

ترعة بناما

لما استولى الأتراك النمساويون على مدينة ألسطنطينية سنة ١٤٥٣ استلمت على الأوربيين طريق تجارة الهند فاحتدوا يمشرون عن طريق آخر يصلون به إليها فأن بهم البحث إلى اكتشاف الطريق البحرية حول رأس الرجاء الصالح واكتشاف أميركا وبعد أن اكتشفوا أميركا هموا زمناً طويلاً يمشرون عن منفذ فيها ينفذون منه إلى الأوقيانوس الباسيفيكي فلم يبتدوا إلا إلى ضيق مجلان في أقصى الجنوب ثم طريق آخر في أقصى الشمال وكلاهما طويل الشقة كثير المخاطر فضلاً عن أنه يتمدر سير السفن فيه قسماً كبيراً من السنة بسبب الجليد وانجحت الأفكار بعد ذلك إلى شق ترعة بين الأواسط القارة الأميركية حيث يدنو الأوقيانوسان الواحد من الآخر ولا يفصلهما إلا سلسلة ضيقة من الجبال ويقال إن كارلس الخامس ملك إسبانيا فكر في ذلك منذ سنة ١٥٢٠ ولكن ابنه سبعة منه خوفاً من إن تصح الترعة مفتاحاً لأملاكهم في أميركا يسهل انتزاعها منهم

وتألفت في أمداً شركات كثيرة تسمى إلى شق هذه الترعة في أميركا الوسطى وأرأى رجل أميركي إنشاء سكة حديدية تحمل البواخر من الأوقيانوس الواحد ونقلها إلى الأوقيانوس الآخر وقد شرحنا أسلوبيه في المتنطف ولكن سعيه ذهب عبثاً كما ذهب سعي الشركات الأخرى

ثم تألفت سنة ١٨٢٥ شركة فرنسية تسمى إلى شق هذه الترعة في بوزخ بناما ودعت فرديناند دلبس إلى رئاستها والإشراف على العمل فلي دعوتها وكانت ثقة الناس به شديدة لثروته إلى شق ترعة السويس قبل ذلك بقليل فانهال عليها المال من جميع أنحاء فرنسا وأخذ الأعيان والفقراء يسابقون إلى شراء أسهمها لثقتهم بالربح الكثير وبدأت الشركة بالحفر سنة ١٨٨٠ ولكن سير عملها كان بطيئاً جداً لثقله فتك الحيات بالعملة وللحال في إدارة العمل فقلت ثقة الناس بها ولم تأت سنة ١٨٨٨ إلا وأسكروا عن امدادها بالمال وكثرت الانتقادات عليها وعلى دلبس

وبعد ذلك تألفت شركة فرنسية أخرى حلت محل الأولى وأخذت تعمل ببطء ويقال إنها لم تكن تضع بأكمال الترعة بل جل ما كانت ترمي إليه من حين تألفت هو إن تحافظ على حقوقها في بناما إلى أن يتيسر لها بيعها إلى الولايات المتحدة الأميركية وقد تم لها ذلك سنة ١٩٠٤ بعد أن استقلت بناما عن كولومبيا كما سيبي. وجملة ما أنفقت الشركاتان الفرنسيتان



على حفر ترعة بناماً نفخ ٦٠٠٠٠٠٠ جنيه وفيه يتفجع الاميركيون من كل ما عملة
سوى بما قيمته ٥٠٠٠٠٠٠٠ جنيه اما نفقات الاميركيين على اكمالها فلم ترد عن
٧٥٠٠٠٠٠٠٠ جنيه وقد اشغلوا بها عشر سنوات

وكانت جمهورية كولومبيا تعزل مساعي الشركة الفرنسية وتقف سداً في سبيل
بمعها حقوقها في التربة الى الحكومة الاميركية فاخذ اصحاب المصالح يدمون لها المسائل
واثاروا اهل بناماً لطلب الاستقلال فلما ثاروا سنة ١٩٠٣ منعت حكومة الولايات المتحدة
جنود كولومبيا من اخضاعهم واعترفت باستقلالهم وعقدت معهم معاهدة تحوّل الحق في
بناء كل ترعة او سكة حديدية تصل الاوقيانوسيين في بلادهم وان تملك الارض اللازمة
لذلك وتقيم من التخصيصات ما يعين لها ان تقيم وتعمل ما تراه لازماً لاقرار الامن اذا رأت ذلك
لازماً لتأمين مصالحها وقد ضمنتم استقلالهم مقابل ذلك وتسلمتهم ٢٠٠٠٠٠٠٠ جنيه
وتكلفت ان تدفع لحكومتهم الجمهورية ٥٠٠٠٠٠٠٠ جنيه كل عام ابتداء من سنة ١٩١٣
ومختمهم امتيازات اخرى

