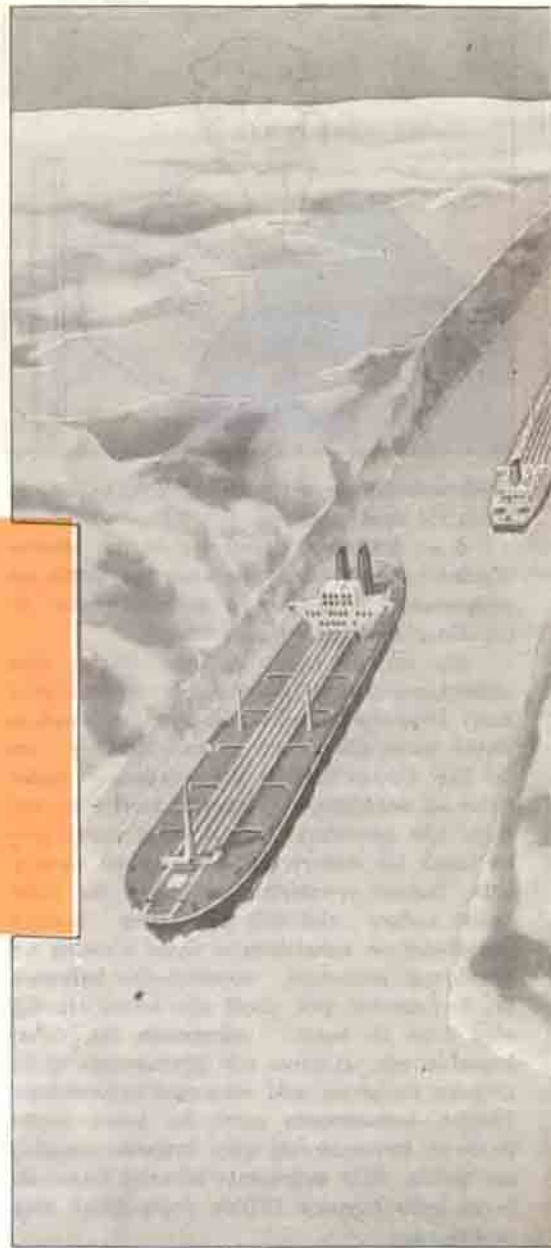


Panama Kanalı'nın açılışının üzerinden artık yetmiş yıl geçmiş bulunuyor. Günümüzde gemi trafiği, yavaş yavaş bu kanaldan uzaklaşmaktadır. Nedeni ise şudur: Kanal, büyük gemilere dar gelmekte ve eklüz (kapaklı bent) sistemi eskimiş olup, sık sık arızalanmaktadır. Şimdi, eklüzleri olmayan ve süper tankerleri bile alabilecek, yeni bir kanal yapılması tasarlanıyor.

