

الأخبار

مجلة علمية تاريخية أدبية برعاية روضة

مصر في مايو (أيار) سنة ١٩٢٤ - ٢٧ رمضان سنة ١٣٤٢

نفق تحت خليج المانش

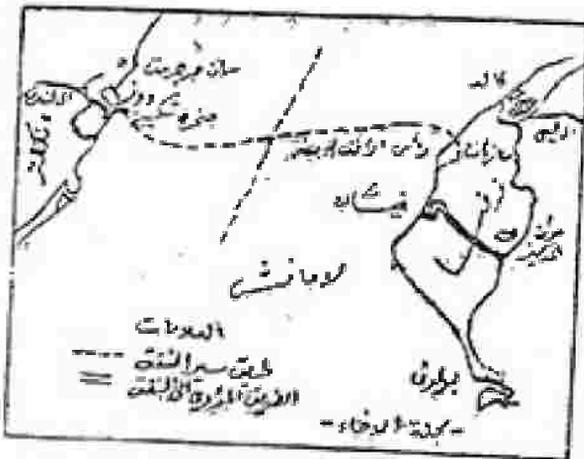
لمؤرخ تاريخية

ذكرت صحف أنكلترا الأخيرة ان رجلا من كبار الأجهل طلب تحويل نظر البرلمان الى مسألة حفر النفق بين إنجلترا وفرنسا تحت خليج المانش . وهي مسألة قديمة طالما بحث مجلس النواب الأجهلي فيها ثم كان ينجسها لاسباب كثيرة أهمها حذف الثقة والشبهات التي تساور رؤوس الأئمة وهي شبهات زراد كل يوم استحكاماً في الصدور وقد زادها استحكاماً في الزمان الأخير الخلاف على التعويضات الألمانية وسائر المسائل المتفرعة عنها كما هو مشهور وقد اطلعنا في إحدى الجلات الروسية على تاريخ هذه المسألة فرأينا ان تنقله الى القراء لما فيه من الفائدة والفكاهة :

قالت الجهة :

بحال لا ريب فيه انه سيأتي زمن ولا نحاله بعيداً تنفذ فيه فكرة حفر نفق بين فرنسا وإنجلترا تحت خليج المانش بقرب المسافة بين البلدين . ان هذه الفكرة بعيدة العهد يرجع تاريخها الى قبل مائة عام وفي كل مرة كانت تظهر فيه على يد الباحث كانت تصادف معارضة شديدة تؤمن على ان رأي العام الأجهلي تأثراً بحول دون ابراز هذا المشروع الجليل الى حين العمل

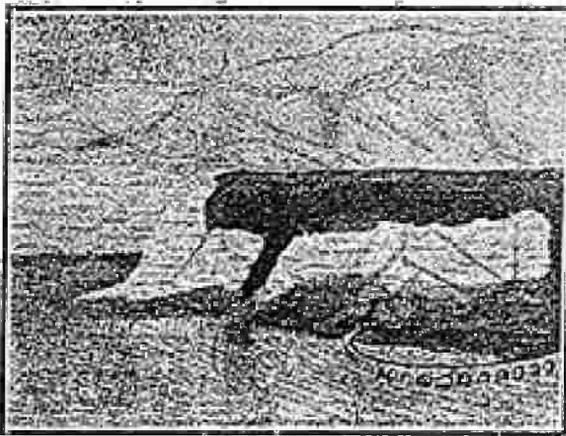
ان أول من فكر في هذا المشروع وأبتكره هو المهندس الفرنسي ماثيو عام ١٨٠٢



خريطة دولتيه اسكترا وفرنسا التي يمر النفق بها

على عهد نابليون الاول عندما كان هذا اتصالا اوليا لفرنسا . غير ان هذا الرجل كان مهيمكا في مشروعه الحربية وقنوساته المشيئة لذلك لم يبرز المشروع الفئاما بل ايه رفضه رفضا باتا . ان المهندس ماتيو وضع خطة حفر طريق تحت خليج المانش لتسير فيه عربات البريد ومركبات النقل لتتقل المصنوعات والحاصلات فقط ومع ذلك كان مشروعه قوبل بالهزء والسخرية حتى انه لم يقدم احد على دوسه وامعان التنكر فيه . ثم ظهر بعض رجال عديدون طرحوا هذا المشروع على ابطال البحث وعرضوه على انظار الجمهور ولكنهم لم يصادفوا عطفاً ولا اقبالا فتهدت جيوداسهم عينا . وفي عام ١٨٦٧ قام توما دي هامون وقدم للناس مشروعا مغفولا مستجرجا من بنى الدرسي الطويل والابحاث المتواصلة وقد استطاع بقوة جوشه ومباعيه الجديدة التي يذللها في هذا السبيل التأثير على الرأي العام وتوجيه التفاته الى هذا المشروع وبيد جهاد عفيف دام عامين استهاع في مايو عام ١٨٦٩ تأليف شركة فرنسية انجليزية لتنفيذ هذا المشروع والاتفاق عليه وبذل المياهي للحصول على تصريح رسمي يخولها الحق بحفر النفق . ودارت على اثر ذلك مفاوضات رسمية بين فرنسا وانكلترا انضت الى موافقتها على هذا المشروع وكان ذلك في ٣٠ مايو عام ١٨٦٩

