

الفصل الثالث

النشأة و التطور

المبحث الأول : ميناء سواكن وقيام ميناء بورتسودان

المبحث الثاني : تجهيزات المراسي والسكة حديد

المبحث الثالث : الموانئ البحرية السودانية العاملة وخطط
ومشروعات الهيئة

المبحث الأول

ميناء سواكن وقيام ميناء بورتسودان

سواكن ميناء قديم قدم الدهر ومنذ أنهيار ميناء عيذاب أوائل القرن الخامس عشر الميلادي أصبحت هي الميناء الرئيسي الوحيد للسودان ومن اقدم موانئ الدنيا تصل اليها السفن القادمة من آسيا الشرقية والجنوبية والغربية وبينها وبين موانئ بلاد العرب صلات وثيقة قديمة ترجع الى عهد سبأ وحمير وكان منذ ظهور الاسلام استند النشاط التجاري العربي مع الساحل الغربي للبحر الاحمر على ثلاث موانئ هي (باضع وعيذاب وسواكن) ... ظلت قيمة سواكن كميناء عرضة للتذبذب فهي طورا قمة المجد والشهرة ... وحيناً آخر في عالم النسيان ، وكان ذلك يعود للعامل البشري ونشاطه برأً وبحراً حتى تدخلت ظروف طبيعية غيرت من طبيعة شكل ساحل سواكن نسبة للنمو المرجاني المتنامي حتى أصبح يشكل حاجزاً كاد يسد مدخل الميناء أضف الى ذلك أن المرفأ والمرابط لا يمكن أن تتحمل الا عدداً محدود من السفن الأمر الذي لا يتفق مع الحركة المنتظرة للسفن وسلامة الملاحة بالميناء ... شهد القرن التاسع أخطر حدث زاد من قيمة الساحل السوداني وميناء سواكن ، حيث فتحت قناة السويس للملاحة وأصبح الطريق بين السودان وأوربا قصيراً ومجزياً وتطورت تبعاً لذلك صناعة السفن وازداد حجمها واصبحت هناك صعوبة لدخولها ميناء سواكن. لذا نشأت حاجة ملحة لقيام ميناء جديد وشهدت السنوات الأولى من القرن العشرين نهاية ميناء سواكن وقامت على انقاضها ميناء بورتسودان. (1)

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 2005-1905م ص2 .

(قامت المجموعة في هذا الفصل بالإقتباس المباشر لقلّة المصادر عن الموانئ البحرية السودانية) .

أختيار موقع الميناء ببورتسوان وطبيعته :

جاءت بورتسوان وليدة الجهود التي عينت بالتوجه البحري للسودان ، وقد بذلت بريطانيا تلك الجهود كجزء من سياستها العامة في تيسير الوصول للسودان بطريق البحر الاحمر ، خصوصاً بعد افتتاح قناة السويس ، وكان ذلك الطريق المائي حيويّاً في نظر البريطانيين ويفوق في قيمته طريق رأس الرجاء ... يرجع الاهتمام البريطاني بموقع بورتسوان الى عام 1874م عندما مر بها الملازمان واطسن WATSON وشينونل SHENONL ، وكانا يستخدمان الساحل في طريقهما الى مديريةية خط الاستواء ، وأشار واطسن في مذكراته لمرسي الشيخ برغوث وقرر انه افضل من سواكن وان سعة الميناء ، وأعماقه تتراوح بين 12-16 قامة ، وذكر واطسن ان تلك الصفات كفيلة بان تقوم على خدمة السفن الكبيرة الضخمة . (1)

والواقع ان لورد فلانشيا LORD FLANESHIA أشار هو الآخر في مطلع القرن التاسع عشر الى موقع الشيخ برغوث وقيّمته وخلوه من الصخور المرجانية وسهولة مرور السفن فيه ، ومدى ما يقدمه هذا الشرم من تأمين للسفن وقتما تشتد العواصف وتسوء الاحوال الجوية ، ويبدو ان ذلك المرفأ مهجوراً ولا يزيد عن كونه ملجأ للسفن عندما تسوء حالة الجو، ويتعذر بقاء السفن في عرض البحر ، والمفهوم ان هذا المرفأ وغيره من المرافئ والمراسي والموانئ الصغيرة كانت تعمل في خدمة التجارة القبلية، وتستخدمها سفن الملاحة الساحلية ، وتخرج منها سفن فيما بين الساحل السوداني وساحل الحجاز ، وعلى الرغم من قلة المعلومات فيما مضى عن موقع مرسي الشيخ برغوث من حيث الصفات العامة للأعماق والمدخل المسلك اليه ، فإنه رشح لأول القرن العشرين لخدمة التجارة السودانية في اتجاهاتها الحديثة ... ورشح هذا الموقع للقيام بتلك الأغراض كل من واطسن وكتشنر kitchener وونجت Wingate عندما ان سواكن لم تعد الميناء المناسب لتصريف تجارة إقليم متسع كبير مثل السودان . (2)

وبين المعترضون على سواكن على اساس انه من الصعب الاعتماد عليها لاسباب حربية وسياسية بالإضافة الى الأساليب الطبيعية المتعلقة بالنشاط المرجاني.

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005م ص3 .
(2) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005م , نفس المرجع ص4.

وربما كان ذلك للتغلب على المركز الخاص الذي تناولت به اتفاقية سنة 1899م للحكم الثنائي مركز سواكن وعلاقة مصر بها ويبرر هذا الفهم تمسكهم بمرسي الشيخ برغوث على الرغم من أن الابحاث الأولية التي قامت بها الاميراليه البريطانية أكدت قيمة سواكن وإنها أفضل موقع مناسب لقيام ميناء على الساحل السوداني ... وقام رأيان حول اختيار ميناء السودان الجديد الملائم للقرن العشرين وكان الرأي الاول يعضد سواكن ويتمسك ببقائها، أما الرأي الآخر فكان يحتم البحث عن موقع جديد وقد كان البحث عن ميناء جديد للسودان قائما منذ عام 1894م ولم تتخذ إجراءات البحث على المرفأ الجديد صورتها الجدية سريعا ،فترى ان تصميم المواصلات الحديدية بين الساحل والنيل تضع سواكن كنهاية للخط الحديدي ولتساهم في خدمة تجارة السودان عن طريق البحر الاحمر ... وتمسك مستر مكولي MACULAY بسياسة عدم تغيير الميناء حتى لا تتعرض مشروعات السكك الحديدية للتوقف والتأخير أو الإنهيار ، وقام كنيدي KENEDY بخلق ضجة كبرى حول سواكن سنة 1904م عندما كلمته الحكومة باختيار ميناء سواكن لتقدير المبالغ اللازمة لتطهير الميناء وازالة الجواجز المرجانية ، التي كانت قد بدأت في سد الطريق اليها في الذراع العمودي على الساحل ، ويعني ذلك أن النية اتجهت أولاً الى تنظيف الطريق الذي يربط بين سواكن والبحر والتمسك بها ، واعادة الأمن الى مسلك الملاحة الوحيد لها ، وقد نبه كنيدي رغم قيامه بالمهمة التي اوكلت اليه ، الى ضرورة العناية بالبحث ودراسة القيمة الفعلية لسواكن للتأكد من صلاحيتها للتجارة السودانية ، وكان كنيدي من جانبه يستبعد صلاحية سواكن لخدمة هذا الغرض ، ويرى عدم ملاءمة مدخلها لدخول السفن اليها ليلاً ، وأكد كنيدي أن مرفأ سواكن والمرابط لا يمكن ان تتحمل الأعداداً محدوداً من السفن ، الأمر الذي لا يتفق مع الحركة المنتظرة للسفن والملاحة ، وذكر أن قيمتها بعد تحطيم الحواجز وازالتها وتنظيف الطريق اليها ستظل محدودة ولا تتكافأ مع ما تتطلبه من نفقات باهظة... واتجه البحث على ضوء تلك الاعتبارات الى اختيار مرفأ جديد يبدأ تاريخه مع تاريخ الأقتصاد السوداني الحديث ، وفشلت المحاولات التي أتجهت بالأفكار حيناً الى اختيار نقطة جراهام Graham Point على الجانب الايسر للقناة الطويلة الطبيعية التي تمر بها السفن من البحر الى مرفأ سواكن. (1)

وتحولت الانظار صوب مرسي الشيخ برغوث ، وكان كنيدي قد أشار اليها على سبيل المثال كبديل لسواكن ، وتحمس كنيدي لمشروعه فزار مرسي الشيخ برغوث من ناحية البحر وجمع عنها كل المعلومات الأولية، ووجد ان لهذا المرفأ مدخلا واسعاً تقل فيما حوله

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 2005-1905م ص5 .

