيا دار فناء والآخرة دار بقاء ، ولا ينبغى أن يؤثر الانسان الفانيه على الباقية .

والبخيل يعيش فى الدنيا عيشة الفقراء ويحاسب فى الاخرة حساب الاغنياء ، يعيش فى الدنيا فى كد ونصب وهم وتعب يجمع المال لمن ينفقه فى الملذات والمحرمات من بعده .

أما الكريم فيرى ان المال لله تعالى ، والفقراء عبيد الله ، فيعطى مال الله لعبيد الله من غير من أو تفضل .

وقد طالب الله تعالى الناس بالاعطاء وشبهه بالقرض الواجب الاداء فقال تعالى « من ذا الذى يقرض الله قرضا حسنا فيضاعفه له أضعافا كثيرة » .

فهل بعد هذا الوعد الصادق يطمع البخيل فى الايمان ، بعد ان كذب ربه وصدق الشيطان ؟ قال تعالى « الشيطان يعدكم الفقر » .

هذا ولا تتفق طاعة الله تعالى وطاعة المال . جاء فى الانجيل « لا يستطيع أحد ان يخدم سيدين لانه اما أن يبغض الواحد ويحب الاخر أو يلازم الواحد ويحتقر الاخر . لا تقدرون أن تخدموا الله والمال » .

ولو لم يكن فى ذم البخل سوى قوله تعالى « وامامن بخل واستغنى وكذب بالحسنى فسنيسره للعسرى وما يغنى عنه ماله اذا تردى » لكفى زاجرا وواعظا .

ولو لم يكن فى مدح الجود والاعطاء سوى قوله جل شأنه « فأما من أعطى واتقى وصدق بالحسنى فسنيسره لليسرى » لكفى حافزا للبذل بعد البخل والتيسير بعد التعسير .

والبخل يهدى الى النار والجود يهدى الى الجنة ، فليتبع الحازم اللبيب الكرم ، خصوصا فى رمضان شهر الجود والاحسان .

ندعو الله العلى القدير أن يجعله شهر يمن واسعاد وبركة على زملائنا الاعزاء وعلى شعب وادى النيل الكريم .

أخبار القناة

١٦ فبراير :

بدأت المؤسسه الهولنديه « هولما » أعمال انشاء فرع كبريت الجديد فيما بين الكيلو ١١٣ والكيلو ١١٨ تطبيقا للبرنامج الثامن لتحسين القناة ٠

٢٠ فبراير :

بينما كانت الباخرة « باستور » تعبر القناة محملة بالجنود ألقى ستون عسكريا من الفرقة الاجنبية بأنفسهم فى الماء محاولين الفرار ولكن سرعان ماقبض عليهم رجال خفر السواحل ٠

أول مارس :

مر عبر القناة خلال شهر فبراير الماضى ١١٩٥ سفينة بمتوسط يومى قدره ٤٢ر٧ وهو أعلى متوسط سجل خلال شهر واحد ٠

١٢ مارس :

سجلت القناة اليوم رقما قياسيا اذ مر بها ٧١ باخرة ، أربعون منها قادمة من الشمال واحدى وثلاثون من الجنوب ٠

١٤ مارس :

هبت عاصفة رملية عنيفة توقفت بسببها حركة السفن فى القناة وقد حظرت الملاحة بميناء السويس من منتصف الساعةالعاشرة حتى التاسعة مساء ـ وبلغت سرعة الرياح ٨٠ كيلو مترا فى الساعة مما اضطر حاملة البترول « البرتوفاسيو » الى التوقف عن السير بغتة فى الساعه السابعة والنصف وسط سحابة من الرمال العاصفة ٠

واستطاعت السفينتان التاليتان أن تقفا بعد أن اصطدمت بها اصطداما بسيطا لم ينتج عنه ضرر ما ٠

٢٠ مارس :

بلغ متوسط مرور السفن اليومى خلال المدة من ١١ الى ٢٠ مارس ٥ر٤٨ ٠

٢٣ مارس :

جنحت الباخرة الدانمركية « هلدا مائرسك » ، وكانت قادمة من الشرق الاقصى تحمل نحو سبعة آلاف طن من البضائع المختلفة الى أمريكا وقد أصيبت بعطب حال دون مواصلتها السفر ، فسحبتها الى بور سعيد احدى قاطرات الانقاذ ٠