اول ما وجه اليه الاميركيون مهم تطهير بناماً من الخي العفراء والخي اللارية
والحيات الاخرى وساعدتم على ذلك اكتشاف الطرق التي تنتقل بها عدوى هذه الامراض
ولولا ذلك لنشوا كما فشل الفرنسيون قبلهم ولا بدأوا بالعمل وكانت البلاد اشد بويرة
لهذه الحيات كانت شوونهم في اختلال وسير العمل بطيئاً

وكانت الولايات المتحدة في اول الامر تنوي ان تصل الاوقيانوسيين بحفرة نفرة في الارض
التي تفصلها الى ان يلتقي الماء بالماء كما في ترعة السويس ولكنها ما لبثت ان تحققت صعوبة
ذلك فعدلت عنه الى جعل التربة صلبة من سطح البحيرات احواض ترع الباخرة في الطرف
الواحد وتنقلها من حوض الى آخر الى ان تصل الى الطرف الثاني والارض هناك ليست
سهلاً يسهل حفرة كما بين السويس وبيرو صعيد بل جبلية صعبة تفرضها الانهار والودية
وقدر الهندسرون في اول الامر ان كل ما يلزم حفرة وانراثة من التراب والنعحر
لا يزيد على ١٠٣٠٠٠٠٠٠ من اليردات المكعبة وتكفيهم ما كادوا يتهبون من حفرشق
كوليرا الا واخذت الارض على جانبيه تسرخ اليه فيقسطرون الى احفانها الى ان بلغ جملة
ما احفروه ٢٣٢٠٠٠٠٠٠ يرداً مكعباً ولو كوثم ذلك اهراماً بحجم الهرم الكبير في الجزيرة
لكان منه ستون هراً او اكثر

والترعة آخذة في الطول من الاتلتيكي شمالاً الى الباسيفيكي جنوباً وليست ممتدة من

الشرق في الحرب كما يشاهد في ذن من لا يتصل خريصة تلك البلاد بالتدقيق ويعرف
 ١٠ بيلا اي نصف قناة السويس قريبا ومنه سبعة اميال في الشمال مساوية للاتليبيكي
 يدخلها مائة وثمانية اميال في الجنوب مساوية لباسينيكي يدخلها مائة ايضا وباقها وهو
 نحو ٣٥ بيلا اكثره على ٨٥ قدما لرق سطح البحر ومائة صلب يأتي من نهر تشاغرس
 وبعض الوردية الاخرى وانه تقاسمها العمانية بحيرة غاتون وشق كولبرا وتحتل مساحة البحيرة
 ٢٨٨ فداناً ويحزن فيها ماء الانبار لينفع يدي الاحواض وتسع ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠
 قدم مكعب من الماء ان شق كولبرا بطول ٦ اميال ولا يقل عرضة في اضيق اقسامه عن
 ٣٠٠ قدم ٠ ومتوسط ارتفاع جانبيه ١٢٠ قدماً وبلغ ارتفاعها في بعض المواضع ٥
 وعدد الاحواض ١٢ نصفها في جهة الاتليبيكي ونصفها الآخر في جهة الباسينيكي وكل
 حوضين منها متجازيان يمكن استعمالها في وقت واحد وليس على الباخرة التي تريد العبور ان
 تمر الا في ستة منها وطول كل حوض نحو ١٠٠٠ قدم وعرضه ١١٠ اقدام

