

LIFE IN A NEUTRAL COUNTRY
IN SWEDEN TODAY
HENRY BAERLEIN

الحياة في بلد محايد

في السويد اليوم

[زار الكاتب مستر بيرلين المعروف برحلته
الوصفية بلاد السويد منذ شهر مندوباً لنادى القلم
البريطاني، للمؤتمر الذي عقد في تلك البلاد . وكتب
المقال التالي خاصة للكاتب المصري .]

عندما كانت الحرب قائمة ، كنا نسمع كثيراً عن البلاد المحايدة السعيدة ،
وتنظر إليها البلاد المحاربة في شيء من الحسد؛ ولكن تلك البلاد كانت لها متاعها
التي ربما لا نشعر بها شعوراً كافياً . وآلآن ما هي حالها؟ لننظر إلى السويد التي
تعتبر من أهم البلاد المحايدة .

كانت بلاد السويد في أثناء الحرب تشعر بالقلق الذي يفتاب عادة شعباً
صغيراً يحيط به محاربون أقوياء . وقد ظل أهلها حتى سنة ١٩٤٣ لا يكادون
يستطيعون الدفاع عن حدودهم الأرضية الطويلة إذا ماغزاهم الألمان من
جهة بلاد النرويج . وفي سنة ١٩٤٣ كانت قواهم مسلحة جيداً بأسلحة أكثرها
ألماني ، إذ أجبِر النازي على أن يبيعوها هذه الأسلحة، كي يظلوا على علاقة حسنة
مع الدولة التي يستمدون منها أكثر الحديد الخام .

والآن قد لا يكون من المبالغة أن نقول إن الجيش السويدي هو خير
جيش شتائي في العالم . ولقد وقفت السويد جهودها زمناً طويلاً على معالجة
المشاكل الخاصة بحرب الشتاء ، فعسكرت قوى كبيرة من جيشها عدة شهور في
الغابات وفي العراء أثناء شهور شتاء كان قاسياً برده ، إذ كان البرد يبلغ درجة
٢٥ تحت الصفر بمقياس سنتيجراد . وبما يدل على مقدرة هؤلاء الجنود في التغلب
على صعوبات الشتاء ، أنه لم يحدث أن أصيب جندي واحد إصابة ناشئة عن الجليد

والآن تستطيع السويد فيما يتعلق بمواد الحرب أن تعتمد إلى حد كبير على تصميماتها وعلى مصانعها . ويكفى أن نذكر فيما يتعلق بصناعة البنادق مصانع بوفورس التي ظلت تتمتع من زمن مديد بشهرة عالمية ، وصنعت سيارات مصفحة ودبابات من خير الأنواع . وأخرجت مصانع السفن السويدية للبحر سفناً جديدة خفيفة تسير في سرعة فائقة ، وتسلمت البلاد الكثير منها وبخاصة الغواصات . وكانت البلاد تعتمد في الطائرات على الاستيراد من الخارج أو البناء حسب نماذج أجنبية أكثرها بريطاني أو أمريكي ، أما الآن فقد قامت صناعة حديثة للطيران داخل البلاد . وأخبرني ضابط أمريكي للطيران منذ أيام أنه يعتبر الطيران السويديين لا نظير لهم ، فهم مهرة في فنهم . وبما يستحق الذكر في هذا المجال أن الخطوط الجوية السويدية تستخدم عدداً من قواد الطائرات البريطانية والأيريكين والنرويجيين . والسبب في ذلك أنه لم يسرح من قوة الطيران الحربية السويدية عدد كافٍ للعمل في خطوط الطيران ، ولا يسمح لقائد الطائرة المدني أن يقوم بالعمل إلا إذا بلغت مدة طيرانه ١٥٠٠ ساعة .

لم تكن السويد لتستطيع المحافظة على حيديتها في أثناء الحرب مع العدد المحدود لسكانها ، أمام أي مهاجم محتمل ، بالاعتماد على التفوق العددي . فبذلت كل جهد للوصول إلى أسمى ما تستطيع الوصول إليه من حيث النوع . ويعتبر المجندون السويديون من خيرة المجندين في العالم . ولذلك لا يرفض في السنوات العادية من بين الشبان اللائقين للجنش بسبب حالتهم الصحية أكثر من خمسة في المائة . وتجري للمتقدم للخدمة العسكرية اختبارات نفسانية معدة إعداداً جيداً ، كي يتبين ما تنتجه إليه ميوله ويصلح له من فروع الخدمة العسكرية . ويشعر أفراد الشعب بأن اللياقة الجسدية هي الهدف الذي يجب أن يصلوا إليه .