# YENİ PANAMA KANALI

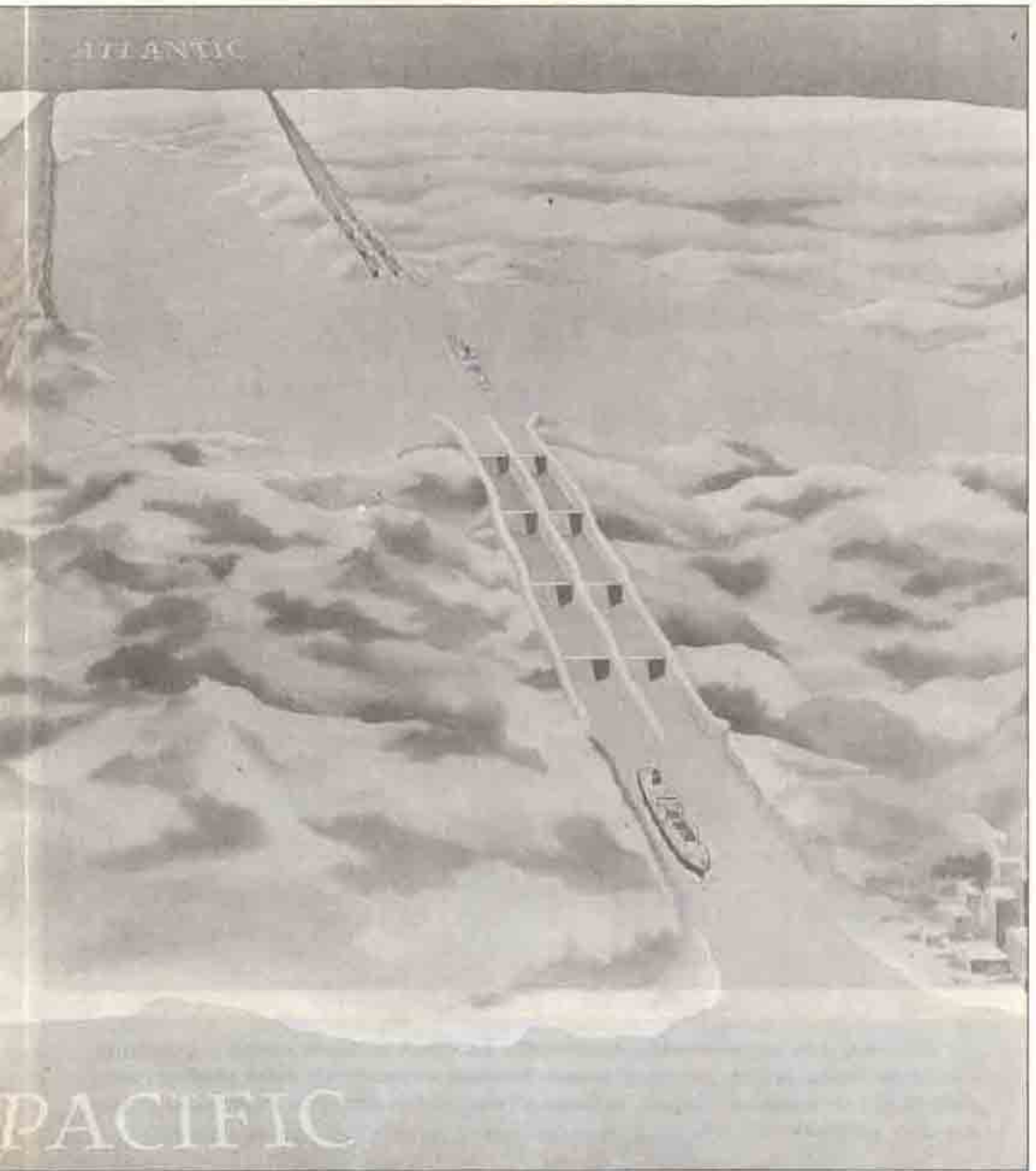
Fred de la TROBE

Japonya'nın en büyük toprak kazı-İnşaat şirketi "Tokio Penta-Ocean"ın müdürü Shunichira Nakamura, şirkettekilerin olağanüstü bir dil öğrenme hevesine kapılmış olduklarını gördü. "Personelim İspanyolca'ya merak sardı" diyordu. Aslında bunu engellemeye kalkışmak şöyle dursun, çok memnun kalması gerekiyordu; çünkü şirket tarihindeki en önemli girişim için, İspanyolca konuşan yardımcılara ihtiyaç olacaktır: Penta-Ocean, yeni Panama Kanalı'nın inşasını üstlenecek şirketler birliğinin yöneticiliğini üzerine almıştı. Proje: Japon İnşaat şirketleri Kashima, Tasei, Shimizu, Japon Endüstri Bankası, Tokio Bankası ile Mitsubishi Shoji Ticaret Şirketi ve Mitsubishi Ağır Endüstri Kuruluşu'nun katılımı ile gerçekleştirilecekti. Süveyş Kanalı'nı açmış ve Panama Kanalı'nı açmak için başarısız bir girişimde bulunmuş olan Ferdinand de Lesseps,



eğer bu projeyi görmüş olsaydı kıskançlığından çatlardı!

Yeni Panama Kanalı projesinin özeti şudur: Panama Kistağı, Amerikalı mühendislerin 1914'te ilk kanalı açmalarından yetmiş yıl sonra, eski kanal'dan 20 kilometre kadar uzaklıkta ve eski kanala paralel olarak, yeniden delinecektir. Bu yeni kanalın uzunluğu 98 kilometre, eni ise 58 kilometrelik kara bölümünde 200 metre; Atlantik'teki 5 kilometrelik ve Pasifik'teki 35 kilometrelik kıyı bölümünde 400 metre olacaktır.

