ترعة بناما

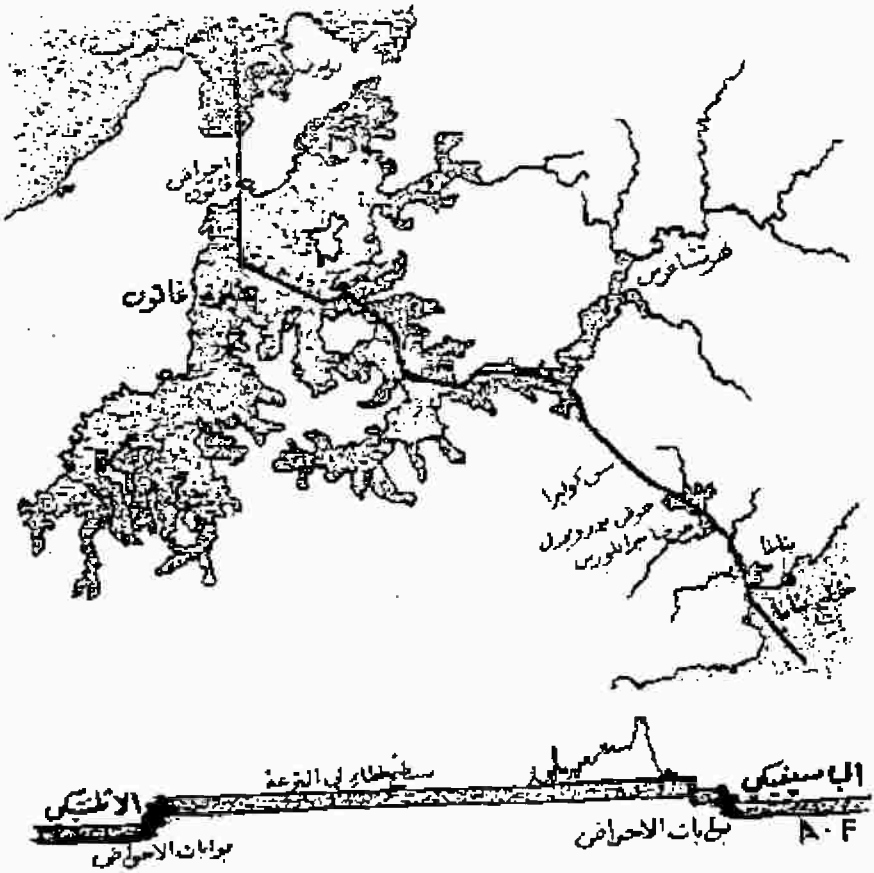
لما استولى الاتراك العثمانيون على مدينة القسطنطينية سنة ١٤٥٣ انسدت على الاوربيين طريق تجارة الهند فاضطروا يبحثون عن طريق آخر يصلون بهِ اليها فآل بهم البحث الى اكتشاف الطريق البحرية حول رأس الرجاء الصالح واكتشاف اميركا. وبعد ان اكتشفوا اميركا بقوا زمناً طويلاً يبحثون عن منفذ فيها ينفذون منهُ الى الاوقيانوس الباسيفيكي فلم يهتدوا الاَّ الى بضيق مجلان في اقصى الجنوب ثم طريق آخر في اقصى الشمال وكلاهما طويل الشقة كثير المخاطر فضلاً عن انهُ يتعذر سير السفن فيهِ قسماً كبيراً من السنة بسبب الجليد

