عودة الالمان الى ميدان التنافس

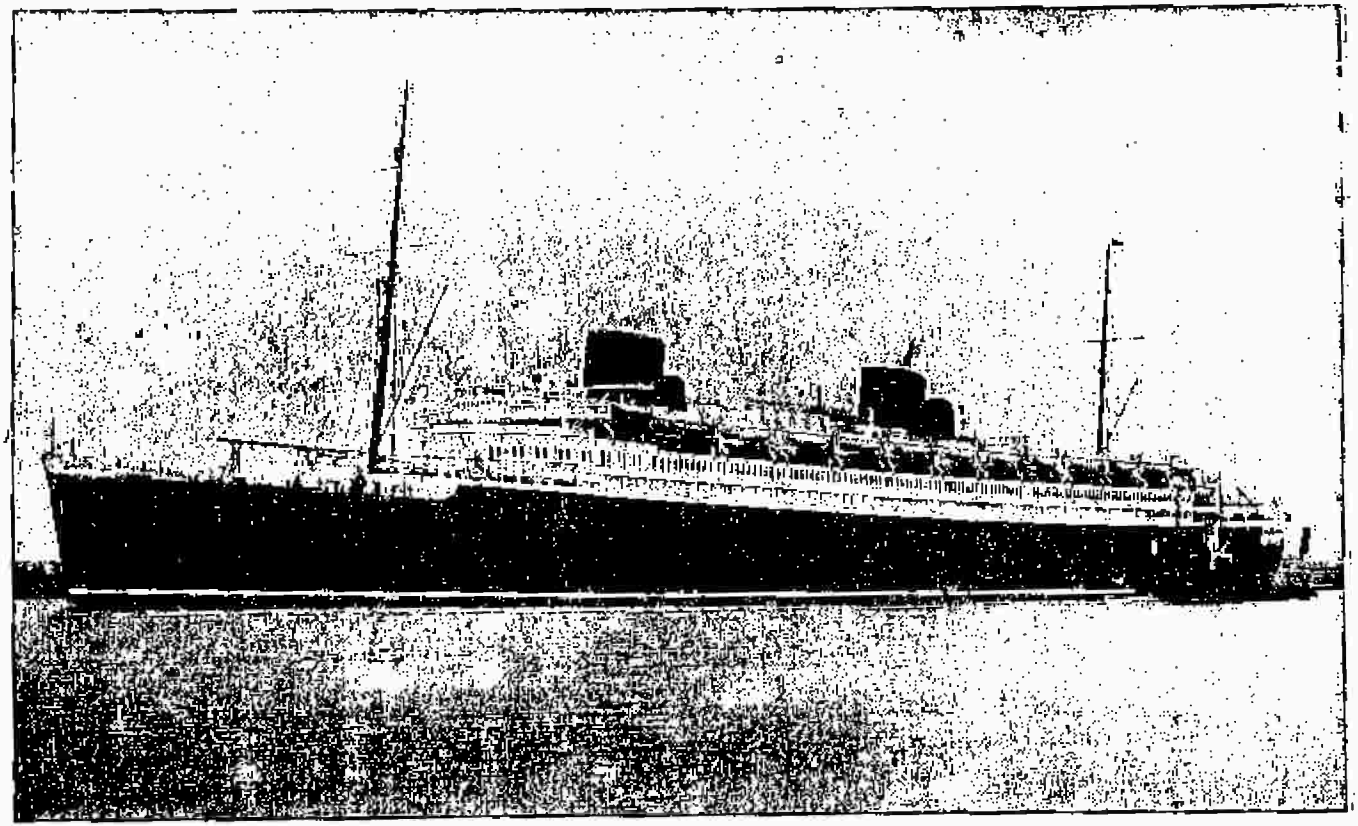
البحري : التجاري والحربي

الباخرة « برمن » والطراد « ارمانس يرسن »