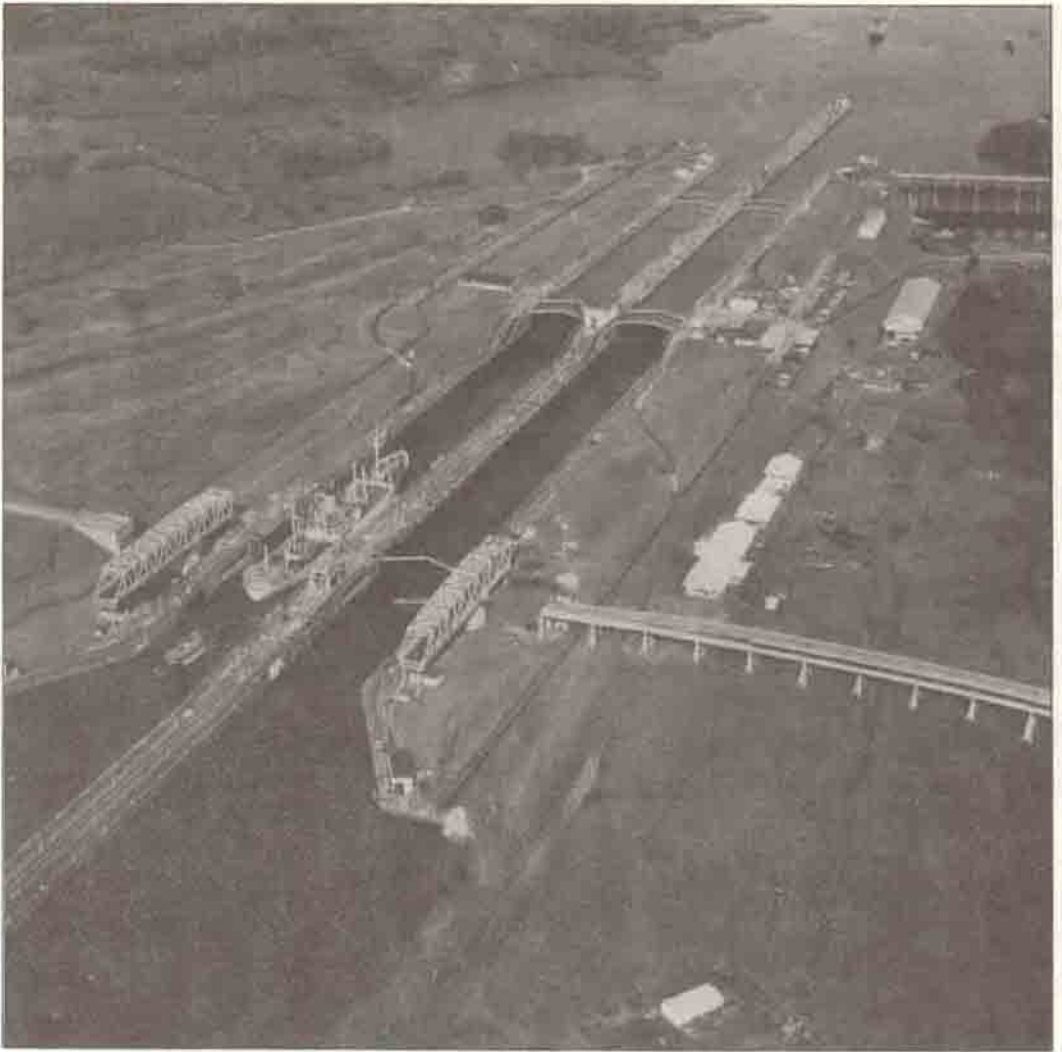


#### **Atlantik'ten Pasifik'e Beş Saatte Ulaşılabacak**

— Projenin tamamlanabilmesi için 1,8 milyar metre küp toprak, bagger ile kazılacaktır. Kazılacak olan toprak, her bir kenarı 1,2 kilometre olan bir küp hacmindedir.

— Bu muazzam iş başarılı olduğu zaman; kanalın derinliği 30 metreye, hatta suların en yükselmiş olduğu zaman 33 metreye erişecektir. Böylelikle, suların en yüksek olduğu zaman 500.000 de- adweight tonluk süper tankerler bile kanaldan geçebilecektir. Eski kanaldan ise ancak 65.000

Setler arasında bir kanal; Yeni Panama Kanalı, iki baraj arasından kıstağı geçecektir. Yeni kanal, eskisinin 20 kilometre ötesinde olacak ve seviyesi, iç gölün 25 metre altında bulunacaktır.