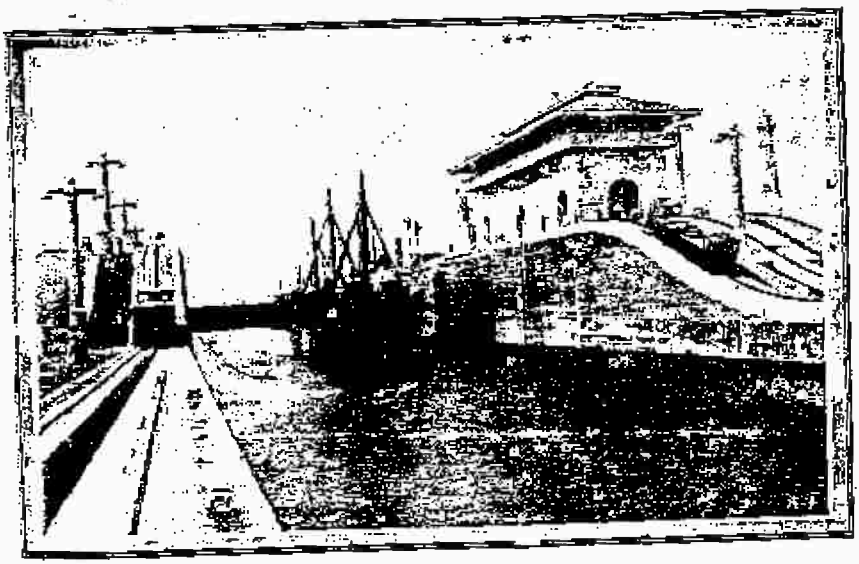
واتجهت الافكار بعد ذلك الى شق ترعة في اواسط القارة الاميركية حيث يدنو الاوقيانوسان الواحد من الآخر ولا يفصلهما الاَّ سلسلة ضيقة من الجبال. ويقال ان كارلس الخامس ملك اسبانيا فكَّر في ذلك منذ سنة ١٥٢٠ ولكن ابنهُ منعهُ منهُ خوفاً من ان تصبح الترعة مفتاحاً لاملاكهم في اميركا يسهل انتزاعها منهم

وتألفت في اوربا شركات كثيرة تسعى الى شق هذه الترعة في اميركا الوسطى وارتأى رجل اميركي انشاء سكة حديدية تحمل البواخر من الاوقيانوس الواحد وتنقلها الى الاوقيانوس الآخر وقد شرحنا اسلوبهُ في المقتطف ولكن سعيهُ ذهب عبثاً كما ذهب سعي الشركات الاخرى

ثم تألفت سنة ١٨٧٥ شركة افرنسية تسعى الى شق هذه الترعة في برزخ بناما ودعت فرديناند دلسبس الى رئاستها والاشراف على العمل فلبى دعوتها وكانت ثقة الناس بهِ شديدة لتوفقهِ الى شق ترعة السويس قبل ذلك بقليل فانهال عليها المال من جميع انحاء فرنسا واخذ الاغنياء والفقراء يتسابقون الى شراء اسهمها لثقتهم بالربح الكثير. وبدأت الشركة بالحفر سنة ١٨٨٠ ولكن سير عملها كان بطيئاً جداً لشدة فتك الحميات بالعملة وخلل في ادارة العمل فقلت ثقة الناس بها ولم تأتِ سنة ١٨٨٨ الاَّ واسكوا عن امدادها بالمال وكثر الانتقاد عليها وعلى دلسبس

وبعد ذلك تألفت شركة فرنسوية اخرى حلت محل الاولى واخذت تعمل ببطء ويقال انها لم تكن تطمع باكمال الترعة بل جل ما كانت ترمي اليهِ من حين تألفت هو ان تحافظ على حقوقها في بناما الى ان يتيسر لها بيعها الى الولايات المتحدة الاميركية وقد تم لها ذلك سنة ١٩٠٤ بعد ان استقلت بناما عن كولومبيا كما سيجيء. وجملة ما انفقتهُ الشركتان الفرنسويتان





مرفأ بنما وقناة جرانيوغر في الاحواض

على حفر ترعة بناما نحو ٦٠٠٠٠٠٠٠ جنيه ولم ينتفع الاميركيون من كل ما عملوه سوى بما قيمتهُ ٥٠٠٠٠٠٠٠ جنيه اما نفقات الاميركيين على اكمالها فلم تزد عن ٧٥٠٠٠٠٠٠ جنيه وقد اشتغلوا بها عشر سنوات