المظاهر المرجانية وينعدم فيه النمو المرجاني ، وقرر سهولة الملاحة من والى الشرم ليلا على اساس قيام فنار سنجيب ، وذكر كنيدي ان اهم ما يميز ذلك الموقع هو سهولة تخطيط المدينة المزمع انشاؤها على اسس سليمة جديدة دون التقيد بقيد وقد بسط كنيدي المشاكل فحل مشكلة الماء على اساس وفرته - في رأيه- من آبار منطقة الظهير مباشرة على سهل الساحل ... وهكذا وضع كنيدي الأمر موضع الانتباه ، وتوقف نجاح ذلك المشروع علي دراسة المرفأ أو الشرم من الناحية البحرية للتأكد من سلامة تقديرات كنيدي المتعلقة بالأعماق وشكل المدخل ونظافته ، ولأدراك قيمته الفعلية لخدمة الملاحة والتجارة ... وكان لتلك الفكرة وقع حسن على سمع ونجت ، فله بالموقع معرفة قديمة فأقترح على لورد كرومر LORD CROMER ان يكون للسودان ميناؤه الخاص لخدمة تجارة السودان المتزايدة ، ذلك ان التخطيط المرسوم في السنوات الاولي للقرن العشرين ، وترتيبات السياسة البريطانية في السودان كانت تهدف لجعل السودان سوقاً رئيساً للمنتجات البريطانية ومنتجاً للمواد الخام من أجل الصناعة البريطانية ... وكان من رأي كنيدي تكوين لجنة من الفنيين المختصين لدراسة موقع مرسي الشيخ برغوث وسواكن لإعطاء الكلمة النهائية في موقع ميناء جديد للسودان ، وقد زار ونجت مرسي الشيخ برغوث بعد ان وقع تحت تأثير أفكار كنيدي زيارة استكشافية زادت استمساكاً به،ومن ثم سافر للقاهرة لوضع الخطط الأساسية لسياسة المستقبل ... وصدرت بناء على ذلك التعليمات بتشكيل لجنة رباعية من الأخصائين من المهندسين عام 1904م للدراسة الفعلية ووضع التقرير اللازم عن ذلك المشروع ، قد وصلت اللجنة الي الساحل السوداني في أغسطس 1904م وقامت بالدراسة بالفعل وعلى نطاق واسع لجمع المعلومات واختيار موقع مرسي الشيخ برغوث من حيث اعماقه ومدخله ، والنشاط المرجاني ومساحة الأرض في ظهير الشرم مباشرة ، ومواقع البناء ومواقع الارصفة ، والمرابط علي ذراعي الميناء ... كانت الأبحاث الأولية التي قامت بها الأمبراليه البريطانية تنفي صلاحية هذا الموضع لقيام الميناء لخدمة الملاحة البحرية ، ولكن الاختيارات التي قامت بها اللجنة أكدت صلاحية الساحل في هذا الموقع لهذا الغرض تماماً ، وقرر كابتن جج GEDGE بعد زيارة سواكن في سبتمبر 1904م عدم صلاحيتها لخدمة الملاحة وتجارة السودان . (1)

واعتمد اعتراضه على ضيقها وكثرة ما يحف بها من الحواجز المرجانية ، و اشار المهندس أرلخ EHRILICH الى اعتراض آخر يتعلق بقدم طراز المباني فيها وعدم صلاحيتها كنهاية لخطوط السكك الحديدية أو تخزين البضائع ، ومع ذلك قام خلاف داخل اللجنة إذ

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005م مصدر سابق ص6 .

أقترح المهندس أرلخ اختيار نقطة جراهام لإنشاء الرصفة وتحويل الملاحة إليها لتكون موقعاً للميناء المزمع للسودان الحديث ، اما المهندس جدج ظل متمسكاً بمرسي الشيخ برغوث لتوسعها وإمكان استغلال الخطوط فيه لرسو السفن المحيطة الكبيرة ... وهكذا اختلف أعضاء اللجنة فيما بينهم وظل الجدل ، ولم يصلوا الى رأي موحد في هذا الشأن ، الأمر الذي ادى الى تعرض رأي كل فرد منهم للنقد المر من جانب كنيدي ، وقد وجه هذا النقد في خطاب تصميمه على ضرورة غض النظر عن سواكن وضرورة النهوض بمشروع استخدام واعداد مرسي الشيخ برغوث لتكون ميناء السودان الحديث.

استجابت حكومة السودان لرغبة كنيدي الملحة وحملت له الأوامر إنذاراً بالمضي قدماً في المشروع وإعداد التفصيلات اللازمة للنهوض بالعمل في الموقع الجديد ، وكان حماس كنيدي للمشروع حافزاً له لأعداد التقرير المطلوب في ظرف اسبوعين ، وقدر التكاليف اللازمة بمبلغ (940) ألف جنيه ... وهكذا وضع تصميم كنيدي من جانب وتقدير العقلية البريطانية لمستقبل الملاحة والتجارة من جانب آخر عدا ذلك الجدل والاختلاف في وجهات النظر حول قيمة موقع الشيخ برغوث وصلاحيته واستجابته لخدمة السودان . (1)

الإنشاءات وخدمة الملاحة والمواصلات :

كان تنظيم المرفأ وإعداد أرصفة ملائمة لاستقبال السفن الكبيرة من اهم المبررات التي خلق الانجليز من أجلها بورتسودان خلقاً وقد توقعوا لحركة التجارة نشاطاً ملموساً تبعاً للسياحة التي سينتهجونها في اقتصاديات السودان. وقد تضاعفت تجارة بورتسودان فعلاً منذ الافتتاح الرسمي للميناء ويعني ذلك من وجهة النظر البحرية زيادة عدد السفن التي تصل الى المرافط في الميناء ، وكان من الطبيعي أن يستمر التوسع في الاعمال الخاصة باستقبال السفن وخدمتها ، حتى تستجيب الميناء مع التطور في التجارة وزيادة السفن .

الأشراف على الميناء :

كان لمصلحة الجمارك الاشراف على الميناء حتى 1913 سنة م فلا يتعدى اختصاصها الاشراف على الأرصفة والمرابط . أما مصلحة السكك الحديدية فكان لها الاشراف على مخازنها وخطوط السكك الحديد وخطوط التخزين بالاضافة الى الاشراف على عمليات الشحن والتفريغ ، وأعطيت مصلحة الموانئ والميناء -وهي جزء من مصلحة السفن

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005 م ص7 .

والإشراف على الأنوار والفوانيس والفنارات المتعلقة بالملاحة ، والإشراف على الحوض ، ومراقبة ربط واقلع السفن. (1)

وكان توزيع العمل على هذا النحو من الأمور التي لا تتفق مع انتظام العمل ، خصوصا بعد ان مضت السنوات الأولى وتزايدت معها حركة الملاحة وازداد ورود التجارة وخروجها بطريق بورتسودان ... وكان لابد من القضاء على هذا التوزيع ووضع الأمور في يد مصلحة واحدة تتحمل كل المسؤولية في النهوض باحتياجات الخدمة في الميناء ، ووقع الاختيار على مصلحة السكك الحديدية سنة 1916م لتحل محل كل تلك المصالح والهيئات من حيث الإشراف على الميناء.

