الأخاء

مجلة علمية تاريخية أدبية روائية مصورة

مصر في مايو (ايار) سنة ١٩٢٤ — ٢٧ رمضان سنة ١٣٤٢

نفق تحت خليج المانش

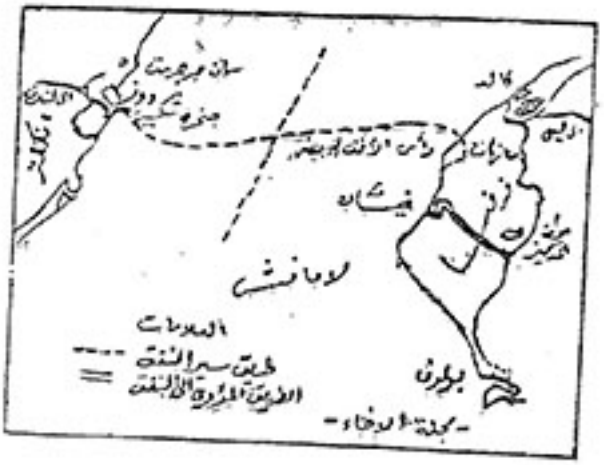
لمحرر تاريخي

ذكرت صحف انكلترا الاخيرة ان رجلاً من كبار الانجليز طلب تحويل نظر البرلمان الى مسألة حفر النفق بين انجلترا وفرنسا تحت خليج المانش . وهي مسألة قديمة طالما بحث مجلس النواب الانجليزي فيها ثم كان يرجئها لاسباب كثيرة أهمها ضعف الثقة والشبهات التي تساور رؤوس الامتين وهي شبهات تزداد كل يوم استحكاماً في الصدور وقد زادها استحكاماً في الزمان الاخير الخلاف على التعويضات الالمانية وسائر المسائل المتفرعة عنها كما هو مشهور وقد اطلعنا في احدى المجلات الروسية على تاريخ هذه المسألة فرأينا ان ننقله الى القراء لما فيه من الفائدة والفكاهة :

قالت المجلة :

مما لا ريب فيه انه سيأتي زمن ولا نخاله بعيداً تنفذ فيه فكرة حفر نفق بين فرنسا وانجلترا تحت خليج المانش بقرب المسافة بين البلادين . ان هذه الفكرة بعيدة العهد يرجع تاريخها الى قبل مائة عام وفي كل مرة كانت تظهر فيه على بساط البحث كانت تصادف معارضات شديدة تؤثر على الرأي العام الانجليزي تأثيراً يحول دون ابراز هذا المشروع الجليل الى حيز العمل

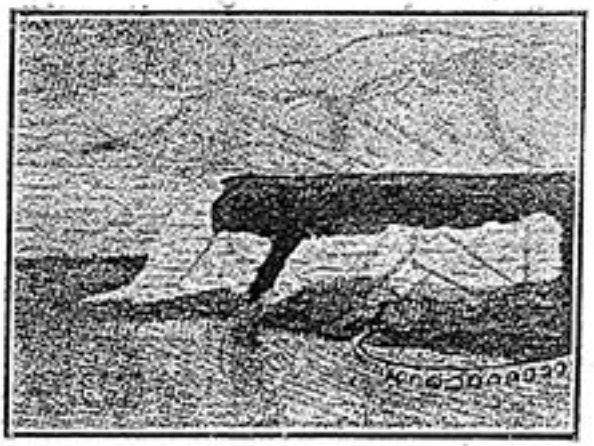
ان أول من فكر في هذا المشروع وابتكره هو المهندس الفرنسي ماتيو عام ١٨٠٢



خريطة تواطئ انكلترا وفرنسا التي يمر النفق بها

على عهد نابوليون الاول عندما كان هذا متصلا اولا افرنسا . غير ان هذا الرجل كان منهمكا في مشروعاته الحربية وفتوحاته العظيمة لذلك لم يعر المشروع التفاتاً بل انه رفضه رفضاً باتاً . ان المهندس ماتيو وضع خطة لحفر طريق تحت خليج المانش تسير فيه عربات البريد ومركبات النقل لنقل المصنوعات والحاصلات فقط ومع ذلك فان مشروعه قوبل بالهزء والسخرية حتى انه لم يتقدم احد على درسه وامعان الفكر فيه . ثم ظهر بعده رجال عديدون طرحوا هذا المشروع على بساط البحث وعرضوه على انظار الجمهور ولكنهم لم يصادفوا عطفاً ولا اقبالا فذهبت مجهوداتهم عبثاً . وفي عام ١٨٦٧ قام توما دي هامون وقدم للناس مشروعاً معقولا مستخرجاً من الدرس الطويل والابحاث المتواصلة وقد استطاع بقوة حجته ومساعيه المديدة التي بذلها في هذا السبيل التأثير على الرأي العام وتوجيه التفاته الى هذا المشروع وبعد جهاد عنيف دام عامين استطاع في مايو عام ١٨٦٩ تأليف شركة فرنسية انجليزية لتنفيذ هذا المشروع والانفاق عليه وبذل المساعي للحصول على تصريح رسمي يخولها الحق بحفر النفق . ودارت على اثر ذلك مفاوضات رسمية بين فرنسا وانكلترا انضمت الى موافقتهما على هذا المشروع وكان ذلك في ٣٠ مايو عام ١٨٧٦

