



رقم قومي لكل وحدة سكنية

تكوين المبانى ينهى عشوائيات البناء.. ويضبط سوق العقارات

جمهورية مصر العربية

الرقم التنظيمي للخدمات



الرقم التنظيمي لخدمات الوحدة

٥٨٢ ٣٩ ١٤ ١٨ ٩٥ - A007 - 03



013903 - 001 - 0134 - 000 / A007 - 03

محافظة : القاهرة
قسم/مركز : مصر الجديدة
شياحة/قرية : المتنية
العنوان : ١١ ش رمسيس

كارت الخدمات الذي وزع في ٢٠١٧

التنمية الصناعية، وهذا يعتبر الجزء الأكبر، وهناك مصانع غير مسجلة لدينا وبالتالي من الممكن على نهاية العام الحالى يتم تجميع كل المصانع والذى ينتمى لتنمية الصناعية لعمله الشخصية، ولكن حتى الآن جزء كبير من المصانع والورش الصغيرة غير مسجل. اشار جنوى إلى وجود بعض المصانع التي لديها سجل صناعى والآخر لا بالإضافة إلى وجود أصحاب ورش ومحاصن ومزارع تقطن بدفع سومن وتسجل اسمها فى جزء من المركب الحالى الخاص بها ولا أحد يعلم منهم شيئاً، ولكن بعد دسورة القانون يمكن تحديدهم فى التنمية الصناعية مع وجود مهلة لتوفيق اوضاعهم.

الرقم البريدى الجديد

وجه الدكتور المهندس عمرو طلعت - وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات - الهيئة القومية للبريد ليلى، العمل على دراسة وتنفيذ الرقم القومى العقارى باستخدام الرقم البريدى الجديد كجزء من الرقم القومى العقارى، وبمثابة المركب الجديد الذى ينتمى إلى مدارك المكانى على الموقع أو ما يسمى به سهولة الاستدلال على الموقع أو عمل التحليلات الكائنة فى المكان، كما ينفى فى اغراض الربط بين قواعد البيانات المختلفة وتحديث خدمة البريدى الجديد كوحدة رئيسية لبيانات البريدى الجديدة، مما يتيح إمكانية الوصول إلى البريدى الجديد كأساس لدور كجديد يضاف له رقم زippy للعنوان وآخر للوحدة الكودين رقم مينى للعقار رقم القومى العقارى. ويكون الرقم البريدى الجديد من سعة ارقام الـ ٥٠٪ المبنى على معايير تكنولوجيا المعلومات، ويدخلها شعار أو معلم جغرافية ويكون من ٦٠٪ المبنى على معايير تكنولوجيا المعلومات، كما يمتاز الرقم البريدى الجديد بتسهيل نظام التقييم بما على منهجية واضحة مناسبة لضرر لا فراغات ساحجة بين الأرقام البريدية لا يختار للأرقام البريدية رقم بردي واحد للمعامل ذات المكانية وبراعة الدليل العرائفى فى ترسيم الأرقام البريدية وببراعة التوسع المرانى المستدلالى وتوفير طريق البحث عن الأرقام البريدية على الانترنت، والموابيل هذا وسيتم العمل على المشروع بالتنسيق بين وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات ووزارة الإسكان.

وكذلك، لكن رئيس الجمهورية فى فترته أدرك أننا فى حاجة ماسة إلى وجود دراسات على لجنة الإسكان بمجلس النواب. إن الرقم القومى لكل عقار يحتوى كل المعلومات الخاصة به من حيث تاريخ إنشائه بالتفصيل أو ما يختلف فيه من عددة العمارات أو ميزات العقار، ووجود مارفاق فى هذا العقار ألا، ومن هو صاحب العقار المسجل ملكيته بالتفصيل مع التفصيل والآخرين، لتسليم البطاقة لكل الوحدات فى مصر.