ويشير التقرير السري لمصلحة السكك الحديدية السودانية الصادر في عام 1924م أن طول الرصيف الرئيسي في ميناء بورتسودان بلغ (2050) قدماً حيث كان الرصيف الرئيسي معداً لرسو خمس سفن لا يزيد طول الواحدة منها عن 400 قدماً . ولا يقل العمق الى جوار مرابطه عن 38 قدماً ... ويمكن أن تستخدمه سفن الملاحة من الاحجام العادية ، كما أشار التقرير ايضا الى وجود رصيفين احتياطيين يبلغ طول الرصيف الشرقي (650) قدماً ، أما الرصيف الغربي فيبلغ (300) قدماً. وجاء بالتقرير أن هذه الاطوال لا يمكن ان تكفي حاجة السفن في المستقبل القريب ، نتيجة للتطورات التوقعة في انتاج القطن السوداني ، ورسم التقرير الخطة على ضوء ذلك بحيث تتم التطورات والإنشاءات التي ترتقي بالميناء من حيث الإعداد الذي يساير التقدم في الفترة مابين عامي 1925 وحتى عام 1937م ، كانت حركة الملاحة في العشر سنوات التالية للافتتاح الرسمي هي التي توحى بذلك ، هذا بالإضافة الى ما طرأ على شكل السفن واحجامها من زيادة واضحة الامر الذي ادى الى شغل مسافات طويل بجانب الرصيف ... وسارت التحسينات والاضافات حسب الخطة المرسومة حتى قامت الحرب العالمية الثانية ونهضت بورتسودان بأعبائها خير قيام ، ولكن التطور والزيادة في حركة الملاحة والانتاج بعد سنة 1953م ، جعل الحكومة السودانية تفكر في التعاقد مع شركة هولندية للنهوض بتحسين الميناء ، وزيادة أطوال الاطوال ويعني ذلك أن مرحلة التوسع الأخير التي مازال العمل بها قائماً تعتبر المرحلة الثانية من مراحل التوسع ويظن انها ستصل بالميناء الى المستوى اللازم لخدمة التجارة السودانية التي تتخذ لنفسها طريقا في هذا الاتجاه. (2)

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 2005-1905م ، نفس المرجع ص10 -ص12 .

(2) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 2005-1905م المصدر السابق ص8 .

الأرصفة وخدمة السفن :

هكذا وجدت بورتسودان كما أشرنا كل عون لمتابعة النشاط ومجابهة الظروف ويزكر السيد/علي ملاس من كبار السواكنيه (أن سواكن دخلت في دور بداية النهاية منذ سنة 1924م ،وقد تحولت عنها في هذا الوقت أغلب السفن . ويزكر أنه لم يعد يصل اليها سفينتان كل شهر ، وهي السفن الهندية في الغالب . وكان وصولها نتيجة لوجود كثير من افراد الجالية الهندية في سواكن وتمسكهم بالبقاء فيها. ويقرر سيادته أن عدد السفن التي تزور الميناء كان ينخفض من وقت لآخر ، حتى هبط الي سفينة واحدة في كل شهر . وهي الآن (الأسفار لا تستقبل سفناً إلا في مواسم الحج ،ويحرم قانوناً على السفن من ذات الحمولة الكبيرة دخول الميناء لخطورة الملاحة في القناة التي تصلها بالبحر) ... وكانت التطورات والإنشاءات تتقدم بميناء بورتسودان لتلائم التطورات في الانتاج . وكانت الإضافات من حين لآخر لكي تكون الأرصفة في خدمة السفن وعمليات الشحن والتفريغ دائماً ، وتتركز أغلب تلك الزيادة في أطوال الأرصفة والمرابط فيما عام 1937م وعام 1942م ، وحينما بدأ النشاط الزراعي في انتاج القطن على نطاق واسع في كسلا.

المبحث الثاني :

تجهيزات المراسي والسكة حديد

أولاً: المرسى الشرقي

يقصد بهذا التعبير الأرصفة والمرابط على الجانب الشرقي والتي تقع على يمين السفينة الداخلة الى الميناء من عرض البحر . وكان هذا الجزء أول الأجزاء التي تناولتها يد الأعداد والتنظيم والبناء والأنشاء عندما تقرر بدء العمل في إعداد ميناء بورتسودان . وتقع الحظيرة الجمركية ومباني الحظيرة ومكتب الميناء خلف هذا الرصيف . ويوجد على هذا الجانب ثلاثة أرصفة لاستقبال سبع سفن محيطية كبيرة ... ويمثل الرصيف الأول أو الرئيسي أطول الأرصفة وأقدمها ، ويقع ضريح الشيخ برغوث في نهايته الجنوبية من ناحية المدخل الى الميناء . ويبلغ طول هذا الرصيف (2280) قدماً وعليه خمسة مرابط تتسع لخمس سفن كبيرة على اساس أن السفينة الواحدة تشغل مسافة طولها (460) قدماً في غاطس يبلغ (38) قدماً كان طول الرصيف الرئيسي حتى سنة 1924م (2050) قدماً وذلك بناء على توصيات مدير الميناء (100) قدماً واكتمل له طوله الحالي سنة 1937م . ويمكن أن ترسو الى جواره خمس سفن من كل الأحجام).⁽¹⁾

ويخدم عمليات الشحن والتفريغ على هذا الرصيف روافع كهربائية عديدة حمولتها بين (3-15) طناً وتتحرك حركة دائرية بنصف قطر طوله (48) قدماً (تبلغ عدد هذه الروافع تسعاً) منها 3 حمولة 3 طناً ، واربعة حمولة خمسة طناً ، ورافعة واحدة حمولة (15) طناً ، وتوجد الرافعة الاخيرة على مرابط رقم (5) قرب مكتب الميناء ... وقد جهزت هذه المرابط الخمسة لخدمة السفن وشحنها وحصولها على احتياجاتها من الماء العذب والزيت بأنابيب مباشرة على الرصيف تمون السفينة من المخازن التي تقع خلف المنطقة الجمركية ، كما تصل خطوط السكك الحديدية الى هذا الرصيف من خلال الفراغ الذي يمتد بين مواقع الروافع ومباني الحظائر والجمرك ومكتب الميناء (يراعي رسو سفن الركاب في الغالب في واحد من مرابط السفن الرئيسية) .⁽²⁾

ويبلغ طول الرصيف الثاني على هذا الجانب والذي يحمل المرابط فيه رقم 9(500) قدماً ،(هناك فاصل كبير بين الرصيف الرئيسي والرصيف الثاني والمفروض أن يعد فيما بعد بأرصفة لاستقبال السفن الكبيرة وتقام عليه مرابط (6،7،8) ويمكن أن يستقبل سفينة واحدة

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005م المصدر السابق ص9 .

(2) نفس المرجع ، نفس المكان .

في عمق يبلغ (34) قدماً ، وترسو السفينة هنا الى جانب صندل حتى يمكن أن يتوفر لها العمق المناسب. (1)

أما الرصيف الثاني فيحمل مربطه رقم (11) ويبعد هذا الرصيف بمسافة (2000) ياردة عن النهاية الشمالية الغربية للرصيف الرئيسي - مربط رقم (5) - ويبلغ طول هذا الرصيف (450) قدماً ، ترسو الى جانبه سفينة واحدة في عمق يبلغ (28) قدماً . ولا يخدم عمليات الشحن والتفريغ على كل من مربط (9،11) روافع من اي نوع ، بل المفروض ان تستخدم السفن روافعها الخاصة المثبتة علي ظهرها ... ويراعي في ارساء السفن وتوزيعها علي المرباط مدي ما تحمله من بضائع للسودان او ما ستحمله عند ابحارها ، فاذا زاد الكم ربطت السفينة علي واحد من مرباط الرصيف الرئيسي لكي يتيسر عملية الشحن والتفريغ بواسطة الروافع الكهربائية.

وأعد في جزء من هذا الساحل الذي تقع عليه الأرصفة الثلاثة ، وفيما بين الرصيف الرئيسي ومربط رقم (9) مربطاً خاص بالصنادل (تمثل الصنادل وسيلة مهمة لخدمة التجارة في الميناء وتستخدم لتفريغ السفن وشحنها حينما لا تجد لنفسها مكاناً على الأرصفة وتضطر أن تربط على المخطاف ، وحمولة الصندل لا تتجاوز (250) قدماً ، ويبلغ العمق الى جواره خمسة أقدام .