فذا شاءت باخرة ان تعبر الترع من جهة الاتليبيكي دخلت الاميال السبعة الاولى
 التي يدخلها ماء الاوقيانوس فتصل الى الحوض الاول وتقف هناك فتأتي قاطرة كهربائية
 على جانب الترعه تغيرها اليه ثم يدوراءها ويبدأ بملء بنائه وكما ارتفع الماء حمل الباخرة
 وهو يرتفع قدمين في الدقيقة الى ان يستوي مع الحوض الثاني فحجر الباخرة عند ذلك الى
 الحوض الثاني وترفع فيه كما رقت في الاول باجراء الماء اليه ثم تجر الى الحوض الثالث
 حيث ترفع الى مساواة بحيرة غاتون فحجر اليها وتترك خسر بقوة آلاتها في البحيرة ثم في شق
 كولبرا على علو ٨٥ قدماً عن سطح البحر الى ان تأتي الى الاحواض في الجانب الاخر فتخط
 فيها الى مساواة البحر ينزع الماء من تحتها ثم تقطع الاميال الثمانية التي يدخلها ماء الباسينيكي
 وتخرج الى عرض البحر

وتكفي الترع لان يمتاز بها ٤٨ باخرة كل يوم ويقال ان الماء الذي ينسب نهر
 تشاغرس والنهيرات الاخرى في بحيرة غاتون يزيد على حاجتها وقد اتخذ كل احتياض
 لقيضان النهر وحيطان السيول ويقال ان لا خطر سببها من الزلازل لان بناءها متين
 ولان كل الدلائل تدل على انه لم يحدث زلزال كبير في بنما منذ عهد بعيد وعدم حدوث
 ذلك في الماضي يرجع عدم حدوثه في المستقبل وقد كانت كثرة الزلازل في نيكاراغوا
 السبب الاكبر الذي جعل الاميركيين يعدلون عن حفر الترعه غيباً وكان الزلزال في نون الاسر
 انهم يشعرون فيها لا في بنما

ويخاذي التربة صلبة حديد تصل شاطئه الاثنتيكي بشاطئ الباسيفيكي وهي من جملة ما اشترته الولايات المتحدة من الفرنسيين . وتملك الولايات المتحدة الارض على جانبي التربة على مدى خمسة اميال وبسي الاميريكون هذه الارض منطقة القناة وتدير شؤونها حكومة واشنطن مباشرة فعين حاكمها العام وعمها . وقد اقامت فيها المدارس ونصرت مدنها وفرها . ومن هذه المنطقة مدينتا بناما وكولون لكنهما استثنيتا من حكم الولايات المتحدة وهيتا تآلفتين لجمهورية بناما . والمدينة الاولى عاصمة هذه الجمهورية وهي على شاطئ الباسيفيكي اما الثانية على شاطئ الاثنتيكي

اما العملة التي كانوا يحملون في التربة فكانوا جيشاً كبيراً لا يقل عن اربعين الفاً اكثره زنجير من جزر الهند الغربية

وقدر رأس العمل مهندس من مهندسي الجيش في الولايات المتحدة وهو انكولون غونثاس فظهر من التربة والرعاية في سياسة العمال والاشراف على الاعمال الهندسية في هذا العمل المهندسي الكبير الذي هو أكبر عمل من نوعه قام به الانسان في هذا العصر ماضية الى مصاف عظمة العالم . وهو لم يتول العمل به منذ البدء بل تولاه قلة غيره من رجال اميركا المعدودين واضطروا الى الاستعانة

والاسباب التي حدثت بالولايات المتحدة الى انشاء هذه التربة منها حرية ومنها تجارية . والولايات المتحدة من اغنى ممالك الارض وارقاها وذا تجارة واسعة واسطول ضخم بعد الآن الثالث بين اساطيل الدول . وهي مترامية الاطراف واقعة بين الاوقيانوسين الاثنتيكي والباسيفيكي ولا تخشى مهاجمة دولة قوية لها في البر اذ لا يتاخها الا المكسيك الى الجنوب وهي ضعيفة لا يخشى لها صوالة واملاك الانكيز الى الشمال وليس فيها جيش كبير . اما اذا تهاجمتها دولة في البحر على حين غرة فقد يضطر اسطولها الى الدوران حول اميركا الجنوبية لمحاربة العدو ذلك يقتضي اسايح يمكن العدو في خلالها ان يجرب كل ما بين له تخريبية . اما الآن فقد تربت ترعة بناما المسافة بين شاطئها الشرقي والغربي وصار في امكانها ان تبنى اسطولها في الاثنتيكي او الباسيفيكي في مدة قصيرة . وقد حصنت هذه التربة تحميماً شديداً يكاد يستحيل معه ان يستولي عليها عدو سواء هاجمها من البر او من البحر ولا شك في انه سيكون لها شأن كبير في تجارة المنكورة فقد قربت المسافة بين نيويورك وسان فرانسيسكو وهي فرفة بحرية في غربي الولايات المتحدة نحو ٧٨٢٣ ميلاً . وقربت نيويورك الى فالباريسو في شيلي ٣٧٤٧ ميلاً واتي ملبورن في استراليا ٢٤٦٠ ميلاً . وقربت

