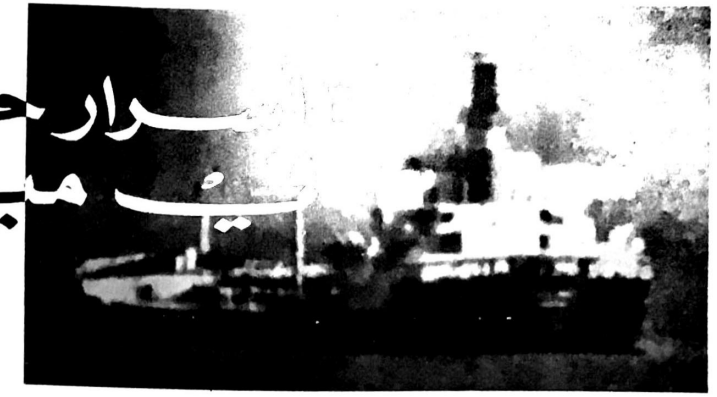
اسرار حركة الناقلات في ميناء إيلات



تفرض اسرائيل منذ اذار ١٩٧٠ حظرا كليا على نشر اية معلومات حول حركات او حمولات ناقلات النفط التي تخدم على خط ايلات ، ويعتبر الاسرائيليون حركة هذه الناقلات بمثابة احد اهم اسرار العسكرية الاسرائيلية .

ان العملية الحاصلة ، المتعلقة بحركة الناقلات ، هي نوع من اللصوصية الدولية ، وكي تستمر عملية النهب والصمت المشبوه المحيط بها ، فقد اقدمت الحكومة الاسرائيلية على اقرار قانون يمنع نشر المعلومات عن حاملات النفط ، وادخلت مخالفة هذه المادة في صلاحية قانون العقوبات المتعلق بامن الدولة والعلاقات الخارجية والاسرار الرسمية . ففي ١٥ اذار ١٩٧٠ ، عقدت لجنة الخارجية والامن برئاسة عضو الكنيست حاييم تسادوق ، اجتماعا اشترك فيه نائب وزير المالية الدكتور تسفي دينشتاين ، وبعد نقاش طويل اتخذت اللجنة قرارا بمنع نشر اي معلومات تتعلق بناقلات النفط في موانيء اسرائيل ، وتحركاتها الى الموانيء الاسرائيلية ومنها ، وخصوصا التفاصيل عن الناقلات ، حجمها ، معلومات عن اصحابها ، اعلام الناقلات المعدات او العاملين ، ومواعيد قدومها وخروجها ، واعتبار كل هذه المعلومات امور سرية ، اذا لم يوافق على نشرها وزير المالية او العاملين معه !

وبعد اربعة ايام ، اي بتاريخ ١٩ اذار ١٩٧٠ نشرت الجريدة الرسمية في اسرائيل (صفحة ١٥٩٠) هذا القرار ، ننشره كما ورد في الصحيفة :

« قانون العقوبات (امن الدولة ، العلاقات الخارجية ، والاسرار الرسمية) ٥٧١٧ – ١٩٥٧ امر حسب المادة ٢٣ (د) .

وفقا لصلاحياتها حسب المادة ٢٣ (د) لقانون العقوبات (امن الدولة ، العلاقات الخارجية ، الاسرار الرسمية) ٥٧١٧ – ١٩٥٧ ، وبعد مصادقة لجنة الخارجية والامن في الكنيست تامر الحكومة بما يلي :

– كل خبر يتعلق بناقلات النفط في موانيء اسرائيل ،حركتها الى الموانيء ومنها ، بما في ذلك تفاصيل عن الناقلات ، تركيبها ، ملكيتها ، اعلامها ، تجهيزاتها ، او طاقمها ، مواعيد وصولها او اقلاعها ، يعتبر بهذا خبرا سريا بمفهوم القانون المذكور ، الا اذا سمح بذلك وزير المالية او شخص من قبله .

١٧ اذار ١٩٧٠ (–) ميخائيل اردنن ، سكرتير الحكومة ».