كما يوجد ايضا مرسي صغير للقوارب وسفن الميناء الصغيرة التي تقل الموظفين والعمال والركاب من الجانب الغربي - المدينة - الى الجانب الشرقي .

ثانياً: المرسى الجنوبي South Quays

تشغل أرصفة هذا المرسى الذراع الآخر للميناء الذي يكون علي يسار السفينة الداخلة الي الميناء من عرض البحر . ويمثل هذا الذراع نهاية خور موج الذي يهبط من تلال المنطقة الخلفية (يؤدي وصول الماء العذب في بعض السنوات في خور موج الي تقليل الملوحة ويؤدي الي بقاء المرفأ نظيفاً خالياً من النشاط المرجاني) . ويعبر السهل الساحلي ويقسم المدينة الي قسمين وجدير بالذكر أن هذا الجزء ظل مهجوراً حتى سنة 1922 م ، وشغلته الكورنتينه فترة طويلة حتى جاءت التوصيات في التقرير السري توصي بشغل هذا الذراع بأرصفة لخدمة سفن الوقود من فحم وبترول وغيرها من سفن الحمولات الخاصة . وقد تم تنفيذ ذلك المشروع بقصد ابعاد المواد القابلة للاشتعال من الجانب الشرقي ، وحتى

(1) ويكيبيديا الموسوعة الحرة 42013\12 م .

لا تتعرض المخازن الأساسية لأي خطر. و جهزت الارصفة هنا لإستقبال هذه السفن ذات الحمولة الخطرة تجهيزاً خاصاً , وروعي في تنسيق العمل تيسير عملية تفريغ و شحن الوقود دون تعريض اي جزء من المدينة أو الرصيف الشرقي لخطر الحريق , و جهز المربران 17,18 لخدمة سفن الفحم و يبلغ طولهما معاً (908) قدم و عمق الماء الذي ترسو فيه السفينه (31) قدماً .⁽¹⁾

اما شحن الفحم و تفريغه فتقوم على خدمته اربعة حمالات و الحماله رافعة تتحرك على قطبان لمسافة (810) قدماً فيما وراء الرصيف , و تحمل 120 طناً في الساعة . اما مربوط رقم (15) فيبلغ طوله (530) قدماً و عمق الماء الى جواره (32) قدماً و مخصص لرسو سفن الملح و سفن الحمولة الخطيرة كالزخيرة و المفرقات. اما المرابط الاخير و يحمل رقم (16) فلا يزيد عن (180) قدماً , و تستخدمه سفن البترول و عليه التجهيزات الخاصة بنقل الزيت الى مستودعات الشركات التي بنيت علي مسافة قليلة في المنطقة الخلفية لهذه الأرصفة (كانت المنتجات البترولية تستورد الاستهلاك معبأه في صفائح خاصة حتى سنة 1928م , وكان النشاط الاقتصادي يتطلب المزيد من البترول فأرتفع استهلاك السودان من (138) ألف طن إلى (200) ألف طن فقامت شركة شل سنة 1928م ببناء مستودعات لها في الميناء الجنوبية لعملية تخزين الوقود و تبعتها شركة سوكوني فاكوم. و يربط مستودعات الشركات برصيف (16) انوبتان لنقل الزيت من السفن رأساً قطر الأولى 12 بوصة و الثانية 8 بوصات . و تعمل عليها طلبه للسحب و يوجد مصنعا" للتصفيح به (360) عاملاً لصناعة الصفائح اللازمة لتعبئة الكيروسين و البنزين للأستهلاك , و ينتج حوالي (140) الف صفيحة في اليوم الواحد. و هناك خدمة منتظمة للنقل , فيمتد خط حديدي يربط بين هذا الرصيف و سكة حديد عطبرة بورتسودان , و يتفرع هذا الخط من الخط الرئيسي قبيل الوصول الى محطة بورتسودان الرئيسية بحوالي نصف ميل , و تخترق هذه المواصله المدنية في اطرافها الغربية الى الميناء الجنوبي, و يمر بيطن خور موج , ثم يصل الى الفضاء الممتد فيما بين الارصفه و مستودعات شركة شل و نقطة مدفعية السواحل .⁽²⁾

ثالثاً: المرسى الغربي West Quays

يشغل هذا المرسى الجانب الغربي من الذراع الرئيسي للميناء والذي تقع عليه المدينة و تشرف عليه معظم المباني الحكومية المباشرة . و الاعماق هنا محدودة لم تسمح بإقامة ارسفة لرسو السفن على هذا الجانب , إذا لا يزيد العمق عن (6) قدم بصفة عامة فيما عدا

⁽¹⁾ هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز و الاعجاز 1905-2005م , المصدر السابق ص51 - ص54 .
⁽²⁾ نفس المرجع ص13 - ص14 .

جزء محدود لا يزيد طوله عن (150) قدماً يزيد الى جوارها العمق الى (16) قدماً ويحدد هذا الجزء عوامتان ويستخدم لرسو السفن التابعة لمكتب الميناء , وتقوم على خدمة الملاحة في داخل الميناء. (1)

حركة الملاحة من والى الميناء :

لا يمكن للسفينة ان تدخل من عرض البحر الى الميناء او ان تخرج منه إلا في طرق مرسومة , نتيجة لظروف تتعلق بتوزيع وامتداد الحواجز المرجانية البعيد منها والقريب عن الفتحة الملاحية التي تسلكها السفن من والى الميناء.

ويكون دخول السفن فيما بين حاجزي وينجت وتوارتيت اللذين يمتديان في حذاء الساحل السوداني بصفة عامة , ويتركبان فراغاً بينهما لا يظهر فيه اي اثر من آثار النشاط المرجاني , حيث الاعماق ملائمة للملاحة. ويمثل هذا الفراغ ما يطلق عليه اسم الفتحة التي تسلكها السفن في طريقها الى الميناء. وافضل الطرق التي يمكن ان تسلكها السفينة هي ان تتجه فتمر جنوب حاجز سنجيب _ ويستحسن ان يكون المرور بهذا الحاجز قبيل الفجر _ وتسير السفينة ميلين جنوب شرق الفنار , ومن ثم يتغير اتجاهها عندما تصبح على مسافة ميلين من شرق جنوب اتجاهها نحو الغرب تماماً , وتقابلها في هذه المنطقة سفينة الإرشاد التي ترشدنا الى المرفأ. ويمكن للسفينة ان تمر خلال هذه الفتحة ثم الفتحة التالية في الحاجز الساحلي والفتحة الفعلية للمدخل للميناء عرضها (600) يارده , والمفهوم ان السفينة تقطع الطريق فيما بين الفتحة الخارجية والفتحة الداخلية في اعماق ملائمة , لا علاقة للنشاطك المرجاني بها مطلقاً , وهذا لا يعني اطمئنان الربان في سيره فيما بين الفتحتين ... ولا بد من ان يياشر الملاحة في حرص وحذر حتى لا تخرج السفينة عن الطريق المأمون البعيد عن مناطق النشاط المرجاني إلى القناة الضحلة فيما بين الحاجز الخارجي والساحلي , وتنتشر في مدخل الميناء من الفتحة الخارجية بين توارتيت وينجت الأنوار والفوانيس التي تهدي السفن بعد مرورها بفنار سنجيب , واهم تلك الأنوار فنار سنجيب الذي انشئ سنة 1897م حيث أقامته حكومة مصر , وهو آخر فناراتها على البحر الاحمر وقد تنازلت عنه أخيراً لحكومة السودان سنة 1957م . وقد بني على قوائم حديدية على الجزر المرجانية ومثبتة على قاعدة كبيرة من الاسمنت المسلح على النهاية الجنوبية من الجزيرة . ولون الفنار بني وقمته بيضاء . ويبلغ ارتفاعها (165) قدماً فوق مستوى سطح البحر , ويقع الفنار على مسافة 14 ميلاً شمالاً بشرق من فتحة الميناء , ويعطي شعاعاً منفرداً كل خمس ثوان ويظهر الضوء المنبعث من الفنار على مسافة 19

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005م , المصدر السابق ص24 -ص30 .