وكانت جمهورية كولومبيا تعرقل مساعي الشركة الفرنسوية وتقف سدًّا في سبيل بيعها حقوقها في الترعة الى الحكومة الاميركية فاخذ اصحاب المصالح يدسون لها الدسائس واثاروا اهل بناما لطلب الاستقلال . فلما ثاروا سنة ١٩٠٣ منعت حكومة الولايات المتحدة جنود كولومبيا من اخضاعهم واعترفت باستقلالهم وعقدت معهم معاهدة تخولها الحق في بناء كل ترعة او سكة حديدية تصل الاوقيانوسين في بلادهم وان تملك الارض اللازمة لذلك وتقيم من التحصينات ما يعن لها ان تشيدهُ وتعمل ما تراهُ لازمًا لاقرار الامن اذا رأت ذلك لازمًا لتأمين مصالحها . وقد ضمنت لهم استقلالهم مقابل ذلك وتشتهم ٢٠٠٠٠٠٠ جنيه وتكفلت ان تدفع لحكومتهم الجمهورية ٥٠٠٠٠٠ جنيه كل عام ابتداء من سنة ١٩١٣ ومنحتهم امتيازات اخرى

واول ما وجّه اليهِ الاميركيون همهم تطهير بناما من الحمى الصفراء والحمى الملارية والحميات الاخرى . وساعدهم على ذلك اكتشاف الطرق التي تنتقل بها عدوى هذه الامراض ولولا ذلك لفشلوا كما فشل الفرنسويون قبلهم . ولما بدأوا بالعمل وكانت البلاد بعدُ بؤرة لهذه الحميات كانت شؤونهم في اختلال وسير العمل بطيئًا

وكانت الولايات المتحدة في اول الامر تنوي ان تصل الاوقيانوسين بحفر ثغرة في الارض التي تفصلهما الى ان يلتقي الماء بالماء كما في ترعة السويس ولكنها ما لبثت ان تحققت صعوبة ذلك فعدلت عنهُ الى جعل الترعة عالية عن سطح البحر ذات احواض ترفع الباخرة في الطرف الواحد وتنقلها من حوض الى آخر الى ان تصل الى الطرف الثاني . والارض هناك ليست سهلاً يسهل حفرهُ كما بين السويس وبورسعيد بل جبلية صعبة تعترضها الانهار والاودية

وقدّر المهندسون في اول الامر ان كل ما يلزم حفرهُ وانزاحهُ من التراب والصخر لا يزيد على ١٠٣٠٠٠٠٠٠ من اليردات المكعبة ولكنهم ما كادوا ينتهون من حفر شق كولبرا الأ واخذت الارض على جانبيهِ تسوخ اليهِ فيضطرون الى احتفارها الى ان بلغ جملة ما احتفروهُ ٢٣٢٠٠٠٠٠٠ يردًا مكعبًا ولو كوّم ذلك اهرامًا بحجم الهرم الكبير في الجيزة لكان منهُ ستون هرمًا او اكثر

والترعة آخذة في الطول من الاتلنتيكي شمالاً الى الباسيفيكي جنوبًا وليست ممتدة من

الشرق الى الغرب كما يتبادر الى ذهن من لا يدري خريطة تلك البلاد بالتدقيق . وعلو ٢٠ ميلاً اي نصف قناة السويس تقريباً وهو سبعة اميال في الشمال مساوية للاتلنتيكي يدخلها مياهه وثمانية اميال في الجنوب مساوية للباسيفيكي يدخلها ماؤه ايضاً وباقيها وهو نحو ٣٥ ميلاً اكثره على ٨٥ قدماً فوق سطح البحر ومياهه تنصب بآتي من نهر تشاغرس وبعض الاودية الاخرى واهم اقسامها العالية بحيرة غاتون وشق كولبرا . وتشغل مساحة البحيرة ٢٨٨ فداناً ويخزن فيها ماء الامطار ينتفع به في الاحواض وتسع ٢٠٩ ٠٠٠ ٠٠٠ قدم مكعب من الماء اما شق كولبرا فطوله ٩ اميال ولا يقل عرضه في اضيق اقسامه عن ٣٠٠ قدم . ومتوسط ارتفاع جانبيه ١٢٠ قدماً و يبلغ ارتفاعها في بعض المواضع ٥

وعدد الاحواض ١٢ نصفها في جهة الاتلنتيكي ونصفها الآخر في جهة الباسيفيكي وكل حوضين منها متجاوران يمكن استعمالهما في وقت واحد وليس على الباخرة التي تريد العبور ان تمر الا في ستة منها . وطول كل حوض نحو ١٠٠٠ قدم وعرضه ١١٠ اقدام

