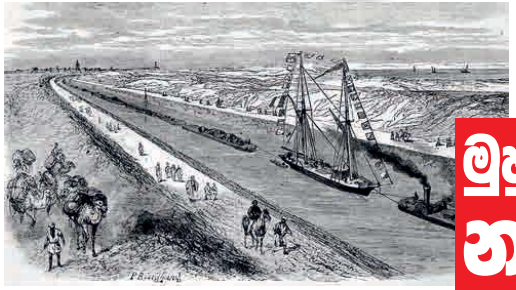
ලංකාදීප

2021 අප්‍රේල් මස 4 වැනිදා ඉරිදා

නක්සලාව

මධ්‍යධරණී මුහුදු හා රතු මුහුදු යා කරමින් ඊජිප්තුව හරහා ඇළ හාරන්න පටන් ගත්තේ 1859 දී.

මුහුදු දෙකක් යා කරන සූවස් ඇළේ නැව් යන්නේ මෙහෙමයි



කොරෝනා ජරමර මැද, පසුගිය දින කිපයේ ලොව සැමගේ අවධානය යොමුවුයේ සූවස් ඇළටය. සූවස් ඇළේ දින 6 ක් තිස්සේ සිරවී, මහත් ආන්දෝලනයක් ඇති කළ එවරගිවන් නමැති නාෂව්‌ ගැන්වය. කෙසේ නමුත් දැන් සිරවුණු එවරගිවන් නැව් ඉවත කර අවසන්ය. එවරගිවන් නැව ඔහා සිරවුණු සෙසු නැව් ද ඒවායේ ගමනාන්ත බලා ගමන් ආරම්භ කර අවසන්ය.

අප්‍රිකා මහද්වීපය හා සෙසු ආසියාවට මැදිව ඇති රතු මුහුදත්, තුර්කිය, ග්‍රීසිය, ඉතාලිය වටකරමින්, මධ්‍යධරණී මුහුදු යා කරමින්, සැතපුම් 101ක් දිගට ගලායන, වසර 148ක ඉතිහාසයකට උරුමකම් කියන සූවස් ඇළ යනු මිනිසා අතින් නිර්මාණය වූ විශිෂ්ට නිර්මාණයකි. ඉන්දියන්දිව විස්තෘතකි.

ක්‍රි.පූ. 13 වැනි සියවසේදීද රිජ්ප්තුවේ නයිල් නදිය, මධ්‍යධරණී මුහුදු හා රතු මුහුදු සමග සම්බන්ධ කිරීමට අදහසක් පැවතිය ද, එම අදහස සඵල අත්භාව දමන ලදී. ඉතිහාස වාර්තා අනුව, සූවස් ඇළ ඉදිකිරීම සඳහා සඵල පියවර තැබුවේ ප්‍රංශ අධිරාජ්‍යයා වන නැපෝලියන් බොනපාර්ට ය. නැපෝලියන් අධිරාජ්‍යයා ක්‍රි.ව. 1789 සහ 1799 යන කාලවකවානුවලදී ආක්‍රමණශීලී යුද ක්‍රියාමාර්ග මගින් යුරෝපයේ රටවල් ගණනාවක්ම ආල්ප ගත්තේය. නැපෝලියන් අධිරාජ්‍යයා, රිජ්ප්තුවේදී යෙදුණු ගවේෂණයන් අතරතුරේ මධ්‍යධරණී මුහුදු හා රතු මුහුදු සමග සම්බන්ධ කරමින් ඇළ මාර්ගයක් කැපීමේ අදහස පහළ වී ඇත.

නැපෝලියන්ගේ බලාපොරොත්තු වී ඇත්තේ සිය පාලනය යටතේ පවතින ඇළ මාර්ගය භාවිත කර ඕනෑවෙන් නාවික ලෙඳෙල කටයුතු සඳහා ගලපාම් කිරීමටය. ඇළ මාර්ගය භාවිතයට ගත්තේ නම් ඒ සඳහා ඕනෑවෙන් බදු අය කර ගැනීමටය. ක්‍රි.ව. 1804 දී ඇළ මාර්ගය ඉදිකිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කිරීම සඳහා සූදානම් විය. එහෙත්, මධ්‍යධරණී මුහුදු හා රතු මුහුදු අතර තිබෙන මුහුදු මට්ටම ගණනය කිරීමේ කරදරවලදී බිදු වූ වැරදි ගණනය කිරීම් හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් වහාම අත්හිටුවීමට නැපෝලියන්ට සිදු විය.