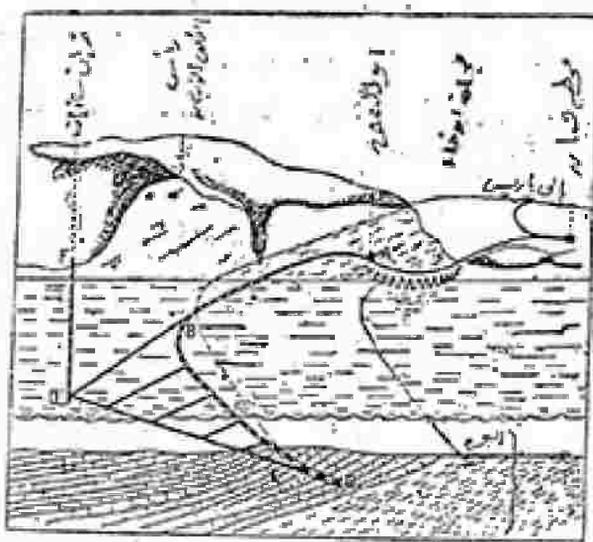
وفي هذا العام تمهده فأنتت شركة فرنسية في باريس تحت اسم « شركة نفق المانش »
 وفي أغسطس عام ١٨٧٥ تمهدت على تضاريس بحمد حفظ حديدي بيندي بيدي من
 النواطي، الفرنسية وإسبر تحت خليج المانش وينتهي بانتهاءه بشبكة خطوط السكة
 الحديدية الإنجليزية وما زالت هذه الشركة قائمة في باريس الى اليوم وما زالت
 متمسكة بمخوقها، ثم تألفت سنة ١٨٨٦ شركة إنجليزية في لندن باسم « Suifimâ »
 « rine Railway Company » (شركة سكة حديد تحت الماء) وبعد هذا
 ابتداء العمل من الجهتين المتقابلتين : فابتداء الحفر من الجهة الفرنسية من
 ساهات (قرية صغيرة على شاطئ البحر بعد مسافة اربعة كيلومترات الى الترب



رأس الاف الأبيض (Blanc Nez) الذي يكون عنده مدخل النفق
 من الشاطئة المراسي

من كانه) وحفرت الشركة متفداً طوله كيلومتر ونصف . وحفر الإنجليز من جهتهم
 متفداً آخر وسار العمل على ساق وقدم ونكال العمل بالنجاح وقال النحات انه لو
 لبث العمل سائراً على هذا المنوال لاتفى حفر النفق ولكن حكومة بريطانيا
 أصدرت أمراً قاطعاً بالوقوف عن العمل وقد كانت الحكومة مرغبة على ذلك بتأثير
 ضغط الرأي العام عليها الذي عارض المشروع بكل ما اوتي من قوة ونفوذ . وقد

بين الشعب الإنجليزي اعتراضاته على سبين وجيبين أحدهما تجاري والاخر سياسي .
ومن المعلوم ان تجارة بريطانيا العظمى تركز على اسطولها التجاري الضخم وانه
اذا حفر النفق يفضي القضاء المبرم على ذلك الاسطول حيث تتحول اليد قوة الدفع
والركاب كذلك يفضلون السفر في القطارات الحديدية على ركوب السفن وقد رد
على هذه النظرية الواقفون على الحقائق التجارية وأيدوا كلامهم بالارقام التي قلما
تكذب فقالوا : ان تسعة أعتار الاقبال التي يتلقها الاسطول البريطاني هي من
الفحم الحجري والمصنوعات النخيلة وبمجرد ملاقاته ذلك برقع اجور النقل بطريق



رسم نصف النفق الفرنسي

ABC — النفق DE. نفق لتسهيل المياه من النفق الكبير D F. مخرج بحوار
سانت لاوي يمرر المياه المتجمعة في النفق الاسفل

النفق وبذلك لا يخسر الاسطول شيئاً الا جزءاً يسيراً مما يقل الى فرنسا أما مسألة
نقل المسافرين بين البلدين ففيها فائدة عظيمة لهم لما يقتضونه من الوقت الذي لا
يقل عن خمس او خمس ساعات ونصف فيستطيع الرجل ان يسافر من باريس الى
لندن وبالعكس صباحاً فيقضي أعماله ثم يعود مساءً الى منزله .
أما مشروع حفر النفق فان الريوم الموضوعه له تبدل على ان العمل يتبدى من