الباخرة البحرية

نشرت احدى الصحف الانكليزية سنة ١٨٢٩ مقالة قالت فيها ان باخرة انكليزية فازت بعبور المحيط الاتلنتيكي من لفربول الى نيويورك في ١٦ يوماً والمسافة بينهما نحو ٣٢٠٠ ميل . فهللت لهذا الفتح العظيم في ميدان المواصلات البحرية وكبّرت لان متوسط سرعة الباخرة في اليوم الواحد بلغ مائتي ميل وميلاً واحداً اي ان متوسط سرعتها في الساعة كان نحو ثمانية اميال بحرية ونصف ميل . وفي سنة ١٨٣١ اقلعت سفينة بخارية من مرفإ بورتسموث محمولها ١٨٠٠ طن وطولها ٢٩٥ قدماً فوصلت نيويورك بعد مسيرة خمسة عشر يوماً وبلغ اقصى سرعتها ثمانية اميال بحرية في الساعة . مع ذلك اطلق عليها ابناء ذلك العصر لقب « جبّارة البحار » وأعربوا عن اعجابهم العظيم بسرعتها الفائقة

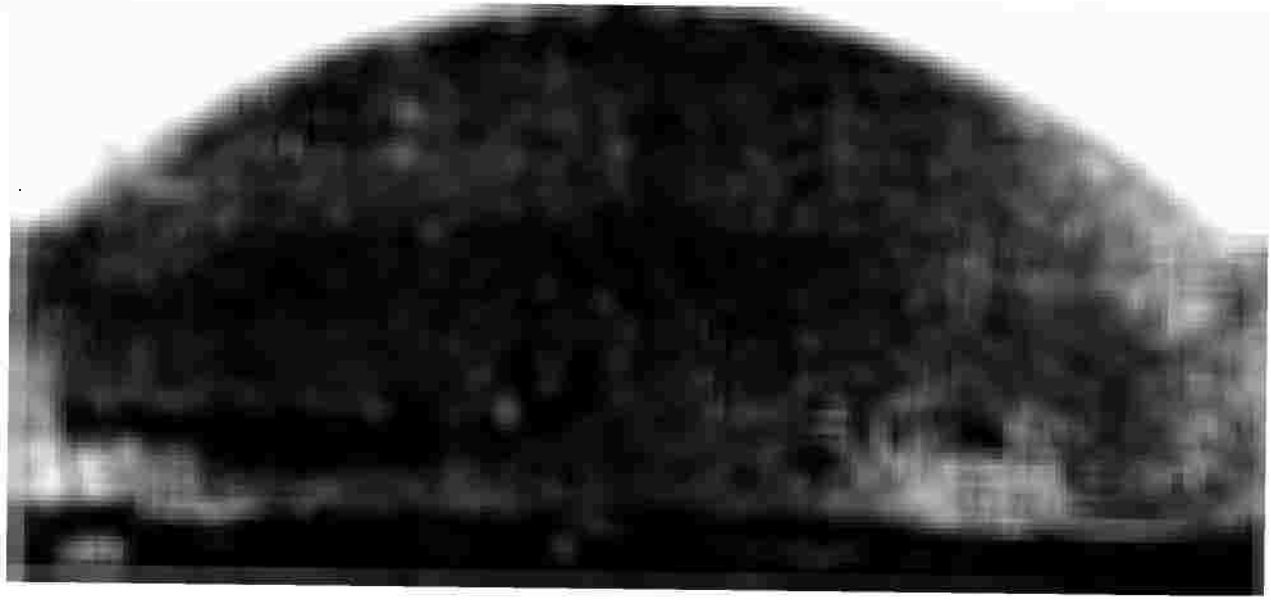
اما الآن وقد انقضى نحو قرن على هاتين الحادثتين فانك ترى في اسطول بريطانيا التجاري باخرة طولها ٩٥٦ قدماً وعرضها مائة قدم وتغريبها ٥٦ الف طن وقوة آلاتها ٦٧ الف حصان ومتوسط سرعتها ٢٣ ميلاً بحريًّا في الساعة . هذه هي التجستك التي تمخر المحيط بين سوثمتن ونيويورك في نحو خمسة ايام . ويزاحم التجستك على المقام الاول بين بواخر العالم الباخرة الاميركية المدعوة «لوياثان» . وفي الاسطول الانكليزي عدا التجستك باخرة اخرى محمولها ٥٢ الف طن هي «البرنجاريا» وباخرتان اخريان محمول كل منهما يربي على ٤٦ الف طن هما «الاوليمبك» و«الاكوينيا» والاخيرة من اضخم البواخر التي تشق عباب اليم . والغريب ان البواخر الثلاثة الكبرى — تجستك ولوياثان وبرنجاريا — هي بواخر المانية استولى عليها الحلفاء بعد الحرب الكبرى وعوضوا بها شركات الملاحة الكبرى لقاء ما فقدته في حرب الغواصات من سفنها



