

پیوند دواقیانوس



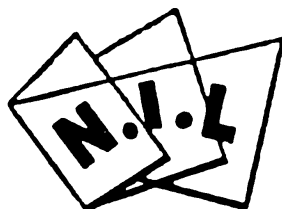
باب کانسى داین
ترجمه محمود فخر داعى



پیوند و اقیانوس

نوشته باب کانسی داین

ترجمه محمود فخر داعی



تهران، ۱۳۵۱

This is an authorized Persian translation of
THE PANAMA CANAL
by Bob Considine.
Copyright 1951 by Bob Considine.
Originally published by Random House, Inc., New York.

Tehran, 1972

چاپ اول : ۱۳۳۹

چاپ دوم : ۱۳۵۱



انتشارات نیل

میدان مخبرالدوله، اول کوچه رفاهی

باهمکاری مؤسسه انتشارات فرانکلین

این کتاب در سه هزار نسخه در چاپخانه فاروس ایران به چاپ رسید.

شماره ثبت در دفتر کتابخانه ملی : ۷۰۷ به تاریخ ۵۱/۵/۲۴

همه حقوق محفوظ است.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان	
۱	باریکهٔ خاک	۱
۱۲	کمر بند پولادین	۲
۲۶	فردینان دولسپس	۳
۵۰	امریکا دست به کار می شود	۴
۶۵	والاس، استیونس، و گورگاس	۵
۸۴	گوتالز	۶
۹۹	پیروزی	۷
۱۱۲	مناسبات امریکا و پاناما	۸
۱۱۸	امروز و فردا	۹



۱

باریکه خاك

دنیای جدید را آبهای پهناوری به نام اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام از دو در سو بر گرفته است. باریکه زمینی به نام برزخ پاناما که پراز جنگل و کوهستان بود امریکای شمالی و جنوبی را بهم می پیوست. رؤیای ایجاد يك شاهراه آبی از میان این باریکه خاك و بهم پیوستن این دو

اقیانوس، آرزویی بود که نخستین بار کریستف کلمب کاشف دنیای جدید در دل پرورانید.

کریستف کلمب در دومین سفر خود به دنیای جدید دریافت که میان آنچه در آرزو و خیال داشت و حقیقت و واقعیت فرسنگها راه است. زیرا با وجود پشتیبانی ایزابلا^۱ و فردیناند^۲، ملکه و پادشاه اسپانیا، نتوانسته بود به عهد خویش وفا کند و از سوی باختر راهی آبی به سوی گنجینه ثروتهای بی کران هند بگشاید.

در اول ماه اوت ۱۴۹۸ که کلمب قدم به کرانه‌های امریکای جنوبی گذارد، نخست از بومیان شنید که برزخ باریکی دو دریای پهناور را از هم جدا کرده است. کلمب گمان می‌کرد که در این برزخ راه باریک آبی وجود داشته باشد، ولی در این سفر بختش یاری نکرد که این برزخ را بیابد. زیرا گروهی از هم‌میهنان ماجرا طلبش که در دنیای جدید کوچ-نشینی کرده بودند، چنان دستخوش حرص و آز و بیرحمی شده بودند که بومیان کینه شدیدی از آنان به دل داشتند و این بیرحمی و کینه سد راه کشفهای او بود. از این رو کلمب با خود اندیشید که تا هنگام ایجاد آرامش و دوستی، باید از کوشش در یافتن این برزخ باریک بازایستد. ولی حتی این آرزوی او نیز جامه حقیقت نپوشید. زیرا طایفه‌ای از مستعمره جویانی که با او به دنیای جدید سفر کرده بودند، در اسپانیا نوای دشمنی و مخالفت با کلمب آغاز کردند و در برابر کاخهای شاه و ملکه گرد آمدند و به دشمنی با کاشف دنیای جدید فریاد برداشتند.

چون کلمب از خانواده‌ای توانگر و اسپانیایی نبود، شاه فردیناند

هرگز او را به گرمی در دل نمی‌پذیرفت و از این‌رو در این هنگام فرانسیسکو بوبادیللا^۳ را به هیسپانیولا^۴ (که امروزه شامل هائیتی^۵ و جمهوری دومینکان^۶ است) گسیل داشت. فرانسیسکو، کریستف کلمب را به زنجیر کشید و با کشتی به فرماندهی آلونسو والخو^۷ به اسپانیا روانه ساخت. جای شگفتی و رقت است که کلمب استاد آلونسو بوده است. اما بار دیگر دل ایزابلا به شفقت آمده و از خطاهای نا کرده کلمب درگذشت، و از این‌رو در نهم ماه مه سال ۱۵۰۲ میلادی کلمب روانه چهارمین و آخرین سفر خود گردید. هر چند که فردیناند پادشاه اسپانیا تمامی اختیارات حکومتی کلمب را در دنیای جدید از سلب کرده بود، این کار مایه شادمانی کاشف گشت زیرا باری از دوش او برداشته شده بود. بدین ترتیب دست کلمب برای کاوش آن برزخ باریک و ناشناخته باز می‌شد. کلمب به درگاه پروردگار نیایش کرد تا شاید بتواند از میان این برزخ باریک راهی به آن سویابد و سرانجام به سرزمین رؤیایی خویش، هند قدم نهد.

به کلمب فرمان داده شده بود که به هیسپانیولا نزدیک نگردد. ولی سرنوشت چنان بود که وی نه تنها بدانجا رود، بلکه شاهدنابودی بوبادیللا که جانشین او شده بود نیز باشد. کشتی نیاز به تعمیر داشت، از این‌رو کلمب برای مقابله با توفانی که نزدیک می‌شد در کرانه‌های هیسپانیولا پناهگاهی یافت. در آن هنگام بوبادیللا سرگرم بار کردن بردگان و طلا و میوه‌های هیسپانیولا به کشتیهای خود بود و به همین بهانه درخواست

Haiti (۵ Hispaniola) (۴ Francisco Bobadilla (۳

Alonso Vallejo (۷ Dominican (۶

کلمب را برای تعمیر کشتی رد کرد و شاید با خود گفت: «چه بهتر که کلمب با الوار کشتی خود بیوسد و از بین برود.» هنگامی که کشتی کلمب وارد پناهگاه ساحلی جزیره می شد، بوبادیلاپوز خندی به مسخره زد و شراع برکشید. چنین اطمینان داشت که وقتی با این گنجینه ها به اسپانیا وارد شود بر مسندی که در دریا به انتظار کلمب دریا سالار مقتدر بود تکیه خواهد زد. ولی او و تمامی همراهانش گرفتار توفان گشتند و هیچ يك جان به سلامت نبردند.

کلمب به سبب مهارت در دریانوردی، جان به سلامت برد و به هندوراس^۸ رسید. در اینجا کلمب نه تنها از برزخ باریک باز داستانهایی شنید، بلکه از سرزمینهای پر ثروت آن سوی برزخ نیز خبر یافت و گمان کرد که سرانجام به خزانه های ختن و مقر خاقان بزرگ چین نزدیک گردیده است.

کلمب برزخ پاناما را پیدا کرد و اندك زمانی در نقطه ای که اکنون شهر کلن^۹ واقع در دهانه ترعه پاناما در جوار اقیانوس اطلس قرار دارد، پیاده شد. گفته می شود که کلمب در زورقی در طول رودخانه پرپیچ و خم چاگریس^{۱۰} حرکت کرده است. وجود این رودخانه دلیل کوششی است که طبیعت برای اتصال دو اقیانوس بکار برده است.

ولی ظاهراً کلمب چیزی ندید که دلالت بر این کند که وی باریکترین حد فاصل دو اقیانوس بزرگ را واری می کند. چشمان نو مید کلمب به ارتفاعات خشك بیروح و نفوذناپذیری که دو قاره را از هم جدا می ساخت خیره شد. کلمب پاناما را ترك گفت، در حالی که نمی دانست آن سرزمین

روزگاری تاریخ جهان را تغییر خواهد داد.

سیزده سال بعد هنگامی که کریستف کلمب خاك گشته بود یکی از فاتحان اسپانیولی به نام واسکونونس د بالبوآ^{۱۱} که در زیر بار قرض پشت خم کرده بود، با شتاب هیسپانیولا را ترك گفت. وی در بشکه‌ای پنهان گردید و سرانجام سراز بندر دارین^{۱۲} واقع در خیلج اورابا^{۱۳} در آورد. امروز، این ناحیه جزو جمهوری کلمبیا است.

در اندك زمانی بالبوآ به فرماندهی کوچ نشین كوچك سانتاماریا- دلا آنتیگوا دل دارین^{۱۴} رسید. همزمان با این جریان وی توانست اعتماد قبیله‌های سرخ‌پوست آن نواحی را به دست آورد.

بالبوآ از یکی از سران قبیله همان داستانی را که به کلمب گفته شده بود، شنید. سالار قبیله به بالبوآ چنین گفت: «نه تنها چنین باریکی خاکی وجود دارد، بلکه ماورای آن نیز دریایی بزرگ است.» و گفت: «در آن سرزمین رشته‌جبال سر بر آسمان کشیده است و اگر کسی در کرانه‌های بی‌پایان آن با کشتی سفر کند، سرانجام به سرزمینی خواهد رسید که در آن طلا بسیار یافت می‌شود و مردم آن خزائن بسیار گرد آورده‌اند.» او از همین سرزمین پرو^{۱۵} سخن می‌گفت.

عشق بالبوآ به طلا و جواهر بمراتب بیش از علاقه او به کشف جاهای ناشناخته و سیاحت آبهای نادیده بود. از این رو بالبوآ با شتاب تمام برای جست‌وجو و برای یورش به آن سرزمین افسانه‌ای که دارای چنین گنجینه‌هایی بود، دست به کار شد. در آن هنگام کشتی از اسپانیا

Uraba (۱۳ Darien (۱۲ Vasco Nunez de Balboa (۱۱

Peru (۱۵ Santa Maria de la Antigua del Darien (۱۴

در آن کوچ نشین لنگر انداخت و چنین خبر آورد که دشمنان بالبوآ نزد شاه از او بدگوییها کرده اند و فرمان رفته که او بی درنگ به اسپانیا باز گردد و در محضر دادگاه حاضر شود. باید گفت که بالبوآ از صباحت منظر و قدرت بیان بهره کافی داشت؛ و همین سبب شد که توانست تا مدتی کوتاه محاکمه را به تأخیر اندازد. و در همین مدت توانست محبت درباریان و ملکه و شاه را به خود جلب کند و دشمنان خویش را رسوا گرداند و بار دیگر کار و کوشش خود را دنبال گیرد.

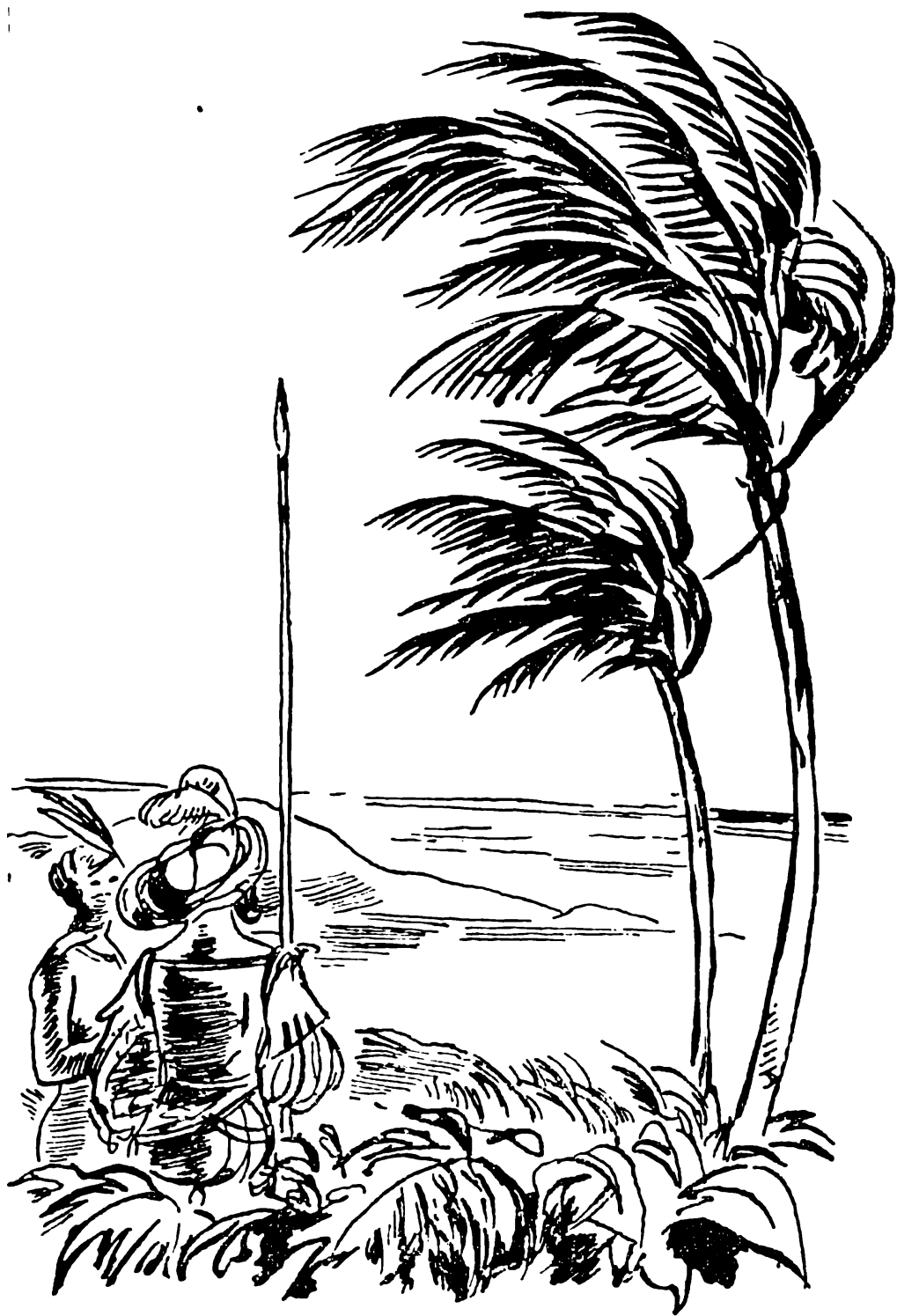
بدین ترتیب در اول ماه سپتامبر سال ۱۵۱۳ میلادی، بالبوآ و یکی از دوستانش به نام فرانسیسکو پیسارو^{۱۶} با هزار و پانصد تن از بومیان، راه پیمایی را در آن برزخ آغاز کردند. پیسارو بعداً توانست پرو را تسخیر کند. بیست و پنج روز سپری شد تا قلل جبال که نگاه چشمان پیر و خسته کریستف کلمب بر آنها به نومیدی و سرگردانی خیره شده بود، در برابر بالبوآ عیان گردید.

و از فراز آن قلّه رفیع و اسکونونس د بالبوآ به دریای آرامی که در زیر پایش قرار داشت نگریست. این برزخ چون ماری خشم آلود پیچ و خم داشت و به سمت جنوب امتداد می یافت.

بالبوآ این دریا را «دریای بزرگ جنوبی» نامید و آن زمینهای اطراف را به نام پادشاه اسپانیا خواند. آنگاه پیسارو و دو تن دیگر را برای واریسی به سوی دریا گسیل داشت. چهار روز بعد بالبوآ خود نیز به کرانه اقیانوس آرام رسید و با شتابی تمام به گردآوری یادبودهای این سفر اکتشافی پرداخت و گزارشی که در آن از خود بگذاشته سخن

گفته بود تهیه کرد و آنگاه هدایا و ورقه ادعای تصرف آن سرزمین را برای پادشاه خویش فردیناند کاتولیک فرستاد. شاه از این کار چنان خشنود و شاد شد که بالبوآ را «دریاسالار دریای جنوبی» لقب داد. اما دشمنان بالبوآ آرام ننشسته بودند و مدام برضد او به فتنه‌گری سرگرم بودند. درست به‌هنگامی که بالبوآ برای پیشروی و دست یافتن به خزائن پرو داشت کشتی می‌ساخت و برای کارهای آینده خود نقشه می‌ریخت، به‌دست جانشین خود قاضی القضاة سانتا ماریا د لا آنتیگوا دل داریسن زندانی گردید. نام این مرد پدراریاس^{۱۷} بود. او بالبوآ را به اتهام خیانت محاکمه کرد و روانه دیار نیستی ساخت.

پدراریاس در طول باریکه سرزمینی که امروز پاناما نامیده می‌شود، کوچ‌نشینهایی ایجاد کرد. این مرد جاه‌طلب که برای رسیدن به منظور، از هیچ خیانتی روگردان نبود- و در تاریخ همچنین به‌نام پدرو آریاس د آویلا^{۱۸} مشهور است - نخستین کس از اروپائیان بود که شک کریستف کلمب را مبدل به یقین ساخت. به عبارت دیگر وی اطمینان حاصل کرد که در این سرزمین، شاهراهی آبی دو اوقیانوس را به هم نمی‌پیوندد. پدراریاس همچنین کسی بود که در سال ۱۵۱۹ فرمان دادن نخستین راه ارا به‌رو را در طول این برزخ بسازند. این راه با جان‌کندن و مشقت کشیدن هزاران نفر از بومیان ساخته شد. از قربانیان بی‌شمار و کارفرمایان سنگدلی که با ضربات تازیانه بومیان را به کار و می‌داشته‌اند، در تاریخ اثری به جای نمانده است. تنها آثاری از سنگهای کف جاده که شاید به سبب آمد و رفت بومیان سرخ‌پوست تیره روز صاف و هموار شده،





به جای مانده است.

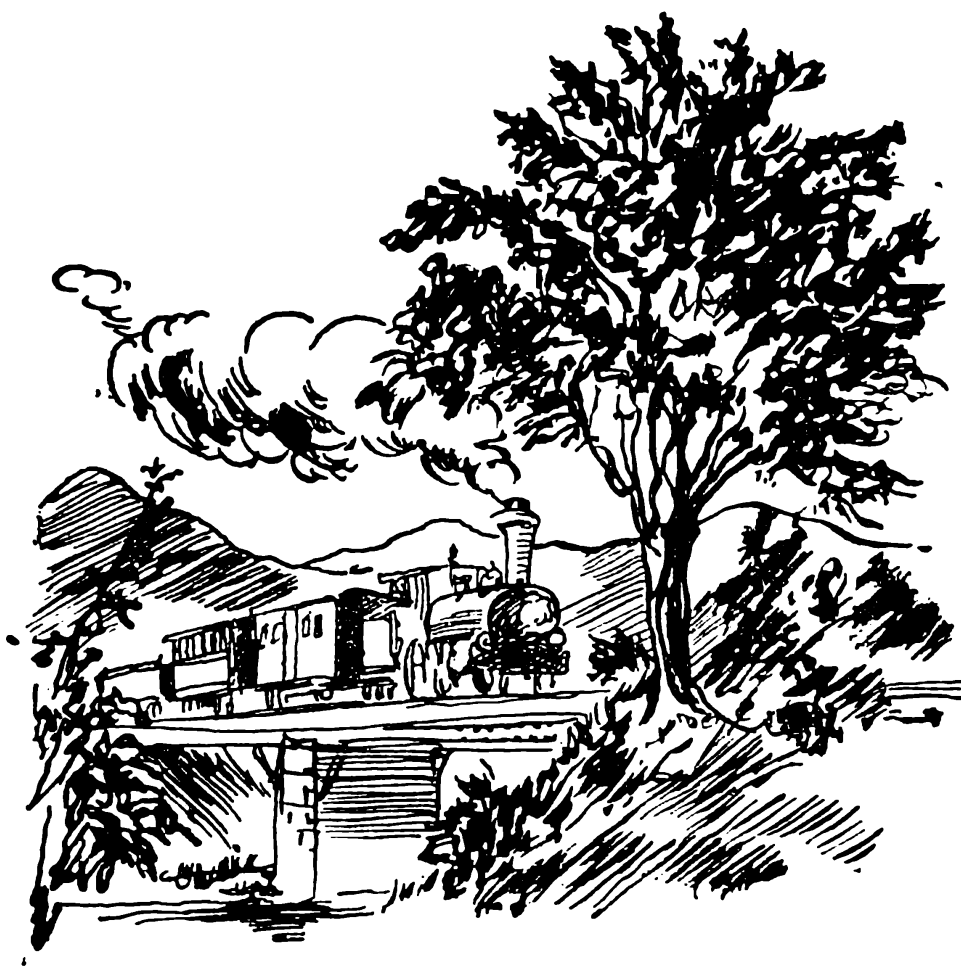
به هر حال آنچه مسلم است این است که تا پانزده سال جز این راه، راه دیگری در آن برزخ وجود نداشته است. در سال ۱۵۲۹ آلوارو د ساودرا سرون^{۱۹} نخستین پیشنهاد روشن و صریح را برای گذاره و ترعه‌ای در این برزخ ارائه کرد. مسیر پیشنهاد وی همان بود که بعدها ترعه پاناما در آن حفر شد.

پنج سال بعد شارل پنجم فرمان داد بررسی کنند که ساختن این ترعه ممکن است یا نه و گفت اگر این کار شدنی باشد برای کندن کانال از رودخانه چاگریس در کرانه اوقیانوس اطلس و رودخانه سان خوان^{۲۰} در ساحل اوقیانوس آرام استفاده شود. فرماندار محل به شارل پنجم گزارش داد که پس از مطالعاتی به این نتیجه رسیده است که این طرح عملی نیست.

فیلیپ دوم پادشاه اسپانیا علاقه فراوان و غریبی به این برزخ باریک نشان داد. وی آرزو داشت که در این برزخ کانالی بکند تا بتواند از این راه خزائنی را که از کشور پرو به یگما می‌برد به اسپانیا حمل کند. وی حتی هیئتی را مأمور کرده بود که در اجرای این سهم اقدام کنند. ولی هنگامی که به گزارشهای این هیئت توجه کرد، گفت که هیچ بشری را قدرت ساختن چنین شاهراه آبی نخواهد بود. و گفت که خداوند اینجا را هم این چنین که اراده فرموده آفریده است و بندگان را سزاوار نیست که برخلاف مشیت و اراده و آفرینش خدا قدمی بردارند.

وی چون می‌خواست که خلاف گفتارش ثابت نگردد و همچنین

برای آنکه سود سرشار امور حمل و نقل در این برزخ به دست اسپانیا
باقی بماند، دستور داد که هر کس برای ساختن هرگونه راه جدیدی در
این برزخ کوششی کند، بیدرنگ اعدام گردد.
و این فرمان دهشتناک تا دویست سال به قدرت خود باقی ماند.



۲

کمر بند پولادین

در اواخر قرن هیجدهم بارون الکساندر فن هومبولت^۱ از بزرگترین علمای طبیعی، جاه و مقام والایی را که در میهن خویش آلمان کسب کرده بود، رها ساخت و برای پیوستن به ناپلئون رهسپار دیار مصر گردید.

(۱) Alexander von Humboldt

این دانشمند بزرگ به همراهی گیاه‌شناس فرانسوی امه‌بونپلان^۲ با کشتی در ساحل اسپانیا پیاده شدند و از طرف دانشمندان دربار اسپانیا چنان استقبال گرمی از آنان شد که نقشه هومبولت تغییر یافت. وی چندسالی در اسپانیا بسربرد و در سال ۱۷۹۹ میلادی کشتی اسپانیائی «پیسارو» در اختیار وی گذارده شد و او موافقت کرد که به مطالعه منابع طبیعی فراموش شده متعلقات اسپانیا در دنیای جدید بپردازد.

هومبولت در طول پنج سال بعد ضمن مطالعات خویش موفق به اکتشافات شگرفی گردید. از جمله وی نحوه پیشگویی رگبارشهابهای ثاقب را پیدا کرد و همچنین سرزمینهای دور دست آمازون را واریسی کرد و ارتباط آن را با اورینوکو^۳ معلوم ساخت.

اما باید گفت که هومبولت بیش از همه چیز شیفته چند سفری بود که در طول برزخ کرده بود. وی پس از بازگشت به اروپا در سال ۱۸۰۴ رساله‌ای منتشر کرد و در آن نه مسیر احتمالی برای ترعه‌ای که بتواند دواقیانوس را به هم وصل کند معلوم کرد. مسیرهایی که او تعیین کرده بود از قسمت سفلی خاک مکزیك تا نقطه‌ای واقع در نزدیکی جای کنونی ترعه امتداد داشت.

ماجرای سفرهای وی در بیست سال بعد از انتشار جزو پرفروش‌ترین کتابها بود. نظریات او درباره امکان‌کندن کانالی بین دواقیانوس، نویسنده و شاعر جاویدان آلمان‌گفته را چنان برانگیخت که چنین نوشت: «این کار بزرگ روزی صورت خواهد گرفت. ولی من نه تنها آن روز را نخواهم دید بلکه عمر من وفا نخواهد کرد که کانال سوئز را نیز

ببینم. آرزو داشتم که چندین قرن بعد می‌زیستم تا تکمیل این دو کار بزرگ را ببینم.»

فن هومبولت در بازگشت به اسپانیا اندوخته‌ای گران بها از اطلاعات و دانسته‌های در اختیار پشتیبانان خویش قرار داد ولی این هدیه‌ای بود که به دولتی روبه‌نا توانی عطا گردید؛ زیرا دولت اسپانیا در آن زمان برای نگهداری مستملکات خود در دنیای جدید نه توانی داشت و نه وسیله‌ای. در سال ۱۸۱۴ اسپانیا برای آخرین بار در همین راه کوشید و شرکتی برای کندن کانال در یکی از نه مسیر پیشنهاد شده هومبولت تأسیس کرد. ولی در طی ده سال بعد اسپانیا بیشتر متعلقات خود را در امریکا از دست داد.

در همین اوان کشور دیگری که اشراف اسپانیا آن را کشور نو خاسته و نابالغی می‌شمردند، یعنی کشور ایالات متحده امریکا، به حفر ترعه‌ای در آن برزخ توجهی روز افزون نشان می‌داد. نوشته‌های فن هومبولت در کنگره امریکا با استقبال زیادی مواجه گردید و از سال ۱۸۲۰ تا زمانی که کشورهای متحده امریکا ناحیه پاناما را خریداری کرد، جلسه‌ای در کنگره برگزار نمی‌شد که سخنی از کانال در آن به میان نیاید.

کشور جوان ایالات متحده از علاقه بریتانیا و آلمان و فرانسه در ساختن کانال، آشکارا ابراز انزجار می‌کرد. جیمز مونرو^۴ رئیس جمهوری ایالات متحده در پیام تاریخی خویش در دوم دسامبر ۱۸۲۳ وضع کشور خویش را به طرز برنده و قاطعی چنین بیان داشت:

«کشورهای قاره امریکا وضع آزاد و مستقلى که کسب کرده و

به حفظ آن موفق شده‌اند از این ببعد نبایستی از دیدگاه استعمارگری مورد توجه کشورهای بزرگ اروپائی قرار گیرند... غیر ممکن است که دخالت کشورهای اروپائی در امور داخلی این کشورها در مابقی تأثیر باشد.»

اما در مورد خود کانال هنری کلی^۵ چنین اعلام کرد که «اگر چنین کانالی ساخته شود، تنها سازنده آن کشورهای متحده آمریکا خواهد بود و راه کانال به روی تمامی ملل و با شرایط متساوی گشوده خواهد شد.» دولت فرانسه از آن سوی دریا به این نظریات توجهی نکرد. فرانسه در سالهای ۱۸۲۵ و ۱۸۴۶ چند هیئت به آن برزخ گسیل داشت تا مسیرهایی را که فن هومبولت و دیگران تعیین کرده بودند، بررسی کنند. از جمله طرحهای فرانسه یکی آن بود که کانال را از میان سرزمین نیکاراگوا^۶ عبور دهد زیرا دریاچه نیکاراگوا در حدود هفتاد و پنج کیلومتر از دویست و بیست کیلومتر فاصله بین دو اقیانوس را گرفته بود.

در سال ۱۸۳۸ دولت فرانسه از جمهوری گرانادای جدید^۷ (که اینک کلمبیا و پاناما نامیده می‌شوند) امتیاز ساختمان راه آهنی را در طول برزخ کسب کرد. این راه آهن به نقطه‌ای در محل کنونی کانال می‌رسید. پنج سال بعد ناپلئون گارالا^۸، مهندس فرانسوی، دقیقترین مساحی را که تا آن زمان شده بود در آن برزخ انجام داد. وی به دولت خویش اطلاع داد که چنین کانالی را می‌توان در آن محل (نزدیک مسیر کنونی) ساخت ولی باید سی و چهار دریچه در آن ساخته شود. گارالا توضیح داد که

New Granada (۷ Nicaragua (۶ Henry Clay (۵
Napoleon Garella (۸

اقیانوس آرام از اقیانوس اطلس بالاتر است. دوره امتیاز کشور فرانسه برای کشیدن راه آهن در برزخ سپری گردید و به ایالات متحده که در آن زمان با کشف سرزمینهای جدید مرزهای غربی خود را تشکیل می داد، نوبت رسید تا کاری را که فرانسه به اجرای آن توفیق نیافته به انجام رساند.