ان السبب الرئيسي وراء هذا القانون الغريب ، هو العمل على اخفاء الصفقة المشبوهة التي تتوطأ الثلاثي : اسرائيل والشركات الاحتكارية النفطية ، والرجعية الايرانية والسعودية في استمرارها.

لقد جاءت الضربة ، التي وجهت للناقلة « كورال سي » ، لتعزق ستار هذا التواطؤ وتفضح السر الخفي امام اعين الجماهير العربية ، وبالرغم من الرشوات التي دفعتها السعودية لاسكات صوت الحقيقة الذي ارتفع في اعقاب انفجار « الكورال سي » فان هذه الخيانة العظمى لم يعد من الممكن تغطيتها بالتزوير . .

الحظر والاسرار

ولكن بالرغم من الحظر الاسرائيلي الذي اخذ شكل قانون العقوبات ، وبالرغم من التغطية السعودية التي جرى دفع الاموال الكثيرة لتحقيقها ، وبالرغم من الجهود التي بذلتها الشركات الاحتكارية النفطية في المنطقة للمحافظة على مصالحها ، فان ضربة الكورال سي جاءت لتثبت ان كل هذا التواطؤ لا يستطيع الا ان يتهدم امام العنف الثوري ، وان يظهر على حقيقته ...

ان ما ستنشره فيما يلي هو حصيلة مختارة من معلومات متوفرة عند الجبهة حول حركة الناقلات ، وحمولاتها ، وعددها ، وسرعة تفريغها ، وتركيبها ، وملكيتها ، ومواعيد وصولها واقلاعها (اي كل ما يعتبره القانون الاسرائيلي سريا ومجهولا ومحظورا نشره) ، وهي معلومات تعطي فكرة على تطور حركة الميناء ، وعن توسع هذا السلاح الخطر وارتفاع اهميته .

القصيرة والطويلة

تقول مجموعة تقارير اعدتها دائرة الرصد والامن في الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين انه توجد نوعان من الرحلات التي تقوم بها حاملات النفط الاسرائيلية ، الاولى الى وادي الفيران في سيناء ، والثانية الرحلة الطويلة الى ميناء خرج في الخليج العربي .

وفي الفترة الممتدة بين ٧ نيسان ١٩٧١ و ١٧ ايار ١٩٧١ قامت الناقلات الاسرائيلية بـ ١١ رحلة قصيرة ما بين ايلات ووادي الفيران ، ولكن رحلات هذه الناقلات ، ما بين ايلات و « خرج » في الفترة نفسها من ٦ رحلات في ١٩٧٠ الى ١٩ رحلة في ١٩٧١ !

لقد ترافق هذا الارتفاع بالرحلات بملاحظتين هامتين :

■ اولا : ارتفع عدد الناقلات العاملة على خط « ايلات – خرج » ارتفاعا كبيرا ، ففي الاشهر الاخيرة لوحظ وجود ١٠ ناقلات جديدة .

■ ثانيا : زادت امكانيات التفريغ في مرفأ ايلات بصورة ملحوظة ، واصبح بمقدور هذا المرفأ ان يتعامل مع اكثر من ناقلة واحدة في وقت واحد ، كما ان امكانيات التحميل في واد ي الفيران في سيناء زادت ايضا ، واصبح بمقدور الناقلة ان تحمل النفط وتعود الى ايلات خلال اربعة ايام فقط .

ارتفاع عدد الناقلات

ولدى اسرائيل حوالي عشرون ناقلة عاملة ، جميعها مسجلة بجنسيات غير اسرائيلية ، ومن اصل ١٩ واحدة جرى رصدها توجد واحدة يونانية واثنتان رومانية و ١٦ ليبيرية .