ومع ذلك ليس كل شيء في الحديقة السويدية جميلاً . فقد تظهر الصورة لامعة أمام عيني السائح ، فالحوانيت مليئة بالسلع الجذابة والطعام كثير ، منه فواكه كالأناناس والموز ، وتجده أطناناً من الشكولاتة ، والبيض كياته وافرة ، والأضواء في كل مكان ، والعلامات الملونة تضيء في الليل بما يذكرنا بليالي ما قبل الحرب تماماً ، وتجده قطارات كهربائية مرحة — والسويد استفادت من أمهرها الجبلية التي لا عداد لها ، وهي أكثر بلاد العالم استعمالاً للكهرباء — والمواصلات

بالسيارات ميسرة (فالسائح القادم من الخارج يسمح له بحمل سيارته إلى السويد من غير أجره) والعمل ميسور كل اليسر . ولكن هذه الصورة ، خداعة بعض الشيء ؛ فإزاء مظهر الرخاء أهراء الفحم الخاوية . وتدل الأرقام الرسمية على أن واردات الفحم كانت في السنة الماضية كلها . ٤٤ ألف طن ، وهذا أقل من عشر الواردات مدة الحرب ، وهذه كانت نصف واردات السلم . ومن المستطاع الاستمرار مادام هنالك شيء من الفحم المخترن الذي احتفظ به في السنوات السابقة العجاف . ويمكن أن تبقى الصادرات وقتاً ما في مستوى عال بفضل هذا الفحم المخترن لهذه الفترة الانتقالية . ومن غير الفحم يستحيل الإنتاج إلى أقصى حد في صناعات مثل الأخشاب وعجينة الورق والورق ، فلا ينتظر تسليم كميات من هذه الصادرات بالمقدار الذي بلغته في سنة ١٩٤٥ . وقد يكون من العجيب أن يتوقف إنتاج الخشب على الفحم ، ولكن العلاقة في الحقيقة بسيطة . ففي الظروف الحاضرة يستخدم العمال في قطع الخشب للوقود . ولا تجد طواحين نشر الأخشاب حاجتها من القطع الخشبية . وكذلك مصانع عجينة الورق يتوقف جزء من العمل فيها على الفحم الذي يسير آلتها . وقد وضعت الدولة يدها على بعض أخشابها من أجل الوقود . ومن الراجح أن السويديين بعد أن فتحت أمامهم واردات الزيت يستطيعون أن يسدوا حاجتهم لسنة أخرى في تديرهم المزرية بكميات الفحم القليلة التي تصل إلى بلادهم من الولايات المتحدة وبولونيا . ولكن هذا العمل غير اقتصادي للغاية ، وهم فضلا عن ذلك لا يفتنون به ؛ إذ هو لا يمكنهم من القيام بدورهم في سد حاجة أوروبا الملحة إلى صادرات الأخشاب لإعادة تعمير البلاد .

ولكن الأنباء عن شركة كيرونا للحديد الخام أحسن من ذلك . وهذه الشركة هي صاحبة المناجم التي تخرج أجود نوع من المعدن الخام في العالم . وهي تملك ميناء نارفيك وأينيته ، وهو الميناء التي سمعنا عنه كثيراً منذ سنوات . على أن الكثيرين قد يتطلعون إلى زيارة بلاد مثل السويد ، غير أن الوصول إليها عن طريق أوروبا ليس سهلاً ، ومع أن هنالك خط سيارات منظم يقطع الطريق من باريس إلى استوكهلم في ثلاثة أيام أو أربعة . إلا أن السويديين يحملونك بجرأ وجوا في خير ما يمكن من الراحة إذا كنت تجيء عن طريق بريطانيا . وتوجد طبعاً خطوط جوية تصل السويد بجهات عديدة في القارة الأوروبية . وكان من

