الجزء الثالث اول مايو (ايار) ١٩١٠ السنة الاولى

نطاق العالم البحري

« السويس وبناما »

هي العقول السامية المدارك تُرينا في عالم الاختراعات ما تزدهي به البلاد ويستفيد منه العباد ، فترقى بالحضارة والهيئة الاجتماعية في مراقي التقدم والفلاح . . . وقد تجلت تلك العقول البعيدة المرامي في افرادٍ جاؤوا الوجود في احقاب مختلفة وخصوا ما اتاهم الله من ثقوب الفهم ومضاء الفكر بالتنقيب عن اسرار الطبيعة واستخدام قواها ، وتوصلوا بثباتهم الى ما عاد على المجتمع الانساني بالخير الجزيل

من اعظم ما حققه الانسان في الازمنة الحديثة توسيع نطاق فن البحارة وتمهيد سُبُل التجارة في وجه ارباحها . فاقتصد الوقت الثمين وقرّب الامكنة البعيدة : شاد المرافئ تُرغم انف الماء الثائر ، ورفع المنائر تهدي حائراتِ المراكب . فكم من برزَخ نقضه ، وخليج سدّه ، وغديرٍ ايبسهُ . ولم يكن ما في ذلك من المصاعب ليثبّط منه العزائم . فهذه قناة السويس

تكفل لفرديناند ده لسبس ما كفلت اهرام مصر لمن بناها : اسماً ماجداً وذكراً خالداً . وهذه ترعةُ بناما التي يتم فتحها في القريب من الزمن سيكون لها شأن يذكر في تقريب المسافات وتسهيل المواصلات

السويس وبناما بابا اربعة بحور عظام وهما كمنطقة تحدق بالكرة الارضية . عن طريقهما تمرُّ تجارة المعمور واليهما ومنهما مصيرها ومنفذها . وسوف يبقيان الطريق الكبرى اللاحبة بين آسيا واوربا ما دام العالم السياسي على ما هو وبقيت الارض على شكلها

عرف القراء مجمل ما يتعلق بقناة السويس بعد تمحيص هذه المسالة في الجمعية العمومية وقيام مصر من شرقها الى غربها ومن جنوبها الى شمالها للدفاع عن استقلال قناتها ، واننا لذاكرون هنا فقط شيئاً عن ترعة بناما فنقول :

بناما عبارة عن برزخ يعترض بين الاوقيانوسين الاتلنتيكي والپاسيفيكي ، واقع بين كولمبيا وكوستاريكا ، جامع بين اميركا الشمالية واميركا الجنوبية ، وقف عقبة في وجه التجارة ويبلغ عرضه ستة وخمسين كيلومتراً بين مدينة كولون ومدينة بناما . والاولى في ٢٢َ و ٩ عرضاً و ١٥َ و ٨٢ْ طولاً والثانية في ٥٦َ و ٨ْ عرضاً و ٣٠َ و ٧٩ْ طولاً

وفتحُ هذا البرزخ — اي فصل العالم الجديد الى شطرين — مشروعٌ خطيرٌ جليلُ الفوائد . ولقد عنَّ هذا الفكر لعلماء أعلام وحكّام عظام وخطر لعقول نيّرة ومدارك سامية ان يبرزوه الى حيّز العمل . فنشرته الاقلام والالسنة فكبّر سامعوه وقالوا : هذا من باب المستحيل ...

ومنذ القرن السادس عشر دار في خلد احد البحّارة نقض هذا البرزخ فاقترح ذلك على الحكومة الاسبانية . وفي هاتيك المدة ايضاً حدَت الهمة بالسيد فرنندو كورتز فاتح البلاد المكسيكية الى القيام بهذا الامر الخطير. فألّف لجنة من المهندسين وعهد اليهم تخطيط رسم ترعة تجمع بين الاوقيانوسين . وضع الرسوم على صفحات القرطاس ولم يلاقِ في ذلك العهد من يقوم بهـا فيضعها قيد الفعل . فتصرم قرنان كاملان وفتحُ هذه الترعة في عالم الرسوم ، حتى اواخر القرن الثامن عشر اذ اوفد الملك كارلُس الثالث لجنة ترود تلك الاماكن وتنظر في الامر ، فتضاربت الاراء وتفرّقت الكلمة ولم ينجم عن ذلك نتيجة تُذكر . وبعد سنين قلائل عهد ذلك المشروع الى مسيو ده همبلدت فلم يصب نجاحاً