وفيما يلي نماذج من هذه السفن وحمولاتها :

السفينة	الجنسية	الحمولة
آرجس	رومانية	٢٢٢٤٤
اتلانتك	ليبرية	٢٣٦٢٦
ليون	ليبرية	٣٤٧٤٩
نورا	ليبرية	٣٦٠٦٦
اولتينيا	رومانية	٢٢٢٤٣
باتريا	ليبرية	٢٨٩٧٧
رونيز	»	٤٧٥٣٦
سامسون	»	٢٠٩٣٨
سيرس	»	٢٨٧٤٨
تاوروس	يونانية	٧٠٣٣٢

الوضع في ميناء ايلات

ازدادت كفاءة التفريغ في ميناء ايلات البترولي خلال العام الماضي ، وقد استطاعت ادارة هذا المرفأ ان تخفض بشكل ملموس اوقات الانتظار بحيث اصبح بوسع الناقلات ان ترسو بمجرد وصولها الى الميناء .

وقد بلغت ايام الانتظار للناقلات التي رست في المرفأ ٦١ يوما في الفترة السابقة ، الا انها هبطت الى ١٢ يوما هذا العام بالرغم من تضاعف عدد الناقلات من ١٧ الى ٣٢ !

ان الجدول التالي يعطي فكرة عن تطور قدرات المرفأ على التفريغ :

عام ١٩٧٠			
الباخرة	الوصول	الانتظار	التفريغ	المغادرة
سيرس	٤/١٥	–	١ +	٤/١٦
سامسون	٤/١٦	–	١ +	٤/١٧
ليون	٤/١٨	–	١ +	٤/١٩
سيرس	٤/٢١	١ +	١ +	٤/٢٢
اكواريوس	٤/٢٤	١ +	٤ +	٤/٢٩
باتريسا	٤/٢٦	٢ +	٢ +	٥/١
سيرس	٤/٢٧	٤ +	٢ +	٥/٣
رونيز	٤/٢٩	٨ +	٢ +	٥/٨
الانتيك	٤/٢٩	٥ +	٢ +	٥/٥
تاوروس	٥/٢	١٣ +	١ +	٥/١٦
باتريسا	٥/٤	٤ +	٢ +	٥/٦
سامسون	٥/٤	١ +	١ +	٥/١٣
سيرس	٥/٧	٤ +	٢ +	٥/١٣
ليون	٥/٨	١١ +	٢ +	٥/١٣
سامسون	٥/١٠	–	٢ +	٥/١٨
باتريسا	٥/١٣	٣ +	٢ +	٥/٢٥
سيرس	٥/١٧	٥ +	٢ +	

ونلاحظ الان انه في الفترة نفسها من هذا العام ، صار الجدول كما يلي :

عام ١٩٧١			
الباخرة	الوصول	الانتظار	التفريغ	المغادرة
شيرمان	٤/ ٨	–	٦ +	٤/١٤
كورال سي	٤/ ٨	–	٢ +	٤/١٠
نورا	٤/ ٩	–	٤ +	٤/١٣
باتريا	٤/١٠	–	٢ +	٤/١٢
سامسون	٤/١٢	–	٢ +	٤/١٤
اولينيتيا	٤/١٣	٣ +	٤ +	٤/٢٠
شيرمان	٤/١٣	–	٢ +	٤/١٦
ادس	٤/١٤	–	٢ +	٤/١٦
هايفرام	٤/١٥	١ +	١ +	٤/١٧
نورثرن ستار	٤/١٥	–	٢ +	٤/١٧
باتريسا	٤/١٦	٢ +	١ +	٤/١٩
ليون	٤/١٧	٢ +	١ +	٤/٢٠
سامسون	٤/١٧	١ +	١ +	٤/٢٠
ارجس	٤/١٨	٢ +	٢ +	٤/٢٢
ايدان	٤/١٨	٢ +	١ +	٤/٢١
شيرمان	٤/٢١		٢ +	٤/٢٣
ايريس	٤/٢٤	–	١ +	٤/٢٥
سامسون	٤/٢٥	–	١ +	٤/٢٦
بيس	٤/٢٦	–	١ +	٤/٢٧
تاوروس	٤/٢٧	–	١ +	٤/٢٨
شيرمان	٤/٢٨	–	٤ +	٥/ ٢
سامسون	٤/٣٠	–	١ +	٥/ ١
كورال سي	٥/ ١	–	٢ +	٥/ ٢
نورا	٥/ ٢	–	٤ +	٥/ ٦
نورثرن ستار	٥/ ٥	–	١ +	٥/ ٦
ايريس	٥/ ٦	–	١ +	٥/ ٧
هايفرام	٥/ ٦	–	١ +	٥/ ٧
شيرمان	٥/ ٧	–	–	٥/ ٧
ليون	٥/ ٩		١ +	٥/١٠
ايدان	٥/١٠	١ +	١ +	٥/١١
ارجس	٥/١١	–	٢ +	٥/١٢