رقم لكل وحدة
قال المهندس إسماعيل نصر الدين - عضو لجنة الإسكان بمجلس النواب، إن الرقم القومى لكل عقار يحتوى كل المعلومات الخاصة به من حيث تاريخ إنشائه بالتفصيل أو ما يختلف فيه من عددة العمارات أو ميزات العقار، ووجود مارفاق فى هذا العقار ألا، ومن هو صاحب العقار المسجل ملكيته بالتفصيل مع التفصيل والآخرين، لتسليم البطاقة لكل الوحدات فى مصر.

في هذا التحقيق طرحتنا على المسؤولين الأسئلة التي تشغلهن حول الرقم القومى للوحدات السكنية، من يصدره، كيف يصلح عليه المواطن، هل هذا المشروع مرتبطة بمشروع العنونة البريدية الذى طرح عام ٢٠١٩.

أمانى سليمان تعزم الحكومة خلال الفترة القادمة العمل على تكويت كل العقارات، وإصدار رقم قومي موحد لكل مبني بما يضمن توفر البيانات الدقيقة عن كل عقار وججم الثروة العقارية ككل، وهذا من شأنه تشجيع الاستثمار فى السوق العقارية. يأتي ذلك فى إطار حملة الحكومة على المبنى المخالف، وتنفيذ إجراءات التصالح والتتفقين وفقاً لقانون البناء والإجراءات التي أعلنتها الحكومة فيما يخص قيمة المخالفات ومدة التصالح.

في هذا التحقيق طرحتنا على المسؤولين الأسئلة التي تشغلهن حول المواطن حول الرقم القومى للوحدات السكنية، من يصدره، كيف يصلح عليه المواطن، هل هذا المشروع

مرتبطة بمشروع العنونة البريدية الذى طرح عام ٢٠١٩.

أوضح المهندس أحمد كامل - مستشار رئيس الجهاز المركزى للتعمية العامة والإحصاء لنظم المعلومات المعرفة، أن الجهاز له دور أساسى محوري فى ترقيم المباني والوحدات والمنشآت.

حيث كانت هناك حاجة لوجود خريطة رقمية لجمهورية مصر العربية تحدد الأماكن التي سيعمل فيها الباحثون فى المباني وتقدير هذه الخريطة فى الأولى وأوصى بدور رقم قومى مميز لكل مبني فى مصر موجود على الخريطة.

افتراضات، وأوضحت نصر الدين بأن الرقم القومى سيكون معلقاً على باب العقار، وسيكون عمل كارت تنظيم الخدمات ويحتوى على رقم

لكل مبنية على مستوى الجمهورية عام ٢٠١٧.

والياتى كان هناك تفكير متعدد ذلك الحين إلى أهمية وجود رقم قومى وحيى لكل مبني

ووحدة ومتناهية فى مصر، أثناء عملية التعداد وتم

عمل كارت تنظيم الخدمات ويحتوى على رقم

لكل مبنية على مستوى الجمهورية من ذلك الحين.

وتم توزيعه على عدد كبير من الوحدات

وهناك مواطنون لا يوجد لهم هذا الكارت.

موضحاً بيان الجهاز لديه قائمة بيانات فيها رقم

موحد لكل وحدة ومبني وهذا أحد حكایس

التجداد التي تم إجراؤها بصورة تكنولوجية.

وهيكلة كل ساكن الحصول عليه، وهناك السجل

العنى العقارى الذى يسجل العقارات والأراضى، هذا

مستوى كل المباني، وكذلك المركز الوطنى

استخدامات الأرضى المصرى بوره رسد أى

غير فى أي قطعة أرض وبالبداية كانت مخططات

الإسكندرية للأراضى المستخدمة فى

العمران هذا المستوى من الدراسات كان غالباً

عندها، لكن رئيس الجمهورية فى فترته أدرك أننا

فى حاجة ماسة إلى وجود دراسات على

الجهات على المدى القصير والجيوبى.