وتبلغ حمولة هذه الباخرة ٥٧٢٠ طنا

٢٤ مارس :

وصلت الى الاسماعيلية طائرة من طراز « هليكوبتر » استأجرتها الشركة لمدة شهر من شركة فنويك الفرنسية على سبيل التجربه وقد تم تركيب أجزاء هذه الطائرة بالاسكندرية ٠

٢٩ مارس :

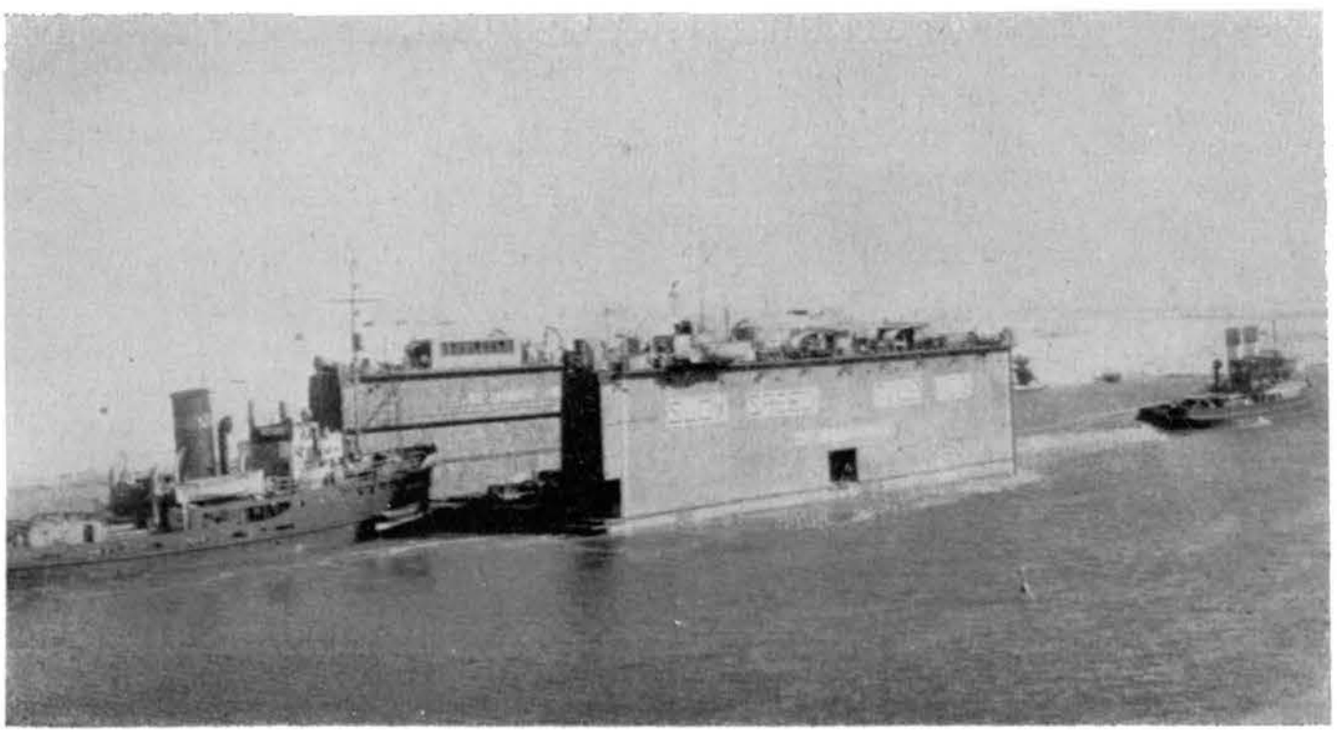
رست الباخرة الهولندية « نيو امستردام » وحمولتها ٣٧٠٠٠ طن فى مياه بورسعيد حاملة ٥٠٠ سائح نزل معظمهم الى مدينة بور سعيد فشاهدوا معالمها وقد رحب بهم مكتب السياحة ورجاله ايما ترحاب واستأنفت الباخرة رحلتها مساء ٢ أبريل ٠

أول ابريل :