وهكذا يتضح لنا انه في الفترة التي نحن بصددها من عام ١٩٧٠ كان عدد الناقلات ١٧ صرفت مدة من الانتظار طولها ٦١ يوما ، وفي التفريغ بلغ طولها ٣١ يوما .

اما في الفترة نفسها من عام ١٩٧١ فقد ازداد عدد الناقلات ، اما في الفترة نفسها (ناقلة) صرفت مدة من الانتظار طولها ١٢ يوما ، وفي التفريغ صار ٣٢ ناقلة ، وذلك لتخفيض مدة التفريغ طولها ٥٥ يوما .

وقد استفاد العدو كذلك من تحسين الادارة ، وذلك لتخفيض الايام التي تستغرقها الرحلات ، كما يظهر من الجدول التالي:

	١٩٧٠	١٩٧١
الشحن والنقل	: ٥ ايام	٥ ايام
الانتظار	: يوما قبل التفريغ	–
التفريغ	: يوم واحد	يوم واحد

وهذا يعني توفير في الزمن بمقدار ٢٥ بالمئة ، فبعد ان كانت الرحلة الواحدة تستغرق في مجملها ٨ ايام ، اصبحت تستغرق ٦ ايام فقط .

اما بالنسبة للرحلات الطويلة الى الخليج فيمكن مراقبة الجدول التالي :

	١٩٧٠	١٩٧١
الشحن والنقل	١٩ يوما	١٩ ونصف
الانتظار	٦ ايام	يوم واحد
التفريغ	يوما	يوما

وهذا يعني ان الرحلة الطويلة كانت تستغرق في ١٩٧٠ ٢٧ يوما ، اما في عام ١٩٧١ فقد صارت تستغرق ٢٢ يوما ونصف اليوم .

حركة العسكرية في الميناء

خلال هذه الفترة توجد بالطبع حركة لسفن اخرى ، وفيما يلي اهم ما جرى في حركة هذه السفن خلال الفترة التي نحن بصددها :

● يوم الاحد ١٠ ايار ١٩٧١ وصلت الى الرصيف العسكري في ميناء ايلات في الساعة الثامنة صباحا باخرة انزال عسكرية ، وغادرت الساعة الثامنة والنصف من مساء نفس اليوم ، وما لبثت ان غادرت الرصيف في الساعة السادسة من مساء نفس اليوم .

● يوم الاثنين التالي (٥/١١) رست سفينة انزال عسكرية في نفس الرصيف في الساعة العاشرة صباحا وغادرته في السابعة من مساء اليوم نفسه .

● قبل ذلك كانت الباخرة العسكرية الاسرائيلية رقم ٨٣ قد رست في الساعة الخامسة صباحا يوم الاربعاء ٤/٨ على الرصيف العسكري ، وغادرته في الثامنة من مساء نفس اليوم ، لتعود اليه في الثامنة من صباح اليوم التالي ، ولكنها هذه المرة رست على الرصيف التجاري ، وغادرته في السابعة والنصف مساء ، وعادت الى الرصيف نفسه يوم الثلاثاء ٤/١٤ في الساعة العاشرة صباحا ، وغادرته مساء اليوم ذاته .