يجب أن يكون مقدراً بالإقليم القومى للعقار

ويمتع بالجودة والجودة والجودة

وتحقيق معايير تسلسلى الكثافة هو موضوع

سهول لكن يحتاج دقة وشفافية تكنولوجية.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

التي تم إنشاؤها تجربة ناجحة.

وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن المركبة

دبلوماسي وسياسي وعاهر

الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح



هو أمير دولة الكويت الخامس عشر والخامس بعد الاستقلال عن المملكة المتحدة والبن الرابع للأحمد الجابر الصباح من نبيرة العثمان السعيد العيّار، والتي توفي الثلاثاء ٢٩ سبتمبر ٢٠٢٠ عن عمر يناهز ٩١ عاماً.

ترأس الشيخ صباح الأحمد وزارة الشؤون الخارجية لأكثر من ثلاثة عقود وبعد له الفضل في توجيه السياسة الخارجية للدولة والتعامل مع الغزو العراقي للكويت في ١٩٩٠، وهو أول وزير إسلامي وذو خارجية في تاريخ الكويت.

تولى الشيخ صباح الأحمد العديد من المناصب القيادية وكان مجدد إصلاحياً صاحب اراء قدمية، فلابن بشكل ملحوظ لفت انتباه العالم حتى تم اختياره للكويت من قبل الأمم المتحدة ممثلاً للأمير جابر الأحمد الجابر الصباح على مقوفها السياسية تقديراً لدوره في العمل الإنساني.

ولفت النظرة على أمير البلاط الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح من إثره تعيينه في ٢٠٠٥، وزيراً أول مسؤولاً عن إرادة البلاط، وقد حدث التصويت قبل وصول رسالته لاستقالة يقاضي على قرار كان أرباح الراحل على مشاهيره.

شهد توليه البلاط إدارة خلافة شهرين من نوعها، ففي ١٥ يناير ٢٠١٥ توجه سفارة الكويتية إلى المانيا، وقاده إلى مقره في برلين، حيث استقبله رئيس وزراء ألمانيا، وتم تناوله في مأدبة إفطار.

وبعد أيام قليلة، أدى أمير الكويت صاحب الدين

اليماني عبد الله العبد إلى العرش، وتم تناوله في مأدبة إفطار.

وقد كرمته منظمة الأمم المتحدة

لعام ٢٠١٧ من ملائكة ما.

بينما يحيى في حضن يحيى.

بعدها أقيمت بفندق فؤاد المندس، وذهبت بعدها إلى مسرحية «فؤاد المندس».

وقرأت، وهو الذي شجعه وسمح

بان ينضم لفرقة.

عن أمير الكويت قال، عندما قابلت

«بيكلا»، فقال لي تمساماً تعالي بكرة.

السرور ومهدي دور بتأثيث تعرية.

ونذهب لفندق الملك والاعظام فؤاد

المهندس دوار في مسرحية «الخفة».

الخفة»، وكان الدور من حملتين فقط

هما بكرة الحصر متضمن مصص.

ونجوت ونجينا في حضن يحيى.

بعدها أقيمت بفندق فؤاد المندس، وذهبت بعدها إلى مسرحية

«فؤاد المندس».

وذهبت بعدها إلى مسرحية

Editorial

Problems on hold

Towards a cashless society

Youssef Sidhom

It appears that the day when Egyptians would leave their homes with not a penny in their pockets is closer than we anticipated. A national campaign spearheaded by the Central Bank of Egypt (CBE) together with a number of elite banks calls just for that. The campaign, launched under the rubric "Good bye, Cash" aims at rooting the concept of electronic payment by familiarising the public with it. "Good bye, Cash" has launched awareness and advertising campaigns where a selection of large banks has contributed to advertise e-payment.