**Beklemek, para kaybı demektir. Eski Panama Kanalı'nın en büyük sakıncası eklüzlerdir. Eklüzler yüzünden, gemiler beklemek zorunda kalmakta ve hareketsiz duran gemilerin sefer maliyetleri yükselmektedir. Üstelik, bekleme süreleri gitgide artmıştır; çünkü eklüzler günden güne eskimektedir.**

deadweight tonluk gemiler geçebilmektedir. Bundan daha ağır tonajlı gemiler ise Horn Burnu'ndan geçmek ve gerek nakliyat şirketi, gerek malların alıcısı için pahalıya mal olan, dolambaçlı yolları göze almak zorundadır.

— Yeni kanaldan geçiş, eskisine oranla daha çabuk olacaktır; çünkü bir kere, geçişlerde geçici duraklamalara sebep olan eklüzler bulunmayacaktır. Kanal, eklüz olmaksızın Pasifik ile Atlantik'i, deniz seviyesi üzerinden birleştirecektir. Bunu mümkün kılmak için, teknik bir mucide

zâ içinde mucize gerçekleştirmek gerekmektedir; çünkü kanalın bir bölümü, deniz seviyesinden 25 metre yükseklikte olan yapay Gatun Gölü'nün ortasından geçecektir. Bu arada, Gatun Gölü'nün suları akıp gitmesin diye, gölün içinden iki paralel set çekilecek ve kanalın suları bu setler arasından akıtılacaktır. Kanal trafiği, her iki kıyısı kanaldan 25 metre daha yüksek olan, bir iç gölün ortasından geçecektir!

Yeni kanalın deniz ulaşımına sağlayacağı ya-

rar açıktır. Eski kanaldan geçiş 8 saat sürmektedir. Buna kanal girişindeki ve eklüzlerdeki bekleme ile diğer işlem süreleri eklenirse, süre 15 saate kadar çıkmakta; hatta eklüzlerin tamir edildiği zamanlarda daha da uzamaktadır. Yeni Panama Kanalı'ndan, yük gemileri 5 saatte geçebilecek, işlemler hızlandırılarak ve nakliyat şirketlerinin masrafları azalacaktır. Bütün bunlar, Japon sanayiinin anılan projeye gösterdiği büyük ilgiyi açıklamaya yeter. Bu Pasifik ülkesi, böylece batıya yaklaşacak; Venezuela ya da Meksika'dan petrol, Batı Virjinya ya da Kolombiya'dan kömür, Brezilya'dan demir cevheri ya da Ortadoğu'dan tahıl, şimdikinden daha çabuk Uzakdoğuya erişebilecektir.

Sunu belirtelim ki, açılacak bu yeni su yoluyla ilgilenen sadece Japonya değildir. Amerikalı askeri uzmanlar da, kanalın yapımı bitince Enterprise sınıfı dahil, büyük uçak gemilerinin buradan rahatça geçebileceğini sevinçle kaydet-

mektedirler. Amirallerinin taktik görüşlerini, Amerikan hükümeti de paylaşıyor olmalı ki, gelecek yıl için kanal proje etütlerinin yapılmasına 400.000 dolar (yaklaşık olarak 168 milyon lira) ayrılmasını kararlaştırmıştır. Belki bu miktar daha da yüksek olacaktır ama, askeri bir sır olduğundan açıklanmamaktadır.

İkinci bir kanalın yapımı, Panama'da bile tartışmasız kabul edilmemiştir. Önceleri, ikinci bir kanal açmaktansa, eski kanalı 200.000 deadweight tonluk gemileri alacak kadar genişletmek düşünülmüştü. Bu projenin sakıncası, tamire muhtaç eklüzler için çok büyük yatırımları gerektirmesi idi. Bu yılın Mayıs ayında görevine başlamış olan Panama devlet başkanı Nicolas Ardito Barletta, ağırlığını yeni kanal projesi için koyunca, sonuç belli oldu: İkinci Panama Kanalı açılacaktı! Kanal yapımının en az on yıl süreceği hesaplanmıştır. Çünkü, toprağın kazılmasına paralel olarak; barajların, yolların, demir-



Orta Amerika'nın vahşi ormanlarında kahramanca bir çaba; Amerikalı mühendisler, Ferdinand de Lesseps'in düşüncelerini gerçekleştirerek, ilk Panama Kanalı'nı açıyorlar. Panama Kanalı'nın fikir babası olan Lesseps ise bu kanalı açma girişiminde acı bir başarısızlığa uğramıştı.