ويوم الاحد ٤/١٩ عادت الباخرة نفسها في العاشرة صباحا ورست هذه المرة على الرصيف العسكري وغادرته في السابعة من مساء ، وفي اليوم نفسه رست معها سفينة انزال عسكرية اخرى ، وكانتا قد غادرت الميناء قبلها بساعتين .

● ويوم الاربعاء ٤/٢٢ عادت باخرة الانزال نفسها في الساعة الثامنة من مساء فرست مدة ساعتين على الرصيف العسكري ومنعت التيء ، وغادرته في اليوم التالي .

● ويوم الخميس ١٩٧١/٤/٣٠ عادت الباخرة رقم ٨٣ من جديد ، ووصلت الى الميناء في الثامنة صباحا ورست على الرصيف العسكري وبعد ذلك جرى تغطيتها بشباك لونه ازرق ، وظلت هناك ، وفرقة الاسيوين اللاحقين على الافل ! ——

• تقرير عن حركة السمسرة في تهويد الاراضي المحتلة

وزع مكتب الارض المحتلة التابع للجبهة الشعبية لتحرير فلسطين ، التقرير التالي :

حتى تتمكن « الوكالة اليهودية » من الاستيلاء على اراضي عرب فلسطين من اصحابها العرب ، كانت حكومة الاحتلال البريطانية ، تتبع وسائل مختلفة لارغام المواطنين العرب ، اصحاب الارض الشرعيين ، على بيع املاكهم او التنازل عنها : كانت تفرض الضرائب الباهظة التي لا يستطيع الفلاح الفلسطيني تحملها ، وكانت تلجأ الى الانتفاضات العربية ضد الاحتلال البريطاني وضد الهجرة الصهيونية الى فلسطين ، كما كانت حكومة الاحتلال تمنح « الوكالة اليهودية » مساحات شاسعة من الاراضي « الاميرية » ، بالاضافة الى ان « الوكالة اليهودية » مارست كل انواع الاغراءات كيما تظفر « بشراء »الارض من السكان ، منها الاغراءات المادية ، والارهاب.

ولما كانت غالبية هذه الاساليب ، او بعضها على الاقل ، تحظى بالفشل ، كانت سلطات الاحتلال البريطانية وكذلك « الوكالة اليهودية » تبحثان عن عملاء لهما ، عملاء من بين صفوف المواطنين ، ليقوموا بدور الوسيط بين «الوكالة اليهودية » والفلاحين العرب ... هؤلاء العملاء الذين اصطلح على تسميتهم بـ « السماسرة » يشترون الارض ، متسترين تحت قناع عروبتهم ، من الفلاح العربي ، ثم يقومون بالتنازل عنها الى « الوكالة اليهودية » ... وبهذا الاسلوب وغيره من الاساليب ، ساعد السماسرة ،بطريقة او باخرى ، على « تهويد » كثير من المناطق في فلسطين .

واليوم ، يعود هؤلاء « السماسرة » الى لعب ذات الورقة القديمة ، يعودون الى « خدمة » الاحتلال الصهيوني ، بعد ان اكملت « اسرائيل » قبضتها على كل فلسطين ، بعد « حرب » حزيران ١٩٦٧ .

ان مؤامرة جديدة اخرى ، تجري حاليا لتفريغ القرى والمدن الفلسطينية حتى يسهل عملية « تهويدها » – وعلى وجه الخصوص : مدينة القدس .. فرغم عمليات التهجير الواسعة النطاق للمواطنين العرب والتي قام بها العدو الصهيوني في اعقاب « حرب » حزيران ١٩٦٧ ، من الضفة الغربية وقطاع غزة ، ورغم عمليات نسف وتدمير « ى واحياء باكملها ليصبح سكانها بلا ماوى ،ومن ثم يسهل طردهم خارج فلسطين ، ورغم عمليات الارهاب والقمع والعقاب الجماعي وعمليات الاعتقال والتعذيب التي تعرض ويتعرض لها المواطنون العرب تحت الاحتلال الصهيوني ، بغية احكام « تهويد » فلسطين برمتها ، خطوة بعد خطوة ، رغم كل ذلك : اخذ العدو الصهيوني ينبع وسيلة « جديدة » – خاصة في منطقة القدس – (ليس غريبا ان تتبجح سلطات العدو الصهيوني في اوائل الشهر الحالي بنقل مقر ادارة المناطق المحتلة في الضفة الغربية من القدس الى رام الله) ، وسيلة اتبعتها «الوكالة اليهودية » في الماضي ، في الاستيلاء على الاراضي العربية .