ميلاً , وتتناثر الفوانيس التي تهدي السفن إلى القناة الملاحية الى الميناء , ومنها الفانوس الذي ينبعث منه الضوء على رأس محطم الأمواج الخارجي وقد ثبت على ارتفاع (35) قدماً ويبلغ طوله (30) قدماً , اما فانوس بورتسودان الرئيسي فقد اقيم على ارتفاع (63) قدماً من سطح البحر ويبلغ طوله (72) قدماً ومثبت على الطرف النهائي للحاجز الساحلي , ويبعد ميل وربع جنوب شرق محطم الامواج الخارجي , ومطلي بلون رمادي . وفيما حوله نطاق افقي من اللون الابيض , ويقع فانوس دما دما على ارتفاع قدره (26) قدماً وهو مصنوع من الصلب على قاعدة من الاسمنت المسلح , ويتعاقب عليه اللونان الأبيض والأحمر , ويوجد هذا الفانوس على الجانب الجنوبي الغربي من الميناء على (2200) يارده جنوب شرق رأس محطة الأمواج ... واقيم فانوس آخر علي الجانب الشمالي الشرقي من مدخل الميناء وارتفاعه (26) قدماً من الصلب على مسافة (700) يارده غرب رأس محطم الأمواج . ويحدد المدخل الخارجي فانوسان على حاجزي وينجت وتوارتيت تمر بينهما السفن بسلام وينبعث من رأس رصيف (19) ضوء فانوس على ارتفاع (28) قدماً مصنوع من حديد , وعلى مسافة (900) غرب الفانوس علي الجانب الشمالي الشرقي من المدخل ... ويحدد النهاية الخارجية لخط من الانابيب فانوس اقيم على ارتفاع (6) قدم وعلى مسافة (600) يارده شرق فانوس القيادة الأمامي , ويقوم على الجانب الشرقي فانوس آخر خلف صهريج المياه طوله (101) قدماً . وهناك فانوس امام حمام السباحة . وفانوسان على سقالة رقم 3, 5 لخدمة سفن الميناء , وتحدد هذه الانوار مدخل الميناء تحديداً واضحاً على الجانبين . واقيم على الجانب الغربي من الميناء وفي المدينة ذاتها فانوسان يساعدان على قيادة السفن بسلام ليلاً ونهاراً . ويقع الفانوس الامامي على برج بجوار فندق البحر الاحمر وهو من الحديد لونه احمر وارتفاعه (113) قدماً ويبعد بمسافة (2200) يارده . اما البرج الثاني فيقع الى جوار المسجد ولونه احمر وفي وسطه نطاق من لون ابيض في ثلثه العلوي , ويبلغ ارتفاعه (157) قدماً . وهناك مصباح احمر يضاء ليلاً في قمته كل من البرجين ويخدم هذان البرجان السفينه الداخلة الى المرفأ ليلاً ونهاراً بحيث يضبط ريان السفينه مقدم سفينته (البروة) في خط مستقيم. (1)

الحوض : Dockard

ويتم الاستعدادات الضخمة التي اتخذت على الساحل السوداني في بورتسودان لخدمة الملاحة الحوض , الذي كان من بين المنشآت الأساسية التي اقيمت منذ بدأ العمل في تجهيز الميناء . ومع ذلك فإن تفسير المستر (لون) يذكر انه ليس من الممكن الوصول في الوقت

(¹) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005م , المصدر السابق ص34 -ص35 .

الحاضر الى تحديد حجم الحوض وقدراته , لحدائة الميناء بصفة عامة إذ لم يمضي عليها اكثر من خمسين عاما" , وليس ثمة حوض جاف او حوض عائم , فهو ليس حوضاً بالمعنى المعروف , ولكن الاستعداد المعروف والقائم فعلاً من نوع محدود في إمكانياته _ وتشرف هيئة الحوض وورشتها على عملية اصلاح السفن الخاصة بخدمة الميناء , ذات الحمولة المعينة كالجرارات والصنادل _ وتمثل هيئة الصنادل وصنادل الحواجز Pontoon Fender جزءاً مهماً في وظيفة الحوض, حيث يشرف على عملية تركيب اجزاء تلك الصنادل التي تستورد غالباً من المملكة المتحدة ... ويتبع الحوض قسماً خاصاً مجهزاً بالآلات الميكانيكية والكهربائية لعمليات اللحام وصناعة وتجهيز بعض قطع الغيار اللازمة وتحتاج إليها السفن المختلفة . ويعتمد الحوض في خدمة السفن التابعة للميناء على اربعة عربات (مزلق) (Slipway) تعمل ميكانيكياً بالكهرباء ويعمل بالحوض 25 مهندساً و 350 عاملاً ... تهبط العربة على عجلاتها التي تنزلق على قطبان الى الماء , حتى تصبح تحت سطح الماء لتدخل عليها السفينه او الصندل ومن ثم تربط بطريقة محكمة قبل ان تسحب لتخرج على البر حتى يمكن اصلاحها والعناية بهيكلها . (1)

اسلوب تشغيل عمل الميناء

العمل ونوعية العمال:

كانت خدمة الشحن والتفريغ حتى سنة 1923 م تعتمد على عمال من اليمنين , ويتم تشغيلهم بناء على عقد مع متعهد يستخدمهم لهذا الغرض. والظاهر ان المسؤولين في الميناء كانوا يلجأون لهذا الحل لأنهم كانوا يؤمنون بقلّة ميل سكان المنطقة الخلفية في العمل في الميناء او لأنهم يشكون في احتمالهم لضعف البنية البدنية كما جاء في تقرير عن تجارة بورتسودان عام 1906 م الى تكاسل العمال كما يلي :

(The suakinese and arab are neither strong nor industrious and as soon as they have earned a little money they return home to enjoy it). ... وتذكر المؤلفات انه في حالات الضغط وكثرة ورود السفن وتراكم البضائع تتضطر مصلحة السكه حديد الى الاستعانة بالجنود يحضرون خصيصاً من عطبره , وقد تغير هذا الوضع الآن فوضعت تنظيمات جديده بتشغيل العمال الذين يشتغلون في عمليتي الشحن والتفريغ وينص القانون الجديد على عدم استخدام عناصر غير بجاويه في

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005 م , المصدر السابق ص40 .

هذا الغرض . ويمكن ان نميز بين ثلاثة انواع من العمال وكلهم يتعاونون في خدمة السفن والتجارة وفق نظام دقيق . (1)

اولاً : عمال السكك الحديدية :

ويبلغ عددهم حوالي الف عامل . ويقضي نظام العمل عليهم البقاء على الرصيف لإستلام البضائع بعد انزالها من السفينه ونقلها إلى المخازن او الى عربات السكك الحديدية ... ولا يسمح لهؤلاء العمال بالصعود الى ظهر البواخر لأن ذلك لا يدخل في نطاق عملهم . ويكون مكانهم دائماً الى جوار الروافع لأستقبال البضائع او لرفعها من الرصيف الى السفينة.

ثانياً: عمال مكتب العمل :

والمفهوم ان يشرف مكتب العمل على تنظيم هؤلاء العمال وتوزيع العمل عليهم وفق الطلبات واحتياجات الشحن والتفريغ.وليس هؤلاء العمال موظفون بالمعنى المعروف بل هم عمال يستحضرهم المتعهدون ويصل عددهم حوالي الف عامل ايضاً. ويشترط القانون بأن يكون هؤلاء العمال من رجال البجا , وتقضي طبيعة عمل هؤلاء العمال بالصعود الى ظهر السفن والنزول الى مخازنها لصف البضائع او المساهمة في عملية تفريغ الشحن .

ثالثاً :العدادون والملاحظون:

ويشرف على عمليتي الشحن والتفريغ بصفتهم مندوبين من محطة الجمارك والمخازن , ويعد هؤلاء الموظفون الكشوف الخاصة بعمليات التخزين والتخليص والتسليم لمنع تسرب البضائع خارج حدود الحظيره في الميناء (وتنتهي مسؤولية الميناء من البضائع بمجرد نقلها الى المخازن او الى عربات السكك الحديدية)... والمفهوم ان استعداد الميناء صالح لإستقبال السفن والإصلاح وابعارها في اي ساعة من ساعات اليوم ليلاً ونهاراً وتلبية رغبات السفن من حيث شحن وتفريغ والحصول على المياه العذبة والوقود .