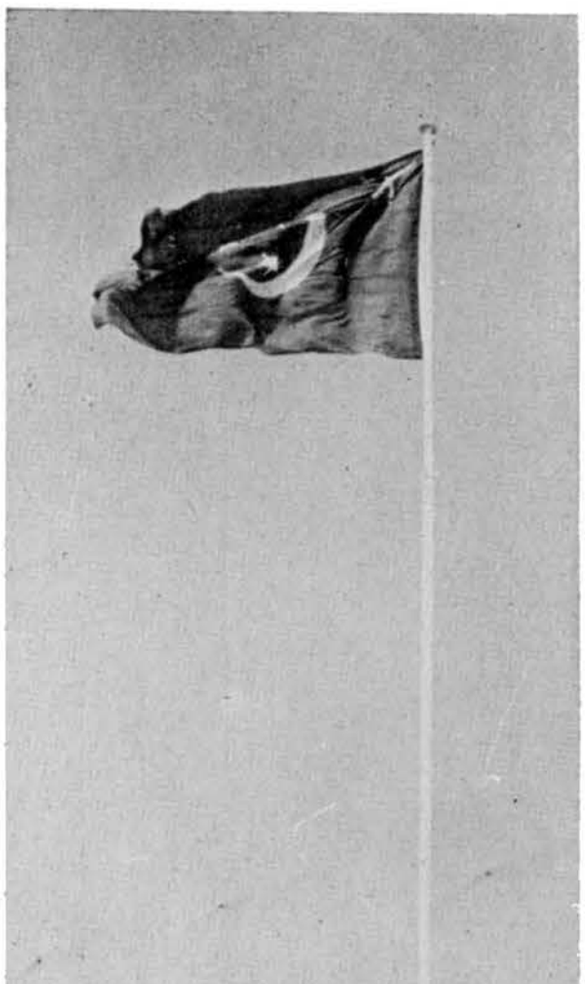
بلغ عدد السفن التى عبرت القناة فى مارس الماضى ١٣٧٢ سفينة جملة حمولتها ١٠ر٢٣٤ر٠٠ طن بمعدل يومى قدره ٤٤ر٣ وهو أعلى متوسط سجل حتى الان فى تاريخ القناة ، علما بأن المتوسط خلال سنة ١٩٥٤ لم يتجاوز ٣٧ر٠٢

عبر القناة حوضان من الاحواض الروسية العائمة مصنوعان من الاسمنت قادمين من اوديسا على البحر الاسود ، قاصدين ميناء بتروبفلوفسك فى شبه جزيرة كمتشتكا على المحيط الهادىء وكان كل حوض مقسما الى جزئين منفصلين والصورة المنشورة تحت هذا الكلام تمثل أحد جزئى الحوض الاول ٠ وقد استغرق مرور كل جزء اربعة أيام ٠

Un tronçon du Dock flottant russe No. 9 au cours de son transit.



اللوحة التذكارية المثبتة بقاعدة العلم
وقد ازاح الرئيس الستار عنها



الرئيس جمال عبد الناصر يرفع بيمينه
علم بلاده فوق السارية

علم الوطن يرفرف فوق الشلوفة

LE DRAPEAU ÉGYPTIEN FLOTTE SUR LE CAMP DE CHALLOUFA

في الساعة الحادية عشرة والدقيقة العشرين قبل ظهر يوم الثلاثاء ٢٢ مارس ١٩٥٥ ارتفع علم مصر عاليا خفاقا على معسكر الشلوفة ، أول معسكر بريطاني تسلمته قواتنا المسلحة في أرض القناة

Le 22 Mars 1955, le bicbachi Gamal Abdel Nasser a hissé le drapeau égyptien sur le camp de Challoufa, premier camp britannique consigné aux forces armées égyptiennes dans la zone du canal.

مجلة القناة

رئيس تحرير القسم العربي : كمال بدر أحمد

رئيس تحرير القسم الفرنسي : د. دي بيرلي دللاروكا

سكرتير التحرير : نقولا سعادة

محتويات العدد

	صفحة
اخبار القنال	١
رمضان .. شهر الجود والاحسان	٣
يتعلمون اللغة العربية	٤
معديات بور سعيد	٨
الوقاية خير من العلاج	١٢
ركن التسلية	١٤
طاه ذو شهرة عالمية	١٥
انباء المنطقة	١٧
رئيس الملاحة يتحدث الينا	٢٧
نهضة بور سعيد العمرانية	٣٠
١٨ مليون جنيه لتحسين القناة	٣٤

القلم

العدد السابع عشر

ابريل ١٩٥٥