ولفضح هذه الوسيلة « الجديدة » التي تتبعها السلطات الصهيونية ، في الاستيلاء على الاراضي العربية ، وتعرية القائمين بها من « السماسرة » الذين لن ينجوا من حكم الشعب عليهم ، يجدر ان نشير الى الوسائل التي لجأت اليها سلطات العدو « الاسرائيلي » ، في الاونة الاخيرة ، لتهويد مدينة القدس :

■ اولا : قامت سلطات العدو ، في البداية ، بعمليات ترغيب واغراء لبعض المواطنين في منطقة القدس ، لبيع اراضيهم وعقاراتهم الى سلطات الاحتلال ، عن طريق « الكيرن كايمت »الصندوق القومي اليهودي .

■ ثانيا : ولما فشل الاسلوب السابق ، عمدت السلطات الصهيونية الى فرض ضرائب باهظة على ممتلكات وعقارات المواطنين العرب، لا يستطيع تحملها المواطن العربي وخاصة في ظروف احتلال رهيبة – كل ذلك بغية التخلي عن الاراضي والممتلكات العربية للصهيونيين ...

■ ثالثا : وعند فشل الاسلوبين السابقين ، عمدت السلطات الصهيونية الى اسلوب ثالث : التهديد بالترحيل ونسف البيوت بحجة « تجميل » الشوارع، «التعاون » مع الفدائيين ، « الامن » ، وما الى ذلك من حجج واهية ، ليس صعبا على الصهيونية ان تجد لها اقانين من التبريرات .

■ رابعا : لم تكتف السلطات الصهيونية بذلك ، بل لجأت الى الوسيلة القديمة التي جربتها بالتعاون مع سلطات الاحتلال البريطاني قبل أعام ١٩٤٨ – البحث عن وسيط «سمسار» ، وتلك ليست مهمة شاقة ، اذ هناك ضعاف النفوس من كبار رجال الاقطاع والملاكين الكبار الذين لا هم لهم الا الجشع وزيادة ثرواتهم ، ولو كان ذلك على حساب شرف الامة التي ينتمون اليها – هذا الوسيط يقوم بشراء الارض والعقارات من المواطنين العرب ، ثم يقوم ببيعها والتنازل عنها الى « الكيرن كايمت » .

وفيما يلي اهم « السماسرة » الذين قاموا ولا زالوا يقومون بهذا الدور الخيالي ، وادوا خدمات « جلى » للعدو الصهيوني لتحقيق مآربه في « ترسيخ » اقدامه وفي « تهويد » القدس .

١ – تيسير كنعان مقيم بالقدس

٢ – فؤاد شحاده – رام الله ..

٣ – عزيز شحاده – رئيس بلدية رام الله الاسبق ، و « المحامي » الشهير بالاتصالات مع سلطات العدو ، والتعاون معها بغية انشاء « الدويلة » الفلسطينية .

٤ – شاهي وكيل – بطريرك الارمن بالقدس. ويقوم بدور رئيسي في « السمرة » .ومن ضمن العقارات الكثيرة التي اشتراها باسم الدير ثم تنازل عنها للاسرائيليين :

أ – فندق هيلتون ، الواقع بين البيرة والقدس

ب – فندق سميراميس ، الواقع بالقدس قرب المطار .

حـ – فندق الملوك ، الواقع في بيت حانينا .

« مكتب الارض المحتلة »
١١ – ٦ – ١٩٧١