به سال ۱۸۴۸، کنگره دعای خیر بدرقه راه دو کشتی بخاری ایالات متحده کرد. دو کشتی که از دو سوی کشور یعنی از بندر نیویورک و سان فرانسیسکو به حرکت در آمدند تا مانند دو بازوی گازانبر برزخ را به تصرف امریکا در آوردند. این کار از نظر مخارج گزافی که در برداشت کاری دشوار می نمود. شماره مسافران و میزان بارهایی که به وسیله کشتیها از نیویورک و نیواورلئان از سوی اقیانوس اطلس و دهانه رودخانه چاگرس به برزخ می رسیدند کم بود. حتی شرکت های قدیمی و مجهز کشتیرانی در اقیانوس آرام که از کالیفرنیا و بعد از اورگون^۹ به شهر پاناما رفت و آمد داشتند در تأمین مخارج خود با اشکال فراوان روبرو بودند. با وجود آنکه مسافرت به پاناما از راه دریا کار دشواری بود، ولی گذشتن از آن برزخ باریک کاری بمراتب دشوارتر بود که جز ماجرا طلبان از جان گذشته کسی را یارای آن نبود.

مسافران پس از رسیدن به دهانه رودخانه چاگرس مجبور بودند از نردبانهای تقوّل و بی اعتباری بگذرند و به قایق هایی که پیوسته با امواج بالا و پایین می رفت سوار شوند. این قایق های کوچک نامطمئن

همچنان که با امواج و عوامل سرکش دریا مبارزه می کردند به ساحل رانده می شدند. گاه می شد که در کنار ساحل، امواج قایقها را برمی گرداند و مسافران و بارهاشان را به کام کفهای چرکین و آبها می انداخت. پس از جستن از هول و هراس و به ساحل آمدن و خشک کردن لباسها و بارها، مسافران تازه باز باید در قایقهای دراز و باریکی می نشستند و سرخ پوستان با زحمت بسیار قایق را در جهت مخالف رودخانه چاگریس به حرکت در می آوردند.

حرکت در طول رودخانه بستگی به وضع هوا و فصل داشت. در ایام بارانی، سطح آب بالا می آمد و رودخانه پرجوش و خروش می شد. مسافران تا جایی به نام لاس کروسس^{۱۰} با قایق پیش می رانند و در فصول خشک تا حوالی گورگونا^{۱۱} پیش می رفتند؛ در هر دو حال مجبور بودند که شبها در کلبه های کثیف و مملو از پشه و حشرات دیگر بسر برند.

در پایان این سفر، مسافران بر پشت الاغها سوار می شدند و آنگاه بالا رفتن و سپس پایین آمدن پرمشقت از کوه آغاز می گردید. سپس اگر رودخانه ریوگرانده^{۱۲} آرام بود، مسافران دوباره در قایقهای دراز می نشستند و بقیه راه را تا دریای آرام باز به این طریق طی می کردند. این قسمت از مسافرت تقریباً يك هفته طول می کشید ولی برای عده ای این آخرین سفر در زندگی می شد. چون مارهای خطرناك رودخانه قربانیهای بی شمار می گرفت. عبور از راهی که پر از مارهای خطرناك بود برای مسافران بازی با زندگی شان به شمار می رفت؛ بیماریهای

طولانی از غذاهای فاسد، پایانی جز مرگ نداشت؛ آبهای آلوده و پشه هم هر يك به نوبه خود در کاهش تعداد مسافران سهمی داشتند. اما در جایی بسیار دور از اینجا در کشور جوان ایالات متحده کسانی بودند که طرح ایجاد راه آهن را در این سرزمینهای جانستان برزخ می ریختند. رهبر این کسان، سفرنامه نویسی به نام جان لوید استیونز^{۱۳} بود که این منطقه را بخوبی می شناخت. رئیس يك شرکت کشتیرانی به نام ویلیام اسپینوال^{۱۴} و یکی از توانگران به نام هنری چانسی^{۱۵} پول لازم را فراهم می آوردند.

تهیه این کار پول دشواری نبود، چون در همین هنگام واقعه بسیار مهمی در کالیفرنیا رخ داد که کشف طلا بود. این فلز زرد رنگ مردم را دسته دسته چون آهن ربایی بزرگ و قوی به سوی باختر می کشانید. تنه راه رسیدن به کالیفرنیا از قسمت شرقی کشور و راه دور و دشواری بود که از دشتهای عظیم و از فراز کوههای بلند می گذشت. اتصال رشته راه آهن سراسری ایالات متحده تا يك نسل بعد صورت تحقق نیافت.

بدین ترتیب پیشروانی که مرزهای کشور را به سوی باختر گسترش می دادند، جز ارا بهای سرپوشیده وسیله دیگری برای سفر از سوئی به سوی دیگر کشور در دست نداشتند. و در سفر از این راه خطرهای بی شماری به انتظارشان بود و در سفر از راه برزخ - چه با قایقهای دراز و چه با الاغ - بیماری یا مرگ در کمینشان. اینان بایستی به جای پیش گرفتن این راه دور و پرخطر، امریکای جنوبی را از راه دریا دور بزنند،

(۱۳) John Lloyd Stephens (۱۴) William Aspinwall

(۱۵) Henry Chauncey



ولی این راه نیز خرج و خطرش کم نبود. از این جهت لزوم ساختن راه آهن در طول برزخ بیش از پیش آشکار گردید.

در تاریخ هفتم آوریل سال ۱۸۴۹ شرکت راه آهن پاناما با سهامی به ارزش يك ميليون دلار تشکیل گردید. دولت ایالات متحده با گسیل داشتن گروهی از بهترین مهندسان نظامی برای ریل گذاری، علاقه خود را به این راه آهن نشان داد. سرپرست این گروه مردی به نام سرهنگ

جرج. م. تاتن^{۱۶} بود و جان س. تروت واین^{۱۷} مهندس عالیمقام معادن او، در این مهم او را یاری می کرد.

چیزی نگذشت که بر تاتن و تروت واین و دیگر پیشروان این راه آشکار گردید که دست به چه کار خطیر و دشواری زده اند. اول، نقشه آنان این بود که راه آهن را در برزخ از کرانه اقیانوس آرام شروع کنند. اولین قسمت این خط آهن که به طول سی کیلومتر می شد همان راه مال رو بود، ولی در این راه کوهستانها قرار داشت. گرچه در این راه گردنه کولربرا^{۱۸} بیش از صد متر نبود ولی مهندسان دریافتند که گذراندن راه آهن از این قسمت کاری است که از آنان بر نمی آید.

تاتن و تروت واین و دیگران پس از آنکه شش ماه کار را تعطیل کردند و از این رو چه زیانهای بسیار که کردند، نقشه ها را تغییر دادند و کار را از کرانه اقیانوس اطلس آغاز کردند. کارگران برای نجات از حشرات، سرودست خود را در پارچه های توری قرار می دادند. دشواری کار با دشواری تنفس همراه بود. وضع زندگی کارگران مانند زندگی بردگان و اسرایی بود که شنیده ایم چگونه اهرام مصر باستان را بنا کردند. فرسنگها دور از اینجا در شهر نیویورک، سهامداران فریاد می کشیدند که باید در این راه کوشش بیشتری به کار رود. چون به نظر آنان این راه آهن اگر ساخته می شد، ثروتی بود عظیمتر از هر معدن طلایی در کالیفرنیا. ولی پس از دو سال رنج و کار فراوان تازه فقط دوازده کیلومتر از این راه ریل گذاری شده بود.

John C. Trautwine (۱۷) George M. Totten (۱۶)

Culerbra (۱۸)

تا شانزدهم ژوئیه ۱۸۵۲ نیمی از فاصله هفتاد و پنج کیلومتر درازای این خط ساخته شد. آنچه در این روزها و پس از این روزها پیش آمد، نشان می‌دهد که دشواریها و موانع مسافرت در برزخ تا چه حد بوده است. غروب روز شانزدهم ژوئیه، کشتی بخاری پست ایالات متحده به نام «اوهایو» به شهر اسپینوال رسید. این شهر بعداً به افتخار کریستف کلمب نام «کولون» یافت که تلفظ اسپانیایی کلمب است.

مسافران کشتی، هشت دسته از لشکر چهارم پیاده امریکا بودند که با افراد خانوادهاشان روی هم به هفتصد نفر می‌رسیدند. اینان نخستین دسته نظامیان امریکایی بودند که با خانواده‌های خود برزخ را طی کردند و برای کار و خدمت خود روانه سواحل دور کالیفرنیا شدند. با آنان سروانی به نام یولیسیس.س. گرانت^{۱۹} همراه بود که این افراد را به کشتی که در ساحل اقیانوس آرام لنگر انداخته بود هدایت کند.

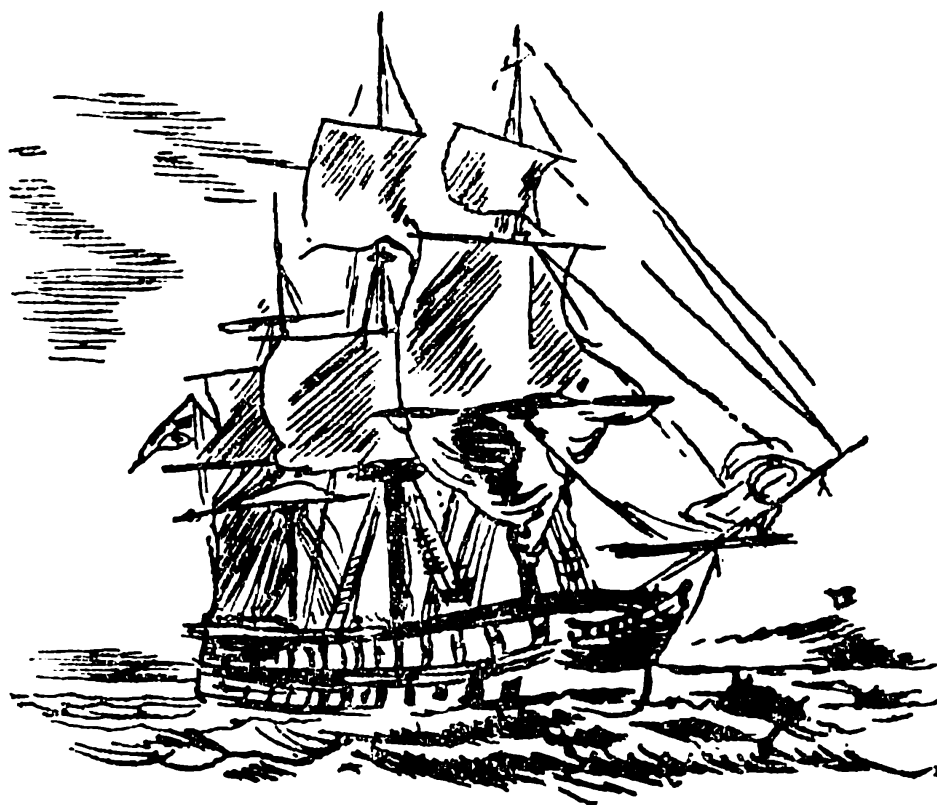
در آن هنگام بیماری وبا در اسپینوال شیوع پیدا کرده بود، و این خود ناراحتی بزرگی برای گرانت فراهم آورد. همچنانکه بعد معلوم شد لکوموتیوهای راه آهن کالیفرنیا یارای حمل ساز و برگ سنگینی که نظامیان به همراه آورده بودند نداشت. از این رو ناچار بودند که به دسته‌های کوچکتری تقسیم شوند و به نوبت دسته دسته این راه را طی کنند. کندی کار از يك طرف و شیوع بیماری که جان آنان را سخت تهدید می‌کرد از طرف دیگر کار را دشوار کرده بود. گروهی از افسران و افراد خانوادهاشان با راه آهن رهسپار گورگونا گردیدند تا از آنجا زنان و کودکان با الاغ و مردان پای پیاده به سوی دریا روانه شوند.

اما هنگامی که سروان گرانٹ و دسته وی به کروسس رسیدند دریافتند که همه چهارپایان بارکشی که برای آنان در نظر گرفته شده بود با بهای بیشتر به جویندگان طلا که مشتاق رسیدن به کرانه‌های اقیانوس آرام بودند کرایه داده شده است. با آنکه نیمی از فاصله هفتاد و پنج کیلومتر برزخ با راه آهن طی شده بود باز هم افراد گرانٹ و بعضی از دسته‌های دیگر که پیشتر بدانجا رسیده بودند، چهار هفته راه رفتند تا به کرانه‌های دریای آرام رسیدند. هنگامی که این کاروان خسته و وامانده گام به خاک کالیفرنیا گذاشت، صد و پنجاه تن تلفات داده بود. سروان گرانٹ گناه این بدبختی را به گردن خویش نهاد. روزنامه «پاناما هرالد»^{۲۰} در این باره چنین نوشت:

«با آنکه گرانٹ از نظر توانایی جسمی و اطلاعات مربوط به مأموریتی که برعهده داشت شخص نامناسبی بود، ولی در طول سفر لحظه‌ای از اعتراف به ناشایسته بودن خویش سر باز نزد.»

اما واقعه‌ای بس مهمتر و ناراحت کننده‌تر در شرف تکوین بود. دولت انگلیس نمی‌خواست که در این برزخ راه آهن زیر نظارت ایالات متحده باشد و حتی نمایندگان انگلستان که نظر خوشی نسبت به ایالات متحده نداشتند، به‌علاقه و کوشش روزافزون امریکادر کار ساختن کانالی در این برزخ، روی خوشی نشان نمی‌دادند.

در روزاول سال ۱۸۴۹ انگلیسیها قدرت خویش را به‌رخ دیگران کشیدند. در آن روز يك ناو جنگی انگلیسی که پرچم انگلیس را بر افراشته بود در کرانه سان خوان ظاهر گردید و آنجا را تصرف کرد. این



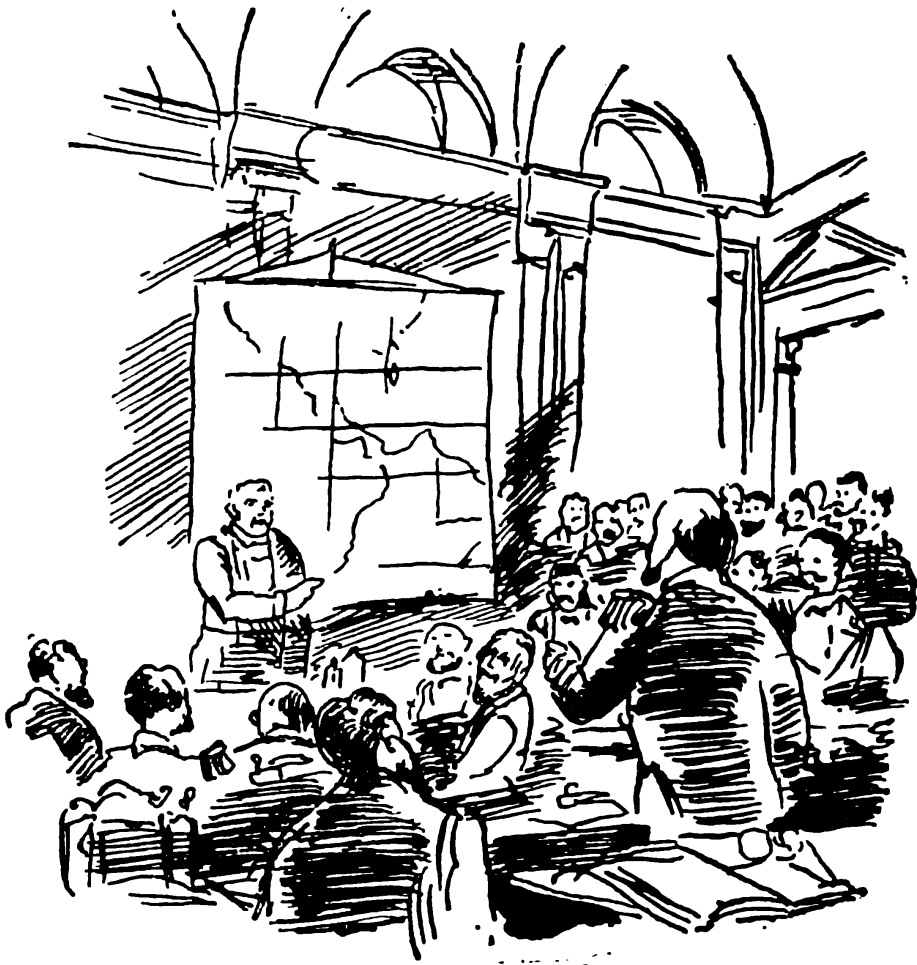
جا مبدأ دومین مسیری بود که برای ساختن کانال در نظر گرفته شده بود. ایالات متحده آمریکا نمی توانست نسبت به این اقدام خونسرد بماند؛ زیرا به نام قرارداد کلینتن بالور^{۲۱} که در سال ۱۸۵۰ بین آمریکا و انگلستان امضاء شده بود، انگلستان در کار ساختن کانال بین دو اقیانوس، چه در پاناما و چه در نیکاراگوا، حقوق و وظایفی مساوی آمریکا داشت. انگلستان و آمریکا بنابراین پیمان شرط کرده بودند که مشترکاً با دولت مورد نظر برای کندن کانال قرارداد ببندند و هیچیک از دو طرف به این

منطقه تجاوز نکنند. همچنین قرار امریکا و انگلیس بر این بود که اگر جنگی بشود، آن منطقه بی طرف باقی بماند و به روی کشتیهای هر دو دولت باز باشد. دولت انگلستان به خاطر این امتیازات موافقت کرده بود که در کار ساختن راه آهن در طول پاناما (به دست امریکاییان) دخالت نکند و اشکالی به وجود نیاورد. با این توافق، سرمایه گذاران و مهندسان که در این راه قدم برداشته بودند، نفسی به راحت کشیدند، زیرا دشواریهای طبیعی کار خود به تنهایی بیش از بردباری و توان آنان بود و دیگر جایی برای دشواریهای ساختگی نبود. جان لوید استیونز که فکر ایجاد راه آهن در این منطقه مرهون فکر و همت وی بود، و با شرایط بس نامساعدی در آن منطقه معجز نمایی می کرد، بدرود حیات گفت و شاید مرگ او بر اثر ابتلا به تب زرد بود. گذشته از آن قسمتی از پلی که مهندسان بر فراز رودخانه چاگریس پس از تحمل مشقات و مخارج فراوان زده بودند، به دنبال طغیان رودخانه به دو نیم شد.

از تلفات کارگران راه آهن خبرهای دهشتناکی به ایالات متحده می رسید. گفته می شد که با نهادن هر پیچی، يك جان از دست می رود. از شش هزار نفر کارگران راه آهن بیش از هشتصد نفر جان خود را از دست دادند. قربانیان این راه آهن کارگران درمانده و گرسنه و بی دفاعی بودند که از سراسر جهان حتی از انگلستان، ایرلند، آلمان، فرانسه، تا چه رسد به چین و هند و جزایر کارائیب و امریکای جنوبی و مرکزی در آن برزخ اجتماع کرده بودند. میزان مرگ و میر در بین چینیها بیش از همه بود و به چهارصد نفر رسید. بسیاری از کارگران چینی را با آرزوی پول و یا تریاک به زندگی امیدوار و آزمند می کردند تا مشقات جنگل

و کوه را فراموش کنند. شگفت آن است که میزان خودکشی نیز در میان چینیها از همه بیشتر بود.

از طرف دیگر در میان امریکاییان بیش از همه اوباش و دزد و راهزن در آن منطقه پیدا شد. این اوباش امریکایی با حمله به منازل کارگران و تأسیسات راه آهن برای خود زندگی راحتی فراهم کرده بودند. برقراری نظم و قانون به دست افراد پلیس و نظامیان کلمبیائی واگذار شده بود و بیشتر آنان در خفا با دزدان و راهزنان شریک و سهیم بودند. وضع بدین منوال بود تا یکی از ماجراجویان امریکایی به نام ران رانلز^{۲۲} گروهی را مسلح کرد و با شعار «اول شلیک کن - بعد پیرس» به کار پرداخت و دسته های آدم کش و راهزن را از آن برزخ بیرون راند. با آنکه سازندگان راه آهن با مشکلات فراوانی روبرو بودند، کار بدون وقفه پیش می رفت. در نیمه شب ۲۷ ژانویه ۱۸۵۵ که بارانی سیل آسا می بارید، آخرین مهره راه آهن در نقطه ای که با اسپینوال ۴۸ کیلومتر و با شهر پاناما یک کیلومتر و نیم فاصله داشت بسته شد. بدین ترتیب سرانجام دو اقیانوس پهناور اطلس و آرام با خطوط پولادین بر اثر کردانی و پشت کار امریکاییان به هم پیوست. این کار بزرگ پنج سال طول کشید و هشت میلیون دلار خرج برداشت. این راه آهن اقتصاد آن نقطه از جهان را تغییر داد و راه نوی در زندگی مردم آن سامان گشود. این را نیز باید گفت که به هنگام پایان کار آن راه آهن دوران فخرو مباحات در ایالات متحده آغاز گشت.



۳

فردینان دو لیسپس

تقریباً ده سال پیش از آنکه امریکاییان اولین گام را برای ساختن راه آهن پاناما بردارند، یک گروه فرانسوی برای ساختن راه آهن گردهم آمده بودند. این گروه فرانسوی توانست از کشور گرانادای جدید امتیازی به دست آورد که با امتیازی که چندی بعد امریکاییان گرفتند همانند بود.

شرکت فرانسوی چون نتوانست پولی به هم بزند ناگزیر نتوانست کاری کند و مدت امتیازش سپری شد.

در سال ۱۸۷۰ فرانسه ساختمان کانال پاناما را یکی از وظایف ملی می‌شمرد. در آن سال فرانسه که در نبرد با آلمان شکست خورده بود، می‌کوشید که با اقدام بزرگی به دنیا نشان دهد که فرانسه نیروی جهانی خود را هنوز از دست نداده است. فرانسه می‌دانست که برای حفظ حیثیت خود راهی جز این ندارد که کار بزرگی را که شهرت جهانی داشته باشد پیش ببرد. در چنین هنگامی بخت به یاری فرانسه آمد و آن کشور را در این راه کمک کرد. زیرا بین ایالات متحده و بریتانیا نبرد سیاسی در جریان بود. بدین معنی که مردم امریکا بویژه مردمی که در ایالات شمالی در نبرد داخلی پیروزی حاصل کرده بودند، دیگر حاضر نبودند زیر بار قرارداد کلپتن بالور که در سال ۱۸۵۰ منعقد شده بود، بروند.

بنابر این پیمان که توسط وزرای امور خارجه دو کشور به امضاء رسیده بود، بریتانیا پس از ساخته شدن کانال پاناما با ایالات متحده شریک می‌شد و حق بازرسی آن در کانال را به طور یکسان با امریکا به دست می‌آورد. از این رو امریکاییان برای از بین بردن این پیمان دست به کار شدند.

در سال ۱۸۶۷ همیلتون فیش^۱ وزیر امور خارجه ایالات متحده به سفیر خود در بوگوتا^۲ (پایتخت جمهوری کنونی کلمبیا) چنین نوشت: «رئیس جمهوری ایالات متحده (اندرو جانسون^۳ هفتمین رئیس

(۱) Hamilton Fish (۲) Bogota (۳) Andrew Johnson

جمهوری آن کشور) اقدام به ساختن کانال پاناما را کاری در شأن و حق امریکا می‌داند و میل دارد که این کار به دست امریکا کرده شود و بازرگانان جهان تماماً از آن بهره‌مند گردند.»

ده سال پس از آن را تر فوردد ب. هیز^۴ نهمین رئیس جمهوری امریکا در پیام مخصوص خود به کنگره چنین گفت:

«سیاست این کشور، نظارت بر کانال توسط امریکا است و ایالات متحده نمی‌تواند حق نظارت را به هیچ دولت اروپایی واگذار کند.» بدیهی است آن دولت اروپایی که بیش از همه توجه امریکا را به خود جلب کرده و مقصود این خطاب بود، انگلستان بود. ایالات متحده برای ساختن کانال دست به مساحی بزرگی زد و محلهای احتمالی کانال را از مکزیک سفلی تا نواحیی که در آن راه آهن پاناما کشیده شده بود، بررسی کرد و در همین هنگام برای تجدید نظر در پیمان با انگلستان، انگلستان را در تنگنای اصرار و تأکید و فشار قرار داد.

گرانت رئیس جمهوری ایالات متحده که از قهرمانان این ساختمان شمرده می‌شد، و دارای نفوذ کلام زیادی بود، در سال ۱۸۷۶ کوشید که پیمان ۹۹ ساله قابل قبولی با کشور کلمبیا امضاء کند (در آن زمان پاناما یکی از استانهای کلمبیا بود)، ولی در این راه پیروزی به دست نیاورد. نتیجه آن شد که ایالات متحده متوجه ساختن کانالی در کشور نیکاراگوا گردد.

در آن هنگام که امریکاییان سرگرم گفت‌وگو و جنجال بودند و هنوز تصمیمی نگرفته بودند، فرانسویان دست به کار شدند. امریکا

در آن زمان نمی‌توانست برتری فرانسه را در کار کردن کانال انکار کند. زیرا تمامی جهان با احداث کانال سوئز به هیجان در آمده بودند. در چنین زمانی همه بر این بودند که فردینان دولسپس^۵، سیاستمداری که به مهندسی گراییده بود، یگانه نابغه‌ای است که می‌تواند دو اقیانوس را با یک‌راه آبی به هم پیوندد. لسپس را «فرانسوی بزرگ» می‌نامیدند و همه جا او را می‌ستودند؛ و حق هم چنین بود. زیرا وی کاری بس بزرگ یعنی کردن کانال سوئز را از پیش برده بود؛ کاری که بشر از سالیان دراز حتی پیش از تولد مسیح در آرزوی آن بود و در آن کوشیده بود.

انجمن بین‌المللی جغرافیایی که زیر نفوذ فرانسه بود، در سال ۱۸۷۱ در آنتورپ^۶ تشکیل جلسه داد. و با توجه تمام به گزارش آنتوان دو گورزا^۷ گوش فرا داد. گوگورزا جهانگردی بود که در امریکا به دنیا آمده بود و سراسر پاناما را، که ایالتی از کشور کلمبیا بود، زیر پا نهاده بود.

گوگورزا در این گزارش سخن از ایجاد کانالی در پاناما به میان آورد و مسیر احتمالی آن را نیز نشان داد. نظر وی در فرانسه بسیار مورد توجه قرار گرفت. بسیاری از مردم که سرمایه‌های کوچکی در کانال سوئز به کار انداخته بودند می‌خواستند که سود سهام خود را در راه‌های دیگر یعنی کردن کانال‌های تازه به کار اندازند.

دولسپس بزرگ در سال ۱۸۷۵ در این ماجرا وارد شد. وی در

Antwerp (۶) Ferdiand de Lesseps (۵)

Anthoine de Gogorza (۷)

طی سخنرانی‌یی که در مجمع جغرافیایی پاریس کرد، پیش‌بینی کرد که می‌تواند معبری آبی که هم‌سطح اقیانوس باشد، در برزخ پاناما ایجاد کند که سود کلانی به‌بار آورد.

به‌دنبال آن در راه ایجاد کانال، گام‌های تندتری برداشته شد. سازمانی به‌نام «هیئت فرانسوی ایجاد کانال بین دو اقیانوس» تأسیس شد و دولسپس را به‌ریاست آن برگزیدند. این هیئت سپس گوگورزا را به کلمبیا گسیل داشت و او را مأمور ساخت که از آن کشور موافقت-نامه‌ای دریافت کند تا فرانسویان به‌کندن کانال بپردازند.

دولت کلمبیا که در آن زمان در برابر دریافت پول کلانی آماده بود که هر نوع پیمانی را امضاء کند، با شتاب فراوان موافقت خود را اعلام داشت.

در چنین هنگامی حتی خوش‌بین‌ترین افراد فرانسوی دریافتند که پیش از آغاز کار بایستی بیش از اینها بردانستنیهای خویش از برزخ پاناما بیفزایند. از این‌رو هیئت در ششم ماه نوامبر سال ۱۸۷۶ گروهی از مهندسمین را با يك کشتی بخاری به پاناما گسیل داشت.

سرمهندس این گروه يك ستوان نیروی دریایی به‌نام لوسین. ن. ب. ویز^۸ بود و در مجامع مالی و اجتماعی فرانسه دوستان فراوانی داشت.

سال بعد که ویز به فرانسه بازگشت، گزارش داد که با دولت کلمبیا بهتر از نیکاراگوا می‌توان کنار آمد. چه دولت نیکاراگوا با امریکاییان به‌چانه‌زدن سرگرم شده بود. نظر ویز بر این بود که اگر کانالی در برزخ

پاناما ساخته شود بایستی به علت ناهمسانی جزر و مد اقیانوسهای کبیر و اطلس، چیزی مثل حوضچه از آب در بیاید.

دولسپس از زمره آن مردان نبود که زیر بار سخنان دیگران برود و گذشته از آن گاه و بیگاه نخوت و غرور او را سرمست می کرد. از این رو به گفته های ویز خندید و او را برای بررسی بیشتر و مذاکره با کلمبیا از نو روانه پاناما ساخت. این بار ویز مسیری را که باید کانال در آن کنده می شد بدقت تعیین کرد. (ویز اعلام داشت که اگر بخواهند کانال بدون حوضچه بسازند تا دو اقیانوس را به هم به پیوندند، چاره ای نیست جز آنکه تونلی به طول ۷۷۲۰ متر از زیر کوه کولبرا بکنند.) ویز سپس با اسب روانه بوگوتا شد و با دولت کلمبیا پیمان استواری امضاء کرد (۲۰ مارس ۱۸۷۸) تا کار کردن کانال آغاز شود.

هنگامی که ویز در بوگوتا بود، دریافت که فرانسه شاید ناگزیر شود که راه آهن پاناما را که از آن ایالات متحده بود خریداری کند. زیرا به هنگام ساختمان آن راه آهن، امریکاییان امتیازاتی به دست آوردند و برخی از این امتیازات را هم خریدند. از این رو ویز سفری به نیویورک کرد و اختیار خرید این راه آهن را به دست آورد.