فرنسا من عند رأس الالف الابيض (Blanc Nez) اواقع بالقرب من سنيات حيث يسير اولاً في خط مستقيم ثم يتحول تحت قدم البوتاز الذي يبلغ عرضه في هذه الجهة نحو ٣٧ كيلومتراً . ثم يسير منحنيّاً (أنظر الرسم) في القسم الانجليزي ويقرب من الشاطي عند المنكاف المعروف بصخرة شكبير الواقعة بين الهافر وفولكستون . ويبلغ طول النفق بما فيه التعاريج والمنحنيات ٥٤ كيلومتراً ويكون منحنيّاً مقارباً لتحن صخور الجبال فلا يخشى عليه من تسرب الماء اليه وفوق هذا وذلك فان المهندسين اتخذوا احتياطات شديدة لمنع ترشيح الماء كان ينفرون تحت النفق الكبير نفقاً صغيراً يخصص لترشيح الماء الذي يجمع في النفق الكبير وينصلان ببعض مخزان . ثم ان النفق الكبير يسير منحدياً من الشواطي الى وسط الخليج وان اقصى عمق له يكون له في وسط البوتاز حيث بنشاً خزانات تخبري منه المياه المتجمعة في النفق الاكبر الى الخزان المنشأ في النفق الاصغر

ثم ان الخط الحديدي الذي يجتاز النفق من الشواطي الفرنسية يبدأ سيره من محطة فيسان الواقعة على مسافة ٤ كيلومترات الى الغرب من باب النفق . ومعلوم ان فيسان هذه مرتبطة بجميع الخطوط الحديدية الفرنسية الكبرى . وعند هذه البلدة تتوقف قوة البخار التي كانت تسيّر القطارات وتحمل محابسها الكبيرة التي تسير القطارات داخل النفق ولهذا الغاية فقام محطات كهربائية على جانبي النفق في فرنسا وانجلترا وتسكيناً لجواطر الانجليز الثقلة من امكان نشوب الحرب بينهم وبين فرنسا واتخذ النفق طريقاً حرياً تسوق فرنسا جيوشها منه حمل المهندسون المحطة الكهربائية الرئيسية التي تمد الخط الحديدي بالقوة على شاطي . انكثرا فاذا نشبت الحرب تقطع انكثرا التيار الكهربائي فتتوقف حركة السير دفعة واحدة ومن جهة أخرى فانه في حال نشوب الحرب تستطيع كل دولة ان تردم مدخل النفق الى مسافة طويلة وتضع فيه الالغام والمفرقات حتى لا يستطيع احد اجتيازه الا اذا جازف بنفسه وعرضها لخطر محقق . وتفيد اخبار انكثرا الاخيرة ان الرأي العام فيها مهم اهتماماً عظيماً بهذه المسألة وانه تألفت فيها لجنة لبث هذه الفكرة في جميع

أنحاء البلاد وقد انتظم في سلكها نحو مائة من الثواب من حزبي الاحرار والحفاظين وفوق هذا وذلك فان نملي البيوتات التجارية والصناعية الذين كانوا يفاومون هذا المشروع أصبحوا محبذين له بل أصبحوا من انصاره وان أشد اعداء هذا المشروع وزيد بها السلطة العسكرية أصبحت الان من انصار هذا المشروع ونذكر انه من مدة قام اجتماع كبير في لندن حضره جيمور كين من ارباب الاموال ومديري الشركات فرروا فيه مطالبة الحكومة بانشاء شبكة جديدة من الخطوط الحديدية والتصريح بانشاء النفق فاذا تم ذلك يمكن اذ ذلك وصل الخطوط الانجليزية بالخطوط الفرنسية وقال احد خطباء الاجتماع ان انشاء هذا النفق هو بمثابة نصب تمثال للعدنية الصحيحة والسلام العام وتمثال الاخاء الحقيقي بين فرنسا وانكلترا . وقال احد المهندسين ان حفر النفق يتم في مدة ست سنوات ويكلف نحو ١٦.٠٠٠.٠٠٠ من الجنيهات وان هذا المبلغ ليس بالشيء انذكور بالنسبة لما تنفقه الدول كل عام على زيادة التسليح وعبدا هذا فان النفق يعود بفوائد جلية على الصناعة ويضرب الشعوب المتعدية بعضها من بعض

❦ حديث مع الفيلسوف تولستوي ❦

قال الكاتب س. ن. ايفرلينج زرت الفيلسوف ليون تولستوي بمنزله في مدينة موسكو عام ١٩٠٦ قالقته جالسا على مقعد مستطيل بجانب الموقد وقد اثنى بعباه . ولما استقر بنا المجلس وتجاذبا اطراف الحديث الطريف القى علي الفيلسوف نظرة حادة وقال : « اني اعجب دائما كيف ان هؤلاء الناس لا ينظمون ان يفهموا ويدركوا ذلك الثمن الواضح البسيط وهو انه لا وجود للموت وانما هناك حياة خالدة لا ينتهيها الفناء الموهوم وما الموت الذي يتص المضاجع وتعاونه النفوس وتوحس منه فرقا الا انتقال من حياة الى حياة نقلت له : اعلم ان ذلك ناجم عن عدم فهم الناس من جوهر الحياة الحقيقية التي يتمسكون بها وهم الاخلافة