المنتظر أن تبنى أفخم باخرة من بواخر الخطوط البحرية السويدية في بريطانيا ، ولكن عدل عن ذلك بسبب الحرب ، وبنيت هذه الباخرة التي سميت « ساجا » في جوتنبرج ، وكان كاتب هذا المقال أحد ركابها عندما قامت برحلتها الأولى في طريق العودة من إنجلترا إلى بلادها . وكانت الرحلة من تلمرى وهو الميناء الذى يصل إليه المرء في ساعة من لندن بالسكة الحديدية . واستغرقت الرحلة اثنتين وأربعين ساعة ، وينتظر أن تستغرق فيما بعد خمساً وثلاثين ساعة فقط عندما يطهر بحر الشمال من الألغام . وتشغل آلة ديزل في هذه السفينة الجميلة الصنع نحو خمس المكان الذى تشغله هذه الآلة في غيرها من السفن . ولذلك تجد فيها أماكن فسيحة لثلاثمائة وتسعين راكباً وتسعة وتسعين من رجال السفينة . وفيها أماكن إضافية ذات أسعار معتدلة جداً لهيئات الشباب .

لم نسمع كثيراً عن طيارات السويد أثناء الحرب ، ولكن الألمان كانوا على علم بما تبذله السويد في نقل أشياء ثمينة مثل القذائف الحربية إلى بريطانيا ، ومغامرات الطيارين السويديين الذين يحملونها إلى اسكوتلندة . فما انتهى القتال حتى كانت خطوط الطيران المدنى السويدية أول الخطوط الأوربية التى اجتازت الأطلسى ، وهى الآن تطير إلى جهات كثيرة فى العالم . وتستغرق الرحلة الجوية من لندن إلى ستوكهولم نحو ست ساعات ، ولا تنزل الطيارات فى غير جوتنبرج . وفى كل نصف ساعة أو ما يقرب منه يرسل قائد الطائرة الذى يعلن اسمه للمسافرين بطاقة يذكر فيها الارتفاع والسرعة والوقت المحتمل للوصول وماشابه ذلك . وقد اهتم السويديون أيضاً بالنقل الجوى الداخلى . والسويد بلاد طويلة وضيقة ، والمسافة بين طرفى شامها وجنوبها شاسعة ، ولذلك كانت المواصلات الداخلية كبيرة الفائدة . ثم هنالك الاتصال بجزيرة جوتلند الجميلة فى بحر البلطيق ، وعاصمتها فيزبى . وهى مدينة محتفظة بطابع القرون الوسطى ، يحيط بها سور لا يزال متيناً ، يبلغ طوله ميلين ونصف ميل ، وبين مبانيها القديمة بيت لأحد الأشراف من القرن الثالث عشر هو الآن أجمل مكتب للطيران فى العالم . ولقد مضى وقت كان محتوماً فيه على السفن الانجليزية والروسية وغيرها من السفن التى تتاجر فى بحر البلطيق أن تخضع لقوانين فزبى البحرية . وقد بنى تجار تلك الأيام الكثير من كنائس جوتلند التى تبلغ تسعين كنيسة ، أحدثها أنشئ

سنة ١٣٦٠ . ويقال إن الكثير منها بنى بتقود لإرضاء الضمير ، أى للتكفير عما جناه التجار من ربح غير مشروع . وأكثر هذه الكنائس الآن بلا أسقف وصارت جزيرة جوتلند تعرف الآن بأنها جزيرة الخرائب والورود . فإذا ذهبت إليها بين شهري يونيه وديسمبر فإن الورد تحييك في كل مكان . وفيما عدا ذلك من أشهر السنة تجد الحواجز مغطاة بزهور الليلق من النوع العادى ومن النوع الأبيض الجميل .

و بماذا نصف أهل تلك البلاد الجميلة ؟ مثل واحد يكفى لبيان رقتهم . فقد حدث ذات مساء فى ستوكهلم أن كنت ألاحظ رجلا يقرب من مواطن له ضرير ، جلس مسنداً ظهره إلى حائط ، وفى حجره وعاء من صفيح لوضع ما يقدمه الناس من تقود ؛ وقد تقدم الرجل ووضع شيئاً من التقود فى الوعاء وعند استئنافه السير رفع قبعته تحية للضرير . والغريب بعد هذا أنى عندما ذكرت هذا الحادث لبعض السويديين لم تأخذهم الدهشة .

قصرى بيرلين

نقلها عن الانجليزية ز . ي . ع .

أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين

أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين

أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين

أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين
أنا فى بيرلين