مدیران شرکت راه آهن ویز را بگرمی پذیرفتند، چون به دنبال گشایش راه آهن سراسری امریکا سود راه آهن پاناما روز به روز کمتر می شد.

هنگامی که ویز به پاریس بازگشت، دولسپس که اعتماد و اطمینان زیادی به خود داشت برای ساختن کانالی که دو اقیانوس را به هم پیوندند کنگره ای جهانی تشکیل داد و از ملتهای جهان برای شرکت در آن

دعوت کرد. در بین صدوسی و هشت نماینده‌ای که در این کنگره شرکت داشتند یازده تن از امریکا بودند. ولی اینان عملاً در گفتگوهای کنگره شرکت نکردند. در آن روزگاران امریکا تنها به ساختن کانالی در نیکاراگوا توجه داشت و گذشته از آن، بروز نابسامانی در اقتصاد کشور از این علاقه نیز کاسته بود. دولت مرکزی هم سیاست صرفه‌جویی پیش گرفته بود و در بسیاری از مؤسسات نمایندگی سیاسی آن کشور در امریکای مرکزی و جنوبی بسته شده بود.

در جلسات این کنگره دولسپس یگانه فرد برجسته بود. بسیاری از نمایندگان با ساختن کانالی که آب آن هم‌تراز دریا باشد مخالفت می‌کردند ولی دولسپس با نیروی شهرت بی‌مانند خویش تمامی مخالفین را به‌جای خود نشانید. دولسپس کسی نبود که به اعتراضات مخالفین از جمله يك مهندس فرانسوی به نام آدولف گودن دولپینه^۹ گوش دهد.

دولپینه در این باره سخت مشاجره می‌کرد و می‌گفت دستگاههای حفاری چنان قدرتی ندارد که بتواند آن کوهستان را بشکافد و مسیری به آن گودی ایجاد کند که آبهای دو اقیانوس به هم برسد.

ولی این مهندس فرانسوی پیشنهاد کرد که در هر سوی کوه دریاچه بزرگی ساخته شود. برای ساختن این دو دریاچه کافی بود که در برابر رودخانه چاگریس، در سوی اقیانوس اطلس و در برابر رودخانه ریو گراند در سوی اقیانوس آرام، سدی برپا شود.

دولپینه می‌گفت اگر چنین شود آبهای این رودخانه تا بیست و پنج متر بالا می‌آیند و با بالا آمدن سطح آب از میزان عمق کانال کاسته

می‌شود. برای پیوستن این دو دریاچه می‌توان حوضچه‌های قفل‌داری ساخت و دو دریاچه را به‌اقیانوس آرام و اطلس متصل کرد. شگفت در این است که سالها بعد، پس از آنکه سرمایه‌ها از بین رفت و شهرت و نام عده‌ای لکه‌دار شد، مهندسان امریکایی درست همین کار را کردند.

اما در آن زمان که دولپینه چنین پیشنهادی کرد، سخنان او را نه تنها دولسپس بلکه دیگران هم ناشنیده گرفتند؛ زیرا گمان همگان بر آن بود که اگر دولسپس عزم کند خواهد توانست کوه را بشکافد و کانال را بکند و دو اقیانوس را با مسیری هم سطح آب دریا به هم بپیوندند. در این کنگره هفتاد و هشت تن از نمایندگان به‌ساختن کانالی هم سطح آب دریا رأی موافق دادند و شگفت آنجاست که فقط بیست تن از این موافقان اهل فن و مهندس بودند و از بین اینان نیز تنها يك نفر پاناما را دیده بود. بدین ترتیب شرکت بداختر کانال پاناما تشکیل گردید و دولسپس به‌ریاست آن برگزیده شد. شرکت در اولین اعلامیه خودخبر داد که این کار ۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ فرانک (۲۱۴ میلیون دلار) هزینه برمی‌دارد. در این اعلامیه همچنین پیش‌بینی شده بود که ساختمان کانال دوازده سال طول می‌کشد ولی اگر دستگاههای حفاری تازه و سریعتری ساخته شود، این کار زودتر به‌پایان می‌رسد.

دولسپس در آن روزگاران هفتاد و چهار سال داشت و تمجید بی‌پایان خود نمایان و نیز پیروان حقیقی او باعث شد که این مهندس پیربه‌اندروزهای نزدیکان خود گوش نکند. شارل فرزند وفادار دولسپس که خود مهندس شایسته‌ای بود با التماس به‌پدر می‌گفت:

«پدرجان، تو در پاناما به دنبال چه هستی؟ آشکار است که در این جا نیز چون کانال سوئز تو به دنبال دارایی دنیوی نیستی. اگر جویای نام و افتخاری، به اندازه کافی به دست آورده‌ای. چرا این کار را به دیگران نمی‌سپاری؟ چرا به ما و کسانی که روز و شب در کنار توجان کنده‌اند فرصت استراحت نمی‌دهی؟ هر چند که ساختن کانال پاناما امری بس عظیم است، ولی من اعتماد دارم که به انجام دادنش توفیق می‌یابیم. اما تو هیچ اندیشیده‌ای که چه مخاطراتی در برابر کسانی که به این کار دست می‌زنند وجود دارد؟ ای پدر، تو در ساختن کانال سوئز معجزه-آسا پیروز شدی، پس چرا به یک معجزه در زندگی خود اکتفا نمی‌کنی و به دنبال بروز معجزه دیگری می‌روی؟»

دولسپس سالخورده در پاسخ فرزندش با خوشرویی و شعف گفت: «فرزند، من مانند فرماندهی هستم که در یک نبرد بزرگ پیروز شده‌ام و به دنبال پیروزیهای بزرگتری می‌روم.» شارل شانه بالا انداخت و گفت:

«پدرجان، اگر تو به من نیازی داشته باشی و از من طلب همکاری کنی، با جان و دل می‌پذیرم و هر چه پیش آید لب به شکایت نخواهم گشود. هر چه من دارم و هستم و آنچه به من داده‌ای می‌توانی از من بازستانی.»^{۱۰} باری، شرکت دست به کار شد. در بین صورت هزینه‌هایی که در زمان فعالیت به شرکت رسید، صورت حسابی به مبلغ ده میلیون فرانک بود. ویز و همکارانش برای ساختن این کانال کوششهای زیادی در جلب موافقت کشور کلمبیا و شرکت راه آهن پاناما کرده بودند، و این پول چون

پاداشی بود که به آنان وعده داده شده بود.

شرکت کانال پاناما در ششم و هفتم ماه اوت ۱۸۷۹ میلادی برای فراهم ساختن پول دست به کار شد و در نظر داشت که چهارصد میلیون فرانک پول گرد آورد. ولی بدبختانه بیش از سی میلیون فرانک جمع آوری نشد.

این اولین بد طالعی، خود نشانه شومی از آینده شرکت بود. از آن روز تا زمانی که آرزوی فرانسه برای ساختمان کانال نقش بر آب شد، مهارت و کاردانی بی نظیری در گرد آوردن پول به کار رفت. در این جریان رسواییهایی به پا شد که اعتماد مردم فرانسه را از دولت فرانسه بکلی سلب کرد و صدها هزار نفر از فرانسویانی که سرمایه خود را در این راه به کار انداخته بودند به خاک سیاه نشستند.

مطبوعات پول پرست فرانسه هم به نوبه خود، گرفتاری بزرگی برای این شرکت تولید کردند زیرا سردبیران و صاحبان مطبوعات رشوه می خواستند تا در فراهم ساختن پول شرکت را پشتیبانی کنند. و هرگاه که شرکت به آنان روی خوش نشان نمی داد، پشت به شرکت می کردند و شرکت را به کلاهبرداری متهم می ساختند. از سوی دیگر سیاست بازان فرانسوی نیز از شرکت باج می خواستند.

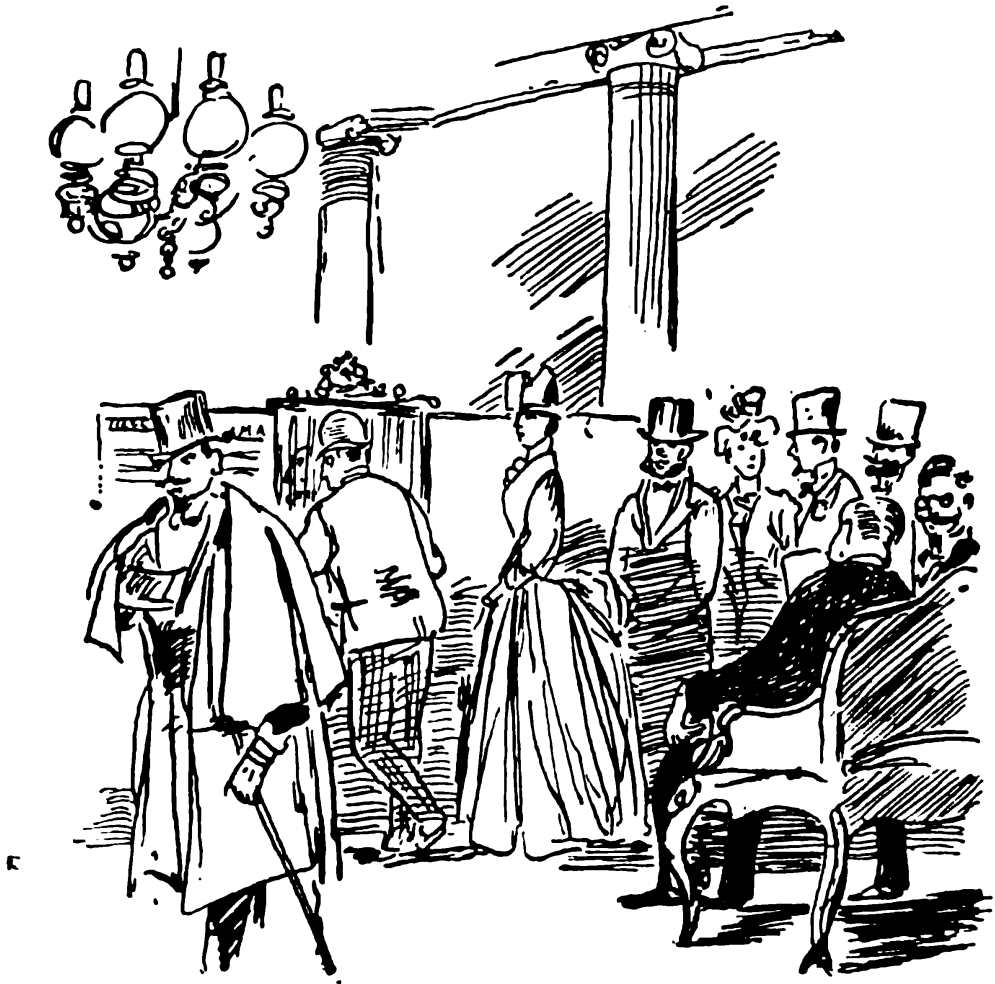
روشی که دولسپس در مقابله با این افراد در پیش گرفت نشان داد که او مردی است خستگی ناپذیر و توانایی آن را دارد که در برابر هر رقیبی راه چاره ای پیدا کند. دولسپس برای مبارزه با مطبوعات که به شرکت روی موافق نشان نمی دادند، نشریه ای به نام «بولتین کانال بین دو اقیانوس» تأسیس کرد که هر دو هفته يك بار منتشر می شد. در هر

شماره‌ای از این نشریه، گزارشهایی چاپ می‌شد و به سهامداران نوید می‌داد که پس از پایان ساختمان کانال، سودهای کلانی از حق عبور کشتیها عایدشان خواهد گردید. از آن پس این پیرمرد، مانند جان‌چپمن امریکایی معروف به «جانی تخم سیب»^{۱۱} به تمام دیه‌های کشور خویش مسافرت می‌کرد و بشارت کانال را می‌داد. دولسپس چون سیاستمداری بود که برای انتخاب به نمایندگی دست به کار شده بود با این فرق که او به دنبال پول بود نه مقام.

در چنین زمانی مطبوعات فرانسه که روی از دولسپس برتافته بودند، گزارشهای فراوانی از سرزمین پاناما می‌دادند و آنجا را سرزمین بلاخیز می‌نامیدند. در پاسخ این گزارشها دولسپس همسر و سه تن از فرزندان کوچک خود را به آن برزخ برد و از آنجا گزارشهایی برای جریده خود می‌فرستاد و در آن از زیباییهای طبیعت و آب و هوای روان بخش پاناما سخنها می‌راند.

دولسپس در ماههای فوریه و مارس سال ۱۸۸۰ از سان فرانسیسکو، شیکاگو، بوستون، نیویورک و واشینگتن دیدن کرد و در همه جا به گرمی از او پذیرایی شد. اما کسانی که دولسپس طالب دیدارشان بود، یعنی سرمایه‌داران امریکایی، به او روی خوش نشان ندادند. رئیس جمهوری همز هم در پیامی که در همین اوان به کنگره فرستاد با لحنی تند و برنده

(۱۱) جان‌چپمن John Chapman (۱۸۴۷ - ۱۷۷۵) یکی از پیشروان امریکایی بود که در بین سالهای ۱۰-۱۸۰۰ در دره رودخانه اوهایو زندگی می‌کرد و در این مدت در سراسر آن ناحیه تخم سیب می‌کاشت و درختان سیب را پرورش می‌داد و به همین سبب معروف به «جانی تخم سیب» Johnny-Appleseed گردید. وی در ادبیات نامی برای خود نهاده است. م.



خواست که کانال به دست امریکاییان ساخته شود و برای امریکاییان کار کند. اما دولسپس بیدی نبود که با این بادهای بلرزد. وی بی آنکه به ظاهر ابراز ناراحتی کند به جریده خود تلگرامی فرستاد و گفت: «با پیام رئیس جمهور، امنیت ترعه تضمین گردیده است.» دولسپس آنگاه از راه انگلستان، بلژیک و هلند به میهن بازگشت و با پرداخت رشوه به مطبوعات

و دادن میهمانیهای باشکوه و همچنین برپاساختن جشنهایی به افتخار خویش، توانست ششصد میلیون فرانک دیگر فراهم سازد.

هرچند که شرکت کانال پاناما از جهت بنیه مالی تقویت شد ولی مشکلات بسیار بود و پیشامدهای غم‌انگیز نیز کم نبود. مثلاً اولین گروه مهندسان فرانسوی که به برزخ پاناما گسیل شده بودند، گرفتار تب‌زرد شدند و بسیاری از آنان از جهان رخت بر بستند.

در این هنگام مشکل دیگری پیدا شد و آن این بود که مأمورین امریکایی شرکت راه آهن پاناما، دولت کلمبیا را در فشار گذاردند و درخواست کردند که کلمبیا قراردادی را که با فرانسویان بسته بود لغو کند. این درخواست به تلافی آن بود که دولسپس از اختیار شرکت فرانسوی برای خرید راه آهن پاناما استفاده نکرده بود. سرانجام شرکت فرانسوی ناگزیر شد راه آهن کهنه را به بهای یکصد میلیون فرانک خریداری کند، و این بها بسیار بیش از ارزش حقیقی آن بود.

دو سال تمام صرف کارهای مساحی و حفاریهای آزمایشی شد و این صرف وقت و خرجهای جاری آن بسیار زیاد بود. پس از آن دولسپس و مهندسان فرانسوی به این نتیجه رسیدند که کانال هم سطح دریا باید به ژرفای نه متر کنده شود و پهنای آن در کف ترعه بیست و دو متر باشد. با این حساب می‌بایستی حدود ۱۴۴ میلیون متر مکعب خاکبرداری شود. چنین ترعه‌ای کولون را در کرانه اقیانوس اطلس با شهر پاناما در کرانه اقیانوس آرام به هم می‌پیوست.

در سال ۱۸۸۰ و سالهای بعد که روز بروز بردشوارها افزوده می‌شد، بسیاری از پیمانکاران فرانسوی که از بردن سود کلان ناامید شده

بودند، کار را رها کردند. یکی از مشکلات بزرگ، کمبود کارگر بود زیرا در آغاز کار انتظار می‌رفت که از سرخ‌پوستان بومی برای کندن بخش بزرگی از ترعه کمک گرفته شود. اما سرخ‌پوستان به کار کردن علاقه‌ای نشان نمی‌دادند، زیرا طبیعت غنی آنچه برای زندگانی ساده آنان لازم بود، در دسترسشان گذاشته بود و دیگر سرخ‌پوستان نیازی به کار کردن نداشتند. دیگر آنکه چینیهایی که برای کار به این ناحیه آمده بودند و در ازای جیرهٔ تریاک کار می‌کردند، اغلب این کار را رهایی کردند و در مسیر پیشنهادی ترعه برای خود کسب و کاری دیگر راه می‌انداختند. بدین ترتیب بار سنگین کندن ترعه بر دوش کارگرانی افتاده بود که از جامائیکا می‌آمدند.

در آن زمان اندیشهٔ استفاده از کارگران سفیدپوست در میان نبود. در سال ۱۸۸۱ کم‌کم تمامی کشورهای اروپای باختری و ایالات متحدهٔ آمریکا از تلفات زیاد کارگران سفیدپوست در ترعه آگاه شده بودند و دیگر کسی نبود که گفته‌های پیشین دولسپس را دربارهٔ خوش آب و هوایی و سالم بودن هوای آن ناحیه به یاد آورد و او را شمات نکند. همسر و پسر و دختر و داماد ژول دینگلر^{۱۲} مدیرعامل شرکت، به فاصلهٔ يك ماه در آن برزخ مردند. از بیست و چهارتن راهبه که زندگی خود را وقف خدمت خلق کرده بودند و برای پرستاری بیماران به پاناما رفته بودند، بیست و يك تن خود به بیماری رخت از جهان بر بستند. اما با این حال فرانسویان دلاورانه در برابر این بیماری‌های کشنده و رنج و سختیهای جانفرسا ایستادگی می‌کردند.



دو عامل این بیماریها یکی پشه آنوفل^{۱۳}، حامل میکرب مالاریا و دیگری پشه استگومیا^{۱۴} ناقل و حامل بیماری تبزرد بود. در چنین هنگامی طبیعت نیز با این دلاوران از درستیز درآمد. رودخانه آرام چاگریس که در آغاز کار نعمت خداداده‌ای برای مسافرت به‌درون برزخ بود و گمان می‌رفت که باوجود آن از میزان حفاری کاسته خواهد شد، با هر بارانی تبدیل به دریایی خروشان می‌شد و شگفت آنجاست که باران هم پیوسته از آسمان به‌سوی زمین روان بود. اشکال بزرگ دیگری که در برابر این گروه فرانسوی قدبرافراشته

Stegomyia (۱۴) Anopheles (۱۳)

بود، کندن خندقی بود به درازای دوازده کیلومتر (به ژرفای نود و یک متر و پهنای بیست و دو متر در کف) که باید از میان رشته کوه کولبرا کنده می‌شد. با تمام این گرفتاریها اگر پیشامد ریزش خاک خندق رخ نمی‌داد، فرانسویان می‌توانستند چنین خندقی را که بخشی از آن در صخره‌های سخت قرار داشت بکنند. گاه می‌شد که این ریزشها در چند دقیقه کار جانفرسای چندین ماه را به هدر می‌داد.

در آغاز کار دولسپس بر آورد کرده بود که با پنجاه و چهار میلیون متر مکعب، خاکبرداری این ترعه ساخته خواهد شد. اما مهندسان وی این رقم را به هفتاد و پنج میلیون و سپس به یکصد و بیست میلیون متر مکعب بالا بردند. اما کندن خندق در رشته کوه کولبرا چنانکه امریکاییان بعدها ثابت کردند، نیاز به صد و شانزده میلیون متر مکعب خاکبرداری داشت. از این مقدار خاکبرداری، پنجاه و شش میلیون متر مکعب بر اثر ریزش خندق تجدید شد. در حالی که این رقم به تنهایی از بر آورد نخستین دولسپس برای همه کانال بیشتر بود.

در آن هنگام که شرکت فرانسوی با رنج و کوشش فراوان به بریدن کوه کولبرا سرگرم بود، در کشور فرانسه شرکت را به دزدی و ولخرجی و هدر دادن سرمایه سهام‌داران متهم می‌کردند. دولسپس کوشید که با سرازیر ساختن سیل پول، دهان بدگویان را ببندد؛ ولی این چاهی بود پر نشدنی. گذشته از آن با هیچ پولی نمی‌شد روزنامه پاناما را که سخت مخالف ساختن کانال بود خاموش ساخت. کار بدگویی این روزنامه بدانجا رسید که لغت «پانامیست»^{۱۵} از ناسزاهای بنام زبان فرانسه

گردید.

دیگر پولهای شرکت نیز در این روزها کم داشت تمام می‌شد، ولی دولسپس فرتوت و سرسخت که هنوز امیدوار بود بتواند کانالی بی‌حوضچه بسازد و دو اقیانوس را به هم پیوندد، به این آسانی نومید نمی‌شد.

در سال ۱۸۸۶ دولسپس از سیاستمداران فرانسوی قول گرفت تا برای گردآوری پول قانونی بگذرانند و از راه ترعه و فروش بلیت بخت‌آزمایی و «قرضه ملی» این مشکل را بگشایند. بدین ترتیب دولسپس که اکنون هشتاد و یک سال از عمرش می‌گذشت، برای آخرین بار دست به کار شد و کوشید که باز نهال امید و دلگرمی و همت در دل فرانسویان بنشانند و آنان را به خرید بلیت برانگیزد.

دولسپس پس از این قول گرفتن باز رهسپار پاناما شد و کار خود را با نشاط دنبال گرفت. یک لحظه آرام نمی‌نشست و پیوسته به کارها سرکشی می‌کرد. غالباً سوار بر اسب تنومند خویش به اینجا و آنجا می‌رفت و همه را دلگرم و امیدوار می‌ساخت. هر جا می‌رفت و می‌آمد، فریاد شادی کارگران و مهندسان او را استقبال و بدرقه می‌کرد. گاه بود که غرقه در خروش و فریاد شغف کارکنان خویش، همچنان سوار بر اسب، دامن‌قبا به جنبش باد سپرده، به خطرناکترین جاهایی که کار آنجاها ادامه داشت می‌رفت. هنگامی که این پیر پر حرارت و زنده دل سواره به قله کوه کولبرا می‌رسید و باد فراز قله جامه او را به اهتزاز درمی‌آورد، کارکنانش این سوار کهنسال را چون درفش افتخاری می‌دیدند که نمونه دلیری و سرسختی و کار و هنر فرانسویان است.

باری چنین می نمود که همه کارها به دلخواه می گذرد، اما در فرانسه کار چندان هم به دلخواه نبود. گذراندن قانون بخت آزمایی با کندی و لنگی پیش می رفت. خرج نمی خوابید و پول شرکت بازرو به تمامی بود. اما دولسپس از آن مردان نبود که پیش مشکلات زانو بزنند و خود را به دست اندوه و درماندگی بسپارد. باز به فرانسه برگشت و در سراسر کشور به سفر پرداخت و از پیشرفتهای فنی کانال برای مردم سخنها گفت و بار دیگر دست یاری طلبیدن به سوی قوم دراز کرد. این بار هم مردم دست او را رد نکردند و او توانست سرانجام سیصد میلیون فرانک دیگر پول گردآوری کند.

باز جان تازه ای در تن کارگران و مهندسان دمیده شد و چند ماهی جنب و جوش و گرمی از سر گرفتند ولی در پایان سال ۱۸۸۷ بیشتر این پول نیز خرج شده بود و آخر این پیرمرد سرسخت و پراراده با چشمان اشکبار در برابر مهندسان مخالف نقشه خویش، سر تسلیم فرود آورد و به اندرز آنان گوش فرا داد.

مهندسان می گفتند اگر دولسپس در نقشه ساختن ترعه ای هم سطح دریا بیش از این پافشاری و یکدندگی کند، کار پایانی جز ورشکستگی نخواهد داشت. می گفتند فقط ساختن کانال حوضچه ای امکان دارد و بس.

بر آورد و پیش بینی همه این بود که ساختن ترعه حوضچه ای نیز بی شک به پانصد میلیون فرانک نیازمند است، اما دیگر پولی در بساط نبود و محلی برای قرض و تقاضا نیز نبود؛ دولسپس و یارانش تا آنجا که امکان داشت و توانسته بودند، بارها پول فراهم آورده بودند و دیگر

جز اجرای يك بخت آزمایی همگانی و قرضه ملی راه دیگری برای گشایش کار نمانده بود و این آخرین امیدشان بود.

از این رو نمایندگان مجلس را برای گذراندن این قانون رهایی بخش، بیش از پیش به باران اصرار و پافشاری و وعده و وعید گرفتند تا کاری کنند که لااقل چهارصد هزار نفر از رأی دهندگان در خرید بلیت و سهام، شرکت جویند. برگ برنده و تکیه کلامشان این بود که اگر این بخت آزمایی و تعاون و شرکت همگانی اجرا نشود، کار ساختن کانال به سرانجامی نخواهد رسید. و این يك ورشکستگی و زیان ملی خواهد بود، در عین حال که آبرویی هم برای دولت فرانسه نخواهد ماند. مردم بارها پولهای هنگفت به شرکت کنندگان داده بودند و در این پول دادن و سهام خریدن توصیه و همکاری اولیاء دولت و نمایندگان مجلس نیز بسیار مؤثر بوده است. دولسپس و یارانش اکنون می گفتند اگر شرکت ورشکست شود، رأی دهندگان نه تنها نمایندگان مجلس و دولت را سرزنش خواهند کرد بلکه ممکن است و شاید حتمی است که در انتخابات آینده از آنان روی برتابند. این استدلال قاطع و برگ برنده، هول و هراسی بزرگ در مجلس ایجاد کرد و موجب شد که نمایندگان قانون بخت آزمایی ملی و قرضه همگانی را از مجلس گذرانند.

اما از بخت بد این بخت آزمایی هم از آغاز کار با شکست روبرو شد؛ زیرا آن دسته از مطبوعات فرانسوی که به اندازه کافی رشوه نگرفته بودند و همچنین نمایندگان مخالف در مجلس، بخت آزمایی را به شکست کشانیدند. بدتر از همه این بود که در بحبوحه و اوج فروش بلیتهای بخت آزمایی که هر کدام به منزله سهمی از شرکت حفر کانال بود در

سراسر فرانسه چنین شایع شد که دولسپس یعنی رئیس و مؤثرترین عضو شرکت یعنی قهرمان حفر کانال سوئز، رخت از جهان بر بسته است! به هر صورت چاره‌ای نبود جز آنکه این شکست را قبول کنند، زیرا پولی که فراهم شده بود به آن اندازه نبود که ساختمان ترعه حوضچه‌ای را حتی آغاز کنند.

دولسپس دست كمك به سوي نمايندگان مجلس دراز كرد و از آنان خواست كه بخواهند دولت فرانسه اين امر مهم را از جهت حفظ حيثيت ملي به پايان رساند. ولي اين درخواست هم كاري از پيش نبرد. دولسپس از پاي نشست و باز تقاضا كرد كه با ايجاد شركت خصوصي تازه‌اي موافقت شود تا شايد با كمك اين شركت آنچه از شركت پيشين به جا مانده بود نجات داده شود. اما اين درخواست هم بي ثمر بود و با ۲۵۶ مخالف در برابر ۱۸۱ موافق رد شد. هنگامی که این خبر خرد کننده به دولسپس رسید، زار زار به گریه نشست. این دومین باران اشکی بود که ابر چشمان این مهندس پیر بر ویرانه آرزوهای خویش می‌بارید.

دولسپس می‌گفت: «غير ممکن است! دهشتناك است! من گمان نمی‌کردم كه مجلس فرانسه منافع ملت و حيثيات دولت را قرباني بيخبری و غرض‌ورزی كند. نمايندگان مخالف فراموش کرده‌اند كه با اين رأی موجوديت يک‌هزار و پانصد ميليون فرانك پس‌انداز مردم را به نيستی می‌سپارند. در حالی كه بايك رأی و تصميم راسخ می‌توانستند اين ثروت هنگفت را نجات بخشند. اين كار خدمت به پيروزی دشمنان ما خواهد بود و جز تيره‌بختی برای کشور سرانجامی نخواهد داشت.»

خبر پايان كار شركت به سرعت منتشر شد و صدها تن از مردمی

که سهام شرکت را خریده بودند، زاری کنان و با خشم فراوان به سوی شرکت رهسپار گردیدند.

دولسپس پیر شکست خورده با دلاوری تمام در میان طلبکاران به راه افتاد و در حالی که سربرافراشته بود روی سکویی رفت و گفت: «دوستان عزیز! پولهای شما محفوظ مانده است. ما شکست نخورده‌ایم، این دشمنان ما هستند که شکست خورده‌اند. ما دیگر نیازی به سرمایه‌داران نداریم. شما با پولی که به راه ترعه داده‌اید برای خودتان سرمایه‌گذاری کرده‌اید. زیرا ترعه به هر صورتی ساخته خواهد شد.»

شگفت آنجاست که مردم سخنان دولسپس را پذیرفتند. این صحنه اندوه‌بار که دولسپس و گروهی از مردم می‌گریستند، چنان در همگی اثر گذاشت که داروندار خویش حتی پس‌انداز کودکان خویش را به پای دولسپس ریختند.

در سراسر کشور فرانسه مردمی که دولسپس را گرامی می‌شمردند، به ساختمان ترعه بیش از پیش ابراز علاقه کردند و گناه این شکست را به گردن امریکا انداختند. اینان عقیده داشتند که امریکا پنهانی در کار این شکست دست داشته است و مخصوصاً بانکداران امریکایی را که در کمک به ساختمان کانال بی‌اعتنایی کرده بودند سخت شماتت می‌کردند. کارگران در پاناما به کار ادامه می‌دادند و با وسایلی که داشتند کار می‌کردند. ولی کم‌کم نشانه‌های تعطیل کار هویدا گردید و سرانجام در ۱۵ ماه مه سال ۱۸۸۹ کار ساختمان ترعه تعطیل شد.