යළි 1858 දී ප්‍රංශ ජාතික ෆර්ඩිනෑන්ද්ද්ලැසේපු වූ ෆර්ඩිනන්ද් ද ලෙසේප් සිය රාජ්‍යතාන්ත්‍රික සබඳතා උපයෝගී කරගනිමින් සූවස් ඇළ ඉදිකිරීමට, රිජ්ප්තු රජයේ සහය සහ එකඟත්වය ලබා ගත්තේය.

යුනිවර්සල් සූවස් ඕප් කැනල් කොම්පැනි යන නමින් සූවස් ඇළ ඉදිකිරීම සහ පාලනය සඳහා ආයතනයක් පිහිටුවා ගැනීම ඒ අනුව සිදුවිය. මෙම ආයතනය ඇළ මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ඇරඹීමට හා වසර 99 ක කාලයක් මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වාගෙන යාමට බලතල ලබාදෙන ලදී. ආරම්භයේදී එම බහුතරයක්ම කොටස් තිබුයේ ප්‍රංශයේ පෞද්ගලික ආයෝජකයෝ වූහ.

ඒ අනුව, විවිධාකාරයේ අභියෝග සහ මැලේරියා ආදී උණ වසංගත මැද, 1859 සැප්තැම්බර් 25 වැනිදු සූවස් ඇළේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ විය. ඉන් වසර 10කට පසුව එනම් 1869 නොවැම්බර් 17 වැනිදු සූවස් ඇළ ඉදිකිරීම් නිමවී නීල වශයෙන් විවෘත කරන ලදී. මේ සඳහා ඩොලර් මිලියන 100 ක වියදමක් දරා ඇතැයි පැවසෙයි. පසුව, 1962 දී රිජ්ප්තු රජය, යුනිවර්සල් සූවස් ඕප් කැනල් කොම්පැනි ආයතනයට හිමිව තිබූ අවසාන වෙළඳ කිරීමෙන් අනතුරුව සූවස් ඇළේ පරිපාලන කටයුතු රිජ්ප්තු රජය සතු විය.

1875 දී ආර්ථික වශයෙන් බංකොලොත් වීම සහ අධික ණය බර තේතු කොටගෙන රිජ්ප්තු රජය විසින් සූවස් ඇළේ හිමිකාරිත්වය ත්‍රිත්‍රාතා වෙත පැවරීමට පියවර ගත්තේය. ජාතාන්තර වශයෙන් ඇති කරගත් සම්මුතිවලට අනුව, 1888 වසරේදී ලෝකයේ සියලු රටවලට සූවස් ඇළ නාවික කිරීමට හැකියාව ලබාදීම ලෝක ආර්ථිකයේ සුවිශේෂිතම අවස්ථාවක් විය.

1936 වසරේදී ත්‍රිත්‍රාතා විසින් සූවස් ඇළේ පරිපාලන කටයුතු සඳහා සිය හමුදාව යෙදවීම හේතුවෙන් මතු ගැටුමක් නිර්මාණය විය. ඉන්පසු යළි ගැටුම්කාරී තත්ත්වයක් නිර්මාණය වූවේ රජානාලය සම්බන්ධවීමෙනි. එම ගැටුම හේතුවෙන්, 1948 වසරේ දී සූවස් ඇළේ නාවික ගමනාගමන කටයුතු නවතා දැමීම ද සිදුවිය. 1954 දී රිජ්ප්තු රජය, ත්‍රිත්‍රාතය සමග ඇති කරගත් ගිවිසුමකින් පසු සිය හමුදාව සූවස් ඇළ පාලන කටයුතුවලින් ඉවත් කරගැනීමට ත්‍රිත්‍රාතය පියවර ගත්තේය. ඒ අනුව 1956 වසරේ නොවැම්බර් මාසය වනවිට සූවස් ඇළ සම්බන්ධයෙන් තිබූ අර්බුදය නිමාවූ අතර යළින් 1957 මාර්තු මාසයේදී සූවස් ඇළ නාවික කටයුතු සඳහා විවෘත විය. සෙසේ නමුත් 1960 සහ 1970 යන දශ වසර තුළ රිජ්ප්තුව ඇතුළ ආරබිකරයේ රටවල් රාශියකුල සමග ඇතිකරගත් යුද ගැටුම හේතුවෙන් වරින් වර සූවස් ඇළේ මෙහෙයුම් කටයුතු අත්හිටුවීමට සිදු විය.