True, e-payment is no novelty for a sizable segment of Egyptians who already use debit and credit cards whether locally or when they travel outside the country. However, the majority of Egyptians who belong to the mainstream rely totally on cash to pay for goods they buy or sell, or services they receive or offer. It is these segments of Egyptians that are the main targets of the "Good bye, cash" campaign; they include merchants, craftsmen, traders, simple service providers, drivers of private transport vehicles such as taxis or tuk-tuks, and workers in small businesses or profession such as plumbers, electricians, or house painters. These segments of the population are used to receiving or giving cash in return for goods or services provided or received, and are not in the habit of dealing in e-payment.

It has been some time now since State institutions and facilities have started calling on their clients to pay their dues through e-payment methods. This has included banking transactions, social security and tax dues, government payments such as fees for driver and car licences, and has extended to the payment of electricity, gas, water, telephone and Internet bills, especially following the State policy to install prepaid electricity and water metres. In addition to that, e-payment is preferred in all touristic venues, large stores, airlines, restaurants, and other facilities. Yet people in Egypt still need cash in their daily transactions to pay for basic commodities and services, such as buying bread and groceries, goods sold on street markets or those produced through cottage industries and peddled by their producers, also for a large sector of public transport where tickets are low-priced. It requires a reformulation of the seller-buyer or service provider-consumer relationship, in order to substitute e-payment for cash.

I will not be surprised when these changes swiftly take place; our people have proved time and again their ability to deal with modern technology. We have already seen how digital technology, computers, mobile phones and the vast communications domain they bring have taken Egypt by storm, and how the Egyptian man-in-the-street who probably never acquired advanced education responded to and engaged with modern technology. I can thus expect that this sector would make the smooth transition from cash to e-payment.

The benefits of spreading the culture of e-payment in Egypt are self-evident. Not least among them is to put an end to the use of banknotes which are so abused by Egyptian users that it counts for a notoriety. More often than not, Egyptian banknotes are in such a ripped-up state, that one wonders about the extent of pollution they transmit. The generally dilapidated state of banknotes exposes indifference and nonchalance by users, not only vis-à-vis the monetary value of banknotes, but also regarding the national value they stand for. Owing to widespread public misuse, large amounts of banknotes wear out, and the need arises to print new banknotes to replace them. Egypt has been printing new notes in rates that have exceeded all international standards. Accordingly, the CBE announced a few months ago its plan to print banknotes made of plastic to withstand the rampant misuse.

While I laud the policy of "Good bye, Cash" and welcome e-payment, I still have a few concerns, some of them serious and others in a lighter sense. I wonder if *baghsheesh*, the word for tips, will be outdated, or will we carry a small amount of cash to cater for tips? Those who receive services in public places, restaurants or coffee-shops may of course add a supplementary amount to go for the tip; but what about those persons who exemplify masked unemployment by unofficially offering unwanted services such as valet parking where it is not needed, or porters or "guides" in markets, train stations, airports and other places? They offer, no, they impose their services upon customers in order to get paid *baghsheesh*. Will this category disappear? Or will those who belong to it be provided with e-payment machines? Or should we keep in our pockets what would fulfil their desire? This applies to beggars too, what are we to do with them?

Will we say goodbye to pocket money for children? Will our children or grandchildren go to school carrying electronic payment cards to buy snacks or refreshments from the canteen? Will they insert the password for their cards when needed? Will they keep their passwords private?

On another note, will the day come when it would be frowned upon for someone to get out of his or her pocket the amount of EGP100 or EGP200 in banknotes to pay for a good or service, as occurs with us Egyptians when we travel abroad? Will such behaviour be looked upon with apprehension and amazement, as "unconventional"? Will his or her integrity be doubted for failing to present an e-payment card to pay?

Egypt is undoubtedly embarking on a new era that will impose new measures on the transactions carried out among members of its society. It is an inevitable change that cannot be dismissed or ejected.