ربط ميناء بورتسودان بالسكة حديد:

تم وصول الخط الى محطة بورتسودان يوم 31 ديسمبر سنة 1905م . وقد احضر اللورد كرومر المعتمد البريطاني خصيصاً لأفتتاح ذلك الخط , وارتبطت بورتسودان بسكة حديد

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005م , المصدر السابق ص41 .

البحر الاحمر وتم افتتاحها في 27 يناير سنة 1906 م ... بلغ خط السكة حديد من سلوم الى بورتسودان اربعة وعشرين ميلاً , وبذلك يصبح الخط الاصلي 331 ميلاً بخلاف 21 ميلاً من خطوط التخزين , وقد بلغت نفقات انشاء الخط كله (مليون وثلاثمائة وخمسة وسبعين الفاً من الجنيهات) بما فيها نفقات الجسور , ويعني ذلك ان متوسط نفقة الميل الواحد بلغت 41500 جنيهاً مصرياً ... وحققت هذه المجهودات في مطلع القرن الحالي الحلم الذي راود الافكار ويمكن ان ندرك قيمة الاعمال التي تمت خلال تلك المرحلة على ضوء الخطابات التي القيت في الحفل الذي اقيم لإفتتاح سكك حديد البحر الأحمر , زكانت خطابات الحاكم العام , ومدير السكة حديد , واللورد كرومر وممثل مصر الذي حضر الافتتاح تقيض بالترحيب الواضح بإتمام ذلك المشروع , وقيمته في خدمة التجارة واقتصاديات السودان ... نشرت نصوص كلمات المحفلين في الغازيته السودانية الصادره في الخرطوم بتاريخ 2 نوفمبر سنة 1906 م وفيما يلي بعض نبذ منها لإدراك مدى الفهم والتفكير الذي ساد في ذلك الحين فيما يتعلق باتصال السودان بالساحل : (1)

يقول الحاكم العام (قد وضعتم نصب اعينكم منذ فتح السودان ضرورة انشاء سكة حديد تصل هذه البلاد بسائر العالم فتكون اقصر من سكة حديد النيل وحرصاً على ترقية وسعادة السودان وتوفير اسباب الرفاهية له) ... قال مدير السكة حديد (ان المسافرين من الخرطوم بطريق البحر عن طريق سكة حديد البحر الاحمر , يسير في طريق اقصر من الطريق القديم بتسعمائة ميل) ... ورد على ذلك اللورد كرومر بقوله (ان ارتقاء السودان لم يبدأ إلا في هذا النهار , لأنه ما دام مفصولاً من سائر العالم بمفاوز مجدبة وأحجار محرقة ولا اتصال له الا بخط واحد من السكة حديد , وبواخر نهريه مسافة 1200 ميلاً , هي بعد مصب العطبره عن الأسكندرية , فليس في الامكان ان يتقدم تقدماً سريعاً , اما الآن وقد اظهر كولونيل ماكولي ان المسافة قصرت بمقدار تسعمائة ميل . فتكون هذه السكة اول خطوة في السبيل المؤدي الى المشروع العظيم , واعظم فرع من فروع المواصلة التي تفتح بلاد السودان للعالم) .

وكانت كلمة محمد علي باشا الشواربي ممثل مصر وعضو المجلس الشوري تعني الترحيب بمد الخط واقدام مصر على تشجيع كل ما من شأنه رفاهية وسعادة السودان وقد ابرق خديوي عباس ايضاً" بما يفيد هذا المعنى , ومتمنياً" للمشروع النجاح والتوفيق... ولم يؤدي انتهاء هذا الخط كل الخدمة المطلوبة , ولذا اتجهت الحكومة بعد الحرب العالمية الاولى الى سياسة ربط كسلا بطريق عطبره بورتسودان . وكانت السياسة الاقتصادية

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005م ص52 .

ترشح كسلا كمنطقة جديدة للتوسع في الانتاج الزراعي المنتظر , وكان ذلك اساساً للتفكير في ربط كسلا بالساحل حتى يمكن ان يكون لإنتاجها المواصله السريعه الملائمة ... واعتبروا ان الخط الممتد إليها يمكن ان يخدم كثيراً من انتاج شرق السودان , كما يعطي اقليم البطانة والجزيره طريقاً قصيراً للميناء فيما لو امتد الخط الى سنار.

وقد بدأ العمل على اساس ربط كسلا بخط عطبرة بورتسودان واختيرت نقطة على هذا الخط عند الميل 175 من عطبرة , حيث تبدأ المواصله جنوباً الى كسلا , وقد بدأ العمل من هيا على خط بورتسودان واستمر جنوباً خلال اوطان الهدندوه دون ان يعترض امتداده صعوبات هندسيه حتى وصل كسلا في 21 ابريل سنة 1924م ... وامتداداً للأغراض الاقتصادية وتحقيقاً للمواصله السريعه لتجارة السودان الاوسط امتدت رأس السكة حديد من كسلا وعبرت نهر عطبرة الى اقليم البطانه , حيث وصلت الى القصارف سنة 1928 م, وتم اتصالها بسنار سنة 1929 م, وقد فتح هذا الخط للتجارة في 15 فبراير سنة 1929 م , ويعني ذلك ان سنار اصبحت على اتصال بالساحل السوداني من اتجاهين , هما اتجاه كسلا وعطبرة الامر الذي سهل كثيراً من عمليات نقل القطن وزاد من نشاط بورتسودان ... وكان يبلغ تعداد سكان بورتسودان عام 1958 م (562 , 47) نسمة (ليس ثمة احصائيات مفصلة عن النمو الذي تم فيه تعداد 1955-1956 م انما كانت كلها تقديرات يقوم باعدادها المديرين وحكام الأقاليم لذلك يصعب على الباحث دراسة تطوير الزيادة بالنمو الطبيعي . (1)

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005 م , المصدر السابق ص72-ص74 .

المبحث الثالث :

الموانئ البحرية السودانية العاملة وخطط ومشروعات الهيئة :

1- ميناء بورتسودان :

يقع على خط عرض 19:39 شمالاً وخط طول 13:37 شرقاً على منتصف الساحل الغربي للبحر الأحمر , ويبعد حوالي 1200 كلم شمال شرق الخرطوم و 260 كلم جنوب غرب جدة ... كانت سواكن هي الميناء الوحيد للسودان منفذه للعالم الخارجي عبر البحر الأحمر, ولكن نتيجة للتوسع في التجارة الخارجية و ظهور بواخر احدث واكبر مما يصعب معه دخول الميناء. نشأت الحوجة الملحة لقيام ميناء جديد. يعتبر عام 1905 م هو تاريخ انشاء ميناء بورتسودان وكان رسو اول باخرة بالميناء عام 1906 م. وتم افتتاح الميناء رسمياً امام الملاحة الدولية في عام 1909 م على يد الخديوي عباس وينقسم الى زراعين الشمالي والجنوبي .

2- الميناء الشمالي :

به عدد (14) مربط بطول (1632) متراً تتراوح اعماقها ما بين 7.8 امتار 10.7 متراً وتشمل 1_5 , 7_6 , 8_9 , 11_11 أ , 12 , 13 , وتبلغ المساحة الكلية للميناء الشمالي (853500) متر مربع وحظيرة الميناء الشمالي (2845) متر , ومتوسط عرضها (300) متر , ويستخدم للبضائع العامة والمولاص وزيت الطعام.

3- الميناء الجنوبي :

به عدد (4) مرابط (15 , 16 , 17 , 18) بطول (733) متراً وتتفاوت اعماقها ما بين (10.7 متر او 13 متراً) واطوالها 205 , 108 , 420 متراً , وتبلغ المساحة الكلية للميناء الجنوبي (411) الف متر وحظيرة يبلغ طولها (1765) متراً , ومتوسط عرضها (500) متر , و هو الميناء المخصص لأستقبال سفن الحاويات , والمواد البترولية وخدمات صوامع الغلال . (!)