فاذا شاءت باخرة ان تعبر الترعة من جهة الاتلنتيكي دخلت الاميال السبعة الاولى التي يدخلها ماء الاتلنتيكي فتصل الى الحوض الاول وتقف هناك . فتأتي قاطرة كهربائية على جانب الترعة فتجرها اليه ثم يسد وراءها و يبدأ بملئه بالماء وكلما ارتفع الماء حمل الباخرة وهو يرتفع قدمين في الدقيقة الى ان يستوي مع الحوض الثاني . فتجر الباخرة عند ذلك الى الحوض الثاني وترفع فيه كما رفعت في الاول باجراء الماء اليه ثم تجر الى الحوض الثالث حيث ترفع الى مساواة بحيرة غاتون فتجر اليها وتترك فتسير بقوة آلاتها في البحيرة ثم في شق كولبرا على علو ٨٥ قدماً عن سطح البحر الى ان تأتي الى الاحواض في الجانب الآخر فتحط فيها الى مساواة البحر بنزح الماء من تحتها ثم تقطع الاميال الثمانية التي يدخلها ماء الباسيفيكي وتخرج الى عرض البحر

وتكفي الترعة لان يجتاز بها ٤٨ باخرة كل يوم ويقال ان الماء الذي يسيل نهر تشاغرس والنهيرات الاخرى في بحيرة غاتون يزيد على حاجتها . وقد اتخذ كل احتياط لفيضان النهر وطغيان السيول . ويقال ان لا خطر عليها 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 يرجح عدم حدوثه في المستقبل . وقد كانت كثرة الزلازل في نيكاراغوا السبب الاكبر الذي جعل الاميركيين يعدلون عن حفر الترعة فيها وكان الراجح في اول الامر انهم يشقونها فيها لا في بنما

ويحاذي الترعة سكة حديد تصل شاطىء الاتلنتيكي بشاطئ الباسيفيكي وهي من جملة ما اشترتهُ الولايات المتحدة من الفرنسويين . وتملك الولايات المتحدة الارض على جانبي الترعة على مدى خمسة اميال ويسمي الاميركيون هذه الارض منطقة القناة وتدير شؤونها حكومة وشنطون مباشرة فتعين حاكمها العام وعمالها . وقد اقامت فيها المدارس ونظمت مدنها وقراها . وتسمى هذه المنطقة مدينة بناما وكولون لكنهما استثنيتا من حكم الولايات المتحدة وبقيتا تابعتين لجمهورية بناما . والمدينة الاولى عاصمة هذه الجمهورية وهي على شاطئ الباسيفيكي اما الثانية فعلى شاطىء الاتلنتيكي

اما العملة الذين كانوا يعملون في الترعة فكانوا جيشاً كبيراً لا يقل عن اربعين الفاً اكثرهُ زنوج من جزر الهند الغربية

وقد رأس العمل مهندس من مهندسي الجيش في الولايات المتحدة وهو الكولونل غوثالس فاظهر من الدربة والدراية في سياسة العمال والاشراف على الاعمال الهندسية في هذا العمل الهندسي الكبير الذي هو اكبر عمل من نوعهِ قام بهِ الانسان في هذا العصر ما رفعهُ الى مصاف عظماء العالم . وهو لم يتولَّ العمل بهِ منذ البدء بل تولاهُ قبلهُ غيرهُ من رجال اميركا المعدودين واضطروا الى الاستعفاء

والاسباب التي حملت بالولايات المتحدة الى انشاء هذه الترعة منها حربية ومنها تجارية . والولايات المتحدة من اغنى ممالك الارض وارقاها وهذه تجارة واسعة واسطول ضخم يعد الآن الثالث بين اساطيل الدول . وهي مترامية الاطراف واقعة بين الاوقيانوسين الاتلنتيكي والباسيفيكي ولا تخشى مهاجمة دولة قوية لها في البر اذ لا يناخمها الا المكسيك الى الجنوب وهي ضعيفة لا يخشى لها صولة واملاك الانكليز الى الشمال وليس فيها جيش كبير . اما اذا هاجمتها دولة في البحر على حين غرة فقد يضطر اسطولها الى الدوران حول اميركا الجنوبية لمحاربة العدو وذلك يقتضي اسابيع يتمكن العدو في خلالها ان يخرب كل ما يمن لهُ تخريبهُ . اما الآن فقد قربت ترعة بناما المسافة بين شاطئيها الشرقي والغربي وصار في امكانها ان تمر اسطولها في الاتلنتيكي او الباسيفيكي في مدة قصيرة وقد حصنت هذه الترعة تحصيناً منيعاً يكاد يستحيل معهُ ان يستولي عليها عدو سواء هاجمها من البر او من البحر