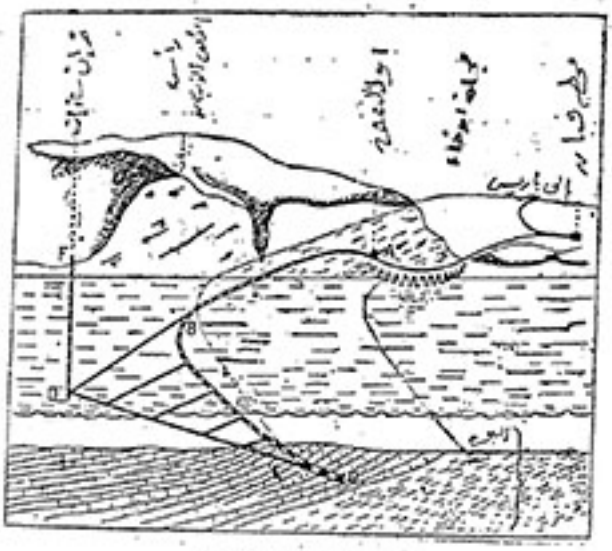
وفي هذا العام نفسه تألفت شركة فرنسية في باريس تحت اسم « شركة نفق المانش » وفي اغسطس عام ١٨٧٥ تحصلت على تصريح بمد خطّ حديدي يبتدئ من الشاطئ الفرنسية ويسير تحت خليج المانش وينتهي باتصاله بشبكة خطوط السكة الحديد الانجليزية وما زالت هذه الشركة قائمة في باريس الى اليوم وما زالت متمسكة بحقوقها . ثم تألفت سنة ١٨٨٦ شركة انجليزية في لندن باسم « Submarine Railway Company » (شركة سكة حديد تحت الماء) وبعد هذا ابتدأ العمل من الجهتين المتقابلتين : فابتدأ الحفر من الجهة الفرنسية من بلدة سانجات (قرية صغيرة على شاطئ البحر تبعد مسافة اربعة كيلومترات الى الغرب



رأس الانف الابيض (Blanc Nez) الذي يكون عنده مدخل النفق من الشاطئ الفرنسي

من كاله) وحفرت الشركة منفذاً طوله كيلومتر ونصف . وحفر الانجليز من جهتهم منفذاً آخر وسار العمل على ساق وقدم وتكلل العمل بالنجاح وقال الثقات انه لو لبث العمل سائراً على هذا المنوال لانتهى حفر النفق ولكن حكومة بريطانيا أصدرت أمراً قاطعاً بالتوقف عن العمل وقد كانت الحكومة مرغمة على ذلك بتأثير ضغط الرأي العام عليها الذي عارض المشروع بكل ما اوتي من قوة ونفوذ . وقد

بين الشعب الانجليزي اعتراضاته على سببين وجيهين احدهما تجاري والاخر سياسي. ومن المعلوم ان تجارة بريطانيا العظمى ترتكز على اسطولها التجاري الضخم وانه اذا حفر النفق يقضي القضاء المبرم على ذلك الاسطول حيث تتحول اليه قوة النقل. 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 ثمة أعتار الاثقال التي ينقلها الاسطول البريطاني هي من الفحم الحجري والمصنوعات النفيسة ويجوز ملافاة ذلك برفع اجور النقل بطريق



رسم نصف النفق الفرنسي

ABC — النفق . D E تفي لترشيح المياه من النفق الكبير . D F مهربج بجوار سكك لاجل مجرى المياه المتجمعة في النفق الاصغر

النفق وبذلك لا يخسر الاسطول شيئاً الا جزءاً يسيراً مما ينقل الى فرنسا أما مسألة نقل المسافرين بين البلادين ففيها فائدة عظيمة لهم لما يقتصدونه من الوقت الذي لا يقل عن خمس او خمس ساعات ونصف فيستطيع الرجل ان يسافر من باريس الى لندن وبالعكس صباحا فيقضي أشغاله ثم يعود مساء الى منزله.