مراحل تطور الاداء التشغيلي لميناء بورتسودان :

أن أهم الأغراض من إنشاء ميناء بورتسودان كان من اجل مقابلة حركة التوسع المنتظرة في الحياة الاقتصادية والتي يعتمد مستقبلها كثيراً على صفاتها الطبيعية التي لا تتوفر في مرفأ سواكن ، وقد بدأ التجار في عام 1906م يرسلون ابناءهم الى بورتسودان لبدء العمل مع تطور حركة الانشاء الجارية بالميناء.

مؤشرات الاداء التشغيلي للميناء للفترة 1905-1908 م :

خدمت سواكن تجارة السودان دون منازع حتى سنة 1905م ، ويجب ان نشير الى تجارة سواكن سنة 1906م لكي نلم بفكرة عامة على مدى استخدام بورتسودان في ذلك الوقت المبكر ، قبل ان تتم فيها العمليات الانشائية تماماً ، ولعل الظريف ان نشير الى الواردات السودانية التي مرت بطريق سواكن سنة 1906م والتي كانت كلها للاستهلاك المحلي ، اما الحكومة فلم تستورد عن طريقها الا نسبة ضئيلة جدا ، وخصوصاً وان عملية بناء السكة الحديد كانت قد نمت في شهر مايو لا يصرح للسفن في الوقت الحاضر للسفن التي تزيد حمولتها عن 400 طناً بالدخول في مرفأ سواكن ذلك لأن النمو المرجاني قد زاد زيادة واضحة للغاية في القناة التي تصلها بالبحر وهو خطر على السفن وتخدم اغلب تلك السفن نقل الحجاج أما القطن المحلوج في محلج دباس فينقل بالسيارات الى بورتسودان .

يمكن القول أن الحكومة ظلت تستخدم سواكن لاستيراد بضائعها الخاصة كما استخدمت بورتسودان ، وتبلغ واردات الحكومة عن طريق سواكن (138.500) جنيهاً سنة 1906م على حين انها وصلت الى (108.384) جنيهاً عن طريق بورتسودان أما فيما يتعلق بالصادرات فتلاحظ ايضاً أن بورتسودان وسواكن اشتركا في تصدير البضائع التي اليها من الداخل .

مؤشرات الاداء التشغيلي للفترة 1909-1938 م :

وقد أدت بورتسودان وظيفتها منذ أن افتتحت للتجارة رسمياً سنة 1909م . وأصبح سيده الموانئ الساحل السوداني ، وانتقل اليها النشاط التجاري رويدا علي النحو الذي أشرنا اليه سابقا وارتبطت بالنظام العام للسكك الحديدية السودانية .

فهناك زيادة مضطردة في عدد السفن التي تصل الميناء حيث تتضاعفت حمولتها في سنوات قليلة ، واذا علمنا ان حمولة الميناء التي زارت الميناء سنة 1906م تساوي 123 ألف طن . وقد ترتب على الحرب العالمية الاولى نقصاً في الحمولة ، وعدد السفن التي زات الميناء وقد أستمر ذلك الهبوط بوضوح حتي وصلت سنة 1918 الى 178 سفينة وهو نصف عدد السفن التي زارت الميناء سنة 1913م .

ويوضح ذلك العلاقة بين الملاحة والتجارة من جانب ، واشتداد حالة الحرب وظهور الغواصات كسلاح جديد لعب دوراً كبيراً في التعرض للسفن التجارية من جانب آخر ، وكان عودة الحالة لطبيعتها رهناً لحالة الاستقرار وانتهاء الحرب وقد تم ذلك فعلاً ، وارتفع عدد السفن وحمولتها سنة 1920م ووصلت الى طبيعة الارقام وهي ثلاثة ارباع طن. ولعل اهم ما يلفت النظر في امر الملاحة وزيارات السفن للميناء بعد الحرب هو تطور شكلها واحجامها ... وكان ارتفاع ارقام السفن التي تحتاج لمسافة طويلة من الرصيف من أهم الامور التي تفلق بال المشرفين على الميناء فقد وصل عدد السفن الى حوالي (30%) من مجموع السفن التي تزور الميناء ، وادى ذلك الى تأخير عمليات الشحن والتفريغ وتعطل السفريات عن مواعيدها المقررة ، الامر الذي لا يتفق مع المنتظم السليمة للميناء ، وكان ذلك هو ما دعا المسؤولين الي التفكير في الاضافات والانشاءات لبناء ارصفة جديدة لخدمة السفن ومجابهة الحركة المتزايدة في الميناء . (1)

ولعل اهم ما يميز هذه الفترة هو الاضطراب في زيادة حمولة السفن وخصوصا فيما يتعلق بنصيب السفن غير البريطانية. ووضح ان حمولة السفن قفزت في الخمس السنوات التالية للحرب الي 2.5 مليون طن ، علي حين انها كانت اقل من مليون طن في سنة 1917 و1918م، وقد شهدت سنوات ما بعد 1924م ذلك التقدم الواضح حيث زادت حمولة السفن زيادة واضحة وأصبح الميناء في حالته الجديدة يستقبل السفن بمعدل ثلاثة سفن في اليوم الواحد ... وقد تم في سنة 1928م كثير من الاصلاحات والانشاءات والاضافات التي تسيير خدمة السفن . وسجلت في سنوات 1925م الى سنة 1930م زيادة واضحة في حمولة السفن وعددها فقد صعدت حمولة السفن من 2.5 مليون طن سنة 1924م الى 4.5 مليون طن في عام 1930م ... وكانت اعمال البناء قد تمت في ارسفة الميناء الجنوبية لاستقبال سفن الفحم والزيت والبلح وجهزت الأرسفة بالوسائل الميسرة لتموين السفن بالزيت واصبحت الميناء بهذا الوضع مستعدة استعداداً تاماً لمجاراة الغني والزيادة في تجارة السودان والتطور العام والسريع الذي تم بعد بناء سد سنار ، ومد مواصلة هيا -كسلا . وارتفاع إنتاج القطن ارتفاعاً محسوساً . (2)

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 1905-2005م ، المصدر السابق ص80- ص82 .

(2) نفس المرجع ، المكان .

صدر القرار بإنشاء هيئة الموانئ البحرية :

لم يكن لهيئة الموانئ البحرية هذا الاسم إلا في عام 1974 م، وكان لمصلحة الجمارك الاشراف على الميناء حتى سنة 1914 م ، فلا يتعدى اختصاصها غير الاشراف على الارصفة والمرابط . أما مصلحة السكك الحديدية فكان لها الاشراف على مخازنها وخطوط السكك الحديدية وخطوط التخزين ،بالإضافة الى الاشراف على عمليات الشحن والتفريغ ، واعطيت مصلحة الموانئ والنائر وهي جزء من مصلحة السفن الاشراف على الأنوار والفوانيس والفنارات المتلقة بالملاحة والاشراف على الحوض ومراقبة ربط واقلاع السفن ، وكان توزيع العمل على هذا النحو من الامور التي لا تتفق مع انتظام العمل خصوصاً بعد أن مضت السنوات الاولى وتزايدت معها حركة الملاحة وازداد ورود التجارة وخروجها بطريق بورتسودان . وكان لابد من القضاء على هذا التوزيع ووضع الامور في يد مصلحة واحدة تتحمل كل المسؤولية في النهوض باحتياجات الخدمة في الميناء . ووقع الاختيار على مصلحة السكك الحديدية سنة 1916م لتلح محل كل تلك المصالح والهيئات من حيث الاشراف على الميناء .