ولا شك في انهُ سيكون لها شأن كبير في تجارة المسكونة فقد قربت المسافة بين نيويورك وسان فرنسيسكو وهي فرضة بحرية في غربي الولايات المتحدة نحو ٧٨٧٣ ميلاً . وقربت نيويورك الى فالباريسو في شيلي ٣٧٤٧ ميلاً والى ملبورن في استراليا ٢٤٦٠ ميلاً . وقربت

مدينة كريون الى سان فرنسيسكو ٢٦٢٦ ميلاً وعن كاجاو نحو ٥٤٠٠ ميلاً والى ملبورن ٤٥٩٠ ميلاً . والمسافة بها بين مدينة كريون ومدينة ملبورن اقصر من طريق السويس بالف وثلاثمائة ميل . ومن الفطار الشرقي الاقصى ما يشاء بعدهُ عن غربي اوربا في كلا الطريقين ولذلك ستتبارى الترعتان في تجارته وتسعى كل منها الى تحويلها نحوها وستتعش بها تجارة البلاد المجاورة لها كسواحل المكسيك والسواحل الجنوبية من الولايات المتحدة والسواحل الغربية لاميركا الجنوبية

وقد قدر محمول البواخر التي ستمر فيها في اول سنة لافتتاحها بنحو ١٠٠٠٠٠٠٠ طن وانهُ سيزيد سنة ١٩٢٥ الى ١٧٠٠٠٠٠٠ طن وسنة ١٩٣٥ الى ٢٧٠٠٠٠٠٠ طن ولا تأتي سنة ١٩٧٥ الاَّ ويبلغ ٨٠٠٠٠٠٠٠ طن وحينئذٍ تبنى لها احواض جديدة لكي تحتمل المزيد . ومتوسط محمول البواخر التي تمر قناة السويس كل سنة ٢١٠٠٠٠٠٠ طن

وقد عيَّن المستر تافت رئيس الولايات المتحدة السابق الرسم الذي يؤخذ من البواخر التي تجتازها وهو ريالان وخمس اي نحو ٢٤ قرشاً عن كل طن ولكنهُ اعفى البواخر التي تحمل التجارة بين موانئ الولايات المتحدة من هذا الرسم فاحتج الانكليز على ذلك فالغي هذا الاعفاء في عهد المستر ولسون رئيس الولايات المتحدة الحالي فكل بواخر العالم الآن ان تنتفع بها على السواء . اما تعيين محمول البواخر فيكون بقياس تقريبي ولعد كل مئة قدم مكعبة من التفريغ طناً . وستفتح رسمياً في اوائل سنة ١٩١٥ فتجتازها اسطول من البوارج فيهِ بارجة لكل دولة ترى ان تشترك في افتتاحها ثم يسير الى مدينة سان فرنسيسكو حيث يقام معرض لهم احتفاء بافتتاحها

وترعة السويس تعادل ترعة بنما في الاهمية التجارية وتقريب الابعاد وربط البلدان بعضها ببعض ولكن في ولاية مشفان من الولايات المتحدة الاميركية ترعة تفوق الثنتين في كثرة ما يجتازها من البواخر وهي ترعة سولت سنت ماري التي تصل بحيرة سوبيريور بحيرة هورن فمحمول البواخر التي تجتازها كل سنة ٦٠٠٠٠٠٠٠ طن ولا يزيد طولها عن ميل ونصف ميل كثيراً . ومن الترع المهمة ايضاً ترعة كيل في المانيا وقد انشئت لاغراض حربية واسمها افادت التجارة كثيراً . ومتوسط محمول البواخر التي تجتازها كل سنة ٢٠٠٠٠٠٠٠ طن وهي تصل خليج كيل في جهة بحر البلطيك بمصب نهر البا في جهة البحر الشمالي فتعفي البواخر من الدوران حول شبه الجزيرة الدانمارك وتقرب المسافة عليها ٤٢٩ ميلاً وطولها ٦١ ميلاً