## KITALARIN KÖKLERİ

Amerikalı bilim adamları, Yeryuvarı'nın 500 km. derinliklerine kadar haritasını yaparak, kayaların nerelerde soğuk ve katı, nerelerde sıcak ve yumuşak veya tamamen erimiş olduklarını gösterebilmektedirler.

Bilim adamlarına bu haritaların çiziminde, dünyanın dört bir tarafına kurulu bulunan çok modern 50 kadar deprem araştırma merkezindeki sismograf aleti yardımcı olmaktadır. Yayılma hızları daha çok kayaların sertliğine bağlı olan ve saniyedeki hızları ortalama 4 km. olan deprem yüzey dalgalarının kayıtları, bilgisayarlarla değerlendirilir: Dalgalar sert kayalarda, erimiş kayalara göre daha hızlıdır.



Harvard Üniversitesi'nden A. Dziewonski ve J. Woodhouse'un çizmiş oldukları harita, Yeryuvarı'nın 100 km. derinliklerini göstermektedir. Haritada açıkça görüldüğü gibi, kıtaların altındaki alanların çoğu, aynı zamanda Kuzeydoğu Pasifik'in ve Doğu Hint Okyanusu'nun altındaki geniş alanlar (açık renk) soğuktur. Pasifik'i dört tarafından çevreleyen volkanik kuşak ve levha sınırlarını oluşturan Ortackyanus sırtları gibi tektonik yönden hareketli

kuşakların dipleri (koyu renk) sıcaktır. Daireler, magma yükselme noktalarını göstermektedir.

Yeryuvarı'nın derinlikleri gösteren haritalar az ayrıntı göstermelerine karşın, bilim adamlarına önemli ipuçları vermektedirler. En basitinden varlığı şimdikiye kadar tartışmalı olan, kıtaların 500 km. derinliklere erişen köklerinin bulunduğu kuramının gerçek olduğu, artık kesinlik kazanmıştır.

GEO'dan Cev.:  
Dr. Nuri GÜLDALİ

yolu hatlarının, köprü ve elektrik santrallerinin inşası gerekmektedir.

**Projenin Parasını Kimin Ödeyeceği Henüz Belli Değil**

Kanal yapımında ustalaşmış ve Süveyş Kanalı'nın 1975-1980 yılları arasındaki genişletme çalışmalarına katılmış bulunan Penta-Ocean'in yönetimi altındaki Japon şirketler topluluğu için bu Yeni Panama Kanalı'nı açma işi kârlı olacağına benzer. Beş yıl önce yapılan ilk etütler sonucunda kanal inşaatının maliyeti, enfastrüktür yatırımları olmaksızın, 7 milyar 670 milyon dolar (yaklaşık üç trilyon iki yüz yirmi milyar lira) olarak tahmin edilmişti. Şimdi ise Nakamura, serinkanlı olarak maliyetli şöyle hesaplamaktadır: "O zamandan beri enflasyon yüzünden fiyatlar % 50 kadar artmıştır. Bir de yapılacak köprülerin, yolların ve demiryollarının maliyetini eklersek, bu en aşağı 18,3 milyar dolar (yaklaşık yedi trilyon yedi yüz milyar lira) eder."

Bunu kimin ödeyeceğini şimdilik hiç kimse söyleyememektedir. Japonlar, kendi bankalar bir-

liğinden alacakları kredilere ve ayrıca büyük endüstri ülkelerinin vereceği ödünçlere güvenmektedir.

Projeyi tehdit eden engel, sadece bankacıların borç vermekte isteksiz davranmaları değildir; bir de "Yeşil Cennet" adlı çevre korumacıları örgütünü hesaba katmak gerekmektedir. Çevre bilimciler ve biyologlar, henüz kanal yapımının ne gibi sonuçlar doğuracağını kesinlikle bilmemektedirler. Panama balıkçılık uzmanlarını ise kâbuslar basmaktadır: Ya maazallah Atlantik'ten gelen yırtıcı barrakudalar, artık kendilerini engelleyecek hiçbir eklüz olmaksızın kanalı geçip, serbestçe Pasifik'e kadar erişir ve orada henüz tanımadıkları; fakat lezzetlerinden hoşlandıkları yabancı balıkları afiyetle yutarlarsa? Ya Pasifik'ten gelen deniz yıldızları, Karayip'lerdeki mercanların üzerine saldırırsa? Gene de kanal yapımcıları böyle kaygıları fazla önemsemeden, işe başlanacağı günü beklemektedir. ■

Hobby'den çeviren : Dr. Ergin KORUR