On 6 October 1973, Egyptians crossed the Suez Canal into Israeli-occupied Sinai, bringing victory to Egypt and ultimately regaining the Peninsula



The bridges and the man who built them

Tuesday 6 October marks Victory Day for Egypt. It is the date in 1973 when Egyptian armed forces, covered by Egyptian air strikes, crossed the Suez Canal from its west bank on the Egyptian mainland to its east bank on the Sinai Peninsula which Egypt had lost to Israel during the June 1967 Six Day War. Since that time, Egyptian land of Sinai was under Israeli occupation, off-limits to Egyptians. The two armies of Egypt and Israel flanked the banks of the Suez Canal, each camping on one side, taunting one another and facing off in sporadic fire which came to be known as the War of Attrition, apparently endless but which never claimed a winner or loser. Apart from the loss of Sinai to the Israelis, the humiliating defeat left Egyptians with a collective bitter sense of indignity and inferiority to their enemy of some 20 years.

Next to impossible feat

Crossing the Suez Canal into Sinai was definitely a next to impossible feat. As though the water barrier in itself were not enough, the Israelis had in 1968 – 1969 built a defence system on the eastern bank of the Canal, the bank which was then in their hand and which faced the Egyptian mainland. They named their defence system the Bar-Lev Line, after Israeli Chief of Staff Haim Bar-Lev. The Line constituted a 160km-long wall in the form of a huge sand and dust mountain backed by concrete. It was 20 – 25 metres high, the equivalent of a seven-storey building, and stretched along the Suez Canal from Port Said in the North to Suez in the South except for the Great Bitter Lake, where a canal crossing was highly unlikely owing to the width of the lake. The line was 12m wide and was constructed with an inclination that at points reached 80 degrees, making it impossible for armoured vehicles and tanks to cross or for soldiers to climb. It included a number of strongpoints with advanced defence mechanisms and minefields. Behind the sand wall were trenches, minefields, barbed wire, machineguns, troop shelters, mortar positions, anti-aircraft weapons, and firing positions for tanks. Roads were built to allow the movement of the Israeli troops along the Bar-Lev Line, which Israelis described as a "graveyard for Egyptian troops".

On 6 October 1973, Yom Kippur, at 2pm, the Egyptian army crossed the Suez Canal and breached the Bar-Lev line using powerful water cannons that sucked water from the Suez Canal through hoses. Simultaneous air strikes neutralised Israeli air power, securing a safe crossing for Egyptian troops. Bridges were extended across the Canal for armoury and heavy equipment to cross into the battle zone.

Raising Egyptian flag

The Egyptian crossing of the Suez Canal, storming of the "invincible" Bar-Lev line, and raising the Egyptian flag on top of the fortification, worked to regain Egypt's self-esteem, and sense of dignity and pride, following a period of humiliating despair of Egypt ever being able to raise its head before its archenemy.

It also led to a three-week "tank battle" on the land of Sinai that only ended with a cease fire agreement on 25 October 1973. But most importantly, it led to peace talks between Egypt and

Samia Sidhom
Material on Dr Engr Rassem Bedwani
contributed by Ahmes Labib Pahor

Israel, which culminated in the historical peace treaty signed at Camp David in 1979.

This in itself came after numerous diplomatic hurdles were arduously surmounted; endeavours to overcome them involved a trip in 1977 by Egypt's President Anwar al-Sadat to Tel-Aviv during which he spoke to the Israeli parliament and reached out for a final peace between the two countries. The visit was an amazing first; the two countries had never spoken to each other since Israel came into existence in 1948. The peace agreement was finally brokered by US President Jimmy Carter in 1979, and on its account both President Sadat and Israeli Prime Minister Menachem Begin were jointly awarded the Nobel Peace Prize in 1978.

The agreement guaranteed that there would be no more wars between Egypt and Israel, and the full return of Sinai to Egypt.

Another Copt

It is a well-known fact that the hero who masterminded the Suez Canal crossing and breach of the Bar-Lev line was the engineer Major General Baqi Zaky Youssef.