وفي السنة الخامسة والعشرين بعد الثمانمئة والالف نال البارون تيري من بوليفار محرّر جمهورية كولمبيا امتيازاً يخوّله حفر ترعة بناما ، فعمل ولم يفلح . ومن مشاهير الرجال الذين بحثوا في هذا المشروع الامبراطور نابليون الثالث . قيل انه كان يقضي ساعات طوالاً وهو في قلعة هام ، يعمل النظر ، ويشغل الفكر في التنقيب عن هذه القضية

ومما تقدم يرى القارئ ان هذا المشروع قد بدا لعقول كثيرة . على ان المتمولين اصحاب الذهب لم يكونوا يعدّون تحقيقه الاّ من باب الاوهام وخطرات البال . ولذلك لم تؤلف قط شركة لهذا الغرض ، ولم تقم عصابة مالية للاخذ بناصر هؤلاء العلماء وبسط يد المساعدة لهم . وكان الاميركان انفسهم ، اصحاب الجد والنشاط ، لا ينظرون الى هذا المسعى الاّ بعين الهزء

والسخرية ، حتى رأوا النجاح مكللاً اتعاب ذاك الهمام المقدام فاتح قناة السويس ، فعقدوا حينذاك لجنةً من حذّاق المهندسين لينظروا في الامر ولكنهم فشلوا في مسعاهم ولم يفوزوا بالمرام. وقام دي لسبس يحاول ان يحقق في پناما ما حققهُ في السويس ، فارسل العالمين ارمان رکلو ولوسيان ويز سنة ١٨٧٩ ، فتفقدا تلك الحزون والبطاح ووضعا الرسوم اللازمة ، ونالا الامتياز من جمهورية كولمبيا ، وألّف هو الشركة المالية بعد ان قدّر المبالغ اللازمة بـ ٦٥٨ مليون فرنك . فتلاعبت الايدي بالمال وكانت هذه الحادثة من اهم المسائل السياسية التي هزّت فرنسا في النصف الاخير من القرن الغابر

وجلُّ ما نتج عن كل هذه الابحاث مدّ خط حديدي بين كولون وپناما في سنة ١٨٥٥

ومن اكبر الاسباب التي حالت دون فتح ترعة پناما ، ميل الاميركان الى ترعة اخرى مارة ببحيرة نيكاراغوا ونهر سان جوان ، وذلك لقتل المشروع الفرنسوي في مهده ، سيما وقد توهم القوم بادئ بدء ان حفر هذه الترعة اقل صعوبةً من نقض برزخ پناما . وظلّ الاميركان على هذا الزعم حتى سنة ١٩٠٣ ، حيث عادوا الى الفكرة الاولى بفضل مساعي العالم فيليب بونوڤيلا ومستر مرقس حنا (Marc Hanna) احد النواب ، فظهر للجميع عدم صلاحية نيكاراغوا لجمع الاوقيانوسين نظراً لقوة النهر وعلو الاراضي عن سطح البحر وكثرة المواد البركانية في تلك النواحي . فوضع الاميركان يدهم على هذا المشروع واخذوا على انفسهم تحقيقه بعد التسويف والتأجيل

وهو ناجزٌ عن قريب فيشطر اميركا الى شطرين . هذا وكلٌ يعرف ان اكثر رواج التجارة بين اسيا مهد التمدن القديم واوربا مهد التمدن الحديث، ومن هنا تتأتى اهمية الطرق الجامعة بين القارتين

ولبيان اهمية ترعة بناما لا بدَّ لنا من القاء نظرة الى الطريق القديمة والمقابلة بينها وبين طريق الغد فتتضح لنا فوائدها التجارية والسياسية معاً لان التجارة اصبحت اليوم محور السياسة واساس المعاهدات والمحالفات . قال احد كبار السياسيين : « لا تحارب الدول ولا تسالم بعضها بعضاً الاَّ في سبيل التجارة ، فالتجارة سلطانة الدنيا . »