مدينة ليربون اى سان فرانسيسكو ٢٦٦٦ ميلاً وبنامينا ٥٥٠ ميلاً والى مينورن ٤٥٩ ميلاً . والمسافة بها بين مدينة ليربون ومدينة مينورن اقصر من طريق السويس بانف وثلاثمائة ميل . ومن المطار الشرق الاقصى ما يتسرى بعده عن غربي اوربا في كلا الطريقين وتسلطه مستبارى الترعان في تجارته وتسى كل منها الى تحويلها نحوها . وستعش بها تجارة البلاد المجاورة لها كسواحل المكسيك والسواحل الجنوبية من الولايات المتحدة والسواحل الغربية لأمريكا الجنوبية .

وقد قدر محمول البواخر التي ستمر فيها في اول سنة لافتتاحها بنحو ١٠٠٠٠٠٠ طن وانه سيزيد سنة ١٩٢٥ الى ١٧٠٠٠٠٠٠ طن وستة ١٩٣٥ الى ٢٧٠٠٠٠٠٠ طن . ولا تأتي سنة ١٩٢٥ الا ويصح ٨٠٠٠٠٠٠٠ طن . وحينئذ تبنى لها احواض جديدة لكي تعمل لمزيد . ومتوسط محمول البواخر التي تعبر قناة السويس كل سنة ٢١٠٠٠٠٠٠ طن وقد عين المستر تات رئيس الولايات المتحدة السابق الرسم الذي يؤخذ من البواخر التي تجازها وهو ريان ونجس اى نحو ٢٤ قرشاً عن كل طن . ولكنه اعنى البواخر التي تحمل التجارة بين سواحل الولايات المتحدة من هذا الرسم فاحتج الانكليز على ذلك فالتى هذا الاعطاء في عهد المستر ولسون رئيس الولايات المتحدة الحالي فتكفل بواخر العالم الآن ان تنفع بها على السواء . اما تعيين محمول البواخر فيكون بقياس قدرتها وتعد كل مئة قدم مكعبة من التفرغ طناً . وستفتح رسمياً في اوائل سنة ١٩١٥ فيجازها اسطون من البوارج فيه بارجة لكل دولة ترى ان تشارك في افتتاحها ثم يسير الى مدينة سان فرانسيسكو حيث يقام معرض ثم احتفاء بافتتاحها .

وترعة السويس تعادل ترعة بناما في الاهمية التجارية وتقررب الابعاد وربط البلدان بعضها بعض ولكن في ولاية مشغان من الولايات المتحدة الاميركية ترعة تفوق الشنتين في كثرة ما يجازها من البواخر وهي ترعة سولت سلت ماري التي تصل بحيرة سوبيريور بحيرة هورن فمحمول البواخر التي تجازها كل سنة ٦٠٠٠٠٠٠٠ طن ولا يزيد طولها عن ميل ونصف ميل كثيراً . ومن الترع المهمة ايضاً ترعة كيال في ألمانيا وقد انشئت لاغراض حرية وكنها افادت التجارة كثيراً . ومتوسط محمول البواخر التي تجازها كل سنة ٢٠٠٠٠٠٠٠ طن وهي تصل خليج كيال في جهة بحر البلطيك بمصب نهر البالي في جهة البحر الشمالي فتضي البواخر عن السوران حوض الدنمارك وتقررب مسافة عليها ٤٢٩ ميلاً وطولها ٦١ ميلاً .