دستگاههای بزرگ گل‌کنی و حفاری و بسیاری ابزارها و ماشینها



بیهوده افتاد. با روییدن علفهای هرزه، ابزارها یا زنگ زد و پوسید و یا در زیر گیاهان پوشیده شد. دهکده‌های پر سر و صدایی که در طول ترعه برپا شده بود به یکباره خاموش گردید و چون سرزمین ارواح شد. کوه کولبرا که در برابر کار فرانسویان سخت مقاومت کرده بود با افتخار و غرور به ماشین آلات فرانسویان می‌نگریست زیرا با زخم کوچکی که بر پیکر قلۀ آن زده بودند، هنوز هفتاد و چهار متر از سطح دریا ارتفاع

داشت.

اما در پاریس کسانی که از ساختمان ترعه ناامید شده بودند، چرخهای عدالت را باروغن کاری به راه انداختند تا شرکت را مجازات کنند. بارون دوراینخ^{۱۶} از شریکان نخستین ویز و تور^{۱۷} خود کشی کرد. دولسپس و فرزند نامورش که از پدر درخواست کرده بود به پیروزی و افتخار سوئز قناعت ورزد، هر دو متهم به سوء استفاده شدند.

شارل دولسپس در دادگاه فاش کرد که یکی از سیاستمداران فرانسوی به تنهایی از شرکت ۳۷۵ هزار فرانک رشوه گرفته بود. دادگاه در پاسخ او گفت: «شما می توانستید پلیس را از این ماجرا آگاه سازید.»

شارل دولسپس گفت: «از این کار سودی به دست نمی آمد، زیرا همان مأمور پلیس خود به دنبال استفاده از شرکت بود.» این گفته نشان می دهد که داستان رشوه خواری به کجا کشیده بود و چگونه این بیماری کوشش دلاورانه فرانسویان را به شکست کشانید.

شارل و پدرش هر کدام به پنج سال زندان محکوم شدند. اما خوشبختانه فردینان پیر از اتهام و محاکمه و محکومیت آگاهی نیافت زیرا به سبب بیماری در دادگاه حاضر نشد و او نیز مانند فرزندش زندانی نگردید.

در حقیقت پیش از آغاز محاکمه، دولسپس پیر گرفتار بیماری فکری شده بود که خواب و آرام از او ربوده بود. و سرانجام در هفتم دسامبر ۱۸۹۴ مرگ مبارزه او را پایان داد.

اما در ترعه با آنکه حفاری رسماً در سال ۱۸۸۹ پایان پذیرفته بود، ولی شرکت فرانسوی تا ده سال بعد مأمورینی در آن برزخ نگه داشت تا قانوناً به دولت کلمبیا نشان دهد که کار ادامه دارد.

شرکت فرانسوی سرانجام دریافت که باید برای فروش ابرزار کارهای ناتمام و نیز برای امتیاز ترعه، خریداری پیدا کند. چیزی نگذشت که صبر شرکت بری شیرین داد. بدین معنی که نبرد امریکا و اسپانیا کشور امریکا را به صورت قدرت عظیمی درآورد. سرزمینهای دوری چون فیلیپین و پورتوریکو به تصرف این کشور درآمد.

این جنگ به ایالات متحده نشان داد که برای رسیدن به آن سرزمینهای دور، راه نزدیکتر و بهتری باید بیابد.

در آن هنگام دولت امریکا رزمناد «اورگون» را به کوبا فرستاد، و این رزمناد که از سان فرانسیسکو حرکت کرده بود ناگزیر شد از راه دماغه امید به کوبا برود و این سفر سه ماه طول کشید.

کم کم شرکت فرانسوی و سهامداران بی تاب آن دریافتند که دیگر هنگام آن فرا رسیده است که دفتر کوششهای فرانسه برای ساختن ترعه بسته شود. اما این کوششها که رؤیای زیبا و پرشکوهی بود، با نومیدی و شکست پایان پذیرفت.





۴

امریکا دست به کار می شود

نخستین کوششهای فرانسویان برای فروش حقوق و منافع خود در ترعه پاناما به ایالات متحده با شکست روبرو شد. احساسات مردم و اهل فن کشور امریکا موافق با ساختن ترعه نیکاراگوا بود و دولت امریکا نیز بسا کشور نیکاراگوا پیمانی برای

ساختن چنین کانالی امضاء کرده بود، پیمانی بی‌قید محدودیت زمانی. از این گذشته احساسات ضد فرانسوی در امریکا بسیار شدید بود، زیرا مردم این‌گونه کوششهای فرانسویان را به‌منزله تهدید سیاست انزوای امریکا می‌دانستند.

فرانسویان ابتدا به‌متعلقات خود در پاناما ارزشی برابر ۵۰۰ ۱۴۱ ۱۰۹ دلار نهاده بودند. این بها شامل حفاریها و شمع زدن‌ها بود. اما وضع و حال فرانسویان چنان نبود که بتوانند این قیمت را بقبولانند زیرا کشورهای ایالات متحده یگانه مشتری آنان در جهان، به آسانی زیر بار نمی‌رفت.

دولت امریکا برای خرید حقوق فرانسویان در پاناما مبلغ چهل میلیون دلار پیشنهاد کرد که موجب بروز نومییدی در بین سهامداران شرکت فرانسوی گردید. خشم سهامداران سبب شد که علاقه امریکا به‌حفر ترعه نیکاراگوا بیشتر شود و حتی کنگره امریکا در این باره لایحه‌ای تنظیم کرد و برای ساختن ترعه نیکاراگوا یکصد و هشتاد میلیون دلار کنار گذاشت. فرانسویان وقتی از این لایحه خبردار شدند با شتاب فراوان پیشنهاد امریکا را برای خرید حقوق فرانسه در ترعه به‌همان مبلغ چهل میلیون دلار پذیرفتند، زیرا این مبلغ باز از هیچ بهتر بود. اما در این هنگام ناگهان رأی ایالات متحده در مورد ساختن ترعه نیکاراگوا تغییر یافت و در سال ۱۸۹۹ هیئتی برای کار کانال تشکیل شد. می‌گویند عاملی که عقیده امریکارا در این مورد تغییر داد، شایعه بی‌اساسی بود مبنی بر این که گفته می‌شد شعله‌ور شدن کوه آتشفشان

پله^۱ در جزیرهٔ مارتینیک^۲ کار ساختن ترعهٔ نیکاراگوا را امری خطرناک ساخته است. شایعه‌سازان فراموش کرده بودند که این دو نقطه در حدود دوهزاروپانصد کیلومتر با هم فاصله دارند.

عامل مهم در حقیقت رهایی امریکا از قرارداد کلیتون-بالور بود که به‌زیان آن در میان مردم احساسات شدیدی پیدا شده بود. دیگر به‌نظر مردم ایالات متحده که روز بروز قدرت بیشتری می‌یافت، بسیار واهی و ظالمانه بود که براساس آن قرارداد انگلستان و امریکا درپاناما حقوق مساوی داشته باشند.

همگامی انگلستان و موافقتش برای تغییر قرارداد، بسیار مایهٔ تعجب گردید؛ ولی علت اصلی این همگامی و همراهی، گرفتاری و جنگ انگلستان با بابوئرها در آفریقای جنوبی بود. با تغییر این قرارداد دیگر لازم نبود که انگلستان در خرج‌کردن کانال و تهیهٔ وسایل و افراد شرکت کند. و از این رو سبکبارتر می‌شد و بهتر می‌توانست به‌کار جنگ برسد. پیمان هی-پانسفوت^۳ که در ۱۸ ژانویه ۱۹۰۱ جانشین پیمان کلیتون-بالور گردید، تمام حقوق ترعه را به ایالات متحده واگذار می‌کرد. حتی ایالات متحده حق داشت که اگر لازم بداند کانال را به‌روی کشتیهای انگلیسی ببندد. در عوض ایالات متحده پذیرفت که هنگام صلح ترعه را به‌روی همهٔ ملل بازگذارد و از همهٔ کشتیها عوارض یکسان بگیرد.

در سال ۱۹۰۲ هنگامی که آخرین اقدامات برای شروع کردن ترعه در جریان بود، رئیس جمهوری ایالات متحده ویلیام مکینلی^۴ با

(۱) Pelée (۲) Martinique (۳) Hay-Pauncefote

(۴) William McKinley

گلوله دشمن از پا در آمد و تئودور روزولت^۵ که جوانی شجاع و صاحب اراده بود رئیس جمهور ایالات متحده گردید.

در این هنگام به مشکل تازه‌ای برخوردند: در پیمان شرکت فرانسوی و دولت کلمبیا تبصره‌ای بود که به موجب آن کلمبیا حق داشت شرکت شریک^۶ سوئی را در این مورد قبول یا رد کند.

از این رو وزیر امور خارجه روزولت جان‌هی^۶ از دولت کلمبیا دعوت کرد که نماینده‌ای برای مذاکره با وی به واشینگتن اعزام دارد. دعوت وزیر امور خارجه ایالات متحده چه در آمریکا و چه در کلمبیا به منزله فرمانی تعبیر شد و این امر بر کلمبیاگران آمد و موجب شد که در فرستادن نماینده امروز و فردا کند و چندبار تغییر رأی دهد و سرانجام یکی از منشیان کنسولگری کلمبیا در واشینگتن به نام هران^۷ به سمت نمایندگی دولت کلمبیا تعیین شد. وی پیمان مورخ بیست و دو ژانویه ۱۹۰۳ را که به نام پیمان هی-هران معروف است امضاء کرد.

به موجب این پیمان باریکه زمینی به عرض نه کیلومتر و در همان مسیری که مهندسان دولسپس تعیین کرده بودند به آمریکا واگذار گردید. و بدین ترتیب ایالات متحده امتیاز نگهداری پلیس و اداره امور این منطقه را به دست آورد. کلمبیا بنا بر این پیمان ابتداء ده میلیون دلار می گرفت و نیز پس از نه سال بهره برداری آمریکا از کانال، سالیانه مبلغ دویست و پنجاه هزار دلار به کلمبیا پرداخت می شد. ایالات متحده در هفدهم مارس ۱۹۰۵ این پیمان را قبول کرد.

ولی این پیمان در مجلس کلمبیا سروصدایی راه انداخت و با

مخالفت روبرو شد. نمایندگان مجلس اقدامات هران را مردود خواندند و درخواست کردند که درباره شرایط پیمان دوباره گفتگو شود. و برای این بودند که باید ایالات متحده پانزده میلیون دلار و فرانسه ده میلیون دلار بپردازد و نیز بسیاری از مواد آن پیمان را رد کردند. از جمله موادی که به امریکا حق می‌داد امور انتظامی و قضایی حدود ترعه را در دست داشته باشد.

ثودور روزولت با این تقاضا سر به مخالفت برداشت. هی وزیر امور خارجه نیز با وی همصدا گردید و سر و صدای نمایندگان کلمبیا را مسخره خواند.

ولی مجلس کلمبیا را نمی‌شد مجبور کرد که پیمانی را که منصفانه نمی‌داند تصویب کند. مجلس کنگره کلمبیا معتقد بود که کار و قرار امریکا در این مورد ظالمانه و زشت بوده است. و نمایندگان بر این بودند که کلمبیا می‌تواند پس از سپری شدن مدت پیمانش با فرانسه، همه دستگاهها و ماشینها را صاحب شود. و همچنین نظارت بر امور ترعه را به دست گیرد. بعضی از نمایندگان مجلس کلمبیا می‌گفتند کلمبیا با صبر و حوصله می‌تواند نه تنها ده میلیون دلار از ایالات متحده بگیرد بلکه می‌تواند آن چهل میلیون دلار را که قرار بوده امریکا به فرانسه بپردازد نیز برای خود بستاند.

ولی این نمایندگان يك عامل را به حساب نیاورده بودند و آن سرسختیهای ثودور روزولت در سیاست بود. اشتباه مهمتر این نمایندگان تکیه کردنشان بود به وفاداری آن قسمت از کلمبیا که بعدها جمهوری پاناما شد.

پاناماییها دوبار از کلمبیا جدا و مستقل شده بودند: يك بار در سال ۱۸۴۱ و بار دوم در ۱۸۵۳. ورود فرانسویان و پولی که به همراه آورده بودند نیز سبب رواج نادرستی و فساد در دو ایالت پاناما گردید. پاناماییها برای اینکه تا ممکن است پولها را در ایالات خود نگه دارند، و رهبران سیاسی را دور از محل خود، غالباً گروههایی شورشی تشکیل می‌دادند و کاری می‌کردند که رهبران سیاسی اغلب در بوگوتا پایتخت کشور و دور از خوان یغما باشند. ولی سربازان و افراد پلیس دولت کلمبیا این شورشها را خاموش می‌کردند. پس از اینکه شرکت فرانسوی ورشکست شد و کار تعطیل گشت این خوان یغما برچیده شد و اکنون پس از چند سال که امریکا می‌خواست کار کردن کانال را دوباره از سر گیرد، امیدی بود که دوباره سفره‌ای گسترده شود. ولی کلمبیا در مورد رد پیشنهاد ایالات متحده نمی‌گذاشت این سفره گسترده شود و از این رو سبب برخاستن فریاد خشم ساکنین پاناما گردید. در سوم نوامبر ۱۹۰۳، یعنی يك ماه پس از زمانی که مجلس پاناما بدون تصویب پیمان هی-هران جلسات خود را تعطیل کرده بود، باز در شهر پاناما استقلال اعلام گردید و انقلاب نهایی آغاز شد.

مورخان در این مورد اتفاق نظر دارند که اگر ایالات متحده را مستقیماً آتش افروز انقلاب پاناما نشمریم، باید بگوییم که در این انقلاب امریکا به نهان نقش رهبری را داشته است. جزئیات کار انقلاب يك ماه قبل از هنگامی که اولین گلوله رها شود در واشینگتن کاملاً منظم و آماده شده بود. پولی که قرار بود به شورشیان پرداخته شود در نیویورک و واشینگتن فراهم گردید. بوگوتا پانصد نفر سرباز از طریق دریا به

کولون اعزام داشت تا شورش را بخوابانند. این گروه هنوز با مقصد فاصله زیادی داشتند که ناگاه ناو جنگی دریایی ایالات متحده سر راهشان سبز شد. فرمانده ناو گفت که من برای اجرای متن قرارداد ایالات متحده آمریکا و گرانادای جدید (کلمبیا) که به سال ۱۸۴۶ امضاء شده است به اینجا آمده‌ام. زیرا به موجب این پیمان آمریکا حق داشت به آزادی از برزخ عبور کند.

اقدام دیگر ایالات متحده که در محافل سیاسی بسیار مایه حیرت و تعجب گردید، این بود که در همان گرما گرم شورش و انقلاب در پاناما که هنوز دولت جدید مستقر نشده بود تا نماینده‌ای داشته باشد، ایالات متحده از یک نماینده سیاسی پاناما در واشینگتن استقبال کرد. وی فیلیپ بونا واریلا^۸ نام داشت. این شخص هم مبلغ ساختن ترعه در پاناما بود و هم طرفدار شرکت فرانسوی.

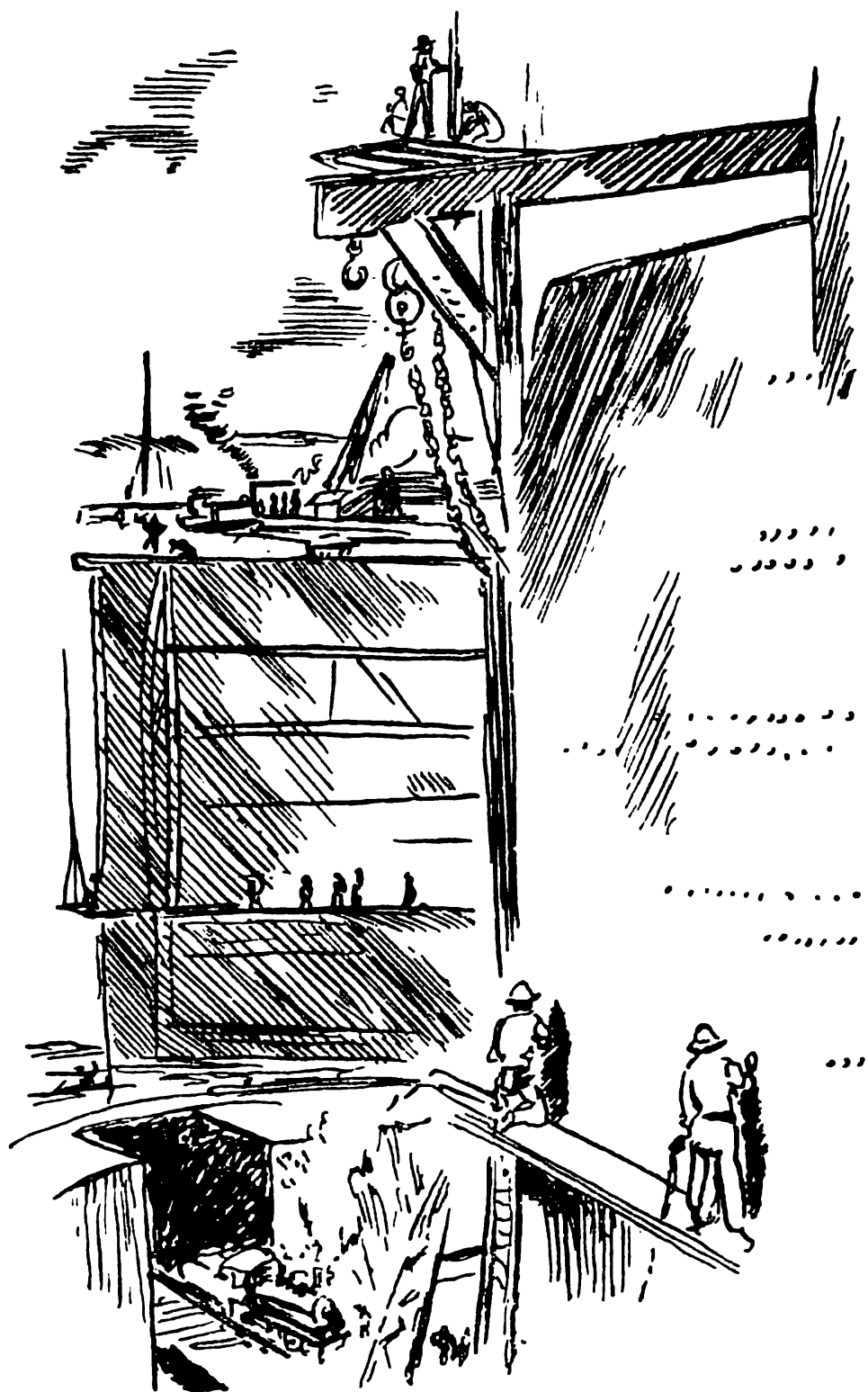
بونا واریلا گرچه تابعیت فرانسه را داشت و پانامایی نبود، ولی در واشینگتن به عنوان نماینده پاناما به گرمی مورد استقبال قرار گرفت و با همین عنوان به فوریت پیمانی را با آمریکا امضاء کرد و به این ترتیب دست ایالات متحده در کوشش برای احداث ترعه باز شد. این پیمان به پیمان هی - بونا واریلا معروف گشت. نمایندگان حقیقی دولت جدید پاناما که چندی بعد به واشینگتن وارد شدند با افسردگی دریافتند که سفر آنان بیهوده بوده است زیرا پیمان را به نام آنان کس دیگری مهر کرده بود؛ کسی که در نظرشان یک خارجی بیش نبود.

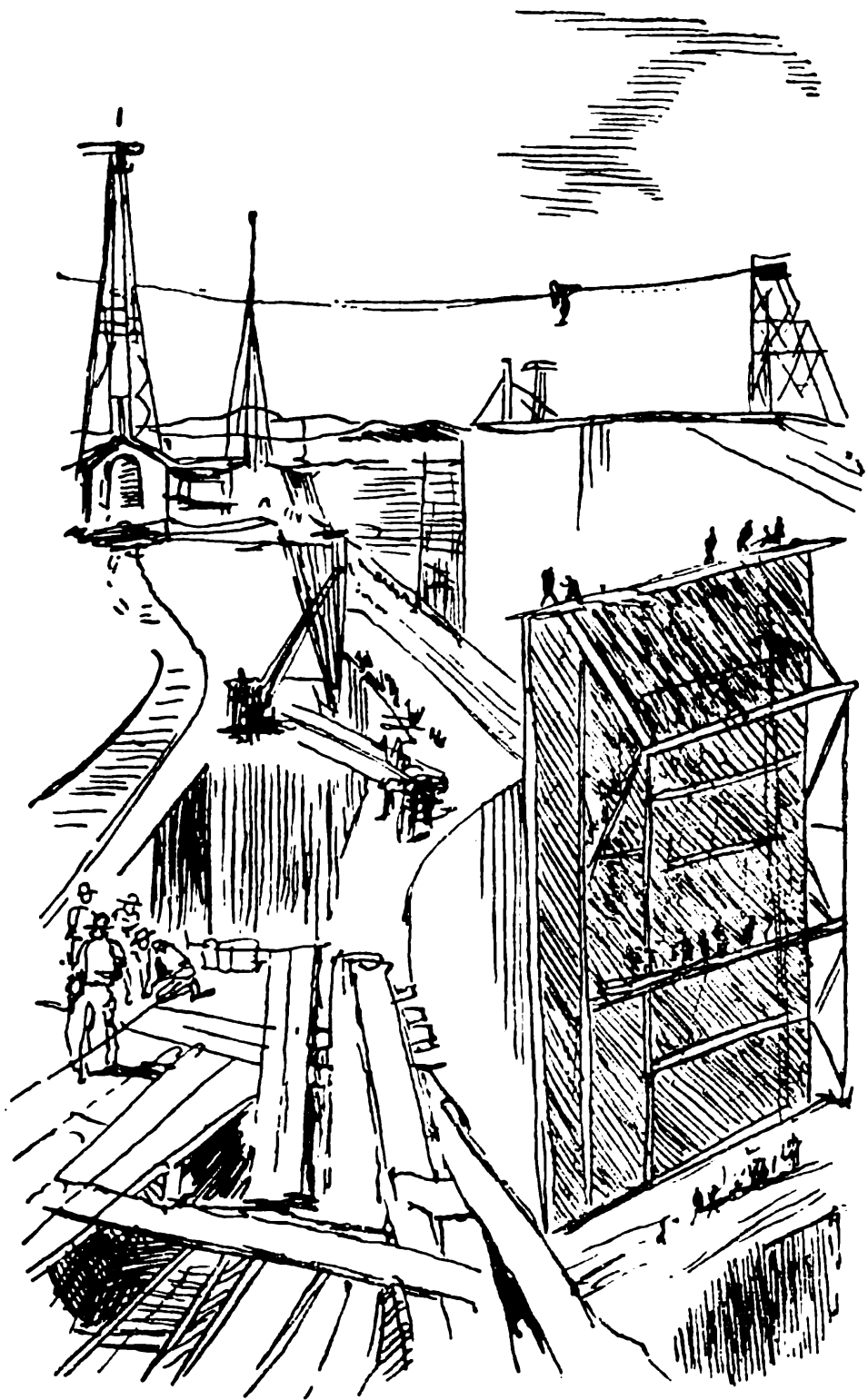
پیمان هی - بونا واریلا از همه حیث نسخه دوم پیمان هی - هران

بود با این تفاوت که در آن به جای نام کلمبیا نام پاناما ذکر شده بود. ایالات متحده ابتدا ده میلیون دلار به پاناما می‌داد و پس از نه سال بهره‌برداری از ترعه نیز سالیانه مبلغ دو بیست و پنج هزار دلار به پاناما داده می‌شد. این پیمان با پیمان قبلی يك فرق دیگر هم داشت؛ یعنی عرض زمینی که باید در اختیار امریکا قرار می‌گرفت در این پیمان به جای ۹ کیلومتر ۱۵ کیلومتر شده بود و همچنین به موجب پیمان جدید، ایالات متحده حق نظارتی بیش از آنچه قبلاً از دولت کلمبیا درخواست شده بود در این ناحیه می‌یافت.

تئودور روزولت می‌دانست که این سیاست او در دنیا مورد خرده‌گیری قرار گرفته است. از این رو هنگام ساختمان ترعه مقاله‌ای نگاشت که آن را می‌توان از نظر وی به عنوان طلب معذرت تلقی کرد. این مقاله در مجله «آوت لوك»^۹ منتشر شد. شرح زیر که از آن مقاله گرفته شده، تا حدی طرز تفکر و منطق وی را روشن می‌سازد. ولی این روش جسورانه که روزولت برای رسیدن به مقصود، پیش گرفته بود، خوب یا بد، بعدها در سیاست ایالات متحده به کنار زده شد. روزولت نوشته بود:

«در بین نقشه‌های بی نظیری که جهان صنعت و ترقی در دست اجرا دارد، هیچ‌یک به اندازه احداث کانال پاناما حائز اهمیتی جاودانی و دامنه‌دار نیست. در تاریخ جهان سابقه نداشته که با چنین عظمت و شوق و شوری دست به کاری یازند... برای هر امریکایی اصیلی که به نام بلند میهنش برخورد می‌بالد،





مایه بسی افتخار است که می بیند دست یابی و ساختمان کانال پاناما با تمام جزئیاتش به صورتی آزاد و عاری از بدنامی مانند اقدامات عام المنفعه جرج واشینگتن و آبراهام لینکلن انجام پذیرفت.

«البته در حین دست یابی بر ترعه پاناما بارها چنین ابراز شد که من روشی خلاف اصول آزادی و دموکراسی در پیش گرفته ام و اختیاراتی را که از آن من نبوده غصب کرده ام. حقیقت امر این است که مصالح و منافع ملت امریکا ایجاب می کرد که این کار بشود و من بودم که باید این کار را می کردم، و کردم؛ و جز در موارد مشخصی که قانون مرا منع کرده بود در باقی موارد به جای آنکه بزدلانه کار را لنگ بگذارم و به دنبال ماده قانونی برای قانونی نمودن اقدام خود بگردم، دست به اقدام زدم.

«به عبارت دیگر می توانم بگویم که من زمینه شک و تردید را برای مردم ایالات متحده ایجاد کردم تا درباره بد و خوب روش من داوری کنند و به راهزنان داخلی یا خارجی که منافع آنان مخالف منافع ملت امریکا بود، چنین مزیتی را اعطا نکردم. به نظر من با این اقدام تاریخ می خواهد بگوید که رئیس جمهور دارای اختیاراتی بس عظیم است که اگر بخواهد، می تواند در به کار بردن آن اقدام کند. ولی اگر رئیس جمهور خود بزدل یا خودخواه باشد، یا آنکه از قبول مسئولیت و مخاطره ترسان باشد، می تواند بهانه های قانونی بتراشد و معاذیر زیر کمانه ای برای پیروز نشدن خویش ارائه کند.

«در اکتبر و نوامبر ۱۹۰۳ (روزهای انقلاب پاناما) حوادثی در برزخ پاناما پیش آمد که به من توانایی اقدام داد. و همچنین وظیفه خطیر مرا برای خدمت به ملت ایالات متحده پیش چشم آشکار ساخت تا بتوانم مواد قانون‌کنگره را به موقع اجرا گذارم. من این قانون را اجرا کردم و به همین دلیل است که اکنون کار ساختمان ترعه پیشرفت می‌کند. حقیقت آشکار دیگر این است که اگر من شانه از زیر بار مسئولیت خالی کرده بودم و از ایفای وظیفه ترسان بودم، می‌توانستم راهی پیش گیرم که شهادت‌ستداران آزادی مرا سرزنش نکنید و دیگر این خرده‌ها که بر من می‌گیرید به میان نمی‌آمد. ایالات متحده آمریکا در کار ساختمان کانال همچنان در وضعی قرار می‌گرفت که در نیم قرن گذشته داشت و هیچ اقدام مثبتی در این باره نکرده بود.

«من در حالی دست به این کار زدم و اقدام کردم که اطمینان داشتم کار من موجب خواهد شد که در انتخابات آینده بکلی دست از زندگانی سیاسی بکشم و به گوشه‌ای پناه برم. ولی من بر این عقیده‌ام که یگانه عاملی که برای يك مقام بزرگ ارزش ایجاد می‌کند این است که از فرصت‌های مناسب کار و خدمت استفاده کند و دست به کارهای خطیری زند که ارزشمند و ضروری و لازم است.

«... ما بانمایندگان کشور کلمبیا برای بستن پیمانی وارد مذاکره شدیم. بنابراین پیمان امتیازاتی که به کلمبیا داده می‌شد بمراتب بیش از امتیازاتی بود که بعداً به جمهوری پاناما داده

شد. این پیمان چندان شایسته و مناسب بود که پس از آنکه کلمبیا آن را رد کرد و جمهوری پاناما را به رسمیت شناختیم و با آن پیمان بستیم، کلمبیا برای جبران گذشته به صدا در آمد و کوشش کرد که برای بستن همان پیمان با ما وارد مذاکره شود.

«وقتی که روح انقلاب در برزخ پاناما به جوشش و جنبش در آمد، دولت مرکزی جمهوری کلمبیا بی کفایت و فاسد بود. بی قانونی در تمام دستگاههای دولتی رخنه کرده بود. همه کارها دستخوش هرج و مرج بود. در مدتی نزدیک به هفتاد سال فقط یکی دوبار رئیس جمهور کلمبیا توانسته بود تا پایان مدت قانونی ریاست جمهوری، سر کار بماند.