١ — الطريق عن البرزخ الافريقي : اقدم طريق من اوربا الى آسيا طريق البرزخ (الافريقي) اعني مصر فالنيل فالبحر الاحمر فالاوقيانس الهندي ، وهذا ما رفع شان الاسكندرية ووفَّر غناها وجعل فيها بعد للبندقية ايضاً نصيباً عظيماً من الثروة . وُجد بين اوراق كتبها نابوليون بين سنة ١٧٨٦ و١٧٩٣ ما يلي تعريبه . « ان مركز التجارة وسوق رواجها انما هي الاسكندرية التي شادها الاسكندر على النيل وهكذا عمرت مصر على عهد البطالسة فقامت مدينة برنيقه (Bérénice) على شواطىء البحر الاحمر ، وكانت تجارة بلاد فارس والهند مع ايطاليا واوربا عن طريق البحر الاحمر فالنيل » ... بيد ان هذه الطريق كانت من الصعوبة على جانب عظيم ، سيما وانها بحرية وبرية ، فكانت تستغرقُ وقتاً طويلاً ومصروفاً جزيلاً ، لنقل البضائع من البحر الى البر ومن البر الى البحر

٢ — الطريق عن راس الرجاء الصالح : وفي سنة ١٤٩٨ جاز فسكو

ده غاما راس الرجاء الصالح واختطّ طريقاً بحرية محضة الى الموانى الاسيوية فتبعته السفن التجارية وهجرت طريق البحر المتوسط فتأخرت احوال الاسكندرية والبندقية

قال فولتير في معرض كلامه عن الآداب : « ان رحلة فسكو ده غاما الى مملكة كالكوتا في الهند عن طريق راس الرجاء الصالح قد غيّرت تجارة العالم القديم تغييراً تاماً . وكانت الاسكندرية محور التجارة ورابطة الامم على عهد البطالسة والرومان والعرب بل كانت البلاد المصرية المستودع الوحيد بين الاصقاع الاوربية والامصار الاسيوية ومنها كانت البندقية تستجلب محاصيل الحبوب لاوربا فاغتنت وازدهى فيها العمران ولولا اكتشاف طريق راس الرجاء الصالح لكانت البندقية الآن من اعظم الدول »

٣ — الطريق عن ترعة السويس : بيد انه في اواسط القرن التاسع عشر عادت الطريق الى الهند من حيث كانت ، وذلك بنقض البرزخ الافريقي وجمع البحر المتوسط والبحر الاحمر .. تلك امنيةٌ طالما سعى وراءها الفراعنة والبطالسة واشار اليها بونابرت فحققها ده لسبس ، واعاد الى مصر مجدها الغابر وبهاءها السابق اذ عادت كذي قبل الطريق بين اسيا واوربا

٤ — الطريق عن البرزخ الاميركي (پناما) : هذا وفي سنة ١٤٩٢ دعت ناهضة النشاط بكرستوف كولمب الى السير الى الهند عن طريق جديدة . وكان قد ظنّ — ونعم الظن — انه نظراً لكروية الارض لا بدّ من ان يصل الى الهند عن طريق ثانية مواجهة للطريق الاولى فبدلاً من السفر في البحر المتوسط والاوقيانوس الهندي حاول ان يسافر في

ما ندعوه اليوم الاوقيانوس الباسيفيكي . ولما بدت له ارض عن بعيد ، ظنّ انه وصل الى الهند ، وهكذا اكتشف اميركا . قال احد المؤرخين : « اميركا جزيرة عظيمة معلقة بالقطب تشطر الاوقيانوس الى شطرين ، فكان اذن كولمب قد اخطأ بظنهِ ولكن يا حبذا الخطأ وما اعظم ما ناله بخطأهِ وقد اكتشف بالوقت نفسه طريقاً جديدة الى اسيا على غير علم منه وذلك بنقض البرزخ الجامع بين اميركا الجنوبية واميركا الشمالية »

وهذا ما سنراه عن قريب فتتصل مياه الاتلنتيكي بمياه الباسيفيكي وتزداد المتاجرة بين اوربا وشعوب الشرق الاقصى

وعليه فان السويس وبناما قد جمعا بين البحار وجعلا للكرة الارضية نطاقاً بحرياً يحيط بها . وهل يخفى على احد ما في ذلك من الاهمية والفوائد الخطيرة ؟ ..

نبوكد نصر الشحاذ

ولِمْ تنبح الكلاب ،
من ذا الذي في الباب ؟
ان في الباب مليكاً دوّخه الزمان ،
ان في الباب شبحاً محنياً تحت وفاضه متكئاً على هراوتهِ ، يمد يده باكياً ،
ويهيم شاكياً ،
شبح مخيف يرتعد كالمحموم ، لا يُعرف أمن البشر هو ام مما فوق او تحت طبقات البشر ،