حيث ظلت تتبع لسكك حديد السودان احتفاظها بخصوصيتها في العمل المينائي وظل الميناء يعمل وفق احكام قانون الموانئ والسفن بعد تحديثه في عام 1916م ، اضافة لقانون السكك حديد السودان الذي صدر في 1925/12/31م، واللائحة العامة لميناء بورتسودان الصادرة في 1937/4/15م ، ولائحة الإضاءة البحرية لحماية السفن الصادرة في 1941/9/15م ، وظل الميناء يعمل وفق القوانين واللوائح التي تحكم عمل سكك حديد السودان حتى عام 1973م ... وفي عام 1967م أصدرت الدولة قانوناً بتحويل سكك حديد السودان الى هيئة مستقلة ، وذلك بهدف خلق جهاز كفاء لخدمة أهداف النقل في اطار تطوير وسائل النقل واقتصاديات البلاد ، والوفاء بالمتطلبات المستقبلية . مما القي على كاهل الميناء أعباء تطوير خدماته وتحسين أوضاعه لمقابلة التطورات المتوقعة في حجم العمل .

ظلت السكة حديد تدير شئون الميناء وتشرف عليه كمصلحة تابعة لها منذ العام 1916م ، حتي صدور قرار الحكومة رقم (33) وبتاريخ 1973/6/4م تم تكوين لجنة لدراسة فصل الميناء إدارياً وفنياً عن هيئة السكة الحديد . (1)

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 2005-1905م , المسدر السابق ص78- ص80 .

قرار إنشاء هيئة الموانئ البحرية السودانية :

بحلول عام 1974م صدر قرار رئيس الجمهورية آنذاك ، عملاً بأحكام المادة (225) من الدستور القانون رقم (9) لسنة 1974م باعلان إنشاء هيئة الموانئ البحرية كهيئة لها استقلاليتها المالية والادارية بهدف انطلاقتها وتطوير خدماتها و تطوير خدماتها وذلك بتاريخ 18/3/1974م. جاء بالمادة الثانية من القانون الخاص بهيئة الموانئ البحرية للعام 1974م. أن كلمة وزير يقصد بها وزير الدفاع وكان وقتها وزير الدفاع الفريق اول / عوض خلف الله وهو الذي يقوم بتعيين أعضاء مجلس الإدارة ، وظلت الهيئة تتبع لوزارة الدفاع حتي عام 1977م. حيث آلت تبعيتها بعد ذلك الى وزارة النقل والمواصلات ، وتركز عمل مجلس إدارة الهيئة خلال الفترة من عام 1974 الى عام 1977م حول فصل الهيئة إدارياً ومالياً عن هيئة السكة الحديد . وكانت قرارات المجلس خلال هذه الفترة تتناسب وعمل الهيئة الوليدة .

وضع تعريف لميناء بورتسودان :

أجريت دراسات خاصة بتكاليف وهيكل تعريف هيئة السكة حديد والوحدات التابعة لها في عامي 1967 -1970م بواسطة شركة سوفريل الفرنسية احدي شركات الاستشارية للبنك الدولي ، وقد شملت الدراسات توقفت بالنسبة للميناء بعد فصلها وبالتالي لم تجني ثمارها .

تمت دراسة لتكاليف الميناء وهيكل تعريفها عام 1976م بواسطة بيت الخبرة الانجليزي ليفزي أند هندرسون Livesey&Handerson ، وقد وضح من نتائج الدراسة ان اجور وفئات الخدمات التي تقدمها هيئة الموانئ البحرية للسفن او البضائع تقل كثيرا عن التكلفة الفعلية . وقد تمت دراسة اخرى لتكاليف وهيكل تعريف هيئة الموانئ البحرية بواسطة بيت الخبرة الانجليزي ليفزي أند هندرسون وذلك بواسطة الخبير البريطاني مستر كيرمود بين عامي 79-1980م وقد استخدمت نتائجها في وضع سياسية لأجور وفئات خدمات الميناء وكان اسلوب الدراسة كما يلي :

لعدم وجود نظام لمحاسبة التكاليف فقد اجريت دراسات ميدانية هدفت الى حصر نوعية الخدمات التي يقدمها الميناء , لدراسة الزمن المستغرق في كل منها والعناصر اللازمة لاداء كل خدمة وتحديد تكلفة كل عنصر منها .

نسبة للقصور الاحصائي فقد سحبت خطة احصائية لرصد حركة السفن بانواعها المختلفة وتحضير الاحصائيات اللازمة لمثل هذه الدراسات وبالمثل سحبت خطة احصائية اخرى باحصائيات البضائع ... باستخدام المعلومات التي توفيرها عن طريق الدراسة الميدانية والخطة الاحصائية تم توزيع النتائج المالية الفعلية للعام المالي 78/79 علي الخدمات

المختلفة التي تقدمها هيئة الموانئ البحرية سواء بالنسبة للسفن او البضائع او الخدمات الاخرى ... تتضمن تقرير الدراسة مقارنة الاجور والفئات الحالية والاجور والفئات التي طلب التصديق لها ليسرى مفعولها ابتداء من 1-7-1979م بمستوى الاجور والفئات المقترحة ثم مقارنة ذلك مع الاجور والفئات المطبقة بكل من موانئ الحديد ، منروفيا ، وكينيا ... ذكر التقرير مقارنة الاجور والفئات المقترحة مع مستوى الاجور والفئات في الدراسة التي قامت بها سكرتارية مؤتمر التجارة والتنمية الذي نظمته هيئة الامم المتحدة بجنيف عام 1969م الخاصة بتسعير خدمات الموانئ وهي خلاصة المطبق في مائه (100) ميناء من موانئ الدول المتقدمة والدول النامية .

4- خطاب المجلس بتاريخ 24-9-1978م بتعديل تعريفه لائحة الميناء العمومية لسنة 1937م خدمات الميناء , وموافقة السيد وزير النقل والسيد وزير الدولة للمالية والاقتصاد الوطني على قرار مجلس الإدارة رقم (198) في اجتماعه رقم 40 بتاريخ 7/5/1975م القاضي بزيادة تعريفه أجور خدمات الميناء بنسبة (25%) . (١)

بداية العمل على تطوير وتحديث ميناء بورتسودان :

مجلس إدارة هيئة الموانئ البحرية في اجتماعه رقم 14 بتاريخ 2/6/1975م برئاسة الهيئة الخرطوم ، اصدر القرار رقم (66) لتكوين لجنة تضم السيد رئيس مجلس واعضاء اللجنة المالية بالمجلس اضافة للمدير التنفيذي للهيئة للتفاوض مع الشركة البريطانية والتوقيع على العقد - وهذه هي الشركة التي وقع عليها الاختيار ووافق عليها البنك الدولي لتقوم الدراسة الفنية للموانئ السودانية ... سبق للهيئة ان قامت بالتعاون مع لاية سكسونيا السفلى وكالة التعاون الفني الالمانى (G.T.Z) بعمل تحليل مقارنة مع موانئ مجاورة منافسة للتوصل الى المشاكل التي تعوق الاداء بالميناء ، ومواطن القوة والضعف الحالي لتحسينه من خلال ورش عمل شارك فيها القياديون بالهيئة بمعاونة خبراء بغرض إعداد خطة شاملة تكون اساسا لإستراتيجية للإصلاح الإداري والتشغيلي والفني والمالي بالهيئة ، في خطوة لاستبدال وسائل الإصلاح التقليدي لوسائل أكثر علمية مما يشير الى التزام إدارة هيئة الموانئ البحرية لتطوير خدماتها اذا ما منحتها الحكومة قدراً من الاستقلالية القانونية والإدارة المالية لتحقيق اهدافها الموضوعية لتطوير العمل ... وفي اطار سعي الهيئة

(١) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 2005-1905م المصدر سابق ص80.

لتحسين أدائها من خلال خطة طموحة شهدت مرحلة التطوير والتحديث الاولي والثانية تنفيذ العديد من المشروعات للفترة من العام 1979-1985م وهي : (1)

- 1- التوسع في بناء الأرصفة المتخصصة وتعميقها لاستقبال السفن المتخصصة وسفن البترول والحاويات وسفن الدرجة .
- 2- تجهيز الارصفة المزودة بأنابيب لضخ زيت الطعام والشحوم والمولاص .
- 3- توسيع وتنظيم وسفلنة ساحات التخزين المكشوف لتخزين البضائع الخطرة والمبردة .

(1) هيئة الموانئ البحرية مسيرة مائة عام من الانجاز والاعجاز 2005-1905م , المصدر السابق ص80- ص82 .