«با این حال و وضع نیازی بدان نبود که خارجیان احساسات انقلابی را در پاناما تحریک کنند. مسئله انقلاب چون جرقه ای نبود که با پریدن آن انفجار مین صورت گیرد، زیرا در همه حال چنین جرقه هایی روشن می شد. بنابراین در چنین هنگامی دیگر وظیفه امریکا نبود که از جهیدن این جرقه ها جلوگیری کند و یا آنها را خاموش سازد. زیرا اگر ایالات متحده دست به کار می شد اقدام آن کشور به نفع آن دسته ای می شد که آشکارا دشمن ملت خود و دشمن بدخواه امریکا و تمدن بشریت و به عبارت دیگر دشمن تمامی جهان شده بودند.

«... و همیشه این نکته را هم به خاطر داشته باشید که اگر من دست به چنان اقدامی نمی زدم ترعه پانامایی به وجود نمی آمد... هر کس در هر مقام و مرحله ای با اقدام برای تحصیل

امتیاز حفر ترعه مخالفت کرده، یا آن را محکوم ساخته، در حقیقت دشمن کسانی بوده‌است که برای حفر ترعه قدم برداشته‌اند و دشمن این کار جهانی و عام‌المنفعه محسوب می‌شود.

ایالات متحده در مورد کلمبیا حتی بیش از وظیفه‌ای که داشته اقدام کرده‌است. با وجود آنکه کلمبیا کوچکترین حقی یا ادعای معقولی در مورد پاناما ندارد، دولت ایالات متحده به خاطر منافع پاناما و کلمبیا چندی پیش پیشنهاد کرد تا پیمان سه جانبه‌ای بین ایالات متحده، پاناما و کلمبیا بسته شود تا کلمبیا نه از نظر حق بلکه برای برخورداری از حسن نیت ما بتواند تاوان کافی و سخاوتمندانه‌ای در برابر خساراتی که متحمل شده‌است دریافت کند. اما کلمبیا بابت چنین قراردادی مخالفت کرد... بنابراین دیگر به چه دلیلی باید به کلمبیا پول پرداخت؟ رفتار ناهنجار و بد کلمبیا موجب شد که در ۱۹۰۳ همه حقوق خویش را در پاناما از دست داد. به همین دلیل پرداخت چنین پولی به بریتانیا نیز که در سال ۱۷۷۶ پاناما را از دست داد، موجه نیست...

«اما در مورد پاناما، جز همین راهی که پیش گرفته‌شد روش دیگری عاقلانه نبود و انحراف از این راه حاصلی نداشت جز رفتن به راه بدتری. ما نه تنها به موجب اصول اخلاقی ملی و بین‌المللی رفتار کردیم، بلکه وظیفه‌عالی خویش را در برابر جهان و در برابر ملت پاناما به‌خوبی ایفا کردیم. ما آزاری به کسی نرساندیم و رفتار ما همانند رفتار پلیسی در برابر

راهزنی است که او را از آزار خلق و باج سبیل گرفتن باز می‌دارد. در تاریخ ایالات متحده فصول درخشان توأم بسا شرافت بسیار است ولی هیچیک از این فصول درخشانتر و شرافتمندانه‌تر از فصلی که مربوط به تحصیل امتیاز حفر ترعه در پاناما است، نمی‌باشد...»

سالها بعد هنگامی که وارن هاردینگ^{۱۰} در مقام ریاست جمهوری خدمت می‌کرد، نه تنها مراتب اندوه و تأسف خویش را از ستمی که در گذشته نسبت به کلمبیا اعمال شده بود ابراز داشت، بلکه مبلغ بیست و پنج میلیون دلار هم به آن دولت پرداخت کرد.



۵

والاس، استیونز، و گورگاس

امریکاییان در آغاز کار می‌پنداشتند که کندن کانال در برزخ پاناما کار آسانی است و می‌توانند با به کار بردن زیرکی و فعالیت خویش آن را زود به پایان رسانند، ولی از دشواریهای پنهانی که در برابرشان وجود داشت آگاهی نداشتند.

تئودور روزولت رئیس جمهوری کشورهای متحده آمریکا هیئت هفت نفری ترعه برزخ را برگزید. این هیئت در ماه آوریل ۱۹۰۴ از راه دریا روانه ترعه گردیدند. هیئت از بازدید کوتاهی که از برزخ کرد نظری داد که برای آمریکا بس گران تمام شد. فرانسویان بر این نظر بودند هر نوع ترعه‌ای که در برزخ ساخته شود باید دارای حوضچه باشد ولی این هیئت آن نظر را رد کرد.

امریکیان جان. ف. والاس را به سرمهندسی طرح بزرگ ترعه پاناما برگزیدند. والاس قبلاً ریاست انجمن مهندسان آمریکا را داشت. وی در راه آهن با سمت مهندس کار می کرد و توانسته بود در سالهای خدمت برای خود شهرت زیادی به دست آورد. والاس این شغل را که در سال ۲۵ هزار دلار درآمد داشت، از روی بی میلی پذیرفت زیرا بیم داشت که اعضاء هیئت هفت نفری که هیچ کدام در مهندسی سر- رشته‌ای نداشتند، بر او ریاست بفروشند.

گذشته از آن، والاس بدگمانیهای دیگری نیز از این کار داشت. هنگامی که والاس و همسرش به برزخ رسیدند، هم در آنجا و هم در آمریکا آشکار شد که او دو تابوت فلزی با خود آورده است تا اگر بیماریهای بومی آنان را از پای در آورد این تابوتها به کار آید.

اولین مأموریت بزرگ والاس آن بود که ابزار ماشین آلات به جای مانده فرانسویان را بازدید کند. زیرا به وی فرمان داده شده بود تا آنجا که می تواند از آن وسایل استفاده کند. امریکیان گمان می کردند که می توان از آن وسایل و تأسیسات استفاده کرد، مخصوصاً که

می‌دیدند بهای آن را نیز پرداخته‌اند. اما والاس بزودی دریافت که وسایل و ابزار فرانسویان به‌درد نمی‌خورد. گیاهان جنگل دیوارهٔ دیگرهای بخار را پوشانده و خورده بود. بناها نیز فرسوده و اغلب رو به‌ویرانی بود. بدتر از همه این بود که در سراسر مسیر فرضی کانال، وضع بهداشتی بس ناگوار بود. با این اوصاف پیش از آنکه گروه کارگران را به کارگمارند لازم بود که در آن ناحیه کارهای مقدماتی وسیعی انجام دهند. برای پاک کردن و روبراه کردن این تودهٔ نابسامان ماشینها و از بین بردن کثافات و گیاهان هرزه بدان سان که خواست هیئت بود، نیازمند به‌سپاه بزرگی از کارگران بودند. کارگرانی که برای این کار به‌برزخ آمده بودند، گروه‌گروه کار را رها می‌کردند، زیرا می‌دیدند که در برزخ بهای هرچیزی سه تا چهار برابر بهای آن در امریکا است. این کارگران ناگزیر بودند که در بعضی از فصلها حتی آب آشامیدنی را نیز بخرند. و مجبور بودند در کلبه‌های کثیف زندگی کنند. خوراک کارگران نیز چنان نامناسب بود که همواره از دل‌درد می‌نالیدند.

والاس سخت می‌کوشید و کار می‌کرد ولی دیری نپایید که دریافت برای این کار نیروی لازم را ندارد. هنگامی که والاس در راه آهن با سمت مهندس کار می‌کرد، می‌توانست ابزار و مواد مورد نیاز را فوراً خریداری کند، اما در اینجا می‌دید که هرسفارش را باید در سه نسخه آماده سازد و تازه به‌تصویب کسانی که در سه هزار کیلومتری برزخ و فارغ از مشکلات کار نشسته بودند، برساند؛ و بارها می‌شد که آنچه لازم داشت، و ضرورت فوری بود، مدتها وقت بیهوده می‌گرفت تا

می‌رسید. دریا سالار جان. ج. واکر^۲ رئیس هیئت که شکست فرانسویان را در ساختن ترعه بخوبی مطالعه کرده بود، از سوء استفاده سخت هراسناک بود. از این رو اصرار داشت که هر درخواست والاس بدقت مطالعه شود و این نکته‌گیری از آن روی نبود که به پاکی و درستی والاس اعتمادی نداشته باشد، بلکه وی طبعاً شخص دقیق و خورده‌بینی بود.

گاه می‌شد که والاس به‌واسطه تلگراف می‌کرد و فوراً ابزار و وسایلی را درخواست می‌کرد. ولی این درخواست هفته‌ها و گاه ماه‌ها به‌توسط دریا سالار واکر و اعضاء هیئت موشکافانه مطالعه می‌شد. گاه می‌شد که برای صرفه‌جویی سفارش جنس را به شرکت‌هایی می‌دادند که یا تجربه‌ای نداشتند و یا تازه کار بودند؛ و بدین ترتیب بیش از پیش کارها معطل می‌ماند. بارها به‌والاس دستور داده شد که سفارشهای خود را با تلگراف نفرستد زیرا این وسیله گران تمام می‌شد. اجرای این دستور نیز موجب تأخیر کار بود. برای مثال می‌توان گفت که يك بار برای زه‌کشی خندقی کنده شد و آن قدر در انتظار لوله ماندند که دیواره خندق ریزش کرد و سرانجام تبدیل به جنگل انبوهی شد.

از آن سو در امریکا شایعاتی پیدا شد که والاس پول و وقت هیئت را به‌هدر می‌دهد. مردم نمی‌توانستند بفهمند که چرا کار ساختمان ترعه به‌کندی پیش می‌رود. بعضی از کارکنان ترعه که برزخ را رها کرده و به‌زادگاه خود باز می‌گشتند، داستان‌هایی خیالی از اوضاع عمومی برزخ برای روزنامه‌ها سرهم می‌کردند و به‌ویژه از کشتار تب‌زرد گزافه‌ها می‌بافتند.

هنگامی که رئیس جمهوری امریکا، تئودور روزولت، اعلام کرد که به الیهو روت^۳ پیشنهاد کرده است عهده‌دار سرپرستی کامل ساختمان کانال شود (با حقوق صد هزار دلار در سال)، والاس بیش از پیش ناامید شد. الیهو روت (۱۸۴۵-۱۹۳۷) حقوق‌دان و سیاستمدار امریکایی بود که در سال ۱۹۱۲ به گرفتن جایزه صلح نوبل نایل گشت. پس از آن خبر ناگوارتری رسید. رئیس‌جمهور هیئت هفت نفری را منحل ساخت و به ویلیام هوارد تفت^۴ وزیر جنگ گفت که بویژه از دریاسالار واکرناراضی است. اما سرمهندس والاس از کار برکنار نشد و در هیئت جدید نیز به عضویت برگزیده شد. این هیئت را رئیس‌جمهور در اول آوریل ۱۹۰۵ برگزید. ریاست این هیئت با یکی از مهندسان راه آهن به نام تئودور پ. شونتز^۵ بود. این انتخاب باعث دلگرمی والاس شد، زیرا در هیئت همکاری پیدا کرده بود.

والاس که پس از يك سال کوشش و کار در ترعه سخت خسته و کوفته شده بود، به امریکا بازگشت تا هم چندی بیاساید و هم آنکه در امور تشکیلات جدید به هیئت کمک و یآوری کند. شگفت آنکه در امریکا از والاس انتقاد کردند که مأموریت خویش را انجام نداده است. از علاقه والاس به این مأموریت کم‌کم کاسته می‌شد و هنگامی که به پاناما بازگشت، دید که کار کردن با هیئت جدید به همان اندازه سخت است که با گروه پیشین. اعضاء این گروه نیز دلخوشی نداشتند زیرا بعضی از آنان حقوق‌های کلانی می‌گرفتند و بعضی دیگری هیچ دلیلی حقوقشان

William Howard Taft (۳) Elihu Root (۴)

Theodore P. Shonts (۵)

کم بود.

والاس ظاهراً برای خریدن ابزار و لوازمی که مورد نیاز شرکت بود به نیویورک بازگشت، ولی در حقیقت می‌خواست که با گردانندگان عالیرتبه هیئت دست و پنجه نرم کند. اما هنگامی که اولیاء هیئت را به استعفای خود تهدید کرد، با شگفتی تمام دید که این تهدید جز آنکه خشم و خشونت تفت را برانگیخت نتیجه دیگری نداشت. تفت با اجازه رئیس جمهوری استعفای او را پذیرفت و در اعلامیه تند و زننده‌ای جریان را به آگاهی مردم رسانید. اظهارات تفت وزیر جنگ در باره والاس مردم عادی امریکا را تکان داد. زیرا مردم والاس را یکی از شخصیت‌های بزرگ می‌دانستند.

در این هنگام مقام سرمهندسی به جان ف. استیونز^۶ که از دوستان نزدیک و ستایش‌کنندگان والاس بود، واگذار گردید. استیونز دارای شخصیت مصممتری بود و گذشته از آن به او نوید داده شده بود که دستش را در کارها به کلی باز گذارند. حال آنکه والاس هیچگاه از این مزیت برخوردار نشده بود. شونتز رئیس هیئت مدیره کانال، استیونز را مردی لایق و توانا و دلسوز به کار می‌دانست. از این رو انتصاب او را به فال نیک گرفت و بر او درود فرستاد.

پیش از آنکه استیونز رهسپار پاناما گردد، روزولت او را فراخواند و به او گفت: «هرگاه که نیازی به افراد و ابزار کار داشته باشد یا بخواهد در گردانیدن کارها تغییری دهد، مستقیماً به خود او رجوع کند و به وزارت جنگ که بر کارهای برزخ تسلط دارد کاری نداشته

باشد.»

هنگامی که کشتی استیونز در کولون لنگر انداخت، استیونز دید که گروه زیادی از کارگران برزخ در بندرگاه گرد آمده‌اند. این کارگران برای چه به بندر آمده بودند؟ برای پیشواز استیونز؟ نه. این کارگران آمده بودند که با آن کشتی به آمریکا بازگردند! ترس از بیماری همه وجود آنان را فرا گرفته بود و از وضع زندگی خود در برزخ، خاصه از گرانی و غذاهای بد، به‌ستوه آمده بودند و آشکارا انزجار و نارضایتی خود را ابراز می‌کردند.

استیونز بزودی متوجه شد که سروصورت دادن به‌وضع ناهنجار امور جاری ترعه کاری دشوار است و بسا که همین کار بوده که والاس را در این نبرد شکست داده. در نقشه حفر نیز به این نتیجه رسید که ترعه باید دریاچه داشته باشد و از نوع حوضچه‌ای باشد که بتوان سطح آب را بیست و شش متر بالا برد و بر فراز کوه‌ها رسانید. استیونز همچنین دریافت که در پاناما سه عامل بزرگ تب زرد، مالاریا و ترس و نومییدی وجود دارد که سرچشمه همه نارضایتیها و مرگ و میرها و گرفتاریهاست. از این سه، ترس و نومییدی بیش از دو عامل دیگر مؤثر بود. استیونز برای آنکه بر ترس و نومییدی کارگران پیروز شود و روحیه آنان را تقویت کند از اجرای برنامه‌های بهداشتی به‌جد پشتیبانی کرد، در حالیکه در آن زمان اجرای این برنامه را دور ریختن پول می‌شمردند.

علاوه بر این استیونز دست به‌ساختن سردخانه‌هایی برای نگهداری خوراکی زد و ترتیبی داد که از آمریکا انواع مواد غذایی

را با کشتی به پاناما بفرستند؛ و بدین ترتیب توانست در اندك زمانى خورد و خوراك هفده هزار تن کارگر را با غذاهایی که از فاصله سه هزار کیلومتری می‌رسید تأمین کند.

و نیز برای آنکه روحیه کارگران شاغل را بهبود بخشد و درعین حال کارگران جاهای دیگر امریکا را به کار در برزخ علاقه‌مند کند، دستور ساختن باشگاه‌های تفریحی داد و حتی يك دسته نوازنده نیز به آنجا دعوت کرد.

برای حمل و نقل ماشین‌آلات و ابزارها در درازای برزخ، استیونز راه آهن پوسیده پاناما را از نو ساخت و خط‌ها را دوبرابر کرد. آنگاه از واشینگتن درخواست کرد که ماشین‌آلات و ابزار کار بسیاری برای او بفرستند و در این راه هم پیروز شد. ابزار کاری که برای او فرستاده شد در آن زمان بی‌نظیر بود: صد دستگاه ماشین بیل‌های زمین-کنی که با قوه بخار کار می‌کرد و بزرگترین نوع آن در جهان بود؛ صد و بیست دستگاه لکوموتیو و هشتصد واگن و غیره و غیره. استیونز به‌خرده‌گیران و سیاستمداران بیهوده‌گو اجازه دخالت نمی‌داد. خلاصه با این اقدامات بود که او توانست اعتماد همه کارگران را جلب کند و کار را پیش ببرد. اواز اقامت در خانه پرشکوهی که برایش فراهم شده بود، خودداری کرد و به‌زندگی در خانه‌ای شبیه خانه کارگران، یعنی کلبه‌ای که سقف آهنین داشت و در دامنه کوه کولبرا قرار گرفته بود قناعت ورزید.

کارگران ناراضی هنگامی که درد دل‌ها و گله‌های خود را برای استیونز بازگو می‌کردند، و چاره‌جویی‌ها و داوریه‌ای او را می‌دیدند،



درمی یافتند که او قاضی با انصافی است.

بدین ترتیب بود که مردان استیونز توانستند با کمک ماشینها مثلاً در ماه دسامبر ۱۹۰۵ مقدار ۶۵,۰۰۰ متر مکعب زمین و صخره‌های کوه کولبرا را با رنج زیادی بکنند. در ماه ژوئن میزان حفاری به ۱۰۰,۰۰۰ متر مکعب رسید. استیونز که از شور و شوق در پوست نمی گنجید در

این هنگام به کارگران پیشنهاد کرد که قید هشت ساعت کار روزانه را، که در پیمان استخدامی درج شده بود، نادیده انگارند و بر ساعات کار بیفزایند و تهدیدشان کرد که اگر این پیشنهاد را نپذیرند هیئت عامل کنند کانال آنان را از کار برکنار خواهد کرد و کارگران چینی را به کار خواهد گماشت. درست است که صدهزار دلار حقوق او با حقوق کارگران قابل قیاس نبود ولی خود او هنگامی که این پیشنهاد را کرد، به طور متوسط در روز هجده ساعت کار می کرد. شاید بتوان گفت که بزرگترین پیروزی نمایان استیونز در این هنگام، پیروزی در نبردی بود که برای ساختن حوضچه دریاچه ای آغاز کرد. در این نبرد وی می بایستی بر مخالفان نیرومندی چیره می شد. گروهی از مهندسان مشاور فرانسوی، آلمانی، انگلیسی و هلندی، که از طرف رئیس جمهور مأمور شده بودند در این زمینه بررسی کنند، در گزارشی که به مجلس سنای امریکا دادند به ساختن ترعه ای هم تراز سطح دریا رأی داده بودند، نه ترعه حوضچه ای که نقشه استیونز بود. استیونز يك تنه وارد میدان مبارزه شد و مخالفت خود را با رأی آن گروه اعلام داشت و در این راه ابتدا توانست تفت را با خود همداستان کند. تفت دوبار به پاناما سفر کرد و از نزدیک با مشکلاتی که در ساختن برزخ هم تراز دریا وجود داشت، آشنا شد. از این رو جانب رأی استیونز را گرفت.

تفت ترتیبی داد تا استیونز بتواند چندبار در کمیته های مجلس سنا حاضر شود و از طرح خویش دفاع کند. در نهان نیز سخنرانی سناتورهای همداستان خود را خود می نوشت و به آنان می داد. تفت نمودارها و نقشه های برزخ را روی میز رئیس جمهوری پهن کرد و با

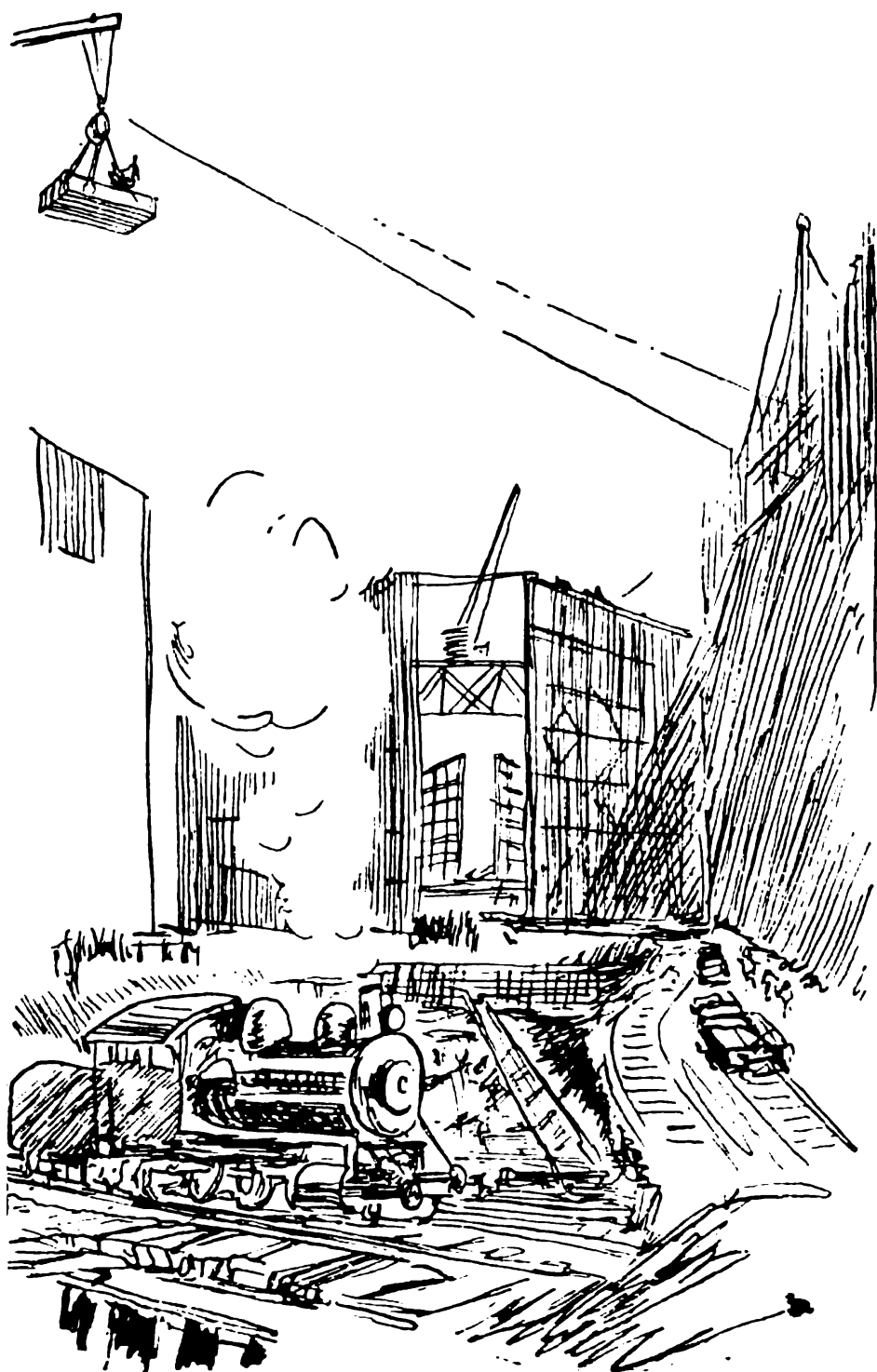
حرارت بسیار از طرح استیونز سخن گفت و توانست روزولت را با خود همگام سازد. نتیجه آن شد که تصمیم هیئت تغییر کرد و بر آن شدند که برزخ دریچه‌ای بسازند. بدین ترتیب استیونز پیروز شد و با سنجش و برآورد کار، در پایان سال ۱۹۰۶ اعلام کرد که اول ژانویه سال ۱۹۱۵ کار کانال پایان خواهد پذیرفت و برزخ گشوده خواهد شد. استیونز دارای چنان اراده و اعتمادی بود که می‌توانست کوهها را از بن برکند و چنانکه دیدیم در این راه پیروز هم شد.

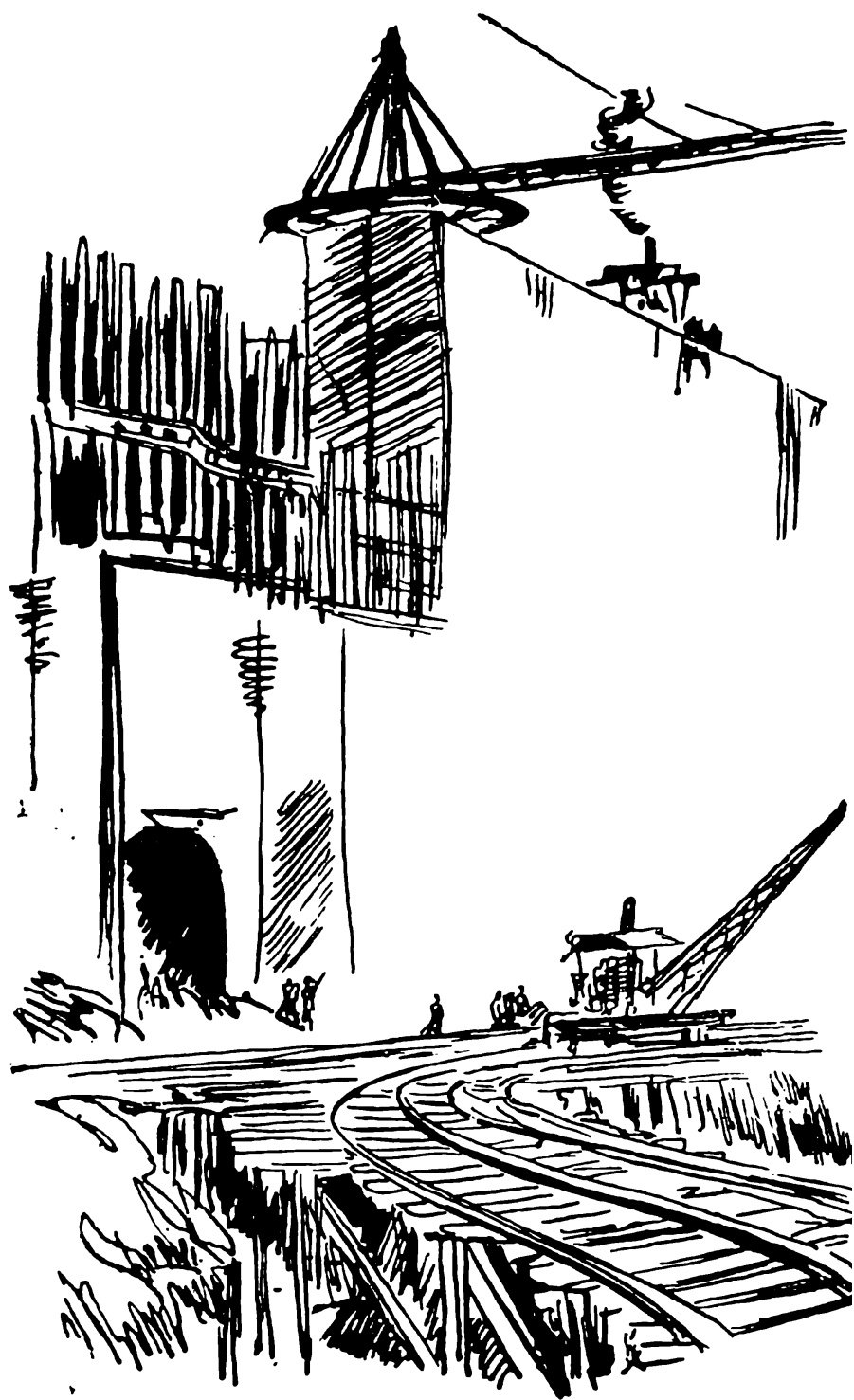
در اواخر سال ۱۹۰۶ روزولت با نبردناو «لویزیانا»^۷ برای بررسی پیشرفت کار استیونز، رهسپار پاناما گردید. او نخستین رئیس-جمهوری امریکا بود که پا به سرزمین بیگانه‌ای گذاشت. رئیس جمهور از آنچه دید خوشش آمد و چون مردی نیرومند و فعال بود به‌همه جا سرکشی کرد.

رئیس جمهور طبق برنامه با راه آهن سراسر برزخ را گشت و کارها و تأسیسات را دید و از فراز سکویی که روی یکی از واگنها تعبیه شده بود، چند جا سخنرانی کرد. او حتی با کارگران هم‌کاسه شد و با سخنان دوستانه خویش از آنان دلجویی کرد. و در پایان این دیدار کوتاه و سریع خویش وعده داد که «کارکنان این جنگ» را نیز به دریافت نشانهای جنگی مفتخر سازد.

«تثودور روزولت در آخرین سخنرانی خویش در برزخ پاناما چنین گفت:

«شما دست به کاری زده‌اید که در طول قرنهای گذشته جز در یک





مورد یعنی سوئز- در هیچ جای جهان سابقه نداشته و در قرنهای آینده نیز اثر این کار پا برجا خواهد ماند. من به عنوان رئیس جمهوری امریکا و از جانب ملت امریکا به شما قول می‌دهم که هر نوع مددکاری و یاری که از من برآید در حق شما از آن هیچ دریغ نکنم تا بتوانید دست در دست و دوش به دوش یکدیگر با تکیه به پشتیبانی کامل مردم امریکا، به سرعت این کار عظیم و خطیر را پیروزمندانه به پایان رسانید.»