أما مشروع حفر النفق فان الرسوم الموضوعة له تدل على ان العمل يبتدئ من

فرنسا من عند رأس الانف الابيض (Blanc Nez) الواقع بالقرب من سنبات حيث يسير اولا في خط مستقيم ثم يتحول تحت قعر البوغاز الذي يبلغ عرضه في هذه الجهة نحو ٣٧ كيلومتراً . ثم يسير منحنياً (أنظر الرسم) في القسم الانجليزي ويقرب من الشاطيء عند المكان المعروف بصخرة شكسبير الواقعة بين الهافر وفولكستون . ويبلغ طول النفق بما فيه التعاريج والمنحنيات ٥٤ كيلومتراً ويكون تحته مقارباً لتخن صخور الجبال فلا يخشى عليه من تسرب الماء اليه وفوق هذا وذاك فان المهندسين اتخذوا احتياطات شديدة لمنع ترشيح الماء كان يحفرون تحت النفق الكبير نفقاً صغيراً يخصص لترشيح الماء الذي يجتمع في النفق الكبير ويتصلان ببعض بخزان . ثم ان النفق الكبير يسير منحدراً من الشواطيء الى وسط الخليج وان اقصى عمق له يكون له في وسط البوغاز حيث ينشأ خزان تجري منه المياه المتجمعة في النفق الاكبر الى الخزان المنشأ في النفق الاصغر

ثم ان الخط الحديدي الذي يجتاز النفق من الشواطيء 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 وتحل محلها الكهرباء التي تسير القطارات داخل النفق ولهذه الغاية تقام محطات كهربائية على جانبي النفق في فرنسا وانجلترا وتكيناً لخواطر الانجليز القلقة من امكان نشوب الحرب بينهم وبين فرنسا واتخاذ النفق طريقاً حربياً تسوق فرنسا جيوشها منه جعل المهندسون المحطة الكهربائية الرئيسية التي تمد الخط الحديدي بالقوة على شاطيء انكلترا فاذا نشبت الحرب تقطع انكلترا 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 والمفرقعات حتى لا يستطيع احد اجتيازه الا اذا جازف بنفسه وعرضها لخطر محقق . وتفيد أخبار انكلترا الاخيرة ان الرأي العام فيها مهتم اهتماماً عظيماً بهذه المسألة وانه تألفت فيها لجنة لبث هذه الفكرة في جميع

انحاء البلاد وقد انتظم في سلكها نحو مائة من النواب من حزبي الاحرار والمحافظين وفوق هذا وذاك فان ممثلي البيوتات التجارية والصناعية الذين كانوا يقاومون هذا المشروع أصبحوا محبذين له بل أصبحوا من انصاره وان أشد اعداء هذا المشروع ونريد بها السلطة العسكرية أصبحت الان من انصار هذا المشروع ونذكر انه من مدة قام اجتماع كبير في لندن حضره جمهور كبير من ارباب الاموال ومديري الشركات قرروا فيه مطالبة الحكومة بانشاء شبكة جديدة من الخطوط الحديدية والتصريح بانشاء النفق فاذا تم ذلك يمكن اذ ذاك وصل الخطوط الانجليزية بالخطوط الفرنسية وقال احد خطباء الاجتماع ان انشاء هذا النفق هو بمثابة نصب تمثال للمدنية الصحيحة والسلام العام وتمثال الاخاء الحقيقي بين فرنسا وانكلترا . وقال احد المهندسين ان حفر النفق يتم في مدة ست سنوات ويكلف نحو ١٦٠٠٠٠٠٠ من الجنيهات وان هذا المبلغ ليس بالشيء المذكور بالنسبة لما تنفقه الدول كل عام على زيادة التسليح وعدا هذا فان النفق يعود بفوائد جليلة على الصناعة وبقرب الشعوب المتمدنة بعضها من بعض

حديث مع الفيلسوف تولستوي

قال الكاتب س. ن. ايفرلينج زرت الفيلسوف ليون تولستوي بمنزله في مدينة موسكو عام ١٩٠١ فالفيته جالساً على مقعد مستطيل بجانب الموقد وقد التف بعباءته . ولما استقر بنا المجلس وتجاذبنا اطراف الحديث الطريف القى علي الفيلسوف نظرة حادة وقال: « اني اعجب دائماً كيف ان هؤلاء الناس لا يستطيعون ان يفهموا ويدركوا ذلك المعنى الواضح البسيط وهو انه لا وجود للموت وانما هناك حياة خالدة لا ينتهيا الفناء الموهوم وما الموت الذي يقض المضاجع وتعافه النفوس وتوجس منه فرقاً الا انتقال من حياة الى حياة فقلت له : اظن ان ذلك ناجم عن عدم فهم الناس معنى جوهر الحياة الحقيقية التي يتمسكون بظواهرها الخلابة