<http://en.wataninet.net/news-2/occasions/october-war/architect-of-the-october-war/21487/>

Bu few people know that it was another Coptic construction engineer who designed bridges to be used for the crossing. He was Rassem Habib Bedwani, born on 29 April 1912 and passed away on 23 February 1994.

Rassem Bedwani was born in Cairo to a prominent Coptic family that originated in the Sohag city of Tahta some 400km south of Cairo. His father, Habib Bey Bedwani, was an irrigation engineer and held the title of Bey; his mother, who had the official title of Hanem, was Helana Hanem Wassef, sister of Wissa Pasha Wassef (1873 - 1931) who was Speaker of Egypt's House of Representatives in March 1928 - July 1928 and in January 1930 - October 1930. Wassef was the Habib Bedwani's maternal uncle.

The Bedwani family home in Upper Egypt is today the headquarters of Sohag Bishopric, having been donated to the Church by the senior Bedwanis.

Rassem Bedwani's childhood was spent in the district of Sakakini in Cairo. In 1966 he built a house in the Cairo eastern suburb of Heliopolis, where he lived with his family until he died, and where his two sons grew up till they left Egypt. Amgad, a doctor, settled down in the UK where he is consultant with the NHS, and Ashraf is an engineer in Toronto, Canada.

Bridge builder

In 1955, Rassem Bedwani earned a doctoral degree in Engineering from the Sorbonne in Paris, his dissertation being on movable bridges. He was General Manager of a major public sector construction company: the Nile Company for Roads and Bridges.

Dr Bedwani designed and built a number of important brid-

es in Egypt, among them the movable bridges across the Nile in Sohag and in Dumyat (Damietta) on the north east tip of the Nile Delta where the Nile flows into the Mediterranean. He also built all the bridges on the Cairo Alexandria agricultural road, and supervised the renovation of Cairo's famed Qasr al-Nil bridge, changing and upgrading its movement apparatus.

In addition to his public sector work, Dr Bedwani worked independently from home; his son Amgad remembers him using the dining table for his engineering drawings of the bridges he designed. Dr Bedwani used to work with the notable Egyptian construction engineer Michel Bakhoum with whom he was friends, and who used to consult with Dr Bedwani on movable bridges in projects he handled.

Bridges for the crossing

With his background in designing and building bridges, it should come as no surprise that Dr Bedwani designed bridges used in the October 1973 crossing of the Suez Canal by the Egyptian army. This was an intricate feat, seeing that the Canal is 180–220 metres wide and some 18 metres deep.

The bridges would carry troops, armour, ammunition, tanks, and military equipment. They had to be sturdy enough to withstand the heavy moving loads that would cross over them, and the strong water currents underneath. It was imperative that they should be set up in record time since the crossing operation was in essence a race against time. They would be targeted by enemy fire, meaning that they should be so designed as to allow repair of any damage or replacement of damaged parts in minimal time. Not only that, but the design and building of the bridges faced huge constraints given the local non-availability of some of the materials and steels required, and the need for special processing. Many of these constraints were resolved in conjunction with the local steel producer and relevant engineering industries.

The crossing operation called for ten heavy bridges, five light bridges, and ten pontoon bridges. Of the heavy bridges, the Egyptians had two Soviet-made PMP heavy folding bridges, and a number of British made ones but some of them required changes to be made. The remainder were made in Egypt. Junc- tures were also made to join the different types of bridges.

The Israeli Air Force conducted air interdiction operations to try to prevent the bridges from being erected, but they were protected by Egyptian SAM batteries.

Honoured

For his exceptional work on designing and building bridges without which the crossing of the Suez Canal would never have been possible, Dr Bedwani was honoured by President Sadat with a medal and a certificate of appreciation.

We lovingly remember all who contributed towards making the Suez Canal crossing a success on 6 October 1973. They willingly offered their very best to bring dignity and peace to Egypt.

Watani wishes all Egyptians a happy commemoration of a great day that should act as an inspiration for further accomplishment of near-impossible deeds.