رئیس جمهوری بویژه از کار استیونز خوشنودی حاصل کرده بود. اما با این وصف دوران فعالیت این مردکاری محدود بود. استیونز بتدریج مواجه با اشکالاتی می‌شد که دستورهای ناسنجیده و اشینگتن در سر راه او ایجاد می‌کرد. و همین اشکالات بود که والاس را نیز از کار بازداشته بود. بسیاری از کارها را به شرکت‌های پیمانکاری می‌سپردند که تجربه نداشتند و چون اینگونه شرکت‌ها کاری از پیش نمی‌بردند، اولیاء و اشینگتن استیونز را سرزنش می‌کردند. بسیاری هم بودند که از دشمنی یا حسد، هنگام بازگشت به امریکا برای او کارشکنی می‌کردند و حتی پیروزیهای او را ناچیز جلوه می‌دادند؛ با آنکه استیونز پیروزیهای شگرفی در کار خویش به دست آورده بود- چنانکه مثلا توانست در ماه فوریه سال ۱۹۰۷ به میزان ۶۰۰۰۰۰ متر مکعب و در ماه مارس ۷۵۰۰۰۰ متر مکعب در کوهستان کولبرا خاکبرداری کند و این پیروزی کوچکی نبود- ولی با این همه مطالبی که برضد او در مطبوعات امریکا چاپ می‌شد به قدری فزونی یافت که پیروزیهای بزرگ او را از نظرها پوشانید.

استیونز بر این نظر بود که پیمانهای ساختمانی ترعه فقط به

شرکتهایی باید واگذار شود که بتوانند کارگران شایسته گرد آورند و در کار خویش خبرگی و مهارت داشته باشند و بالاتر از همه ابزار و وسایل خوب به کار ببرند. اما شونتز رئیس هیئت در این باره با استیونز هم‌رأی و همراه نبود.

استیونز و شونتز در بسیاری از مسایل بسا یکدیگر از نزدیک همکاری کرده بودند ولی در این اوان بینشان حالت غیردوستانه‌ای پیدا شد. در این گیرودار شونتز ناگهان از خدمت در کمسیون ترعه کناره‌گیری کرد و در یک شرکت حمل و نقل، در نیویورک، که حقوق بیشتری به او می‌داد به کار مشغول شد. کناره‌گیری شونتز درست هنگامی بود که روابط آن دو رو به تیرگی نهاده بود. در همین هنگام روزوات و تفت پیمان‌کاری مهمی را به شرکتی واگذار کردند در حالیکه نظر استیونز آن بود که این شرکت جز آنکه پول مالیات دهندگان امریکایی را تلف سازد، کار دیگری نخواهد کرد و این‌جا بود که تصادم رخ داد. استیونز در طی تلگرافی از رئیس جمهور و تفت در مورد پیمان این شرکت توضیح خواست و این تلگراف هردو را آزرده‌خاطر ساخت و رنجانید. رئیس جمهور در جواب تلگراف نامه‌ای نوشت. در آن نامه ابتدا کوشیده بود که دلایل اقدام خود را برای این مهندس برآشفته به روشنی بیان کند ولی در پایان نامه نوشته بود: «من میل ندارم در سیاستی که با دوراندیشی و تفکر تمام پیش گرفته‌ام، تغییری دهم.»

استیونز پس از دریافت این پاسخ، در نامه‌ای که به رئیس جمهور نوشت از سمت خود استعفا کرد. نامه استیونز لحن تند و خشنی داشت. وی نوشته بود که مقام سرمهندسی طرح کانال را به ریاست جمهوری

ترجیح می‌دهد و برای حملات بی‌اساس مطبوعات هم‌پیشیزی ارزش قائل نیست و با آن ورق‌پاره‌ها حاضر نیست حتی چکمه‌های خود را هم پاك کند.

روزولت از لحن تند این نامه سخت برآشفته و استعفاى او را قبول کرد.

بدینگونه دومین مهندس عالی‌قدر، ناحیه برزخ پاناما را ترك گفت و بار دیگر در کار حفر کانال نومییدی و تشویش جانشین خوشبینی و امیدی شد که مردم امریکا به این کار داشتند. در فرانسه نیز با این تغییر و استعفا کسانى که به کار ساختن کانال آشنا بودند سری تکان می‌دادند و می‌گفتند: «ما از سرانجام این کار آگاه بودیم.» ولی انصاف اینست که بگوئیم والاس و استیونز دو تن خدمتگزار لایق بودند و گذشته از خدمات پیشین خود گام‌های مهمی در راه ساختمان ترعه برداشتند. و بعدها نیز هر دو از کارهای برجسته و نمایان سرهنگ ویلیام کرافورد-گورگاس^۸ (بعداً سرلشکر شد) در حفر ترعه، که به آرامی و بی‌سرو-صدا پیش می‌رفت پشتیبانی کردند. گورگاس رئیس بخش خدمات بهداشتی برزخ بود. و از سال ۱۹۰۴ میلادی شروع به خدمت در این ناحیه کرده بود و تا زمانی که اولین کشتی از ترعه گذشت در تأمین بهداشت مردم و مبارزه با بیماریها کوشا بود.

گورگاس و همکاران شکیبای وی کاری کردند که بجز کارگران جامائیکایی و محلی، کارگران غیربومی نیز بتوانند در آن منطقه کار کنند و به زندگی ادامه دهند.

از همان روزهایی که نخستین گروه‌های اروپایی پا به این برزخ گذاشتند، بیماری‌ها و تب‌هایی که هنوز نامی بر آنها گذاشته نشده بود، بسیاری را از پای درآورد. این بیماری‌ها نخستین بار در سال ۱۸۵۰ که پیش‌آهنگان ساختمان راه‌آهن پاناما دست به کار شدند، مورد توجه دولت امریکا قرار گرفت. گروه‌های نخستین از بیداد و کشتار این بیماری‌های ناشناس خود را باخته بودند. پزشکان همراه این گروه‌ها نمی‌دانستند با این امراض ناشناخته چگونه مبارزه کنند.

آدولف گودن دولپینه، مهندس فراموش شده‌ای که پیشنهاد ساختن ترعه در یچه‌ای را کرده بود، به تفصیل نوشته بود که اگر فرانسویان بخواهند چنین ترعه‌ای بسازند باید نخست بیماری‌های استوایی را در آن منطقه از بین ببرند. در آن هنگام کسی به سخنان او گوش نداد و همه می‌گفتند او مهندسی خیالباف است. دولسپس و هم‌چنین شرکت فرانسوی توانستند تا مدتی این خطر بزرگ را نادیده انگارند. ولی کارگران و خانواده‌شان یکی پس از دیگری گرفتار این بیماری‌ها می‌شدند و جان می‌سپردند. دولسپس فرتوت همیشه حرف خود را تکرار می‌کرد؛ حرفی که در سفر اول پاناما زده بود: «فقط شرابخواران و از کارافتادگان گرفتار تب زرد می‌شوند و می‌میرند.»

در اواخر سال ۱۹۰۴ اصطلاح «تب زرد» و شرح پرآب و تاب کشتارهای آن سراسر روزنامه‌های امریکا را پر کرده بود و ترس و وحشت بی‌نظیری بوجود آورده بود. این ترس باعث شد که بسیاری از کسانی که آماده قبول کار در پاناما شده بودند، از تصمیم خود برگردند. والاس و همسرش که با خود حتی تابوت‌های خودشان را هم آورده

بودند، برای کاستن از ترس کارگران بسیار کوشش کردند. این زن و شوهر فعال و بیباک در خیابانها و گوشه کنارهایی که گفته می‌شد از ترس بیماری نمی‌توان به آنها نزدیک شد، حرکت می‌کردند تا بدین گونه خطر را ناچیز نشان دهند.

باتمام این احوال در همان زمانی که والاس کوشش می‌کرد ترس و وحشت مردم را از تب زرد برطرف سازد، منشی او به‌این بیماری جان‌سپرد و این واقعه تأثیر وحشتناکی داشت. مرگ این منشی و همچنین کشتار گروه گروه تب زرد در اوایل سال ۱۹۰۵ باعث شد که بسیاری از کارگران به امریکا باز گردند. در ماه مه ۱۹۰۵ سی و سه نفر به‌این بیماری گرفتار شدند و هفت نفر از آنان جان سپردند. اما بتدریج که میزان تلفات رو به‌فزونی نهاد ناگزیر تابوت مردگان را قبل از حمل به امریکا، در راه آهن یا اسکله پنهان می‌کردند تا چشم کارگران به آنها نیفتد.

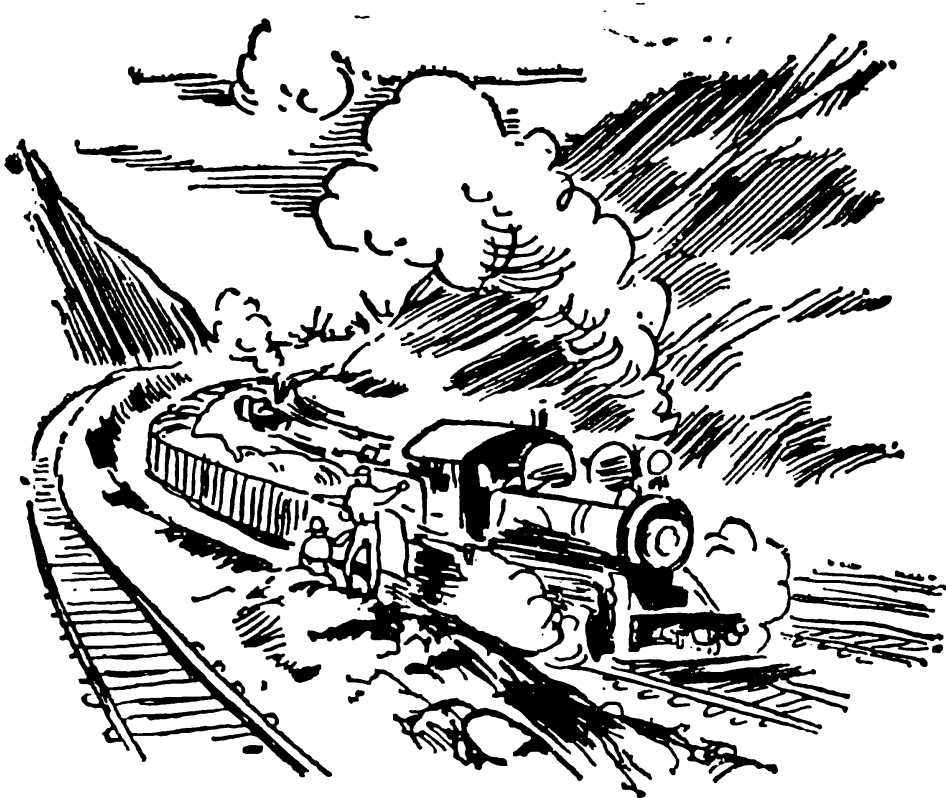
در ماه ژوئن ۱۹۰۵ شصت و دو نفر به بیماری تب زرد مبتلا شدند. آخرین بیماری تب زرد در یازدهم دسامبر آن سال دیده شد ولی تا آن زمان در بین امریکاییان ۲۴۶ نفر بدین بیماری گرفتار شده بودند و ۸۴ نفر جان سپرده بودند. اگر دکتر گورگاس و دستیاران او نبودند، تلفات خیلی بیش از اینها بود. اما نباید کمکهای گرانبهائی را که والاس و استیونز به گورگاس می‌کردند، ناگفته گذاشت. در نخستین روزها، کارگران به دکتر گورگاس دیوانه خطاب می‌کردند و او را به باد سرزنش و مسخره می‌گرفتند.

ولی او به سرزنش و مسخره کارگران گوش نمی‌کرد. گورگاس

اصرار داشت که خانه‌ها و خوابگاه‌های کارگران به تورهای سیمی مجهز شود و کوچکترین چاله‌های آب را کد را از بین ببرند و زاغه‌های کثیف را با داروهای حشره کش ضد عفونی کنند.

گورگاس از مالاریا بیش از تب زرد هراس داشت. او به کارگران توصیه می‌کرد که در پشه‌بند بخوابند، آب نوشیدنی را بجوشانند و خود را در معرض حملهٔ پشهٔ مالاریا قرار ندهند. البته اینگونه پیشگیریها خرج داشت. هنگامی که هیئت مرکزی با اقدامات پیشگیری او به بهانهٔ خرج زیاد از در مخالفت در آمد والاس و استیونز او را پشتیبانی کردند. گذشته از این اشکالات، گورگاس برای گرفتن دارو و ملزومات پزشکی از امریکا، پیوسته بایستی مبارزه می‌کرد و به چند و چون‌ها و بهانه‌ها جواب می‌داد. از سوی دیگر بومیان پاناما از داروها و بخارهای حشره کشی که او در خانه‌های آنان به کار می‌برد، منزجر بودند و بر گرفتاری او می‌افزودند. حتی يك بار به سبب ضد عفونی کردن کلیسایی در پاناما، خشم مذهبی گروهی را بر ضد خود برانگیخت. ولی او هیچگاه دست از این گونه خدمات خود برنداشت و در سال ۱۹۲۰ که دنیا را بدورد گفت به پاس خدماتش از او بسیار تجلیل کردند و هنوز هم نامش را به نیکی یاد می‌کنند.





٦

گوتالز

استعفای ناگهانی تئودور روزولت رئیس جمهوری امریکا هم
بیش از استعفای استیونز مردم امریکا را تکان نمی‌داد. گرچه روزنامه‌ها
در باره استعفای استیونز چندان سر و صدایی نکردند و فقط برخی از
روزنامه‌ها گزارشهای مربوط به استعفای استیونز را با آب و تاب بیشتری

منتشر ساختند. استیونز در نظر مردم يك مهندس سازنده بزرگ عصر جلوه می نمود و او را کسی می دانستند که به جهانیان و بویژه فرانسویان نشان خواهد داد که امریکا هرکاری را آغاز کند، پایان می بخشد. استیونز نمونه و مظهر نیرومندی روزافزون امریکا بود، ولی ناگهان بی خبر قبلی از کارکناره گیری کرد. و برای مردم بسیاری پرسشها باقی گذاشت. استعفای استیونز در واقع برای روزولت بحرانی به وجود آورد زیرا ترعه پاناما و پایان کار ساختمان آن در نظر رئیس جمهور و مردم ارزش و اهمیتی مشابه خرید لوویزیانا داشت. روزولت می کوشید روشی پیش گیرد و کاری کند که آمد و رفت و استعفا و اشتغال سر مهندسان ساختمان ترعه در پیشرفت کار خللی وارد نسازد. از این رو وی در خطابه ای مربوط به کار کانال پس از استعفای استیونز گفته بود: «مصلحت دیدن آن است که بعد از این کار ساختمان ترعه به دست مردان پر حوصله ای سپرده شود که سر این کار آن قدر بمانند که من خسته شوم و دستور برکناری آنان را صادر کنم. بنابراین من کار ساختمان ترعه را به ارتش ایالات متحده واگذار می کنم...»

به هر حال روزولت يك افسر برجسته چهل و نه ساله صنف مهندسی ارتش را به نام جرج واشینگتن گوتالز^۱ که از دوستان دیرین و زمانی آجودان غیر رسمی تفت بود به جای استیونز انتخاب کرد. گوتالز پیشاپیش با مشکلات این کار آشنایی پیدا کرده بود. وی در سال ۱۹۰۵ که درجه سرگردی داشت، همراه تفت در سفر دوم وی به ناحیه ترعه رفت. در آن هنگام تفت از پیشرفتهای کار ساختمان

ترعه در چند ماه اخیر اظهار خوشنودی کرد، ولی گوتالز در این باره با تفت هم عقیده نبود و به نظر او کارها با کندی پیش می‌رفت و نظر خود را نیز آشکارا بیان کرد. گوتالز به تفت حتی گفت که اگر کار زیر نظر من بود با روش دیگری آن را پیش می‌بردم.

تفت این گفته را فراموش نکرد و هنگامی که تئودور روزولت از او خواست کسی را پیدا کند تا کار ساختمان ترعه را در دست گیرد و از ترس دادگاه نظامی یارای استعفا نداشته باشد، تفت فوراً به یاد گوتالز افتاد.

شبی دیرگاه، هنگامی که گوتالز در جایی میهمان بود، احضاریه کاخ سفید به دستش رسید. میهمانی را ناتمام گذاشت و بیدرنگ برای دیدن روزولت رهسپار شد. پیش از آنکه شب به پایان رسد و آفتاب سر برزند، گوتالز و روزولت قول و قرارهاشان تمام شده بود و به گرمی دست یکدیگر را می‌فشردند. بدین ترتیب آخرین مهندس سازنده ترعه وارد عمل شد.

هنگامی که گوتالز کاخ سفید را ترک می‌گفت به این کار دل سپرده بود و عزمی راسخ داشت. روزولت به او از همه جهت اختیار تمام و کمال داده بود. حتی اختیار داشت که اگر هیئت حفر کانال رعایت قانون را سد راه او کنند، گوش به حرفشان ندهد. و روزولت به او گفته بود اگر موردی پیدا شود که قانون موجود مزاحم کار باشد، خود وی گوتالز را راهنمایی خواهد کرد و مشکل را خواهد گشود.

رئیس جمهوری بامشتهای گره کرده فریاد زنان به گوتالز می‌گفت:

«ترعه باید ساخته شود.»

این دستور چون فرمانی بود که از طرف فرمانده کل قوا به يك افسر داده می‌شد.

کارکنان ترعه از این انتصاب استقبال نکردند. زیرا چنان می‌نمود که با انتصاب يك فرد نظامی به عنوان رئیس کارهای ترعه، کارکنان را به خدمت نظامی می‌گمارند و مثلاً اگر خطایی از کسی سرزند، دادگاههای نظامی و قانون و شیوه لشکری به کار رسیدگی خواهند کرد. حتی گروهی از کارکنان ترعه که از جدیت و سختگیریهای استیونز ناراضی و عاصی شده بودند، در این هنگام درخواستهایی امضاء کردند و برای او فرستادند تا یا در استعفای خود تجدیدنظر کند، یا نمایندگی و سخنگویی و دفاع از حقوق کارکنان ترعه را بپذیرد. و سرانجام که نتوانستند در این مورد کاری از پیش ببرند، هدایای بسیاری برای او فرستادند.

استیونز نیز همراه گوتالز به پاناما رفت تا کارها را به او بسپارد و او را به خوبی با محل آشنا کند. اما قصد اصلی از همراهی استیونز با گوتالز این بود که استیونز محبوب کارگران، بین کارگران و کارفرمای تازه‌شان، گوتالز، الفتی برقرار سازد و این مسئله‌ای بود که روزولت هم به آن توجه داشت.

هنگامی که گوتالز پا به اسکله گذاشت، لحظه حساس و خطیری بود. يك خبرنگار با صدای بلند از او پرسید که چه تغییراتی در کار ساختمان ترعه خواهد داد؟ این پرسشی بود که همه کارکنان ترعه، چه اعضاء عالیرتبه هیئت، چه کارگران ساده، داشتند.

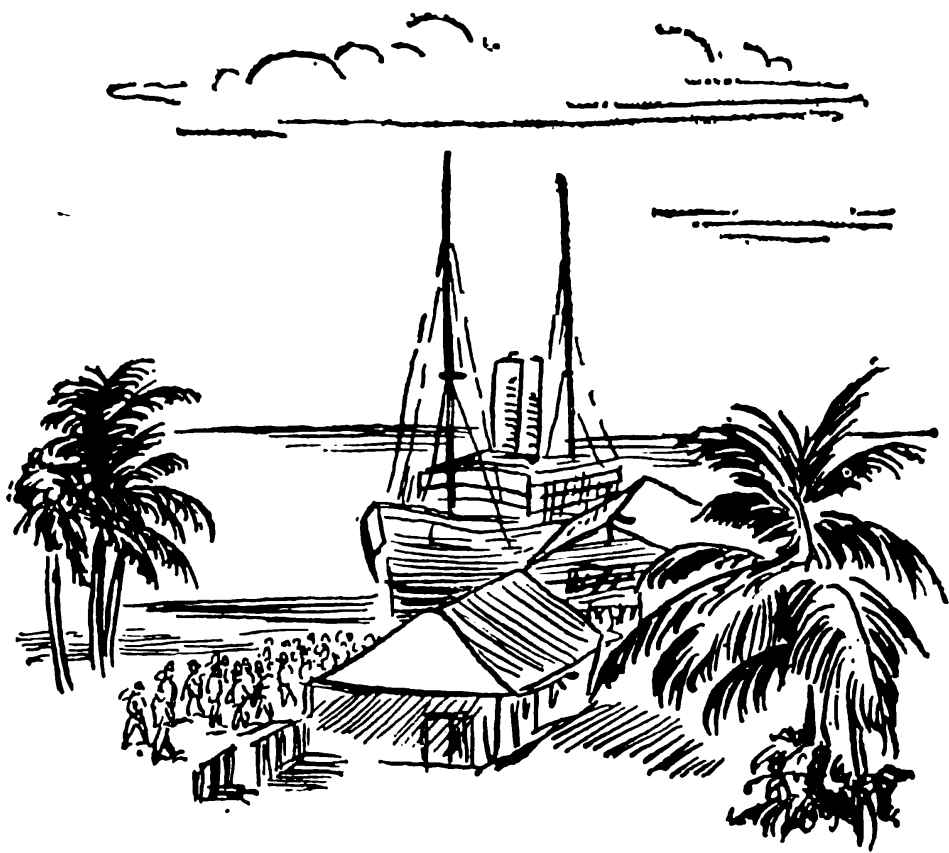
گوتالز در پاسخ آن خبرنگار گفت: «در این سازمان با شکوه

به هیچ وجه کوچکترین تغییری داده نخواهد شد.

اگر گوتالز در شایستگی و کفایت استیونز تردیدی داشت، پس از آنکه با همکاران نظامی خود از کارهای ساختمانی ترعه بازدید کرد، بکلی از بین رفت. گوتالز از کارهای شگرفی که پس از آخرین باز-دیدش از ترعه انجام گرفته بود، به شگفتی دچار شده بود. او دید که چه مشکلات بزرگی را استیونز از میان برداشته است. بدین گونه بود که گوتالز بیش از پیش در باره استیونز احساس تحسین و تمجید کرد. او بعدها احساسات خود را چنین بیان داشت:

«مردم بیشتر از توفیق مهندسان نظامی در پاناما سخن می گویند؛ اما انصاف باید داد که خوشبختانه استیونز خیلی پیش از ما به این کار دشوار دست زده بود. کارهای اصلی را در واقع او کرده بود. مشکل حقیقی کردن ترعه، حمل و نقل سنگ و خاکی بود که کنده می شد و باید اعتراف کنم که هیچ مهندس نظامی در امریکا نمی توانست و شاید نمی تواند نقشه ای بخوبی نقشه استیونز برای حمل و نقل بکشد. ما کار ساختمان ترعه را روی اساسی که او بنیان نهاد دنبال می کنیم ولی دنیا می گوید کار را که کرد؟ آنکه تمام کرد. این عادلانه نیست که او را از افتخار ساختن این کانال بی نصیب بشماریم.»

گوتالز تا آنجا که می توانست و امکان داشت، می کوشید هر چه بیشتر با کارگران ساده گفتگو و معاشرت کند تا ترس آنان از نظامی و نظامی گری بریزد. گوتالز همواره از استیونز، که در نظر کارگران چون قهرمانی می نمود، ستایش می کرد. و با لحنی دوستانه و خند خندان می گفت هیچ انتظار ندارد که کارگران به او سلام نظامی بدهند



و می گفت همیشه برای شنیدن درد دلها و شکایتهای کارکنان حاضر است.

استیونز آن قدر در ترعه ماند تا به همگان بفهماند که به نظر او گوتالز کسی است که می تواند کار ساختمان ترعه را به پایان برساند و هنگامی که دید کارکنان ترعه به گوتالز اعتماد و اطمینان کافی پیدا کرده اند، همه دوستان و آشنایان را وداع کرد و با کشتی رهسپار امریکا گردید.

بدین ترتیب گوتالز کم کم یگانه رئیس کار ساختمان ترعه شد؛

یعنی پس از رفتن استیونز، ریاست هیئت ترعه نیز به او محول گشت و این سمت نیز بر شغل سرمهندسی افزوده شد. دیگر گوتالز در ناحیه ترعه دارای قدرت و اختیار مطلق شده بود، اگر چه خود در اندیشه و پابند به دست آوردن چنین قدرتی نبود. او حتی هنگامی که آگاه شد رئیس جمهور می خواهد ریاست هیئت را نیز بدو واگذار کند، نامه ای به کاخ سفید نوشت و یادآور شد که قوانین مربوط به ترعه اجازه نمی دهد که تا این اندازه قدرت و اختیار به دست يك نفر سپرده شود. روزولت در پاسخ به او نوشت که در این مورد به قانون توجهی ندارد، بلکه ساختمان ترعه مورد نظر اوست.

چندی نگذشت که کارگران ماشینهای حفاری اعتصاب کردند. ابتدا تقاضاهایی داشتند و چون پذیرفته نشد، دست به اعتصاب زدند. اینجا بود که قدرت و اختیارات کامل گوتالز به کار آمد. کارگران کار خود را رها کردند و دسته دسته روانه امریکا شدند. گوتالز نیز بی آنکه منتظر گذشتن تشریفات و جریانهای قانونی شود، گروه گروه کارگران دیگر از امریکا استخدام کرد و به جای اعتصاب کنندگان به کارگمارد. سفارشهایی که گوتالز برای خرید ابزار و لوازم بی شمار به ایالات متحده می فرستاد، بیدرنگ در واشینگتن تصویب می شد. در اواخر سال ۱۹۰۷ گوتالز سی هزار کارگر زیر فرمان داشت. کارهای حفاری در گذرگاه کولبرا پیشرفت زیادی کرده بود. در ماه دسامبر میزان خاکبرداری به رقم جالب ۹۳۷,۷۰۳ متر مکعب رسید.

در این روزگاران یگانه مزاحمتی که برای گوتالز فراهم می شد از جانب نمایندگان کنگره بود که هر دم و ساعت برای دیدن پیشرفت

کار ترعه، بدان ناحیه می آمدند. يك بار گروهی از نمایندگان کنگره از طرف دولت برای بازرسی در میزان هزینه روزافزون کارهای حفاری به ترعه آمدند. اما در حقیقت قصد آنان جز مسافرت و خوشگذرانی نبود. اعضاء این گروه برگوتالز خرده گرفتند که چرا مثلاً دستمزد کارگران زیاد است و گفتند که خانه‌های آنان نیز بیش از حد لزوم راحت است. یکی از نمایندگان کنگره اصرار داشت که بالاخانه مسکن گوتالز را ببیند و بازرسی کند ولی سرهنگ با دست جلوش را گرفت و او را نگه داشت.

این کار خشم نماینده کنگره را برافروخت و به گوتالز که افسری زحمتکش و امین و کوشا بود گفت: «گمان نمی کنم اگر من با حقوق سالیانه ۷۵۰۰ دلار در این ناحیه خدمت کنم بتوانم چنین خانه مجملی داشته باشم.» گوتالز در پاسخ به خونسردی فقط گفت: «من هم گمان نمی کنم.»

بیچاره گوتالز مجبور بود گاهی بدین ترتیب با تك تك اعضاء کنگره بستیزد و گاهی پیش اجتماعشان دست تقاضا دراز کند. این جنگ و ستیز و تقاضا و درخواست سه سال طول کشید ولی گوتالز نگذاشت مانعی در راه پیشرفت کار ساختمان ترعه ایجاد شود. بهر ترتیبی بود مقصودش را عملی می کرد.

یکی دیگر از گرفتاریهای گوتالز، مبارزه‌ای بود که گاهی با افسران همکارش داشت مخصوصاً آنها که مانند خود او در رأی و نظر خویش یکدنده بودند. این امر موجب شد که او چند بار بعضی از همکاران خود را عوض کند. تصادم و برخورد او با بعضی از کارگران

گورگاس نیز گاهی بی‌دردسر نبود. این کارگران با کوشش خستگی‌ناپذیری روی هر مایعی که می‌دیدند نفت می‌ریختند تا تخم پشه را از بین ببرند. يك بار این کارگران روی دو غاب سیمان گوشه‌ای از کار ترعه و بار دیگر در کاسهٔ آب مقدس کلیسا نفت ریختند که این کار سروصدای زیادی ایجاد کرد. کوتالز برای گرد آوردن و به کار گماردن بهترین کارگران از هر جا که باشند، کوشش می‌کرد، اما مخصوصاً می‌کوشید که منطقهٔ ترعه را برای کارگران امریکایی هر روز از روز پیش جالبتر کند. از این رو گذشته از تأسیس نانوائی و قصابی و کارخانهٔ یخ‌سازی و غیره و کامل کردن باشگاهها و تفریحگاهها و مهمانخانه‌ها کاری کرد که این خبر به گوش امریکاییان برسد که در تمام ناحیهٔ ترعه می‌توان بیفتك خوب و ارزان به دست آورد. البته این بیفتکها را در کاسه‌های چوبی که از تراورسهای چوبی کهنهٔ راه آهن ساخته شده بود، به مشتریان می‌دادند.