අද වනවිට සූවස් ඇළේ පරිපාලන කටයුතු බැලකෙරෙන්නේ සූවස් ඇළ පාලන අධිකාරිය මගිනි. සූවස් ඇළේ මුළු දින ප්‍රමාණය සැතපුම් 101ක් (කි. මී. 163) පමණ වේ. පළල අඩි 984ක් හෙවත් මීටර් 300කි. ඇතැම් තැන්වල පළල මීටර් 200 ක් යැයි පැවසෙයි. ඉරිතීර ඉවුර හරහා ඇළට සමාන්තරව දිවයන දුම්රිය මාර්ගයක්ද පිහිටා ඇත. උසින් මීටර් 19ක් හා බරින් ටොන් 210,000ක් වන සීමාවේ පවතින නොකාවන්ට සූවස් ඇළ භාවිත කිරීම සඳහා අවසර ලබාදෙන අතර, ඇළේ පළල සම්බන්ධයෙන් තිබෙන සීමා සහිත බව හේතුවෙන් එකවිට නැව් දෙකකට මාරු වීම අසීරුය. රෑට පිළියමක් වශයෙන් එක් යාවන සිරුවිත සහ නැවතුම් ස්ථාන කිහිපයක් ඉදිකර තිබේ. නැව් ගමනාගමනයේදී ඇතිවන තරංග නිසා ඇළ පෙරහැරවල සහ තැවරුම් ස්ථාන කිහිපයක් ඉදිකර තිබේ. නැව් ගමනාගමනයේදී ඇතිවන තරංග නිසා ඇළ දෙපස ඇති මුවුරුවලට සිදුවන හානිය වැළැක්වීමට අඩු වේගයකින් යාත්‍රා කිරීමට නාවිකයන්ට උපදෙස් ලබාදීම නිරන්තරයෙන් සිදුවෙයි. තෑවේ වර්ගය, ධාරිතාව නතුව අය කෙරෙන ගාස්තුව කිරීමය වේ. සූවස් ඇළේ වාර්ෂික ආදායම මේ වනවිට ඩොලර් මිලියන 5000 ද ඉක්මවන බව පැවසෙයි.

සූවස් ඇළේ වැදගත්කම ගැන කතා කිරීමේදී ආසියාතික රටවල් හා යුරෝපා රටවල් සහ එක්සත් ජනපදය ආදී රටවල් අතර සිදුවන ආනයන අපනයන කටයුතු සඳහා යොදාගැනෙන නාවුක ප්‍රවාහනයේදී කිලෝමීටර් 8900ක දුරක් සහ දින දහයක කාලයක් ඉතිරි කරදීමට සමත්ව තිබෙන අතර අප්‍රිකාවේ සුභපැතුමේ තුඩුව වටා නාවික සැතපුම් 11300ක (කි.මී.20900ක) අධික දුරක් ගෙවමින් දින 24ක් වැනි කාලයකින් යුරෝපය වෙත ළඟාවීමට තිබූ අත්තරාදුක සහ නාවිකයන් වෙත අතියය වෙහෙසක මුහුදු ගමන, නාවික සැතපුම් 6400ක් හා දින 14කින් අඩු කරමින් වඩා ආරක්ෂාකාරී මෙන්ම ඵලදායී කිරීමට සමත්ව ඇත. අප්‍රිකාවේ සුභපැතුමේ තුඩුව වටා මුහුදු ප්‍රවණ්ඩය. අහතුදු සැකියය, විමසිලිමත් නොවෙ, මේම මුහුදු කලාපයේ සෙම්බාලි මුහුදු කොල්ලකෑමෝ ද ගැටලුවකින්. සූවස් ඇළ හරහා යුරෝපීය රටවලට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේදී ඇති මුළු දුර ප්‍රමාණයෙන් 43%ක දුරක් ඉතිරි කරගත හැකි අතර ලෝකයේ සමස්ත නාවික ප්‍රවාහනයෙන් 10%ක දුර ප්‍රමාණයක් ආවරණය වෙයි. මධ්‍යධරණී මුහුදු සහ රතු මුහුදු එකම ජල මට්ටමක පැවතීම නිසා පැනමා ඇළ මෙන් මෙහි ජල අගුල් නොමැති අතර සාමාන්‍යයෙන් පැය 11-16 අතර කාලයක් තුළදී සූවස් ඇළ තරණය කිරීමට නැව්වලට හැකියාව තිබේ. සූවස් ඇළ හරහා සාමාන්‍යයෙන් දිනකට නැව් 50-60 අතර ප්‍රමාණයක් පමණ ගමන් කරන අතර එමගින් රුපියල් යන භාණ්ඩ ප්‍රමාණය සාමාන්‍යයෙන් දිනකට ටොන් මිලියන 3 ක් යැයි ද පැවසෙයි.

ලුසිත ජයමාන්න
විමසිවිසිකා ඇසුරිනි