کارهای ساختمانی ترعه کم‌کم به صورت يك کارگاه جهانی که در آن کارگران همهٔ جهان کار می‌کردند، درآمد بود. چنانکه در سال ۱۹۰۸ نشریهٔ «ستردی ایونینگ پست»^۲ در این باره چنین نوشت:

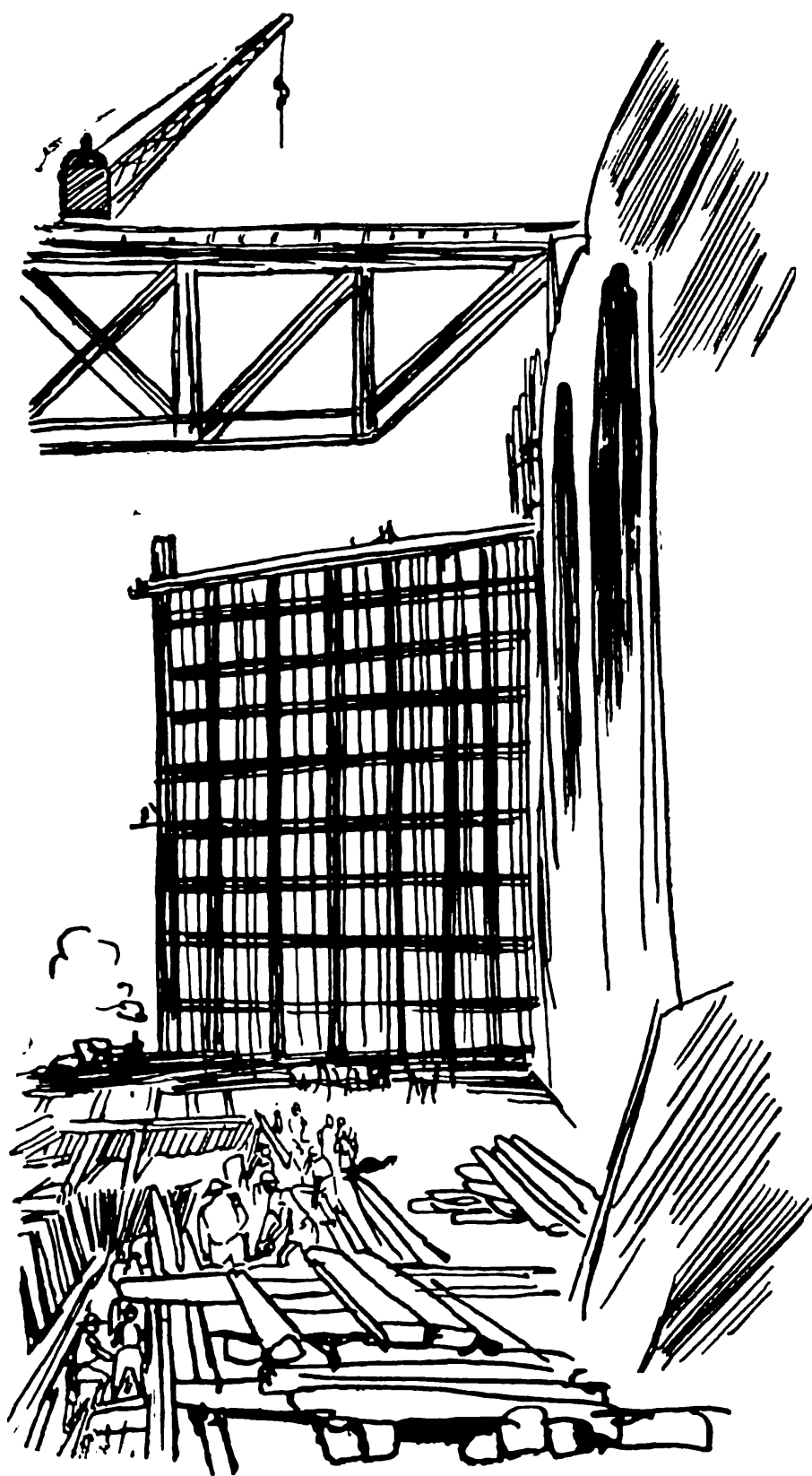
«کارگری که با بیل حفاری بخار کار می‌کرد و دستگاه موتور را به حرکت درمی‌آورد از اهالی ایرلند بود. کارگری که روی جراثقال کار می‌کرد و خاک حفر شده را از محل برمی‌داشت امریکایی بود. دو تن کارگر کورهٔ جراثقال از سیاهان جامائیکا بودند و شش تن کارگری که زمین زیر ماشین حفاری را صاف می‌کردند و مسیر حرکت آن را

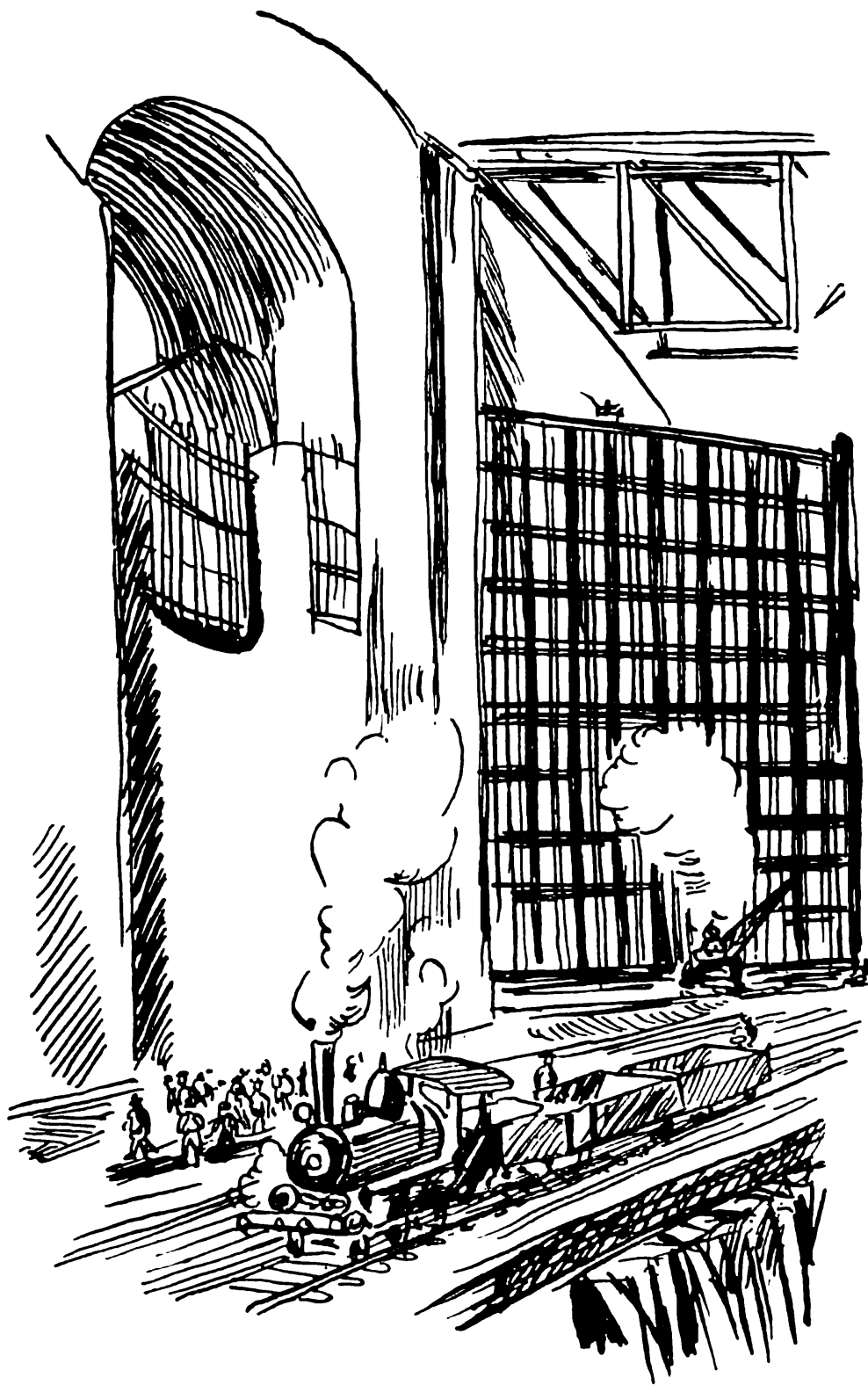
آماده می‌ساختند، سیکهای شمال هندوستان بودند. این سیکها عمامه-های سفید به سر داشتند و مانند ماشین کار می‌کردند.»

رام کردن رودخانه سرکش چاگریس و بردن آبش برای تشکیل دریاچه گاتون^۳ کاری عظیم بود. زیرا ط-ول مسیر تازه این رودخانه برای تشکیل دریاچه، بیست و هفت کیلومتر بود و در ارتفاع ۲۶ متری بر فراز کوه قرار داشت.

برای ساختن این دریاچه لازم بود که سدی به درازی ۲۵۶۰ و بلندی ۳۵ متر ساخته شود. پهنای سد در پایین به ۶۷۰ متر و در بالا به ۳۵ متر می‌رسید در جریان ساختمان این سد شایعه عجیبی در افواه افتاد و مشکلی پدید آورد. گو تالز مجبور بود پاسخ این شایعه را بدهد. یکی از کارگران چنین شایع کرده بود که در زیر محلی که سد ساخته می‌شد دریاچه‌ای است زیرزمینی که پوشش خاکی نازکی بر روی آن قرار دارد و بدین ترتیب پس از تکمیل ساختمان، سد خاکی و قفلش نشست می‌کند و همه را به درون می‌کشانند.

این شایعه به ایالات متحده نیز رسید و نتیجه آن شد که درکنگره آن گروه از نمایندگان که با ساختن ترعه هم سطح آب دریا موافق بودند، فرصتی یافتند که درکنگره و روزنامه‌ها داد سخن بدهند. روزوات که دوران ریاست جمهوری نژدیک به پایان بود بار دیگر مجبور شد تفت وزیر جنگ را (که نامزد ریاست جمهوری در دوره بعد نیز بود) برای بازرسی و به دست آوردن اطلاعات دست اول به پاناما گسیل دارد. تفت در پایان این سفر اسنحکام این سد را تأیید کرد و بار دیگر طرفداران





ترعه هم سطح آب دریا از میدان به در رفتند. کارهای ساختمانی قفلهای حوضچه گاتون که در آن تجدیدنظر شده بود، در ماه اوت سال ۱۹۰۹ آغاز شد. این قفلها شامل دو قسمت بود و هر قسمت سه قفل داشت. چند ماه بعد کار ساختمان قفلهای سد در سمت اقیانوس آرام آغاز شد. قفلهای این سد عبارت بودند از یک قفل در ناحیه پدرو میگل^۴ که کشتیهای هم سطح دریاچه گاتون را هم سطح دریاچه میرافلورس^۵ می ساخت و آنگاه دو قفل دیگر که با به کار افتادن آنها کشتیها در آب هم سطح اقیانوس آرام قرار می گرفتند.

باری کارها چنان از روی نقشه و پیش بینی دقیق صورت می گرفت که متصدیان کار در آگهی مربوط به پیمان ساختن دروازه های قفلها، پس از ذکر مشخصات اعلام کرده بودند که: «آخرین دروازه باید تا اول ژانویه ۱۹۱۴ کار گذاشته شده باشد.»

برای آنکه بتوان توده های کوه مانند سیمان و فولاد و دیگر لوازم را به صورت منظم و بی وقفه و پایداری به محل قفلها رسانید، گوتالز ناچار بود که ریلهای راه آهن را دم به دم تغییر مکان دهد. برای نشان دادن میزان کار این راه آهن باید گفت که در سالهایی که کار ساختمان به اوج خود رسیده بود، روزانه نزدیک ششصد ترن بر آن در حرکت بود. اما در ساختمان ترعه کاری که بیش از دیگر کارها ایالات متحده و همه جهان را مجذوب خود ساخته بود، کار عظیم شکافتن کوه کولبرا بود.

کم کم که دره ساخته دست بشر عمیقتر شد و این کوه بزرگ به

دو قسمت تقسیم گردید، صخره‌هایی که به وجود می‌آمد نامهایی چون «تپه زرین» و «تپه پیمانکاران» می‌گرفت که اکنون در سراسر جهان مشهور است. شکافتن این کوه نیاز به يك همکاری و هماهنگی دسته-جمعی داشت که ج. ب. بیشاپ^۶ وقایع نگار ترعه، آن را چنین توصیف کرده است:

انبوهی از آدمیان و قطارهای راه آهن در جنب و جوش و حرکتند و دستگاهها و ماشینهای غول پیکر، غرش کنان با فعالیت مداوم خویش به یاری هوش و ذکاوت بشری چون جنگلی انبوه و درهم به نظر می‌رسند، ولی بی آنکه کوچکترین اختلال یا تصادمی پیش آید، هر يك به جای خود در ناحیه ترعه به کار مشغولند.

پنجاه دستگاه حفاری که از بزرگترین و کاملترین انواع خود در جهان بود، با نیرویی شگرف از ساعت هفت صبح تا پنج بعد از ظهر، با صخره‌ها و زمینهای سخت و ناهموار پنجه در افکنده بود و مدام می‌شکافت و می‌خراشید و می‌کند. شبانگاهان کارگران تعمیرکار، بیلهای حفاری را تیز یا تعمیر می‌کردند تا روز بعد برای کار آماده‌تر باشند. در ایام بارانی، کارگران هم‌شب و هم‌روز در دل کوه و صخره‌ها و تپه‌های شکافته، سرگرم کار بودند و برای جلوگیری از ریزش آنها به سبب باران، سدهایی می‌ساختند تا کار متوقف نگردد. در اواخر تابستان سال ۱۹۰۹ شکافی که در کوه کولبرا ایجاد شده بود آن قدر عمق پیدا کرد که در يك نقطه به ۱۲ متری سطح آب دریا رسید. در همین ایام بود که به يك ماه، ۱،۱۴۳،۰۰۰ متر مکعب سنگ و خاک از آن

قسمت بیرون برده می‌شد.

هر چند در کار ساختمان ترعه ریاست کل را گوتالز برعهده داشت، ولی دو تن دیگر نیز به این مناسبت در امریکا شهرتی به هم رسانیدند. یکی از این دو تن سرگرد گیلارد^۷ رئیس مستقیم عملیات ساختمانی ترعه بود و دیگری ل. ک. رورک^۸ که دورگه‌ای بود ایرلندی و امریکایی، و شخصیتی بارز و برجسته داشت. در بهار سال ۱۹۱۰ رورک از خدمت در ترعه استعفا داد و به ریاست امور ساختمانی خیابانهای شهر بوستون برگزیده شد. این پیشامد برای گوتالز موجب تأسف و ناراحتی بسیار شد.

انتخاب تفت به ریاست جمهوری، در کارهای ساختمانی ترعه خوشبختانه هیچگونه تأثیری نکرد. تفت و گوتالز از سالیان پیش با یکدیگر دوست بودند و پس از نوامبر سال ۱۹۱۰ که تفت از برزخ پاناما دیدن کرد، تحسین و پشتیبانی او نسبت به مهندسان نظامی افزایش یافت. هنگامی که رئیس جمهوری تفت به ایالات متحده بازگشت، به ملت نوید داد که دوران پیروزی بردشواریه‌های بزرگ نزدیک شده است.

روزی که گوتالز در برابر کمیته تدارکات کنگره ظاهر شد، نمایندگان همگی به پا خاسته او را تحسین بسیار کردند، زیرا او بود که کار را به پیروزی نزدیک کرده بود.



۷

پیروزی

کندن کانال به سرعت پیش می‌رفت و در آستانه پیروزی بود.
به همان نسبت که کار به پایان نزدیکتر می‌گشت، گفتگو هم درباره آن

بیشتر می‌شد. در کنگرهٔ امریکا نیز گاه‌گاه مشاجره و جنجال در می‌گرفت؛ آن هم در بارهٔ مسائلی از این قبیل که اول چه نوع کشتی و با چه تشریفات و چگونه باید از ترعه عبور کنند؟ یا چه کسانی باید در این تشریفات شرکت کنند؟ و غیره.

اما در منطقهٔ کار ترعهٔ پاناما، هیچ کس بخصوص گوتالز واقعی به این گفتگوها نمی‌نهاد. وظیفهٔ اینان گفتگو و مشاجره نبود، کار بود. اینان باید ترعه را می‌ساختند. اینکه چه نوع کشتی اول از آن عبور می‌کرد و با چه تشریفات این کار صورت می‌گرفت و این گونه حرفها برای مردان کار اهمیتی نداشت. مردان کار وقت خود را با مشاجره و جنجال بیهوده تلف نمی‌کردند. همزمان با بالا آمدن سطح آب دریاچهٔ گاتون که از سه جانب - یکی دیوارهٔ سدی مصنوعی به همین نام و دو جانب دیگر دامنه‌های فروریزندهٔ کوهها - در محاصره بود، هزاران مسئله و مشکل فکر و درایت گوتالز را به خود مشغول کرده بود.

یکی از ساده‌ترین این مشکلات، مسئلهٔ دور کردن و راندن پاناماییهای خشمگین و حرف نشنو بود از سر راه جریان آب رود به سوی دریاچهٔ گاتون. آب لحظه به لحظه بالاتر می‌آمد و گروهی از کسانی که خانه و زندگیشان سر راه آب بود، حاضر نبودند آشیانه و علائق خود را ترك کنند. بعضی به پشت بام خانه‌های خود پناه می‌بردند، به این گمان که آب دوباره فرو خواهد نشست. می‌گفتند رود تسلیم نخواهد شد که مسیرش را عوض کنند، دوباره بر خواهد گشت. بسیاری غرق شدند و بسیاری دیگر چه سروصداها و غوغاها که راه انداختند.

ریزش خاک در شکافهای کوه کولبرا نیز مشکل عظیمی بود. يك

ریزش چند دقیقه‌ای، ماهها، بلکه سالها کوشش و کار را همراه با وسائل و ابزارها و دستگاههایی به ارزش هزاران دلار به زیر می گرفت و بی ثمر می کرد. ولی مردان کار، علیرغم همه دشواریها و رنجها، کار را دنبال می کردند. سیمان ریزی در دریچه میرافلورس در هفدهم ماه مه ۱۹۱۳ و در دریچه گاتون دو هفته بعد از آن پایان یافت. در بیستم ماه مه همان سال، یکی از بزرگترین مراحل کار احداث ترعه طی شد. یعنی در حالیکه صدای پی در پی و تقریباً پیوسته و مداوم انفجار دینامیت همراه با سوت و صفیر سرکارگران گوش را آزار می داد، دو بیل عظیم ماشینی که با نیروی بخار کار می کرد از دو سوی مخالف پیش آمد و آمد و در کف شکاف کوه کولبرا به هم رسید. و به این ترتیب مانعی عظیم که پیش بسیاری از آرزوها دیوار کشیده بود، به دو نیم شد. مانعی که از زمان کریستف کلمب همه کسانی را که آرزوی احداث کانال در پاناما داشتند نومید کرده بود.

عصر روز بیست و هشتم سپتامبر ۱۹۱۳ بود که گوتالز در بلند جایی سکو مانند و مسلط بر دریچه گاتون، دستخوش نگرانی و دلهره، از این سو به آن سو گام برداشت. دستهایش را در جیبهای شلوارش فرو برده بود و در دلش دریایی از بیم و اضطراب موج می زد. هوا گرم و خفه بود و عرق از سر و رویش فرو می ریخت؛ گاهی نسیمی گرم و نمناک از جانب دریا می وزید و مویش را پریشان می کرد؛ اما او نه به گرما و عرق ریزی توجهی داشت و نه به پریشانی موهایش؛ تمام توجه او به آزمایشی بود که هم اکنون شروع می شد.

آن روز روزی بود که او و بسیاری دیگر برای رسیدن به آن،

سالها عرق ریخته بودند و سالها گرما و رنج و پریشانی بر خود هموار کرده بودند. روزی بود که اولین دریاچه و حوضچه را، که چه زحمتهای برای ساختنش کشیده بودند، آزمایش می کردند.

همه وسایل کار آماده بود. همه در دور و نزدیک منتظر این آزمایش بودند. سرانجام لحظه حساس فرا رسید. نگهبان دریاچه منتظر اشاره دست کوتالز بود. کوتالز اشاره کرد و آب با شدت بسیار هجوم آورد. منظره قورباغه‌هایی که برخلاف میلشان از دریاچه به اینجا کشیده شده بودند تماشاگرانی را که در ساحل ایستاده بودند، به خنده انداخت. درست در سر ساعت چهار و چهل و پنج دقیقه بعد از ظهر روز تاریخی بیست و ششم سپتامبر ۱۹۱۳ يك کشتی كوچك يدك كش به نام «گاتون» وارد حوضچه زیرین گردید. پشت سر این يدك كش دریاچه‌های فولادین نخستین بسته شد و بعد جریان آب کشتی را تا سطح دریاچه دوم بالا برد و کشتی وارد حوضچه دوم شد. دریاچه دوم را هم بستند و کشتی به سوی حوضچه سوم رفت و همچنین رفت تا سرانجام به دریاچه گاتون رسید. نتیجه آزمایش عالی بود.

کوتالز و یارانش پس از رسیدن به این پیروزی عظیم، دست به کار اقدام مهم دیگری شدند که باز کردن جریان آب به شکاف کولبرا بود.

دیواره‌ای را که در برابر آب قرار داشت با توری از دینامیت پوشاندند، تا چنانکه در خور این امر عظیم است، ضمن تشریفات باشکوهی در روز موعود رئیس جمهوری ایالات متحده با فشار دکمه‌ای دینامیتها را منفجر کند.

قرعه این کار به نام وودرو ویلسون^۱ افتاد که تازه به این مقام انتخاب گردیده بود. وی نیز چون پیشینیان خویش از اهمیت ترعه پاناما خبر داشت. در تاریخ دهم اکتبر ۱۹۱۳ ویلسون دکه‌ای را که روی میزش، در کاخ سفید مقرر رئیس جمهوری بود، فشار داد. در همین موقع گروه مهندسان و کارگران، قهرمانانی که به همت و قدرت اندیشه و بازوی آنان ترعه حفر شده بود، در مدخل نهر عظیمی به طول دوازده کیلومتر، به انتظار بودند. لحظه‌ای پس از فشار دکه در کاخ سفید، جریان برق در دیواره سد، پوشش دینامیت را منفجر کرد دیواره سد فرو ریخت و به دنبال آن امواج خروشان آب از دریاچه گاتون به درون بزرگترین خندق ساخته دست بشر سرازیر شد.

در میان کسانی که در این لحظه تاریخی ناظر این منظره پر شکوه بودند یکی هم فیلیپ بونا واریلا مهندس و سیاستمدار فرانسوی بود. این منظره که تحقق يك رؤیا و آرزو بود، سیل اشک را از چشمان وی جاری ساخت.

نظیر این واقعه هیجان‌انگیز، یعنی حرکت کشتی يدك کش «گاتون» چند هفته بعد در آن سوی کانال، در سوی اقیانوس آرام، تکرار شد. يك کشتی يدك کش دیگر به نام «میرافلورس» همراه با سه دوبه^۲ و يك قایق موتوری از میان دریچه‌های میرافلورس از آن سوی کانال یعنی جانب اقیانوس آرام، بالا آورده شد و به دریاچه گاتون

(۱) Woodrow Wilson

(۲) barge که به «دوبه» ترجمه شده نوعی کشتی بی‌موتور است که در باربری به کار می‌رود. در جنوب ایران این کلمه مصطلح و رایج است. م.

رسید، ولی مرحله آخر کار تا پایان سال به طول انجامید. در این تاریخ یعنی پایان سال بود که آبهای دو اقیانوس اطلس و آرام در شکاف کولبرا به یکدیگر رسیدند و این واقعه در سر لوحه اخبار روزنامه‌های جهان خبر مهم سال گردید.

اولین باری که سرتاسر مسیر ترعه طی شد، هفتم ژانویه ۱۹۱۴ بود. يك ماه قبل از این تاریخ مردی که بارنجهای گران و جانفرسا دل کوه کولبرا - نو میدکننده فرانسویان - را شکافته بود، بر اثر عارضه مغزی در گذشت و نتوانست میوه رسیده رنجهای خود را ببیند. وی سرهنگ گیلارد بود، که پیش از این از او یاد شده است.

در اوایل پاییز سال ۱۹۱۳ گیلارد، که به علت کار زیاد بکلی از پا در آمده بود، از خدمت در منطقه ترعه معاف گردید. و در پنجم دسامبر همان سال بدرود حیات گفت. از جمله کسانی که بر مرگ وی زاری کردند، یکی هم همکار قدیمش یعنی گوتالز بود.

گوتالز در این مورد چنین نوشته است:

«سرهنگ گیلارد در این نبرد روحی نیرومند داشت و همتی خستگی ناپذیر. او نظامی ورزیده و برجسته‌ای بود. وفاداری خلل ناپذیر او به هدف مقدسی که داشتیم او را از بسیاری دیگر متمایز می کرد. نام او با وظیفه خطیری که به رهبری وی ایفا شد، مترادف است و با افتخار ابدی از آن یاد می شود.»

يك سال و نیم بعد به موجب فرمانی، برای همیشه شکاف کولبرا را گیلارد نام نهادند.

ولی هنوز کارهای بزرگی در پیش بود. خوی سربازی که در

نهاد گوتالز بود وی را بر آن داشت که نه تنها ترعه را برای کشتی رانی جهان به بهترین صورت ممکن در آورد، بلکه می خواست هزاران نفر را برای اداره این دستگاه عظیم و پیچیده تعلیم دهد تا بتوانند چه در ایام جنگ و چه در صلح، کار را به بهترین وجهی اداره کنند و نگذارند به تأسیسات عظیم آن خللی وارد آید. و نیز بتوانند از ریزشها جلوگیری کنند و خرابیهای طبیعی را مرمت کنند. کف تراشها و لاروبیها و همه کارهای جاری کانال احتیاج به متصدیان مجرب و ورزیده داشت. شکاف گیلارد را می بایستی گاه به گاه با دستگاههای گل کن بتراشند. افراد زیادی می بایستی برای کار انداختن دریچه های بزرگ تعلیم یابند. راهنمایانی برای عبور دادن کشتیها می بایستی آماده گردند. راه مداخله بیجا و بیخبرانه هیئتهایی که از واشینگتن در کار وقفه وارد می ساختند، باید سد می شد. و بعد از همه اینها و بالاتر از همه لازم بود که با اقدام آن دسته از ارتشیان که می خواستند در منطقه ترعه پایگاههایی به وجود آورند مقابله و مبارزه شود، زیرا این امر - لاقلا در این روزها - سبب برانگیختن خشم پاناماییها می شد.

گوتالز از ایالات متحده و دیگر دولتها تقاضا کرد که کشتیهایی به آن منطقه گسیل دارند تا در آزمایش بزرگ کارکنان ترعه و راهنمایان شرکت جویند. بسیاری از کشورها به این درخواست پاسخ موافق دادند. از هر دو سوی دو اقیانوس کشتیهای زیادی در دریاچه مصنوعی کاتون بالا برده شد و سپس کشتیها به اقیانوسی که از آن وارد ترعه شده بودند، بازگشتند. این تجربه های بزرگ بر اطلاعات و مهارت کارکنان ترعه می افزود. چون کم کم روزگشایش رسمی نزدیک می شد، گوتالز ترتیب



تمرین نهایی را داد. دیگر حتی خود اونیز کار را پایان یافته می‌پنداشت. در سوم ماه اوت ۱۹۱۴ هنگامی که ابرهای جنگ و کشتار وحشیانه جهانی-جنگ جهانی اول- آسمان را فرا گرفته بود، کشتی راه آهن پاناما برای عبور از کانال به سوی حوضچه گاتون روانه شد. هر چند که راهنمایان این کشتی را در نهایت ناشیگری عبور

دادند، ولی خوشبختانه آسیبی به حوضچه‌ها نرسید. سرانجام روز ۱۵ ماه اوت ۱۹۱۴-روز بزرگ گشایش رسمی ترعه به‌روی کشتیها-فرارسید. اولین کشتی که از برزخ گذشت، کشتی «آنکون»^۳ بود که مال شرکت راه‌آهن پاناما بود. در این کشتی شخصیت‌های برجسته‌ای سوار شده بودند که سرآمد آنان رئیس جمهوری پاناما بلیساریو پوراس^۴ بود. کشتی «آنکون» صبحگاهان از سوی اقیانوس وارد دریاچه گاتون شد و پس از يك ساعت و ربع توقف پیش از ظهر آن روز به‌معبّر آبی شکافته در کوه کولبرا وارد گشت. این کشتی دو سه ساعت به‌غروب مانده وارد آب‌های اقیانوس آرام گردید. گوتالز که به‌سبب اضطراب خاطر شدید در این کشتی سوار نشده بود، با قایقی آن را دنبال کرد.

پس از سپری شدن این بیست ساعت مدت عبور کشتی، که برای اعصاب گوتالز خردکننده بود، وی چون جنگجویی خسته اما پیروز خود را به‌بستر آسایش رساند و یازده ساعت خوابید. کاری که گوتالز به‌پایان رسانید، نه تنها کاری است که تاریخ‌نویسان را مسحور و مجذوب خویش کرده، بلکه باعث اعجاب و تحسین مهندسان و صنعت‌پیشگان نیز شده است. آری گوتالز با نیروی عظیم طبیعت و بیماری‌ها و بدبینی‌ها و خوش‌بینی‌های دروغین و سیاست‌بازی و منازعات و برخوردهای کارگران و آن همه نابسامانی‌های بیشمار، نبردهای سخت و جانانه کرد و بر همه پیروز شد. البته این درست است که بار اصلی و کار اصلی بردوش و برعهده هزاران نفر کارگر چیره دست و زحمت‌کشی بود که

این امر عظیم را پیش بردند، اما کوتالز بسان سپهسالاری بود که فاتح این قلعه بزرگ محسوب می‌شود.

ترعه پاناما از نقطه آغاز به سوی دره رودخانه چاگريس امتداد دارد و بعد در سرازیری که به اقیانوس اطلس منتهی می‌شود، ادامه پیدا می‌کند و به جهت پیچی که در برزخ پاناما دارد، به سوی جنوب معطوف می‌گردد و پس از عبور از معبر گیلارد در دره ریوگرانده به اقیانوس آرام می‌پیوندد.

این ترعه از دو دهانه آن حدود ۶۵ کیلومتر و از آبهای ژرف دو اقیانوس ۸۱٫۵ کیلومتر فاصله دارد. يك کشتی با ظرفیت معمولی در هشت ساعت می‌تواند مسیر ترعه را طی کند.

شهر پاناما که در کرانه اقیانوس آرام قرار دارد به علت پیچی که در برزخ وجود دارد در فاصله سی کیلومتری شهر کلن در سوی مقابل یعنی کرانه اقیانوس اطلس قرار گرفته است. مسیر ترعه از شمال غربی به سوی جنوب شرقی است.

طول آن قسمت از ترعه که در جانب اقیانوس اطلس و هم سطح آن اقیانوس است، کمی از یازده کیلومتر کمتر می‌باشد.

سی و شش کیلومتر از ترعه در ناحیه دریاچه گاتون، بین حوضچه گاتون و معبر آبی گیلارد- که مرتفعترین آبهای ترعه است- قرار دارد. طول معبر آبی گیلارد دوازده کیلومتر است. از اینجا به بعد از بلندی آب کاسته می‌شود و در دوازده کیلومتر دیگر، به جانب اقیانوس آرام آب کانال هم سطح این اقیانوس است.

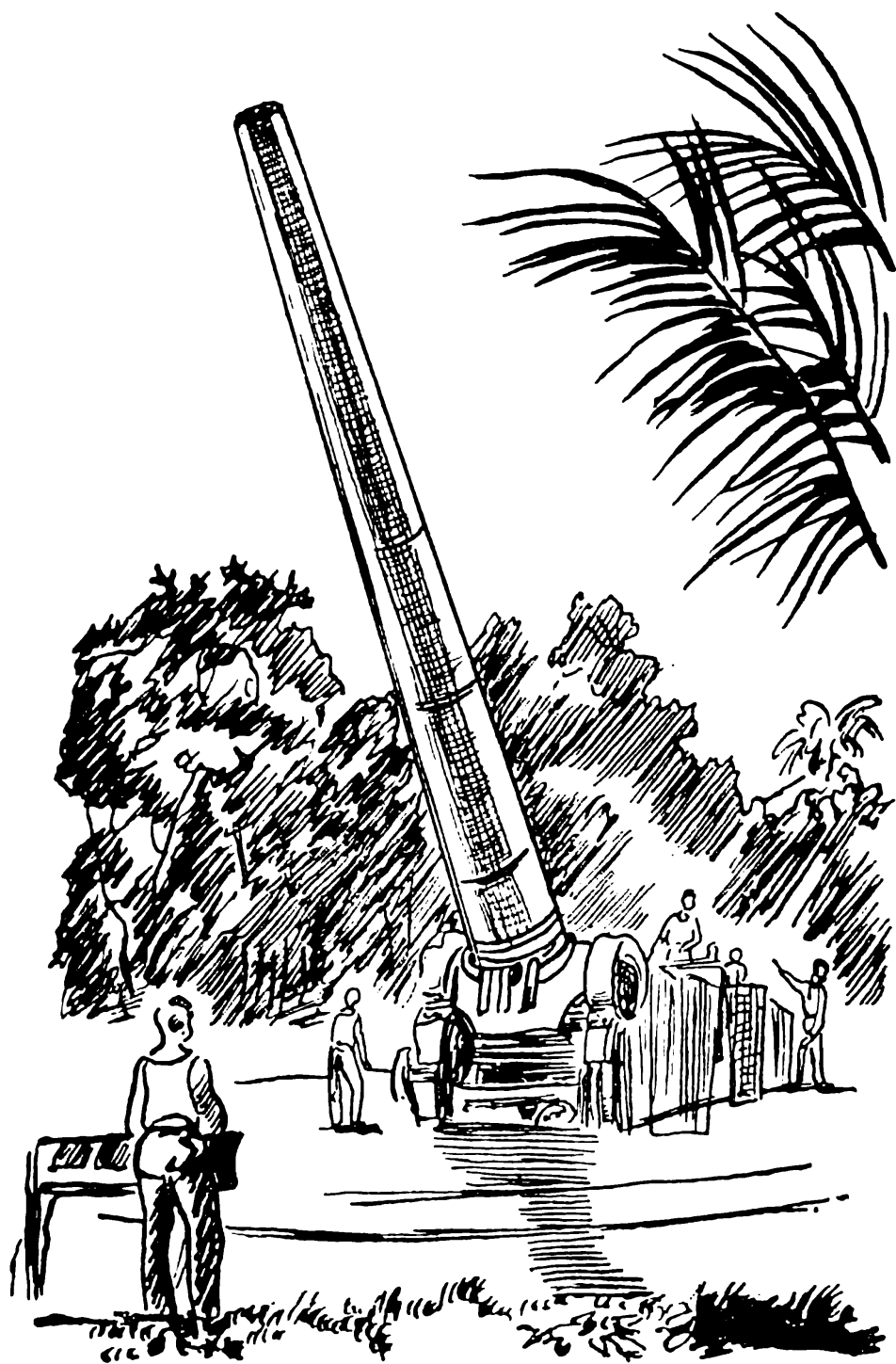
سه مرحله حوضچه‌های گاتون، دو کیلومتر طول دارد. مجموع

طول حوضچه‌ها، در حدود ۳۰۵ متر، پهنا ۳۴ مترو ژرفای آب در این حوضچه‌ها ۲۱ متر است. اگر خرج پاك کردن ترعه از ریزش بزرگی که در ۱۴ اکتبر ۱۹۱۴ رخ داد- و مدت هفت ماه ترعه را بست- نبود گوتالز نه تنها می‌توانست ترعه را قبل از موعد معین آماده کند، بلکه می‌توانست با همان هزینه‌ای که در نظر گرفته شده بود، به پایان رساند. ساختمان این ترعه برای ایالات متحده ۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ دلار خرج برداشت، غیر از خرج تأسیسات دفاعی نظامی و دریایی و غیر از پولهایی که به فرانسه و پاناما پرداخت شد. از این مبلغ ده میلیون دلار صرف پاك کردن سی ریزش خاك شد. بعد از خاکبرداری فرانسویان در ترعه پاناما امریکاییان دویست و بیست و نه هزار میلیون متر مکعب خاکبرداری کردند. کار گوتالز و کار کارگران گوتالز تمام شده بود. ترعه آماده بهره‌برداری بود. با آنکه این گونه بنیادها همیشه کارهای ساختمانی و خرجهای جاری دارد ولی سودمندی آن برای جهان و بهره‌ای که عاید می‌کند بسیار بیشتر و ارزشمندتر از خرجها و زحمتهایی است که داشته است.

آنچه گوتالز از آغاز کار به روشنی نمی‌دانست این بود که ترعه پرسود خواهد بود. از روزی که کشتی «آنکون» از ترعه عبور کرد تا امروز سالی نشده که ترعه زیان دیده باشد. با وجود آنکه صدها میلیون دلار صرف پاك کردن ریزشهای خاکی و لارویی و استوار کردن کرانه‌ها شده است و می‌شود، با آنکه خرجهای جاری آن، از قبیل مخارج تعلیم کارکنان مجرب و بهبود روشهای نظارت و روغن کاری دروازه‌ها و غیره، زیاد است با این وصف این هزینه‌ها هرگز موجب

زیان نگردیده است.

باری، گوتالز در شب ۱۵ اوت ۱۹۱۴ خواب راحتی کرد و نام او از آن زمان تا امروز با احترام یاد می‌شود. در آینده نیز چنین خواهد بود. زیرا گوتالز در آن زمانی که دولتهای بزرگ و دیرین جهان ایالات متحده را در زمره کشورهای بزرگ نمی‌شمردند، برای امریکا آوازه بلند و افتخار فراوان کسب کرد. بدین ترتیب چهارصد سال پس از آنکه کریستف کلمب به برزخ پاناما و کوه کولبرا-یعنی مانع بزرگی که او را از رسیدن به هند باز داشت-با خشم و حسرت نگریست، گوتالز همان مانع بزرگ را چنان در هم کوفت که به سود تمامی جهان پایان یافت.



مناسبات امریکا و پاناما

دولت امریکا بیش از چهل سال، پول و همت و توجه خود را صرف جمهوری پاناما کرد تا پاناما که نخست ایالتی فقیر از کشور کلمبیا بود، توانست استقلال پیدا کند و خطر بیماریهای استوایی را از میان بردارد و در راه ترقی و سعادت گام بردارد. در اندک زمانی

جمهوری پاناما از حیث سطح زندگی میان کشورهای امریکای لاتین، پس از آرژانتین و اوروگوئه قرار گرفت.

بدبختانه امریکا آن قدرها که توانست در قلمرو کمکهای فنی و بهداشتی به پاناما پیشروی کند، در قلمرو حسن نیت و یگانگی و دموکراسی نتوانست.

تقریباً از همان آغاز کار، امریکا کارگران پانامایی را با کارگران خویش برابر نمی دانست و به یک چشم در ایشان نمی نگریست.

پس از تصویب قوانین «جیم کرو»^۱ دیگر مجالی برای برابری و یگانگی نمانده بود. این قوانین مانع از آن بود که کارگران پانامایی و امریکایی حقوق و مزایای یکسانی داشته باشند. پاناماییها نمی توانستند از مزایای مسکن و تحصیل و دستمزد عادلانه و دیگر امکانات، برابر امریکاییها بهره مندی داشته باشند.

همه مردم غیر امریکایی که در پاناما زندگی می کردند، این قوانین ناعادلانه شامل حالشان بود. بدین معنی که فرستادگان امریکا با همه مردم غیر امریکایی ساکن پاناما—مانند کارگران جامائیکایی که در کندن ترعه سهم بسزایی داشتند—همچون کارگران پانامایی رفتار می کردند، یعنی آنان نیز محروم از مزایایی بودند که امریکاییها داشتند.

آشکارتر و شگفت تر از همه مسئله تبعیض نژادی بود که وضعی موهن و ناراحت کننده داشت و سنتها و قوانین وهن آور آن به شدت رعایت می شد. وقتی پای تفاوت رنگ سیاه و سفید به میان می آمد،

دیگر امریکایی و غیر امریکایی فرقی نداشتند؛ یعنی در پاناما فقط سیاهپوستان امریکایی بودند که از مزیت امریکایی بودن خود بهره‌ای نمی‌بردند. یک کارگر سفیدپوست از بیست و پنج درصد تا سیصد درصد بیشتر از یک کارگر سیاهپوست مزد می‌گرفت و حال آنکه هم کارش کمتر بود و هم بسیاری مزایای دیگر داشت. مدتهای مدیدی وضع از این قرار بود اما این قوانین غیرعادلانه و این رفتار ناهنجار امریکاییان با مردم پاناما، میوه تلخی برای امریکا به بار آورد. در دسامبر سال ۱۹۴۷ مجلس جمهوری پاناما به اتفاق آراء لایحه «تجدید واگذاری پایگاههای نظامی» را به امریکاییان، رد کرد. این پایگاهها را امریکا در ایام جنگ در زمینهای مجاور منطقه امریکایی ترعه ایجاد کرده بود. رد این لایحه به اتفاق آراء، برای امریکا به منزله بیدارباش و آژیر می بود و خبر از توفانی می‌داد که در حال تکوین بود. امریکا این قانون را کمابیش قبل از این حس کرده بود و برای جلوگیری از آن هم کوشیده بود. این اعلامیه مشترک در ۱۲ سپتامبر ۱۹۴۶ منتشر شده بود:

«دولتهای پاناما و امریکا با توجه به هدفهای پیمان دوستی و همکاری ۱۹۳۶ و موافقتنامه دفاعی پاناما، مورخ ۱۸ مه ۱۹۴۲ و با اطلاع از تحولات اخیر سلاحهای جنگی و روشهای نوین جنگ موافقت کرده‌اند که در مسائل مربوط به دفاع مؤثر از ترعه پاناما، با یکدیگر به مشاوره و تبادل نظر پردازند.

«بنابر پیمان ۱۸ مه ۱۹۴۲ دولت امریکا تا این زمان هفتاد و یک نقطه دفاعی را به پاناما باز گردانیده است و مقدمات

واگذاری ۲۷ نقطه دفاعی دیگر را در آینده فراهم می‌سازد. «خواست دو دولت این است که مسئولیت و وظایف مشترکی را که در نگهداری و دفاع شایسته ترعه به‌عهده دارند، به‌بهترین وجهی ایفا کنند. هر دو دولت باردیگر مراتب دوستی‌دیرین خویش را صبحه می‌گذارند و احترامی را که متقابلاً به‌تمامیت ارضی یکدیگر دارند، تأیید می‌کنند و به‌اهمیت روزافزونی که ترعه پاناما در دفاع از این نیمکره دارد توجه و اعتقاد کامل دارند و آن را تأیید می‌کنند.»

اما در این هنگام کار احساسات ضد امریکایی مردم پاناما به‌همان علتهای که ذکر شد، بسیار بالا گرفته بود. از این رو برای تسکین آن احساسات در بیستم فوریه ۱۹۴۸ وزارت خارجه امریکا با اندوه فراوان متن یادداشتی را که به وزارت خارجه پاناما فرستاده بود، به این شرح منتشر کرد:

«با کمال احترام و توقیر در مورد رد «پیمان نقاط دفاعی» از طرف مجلس شورای ملی پاناما، به استحضار عالی می‌رساند: همانطور که خاطر آن جانب (وزیر خارجه پاناما مقصود است) مسبوق است آن موافقتنامه موجبات حفظ ترعه را کاملاً فراهم می‌ساخت و در پیروزی و پایان دادن به مخاصمات سهم‌مهمی دارا بود. (منظور جنگ دوم جهانی است). اگرچه دولت امریکا بنا بر قرارداد ۱۹۴۲ وضع پایگاهها را فقط برای استفاده از نقاط دفاعی

ترعه، تا يك سال پس از تاریخ عقد قرارداد قطعی صلح
کماکان نگه داشته است، اما در صدد است برای حفظ
حقوق مردم پاناما ترتیبات خروج قوای امریکا را از آن
نقاط دفاعی که تا کنون تخلیه نگردیده و به پاناما تحویل
داده نشده، به موجب قرارداد فراهم سازد.»
یادداشت چنین پایان یافته بود:

«عدم توفیق مجدد در حصول توافق به هیچ وجه
به روابط طبیعی دوستانه بین دو کشور خلی و وارد نخواهد
ساخت.»

هنگامی که به علت قطع روابط سیاسی امنیت ترعه دچار مخاطره
شد، فرماندار منطقه پاناما اضطراب شدید ایالات متحده را از این پیشامد
به دولت پاناما ابراز داشت. گزارش وی هنگام قطع روابط پاناما و امریکا
چنین بود:

«اهمیت ترعه پاناما در دفاع ملی از این حقیقت
مشهود می شود که در طول جنگ دوم (۴۵-۱۹۴۱) بیش از
۵۳۰۰ ناو جنگی و ۸۵۰۰ کشتی نظامی دیگر - کشتیهای
باری و سربازبر - از ترعه گذشت. مبلغ صرفه جویی در
کشتیرانی ایام جنگ به سبب کوتاه شدن راه با عبور از
ترعه به هزار و پانصد میلیون دلار تخمین زده شد. تا
زمانی که کارهای نظامی و لشکر کشی به همین وضع کنونی
باشد و همین دشواریها و مسائل را داشته باشد، ترعه پاناما
برای امنیت امریکا اهمیت اساسی و حیاتی دارد. تازه

وقتی هم که کارهای نظامی وضع دیگری پیدا کند، باز این ترعه گذرگاهی است که از آن نمی‌توان چشم‌پوشید. «خدمتی که این کانال به مقاصد نظامی کرد و بهره‌ای که به امریکا رساند، در پرتو ایمنی و سلامتی بود که داشت زیرا در دوران جنگ نه آماج هجوم و حمله و نه آسیب و زیانی دید و نه از کار باز ایستاد.»



۹

امروز و فردا

فاصله ترعه از دوساحل اقیانوس حدود ۶۵ کیلومتر.
فاصله ترعه از آبهای ژرف دو اقیانوس ۸۱۰۵ کیلومتر.

مسیر ترعه - ترعه پاناما از مدخل آن در خلیج لیمون^۱ در کرانه اقیانوس اطلس، به سوی جنوب پیش می‌رود و از راه قفل‌های گاتون، در دریاچه گاتون به نقطه‌ای می‌رسد که شانزده کیلومتر از مدخل خود فاصله دارد. از اینجا ترعه به سوی خاور می‌پیچد و سپس در مسیری که به سوی جنوب خاوری است، یکر است وارد خلیج پاناما می‌شود.

قفل‌ها - در سراسر ترعه شش دستگاه قفل وجود دارد که هر کدام شامل دو قفل است. این قفل‌ها به صورت جعبه‌ای است که ۳۰۵ متر درازا و ۳۴ متر پهنا دارد و در همین جاهاست که می‌توان سطح آب را بالا و پایین برد.

دیواره قفل‌های جانب اقیانوس اطلس ۲۵ متر و در سوی اقیانوس آرام کمی کمتر، بلندی دارد. برای ساختن قفل‌های گاتون ۲۰۰۰۰۰۰ متر مکعب و برای قفل‌های آرام ۲۰۲۳۵۰۰۰ متر مکعب سیمان به مصرف رسیده است.

در انتهای اطاق‌های قفل، دروازه‌ها قرار دارد. این دروازه عبارت از دو درب بسیار بزرگ است که ۲۰ متر پهنا و ۲ متر ضخامت و بین ۱۴ تا ۲۵ متر بلندی دارد و روی لوله‌هایی که دیواره قفل‌ها کار گذاشته شده، حرکت می‌کند.

عبور کشتی از حوضچه‌ها - کشتی یا با نیروی خود و یا با کمک کشتی‌های کوچک یدک‌کش، وارد قسمت پیشین یعنی حوضچه نخستین خلیج می‌شود. به اینجا که رسید می‌ایستد و آنگاه با کمک چهار لکوموتیو برقی که روی دیوارهای حوضچه حرکت می‌کند، به سوی

جلو رانده می‌شود.

هنگامی که کشتی به‌سوی آب بلندتر حرکت می‌کند - یعنی از پایین به‌بالا می‌رود - به‌حوضچه نخستین که کشتی در آن است آن‌قدر آب وارد می‌شود که آبش هم‌سطح حوضچه بعدی شود و آنگاه دروازه‌های بین حوضچه اول و دوم رامی‌گشایند و کشتی وارد حوضچه دوم می‌شود. و همچنین تا آخر. اما هنگامی که کشتی به‌پایین می‌آید آب هر حوضچه بلندی را که کشتی در آن است آن‌قدر کم می‌کنند تا هم‌سطح حوضچه، پایینتر بعدی شود و همچنین تا آخر.

سد گاتون - برای ساختمان این سد ۱۵ میلیون متر مکعب خاک و سنگ و سیمان و تیرهای آهنی به‌کار برده شد. این سد بر روی يك تپه طبیعی که ۳۴ متر بلندی دارد استوار است. آبگیر سد ۳۶۵ متر درازا و ۸۷ متر پهنا دارد. دریاچه این سد دارای کارخانه تولید برق آبی است که در سال ۹۰۵ میلیون متر مکعب آب مصرف می‌کند، حوضچه‌های ترعه در سال ۱۳ میلیون متر مکعب آب مصرف می‌کنند.

سد مادن^۲ - سد مادن را در سال ۱۹۳۵ ساختند. معلوم شد که نظر گروهی از مهندسان شرکت فرانسوی درست بود. این گروه بر این نظر بودند که برای اینکه مصرف آب حوضچه‌ها بسیار زیاد است، باید سد دیگری برای ذخیره آب ساخت. با آبی که این سد ذخیره می‌کند، می‌توان در تمام ۲۴ ساعت از ترعه استفاده کرد و بدین‌گونه رفت و آمد کشتیها و از این رهگذر در آمد ترعه بیشتر می‌شود. این سد کمی کمتر از ۳۰۵ متر درازا دارد و می‌تواند ۸۰۰۰ متر مکعب آب نگهداری کند

و از این رو آب مورد نیاز دریاچه گاتون در فصول خشک تأمین می شود. کارخانه تولید برق آبی این سد بیشتر نیروی مورد نیاز کارهای جاری ترعه را فراهم می کند.

سدهای سوی اقیانوس آرام - چندین سد كوچك در این جانب دریاچه ای به نام میرافلورس به وجود آورده است. این دریاچه يك كيلومتر ونیم درازا دارد و ارتفاعش از سطح دریا ۱۶۰۵ متر است. در صورتی که بلندی دریاچه گاتون از سطح دریا ۲۶ متر است.

جزر و مد ها - حد متوسط بالارفتن سطح آب هنگام برآمدن در سوی اقیانوس آرام ۴ متر است؛ ولی گاه دیده شده که آب دریا تا ۶۰۵ متر بالا رفته است. در سوی اقیانوس اطلس حد متوسط برآمدن آب کمتر از ۳۰ سانتیمتر است.

بخشهای هم سطح دریا - بخشی از ترعه که هم سطح آب دریا است، در سوی اقیانوس اطلس نه كيلومتر ونیم و در سوی اقیانوس آرام نزدیک دوازده كيلومتر درازا دارد.

عوارض سدی - عوارض و پولی که از هر کشتی برای عبورش از ترعه می گیرند، بستگی به نوع بار کشتی ندارد، بلکه حق عبور به نسبت درآمد حاصل از بار کشتی گرفته می شود. کمترین عوارضی که تا کنون گرفته شده هرتنی ۱۷۰۵ ریال بوده، از يك کشتی باری که سنگ آهن حمل می کرد. از بارهای دیگر، به تفاوت عوارض زیادتری می گیرند. ولی به طور متوسط مثلاً در سال ۱۹۵۰ از کشتیهای باری برای هر تن بار ۶۹ ریال عوارض گرفته شد. عوارض به نسبت ظرفیت کشتی گرفته می شود. بدین معنی که فضای داخل کشتی که برای حمل بار و مسافر

وضع کنونی کانال

بند های گلاتون

بند های کبیر

بند های پدرو و میکل

بند های هیرافلوروس

کانال پیشنهادی

بند های کبیر

اقدیانوس اطلس

اقدیانوس کبیر بند آب

اختصاص داده شده، محاسبه می شود و بنا بر این محاسبه عوارض می گیرند. کار ترعه و تعمیرات - سازمان مستقلى که زیر نظر دولت است، کارهای ترعه را اداره می کند. فرمانداری در رأس این سازمان قرار دارد، این فرماندار معمولاً ریاست راه آهن پاناما را نیز که از آن يك شرکت امریکایی است به عهده دارد. و از طریق وزارت جنگ ایالات متحده، در برابر رئیس جمهوری آن کشور مسئول شناخته می شود. عهدنامه های مربوط به ترعه - تا این زمان پیمانهای چندی که به کار ترعه مربوط است، امضاء گردیده است. کهنترین پیمان برای ساختن راه آهن در سال ۱۸۴۹ میلادی بسته شد.

مهمترین و تازه ترین پیمان در دوم مارس ۱۹۳۶ بین جمهوری پاناما و ایالات متحده امضاء شد، که در ۲۷ ژوئیه ۱۹۳۹ به تصویب دولت ایالات متحده رسید. بنا بر این عهدنامه درآمد سالیانه جمهوری پاناما از ۲۵۰ هزار دلار به ۴۳۰ هزار دلار افزایش داده شد. از آن گذشته بنا بر این پیمان ایالات متحده حق دارد درباره کسانی که در ناحیه ترعه ساکن می شوند امرونی و چند و چون کند و نیز قوانین معینی را برای بازرگانی و معاملات در آن ناحیه وضع کند.

نقایص ترعه امروزی - کشتیها هنگام عبور از ترعه با مشکلات چندی روبرو می شوند. مشکلترین بخش ترعه از لحاظ عبور، معبر گیلارد است و شبها عبور و مرور کشتیها یکطرفه است. هنگام گذشتن کشتیهای بزرگ و پهن نیز چنین است.

حوضچه های امروزی که ۳۴ متر پهن و ۳۰۵ متر درازا دارد، آن قدر بزرگ نیست که ناوهای عظیم هواپیما بر، که ۴۵ هزار تن ظرفیت

دارند، یا کشتیهای مسافربری بزرگ بتوانند از آن بگذرند.
 قفل‌های ترعه بایستی يك سال در میان پیاده و تعمیر شود. هر چند
 که پیاده کردن و تعمیر، مرحله به مرحله انجام می‌گیرد، ولی بی‌شک باز
 هم در کار ترعه وقفه ایجاد می‌کند.

طرح سومین رشته حوضچه‌ها - در سال ۱۹۳۹ تصویب شد که
 حوضچه سوم برای ترعه ساخته شود و کمی بعد قرار شد که حوضچه‌ای
 تازه به پهنای ۷۰ متر و درازای ۴۵۵ متر ایجاد گردد. هزینه این کار به
 ۱۱۴۳۰۰۰ ر.۰۰۰ دلار تخمین زده شد یعنی سه برابر هزینه ساختمان
 ترعه اصلی پاناما. کار ساختمان این حوضچه در ماه ۱۹۴۲ ناتمام ماند.
 جنگ جهانی این کار را نیز مانند بسیاری از کارهای دیگر متوقف کرد.
 هنگام نوشتن این کتاب، یعنی نه سال بعد نیز هنوز ساختمان این
 حوضچه آغاز نشده است.

در سال ۱۹۴۷ فرماندار ترعه پاناما برای توسعه کانال طرحی
 پیشنهاد کرد و ضمن گزارش سالیانه خویش نوشت که به دو دلیل باید در
 ترعه پاناما تغییراتی داده شود:

اول برای اینکه بتوان میزان عبور و مرور کشتیها را افزایش
 داد و نیز بتوان در آینده کشتیهای بزرگ را از ترعه گذرانند.

دوم برای اینکه بتوان ترعه را در برابر حمله دشمن محفوظ
 داشت.

و برآورد کرده بود که با ۲۳۰۸۰۰۰ ر.۰۰۰ دلار می‌توان ترعه
 را هم عریضتر و هم عمیقتر ساخت و مثلاً طول و عرض حوضچه‌ها را
 به ۴۵ در ۷۰ متر افزایش داد.

در این طرح پیشنهاد شده بود که قفل‌های حوضچه‌های گاتون و میرافلورس در فاصله دورتری ساخته شود تا اگر مورد حمله دشمن قرار گرفت، همه قفل‌ها در یک زمان از کار نیفتند. همچنین پیشنهاد شده بود که قفل‌های یدکی و فرعی ساخته شود تا هنگام تعمیر قفل‌های اصلی نیز بتوان از ترعه استفاده کرد.

در پایان این گزارش فرماندار کانال نوشته بود: «با آنکه این ترعه حوضچه‌ای در نوع خود کامل است و همه ملاحظات در آن رعایت شده، نمی‌تواند نیازمندی‌های آینده را برطرف کند و در جنگ تکیه‌گاه ایمنی به حساب آید.»

اما پیشنهاد و طرح او منشأ هیچگونه اثر و اقدامی نشد. مهافی^۳ فرماندار ترعه پاناما در گزارش سال ۱۹۴۷ خود به ترومن رئیس جمهوری وقت آمریکا توصیه کرده بود که به جای ترعه امروزی ترعه‌ای هم سطح آب دریا و مستقیم (ترعه امروز پیچ و خم دارد) ساخته شود. ساختمان این ترعه دو هزار و پانصد میلیون دلار هزینه خواهد داشت و لازم است که ۳۷ هزار کارگر به مدت ده سال کار کنند تا چنین ترعه‌ای بسازند.

بنابراین طرح که پس از سالها مطالعه به تصویب متخصصان ترعه سازی رسیده، بایستی ۹۰۴۴۰۰۰۰ متر مکعب خاکبرداری و حفاری کنند. اگر این ترعه ساخته شود، درازای آن هفت کیلومتر کمتر از ترعه امروزی خواهد شد و در عبور و مرور کشتیها چهار ساعت صرفه جویی می‌شود.

اکنون کسی نمی‌تواند پیش‌بینی کند که در آینده سرنوشت برزخ باریک میان دو اقیانوس - که کریستف کلمب نگران آن بود - چه خواهد شد ولی این حقیقت مسلم است که ایجاد ترعه‌ای که مستقیم و بی‌پیچ و خم و پهنتر و ژرفتر باشد و آبش نیز هم‌سطح دریا باشد، در تاریخ معماری و مهندسی و صنعت، کاری عظیم و بی‌سابقه خواهد بود، هر چند که با ترقیات جدید ماشینها و ابزارها کارگران آسانتر شده‌است. اما این نکته را نیز باید گفت که برای کارهای بزرگ اراده و همت بزرگ لازم است. ماشین آلات حفاری و گیل‌کشی جدید و هیچ ماشینی در امر ایجاد ترعه آینده پاناما نمی‌تواند مانند اراده مردان بزرگ کارها را آسان سازد. سازندگان ترعه امروزی، یعنی مردان بزرگی که به افتخار ابدی یعنی به پاداش خود رسیده‌اند، از نسلهای پیش تاکنون، از زمان کریستف کلمب تا تئودور روزولت، مردانی بودند که عزم راسخ و اندیشه بلند داشتند. مردانی بودند که دشواری کارها را با همت خستگی‌ناپذیر خود آسان می‌گرفتند و پیش می‌بردند. هریک خلق و خویی خاص خود داشتند، ولی همه مردکار و جانفشانی بودند. از پدراریاس که با بردگان اولین کانال و معبر را در برزخ میان دو آب ساخت، تا گوتالز، که به یاری یارانش این کار بزرگ را به پایان رسانید، همه خدمتگزار بشریت بودند. همه برای این می‌کوشیدند که ملت‌ها را به یکدیگر نزدیک و نزدیکتر کنند.