الباخرة الالمانية « برمن » اسرع البواخر الى تمخر عباب اليم

منتطف اكتوبر ١٩٢٩

امام الصفحة ٣١٠



الطراد « أوهاتس بريمن » الالماني

نقلت عن أكتوبر ١٩٢٩
أمام الصفحة ٣١١

على ان شركة كونارد الانكليزية تملك باخرة انكليزية قلباً وقالباً تدعى الموريتانيا هي اصغر قليلاً من السفن المذكورة آنفاً فلا يزيد محمولها على ٣٢ الف طن ولكن شهرتها فائقة على سرعتها. فلقد انقضى عليها عشرون سنة وهي مالكة لقصب السبق في السرعة بين السفن التي تجتاز المحيط الاتلنتيكي . فازت به اولاً سنة ١٩٠٩ اذ بلغ متوسط سرعتها في يوم كامل ٢٧ ميلاً بحرياً في الساعة . ويقال انها دعيت مرة باللاسلكي لاغاثة احدى البواخر السريعة الى نجدتها فبلغت سرعتها ٢٩ ميلاً بحرياً في الساعة . ولكن العبرة بمتوسط السرعة في الساعة في اثناء الرحلة كلها لا في ساعة او ساعتين منها . وقد ظلت الموريتانيا سيدة البواخر السريعة الى ان انتزعت « البرمن » الالمانية هذا الفخر منها في شهر يوليو الماضي اذ بلغ متوسط سرعتها من مرفإ نيويورك الى مرفإ شربورغ ٢٧٫٨٣ الميل البحري في الساعة ، وبلغ متوسط سرعتها في اثناء يوم واحد من رحلتها الاولى ٢٩ ميلاً بحرياً في الساعة وينتظر ان يزيد متى زالت آثار الجدة من آلاتها واستقرت على حالها الطبيعي فيبلغ ٢٩ ميلاً بحرياً للرحلة كلها

الباخرة العملاقة « برمن »

يبلغ طول الباخرة « برمن » ٨٣٨ قدماً واذا حسب طولها بين اقصى نقطتين في مقدمها ومؤخرها بلغ ٩٦٠ قدماً فتكون بذلك أطول البواخر وتفوق المتجستك بأربع اقدام . ومحمولها نحو ٥٠ الف طن وقوة آلتها ١٣٠ الف حصان . يقابل ذلك ٧٦ الف حصان في البرنجاريا و٧٥ الف حصان في الموريتانيا و ٦٦ الف حصان في المتجستك ولا يفوقها في قوة آلاتها بين السفن التجارية والحربية الا الطراد هود الانكليزي اذ تبلغ قوة آلاته ١٤٤ الف حصان وحاملتا الطيارات الاميركيتان سراتوغا ولكسنغتون اذ تبلغ قوة الآلات في كل منهما ١٨٠ الف حصان . وفيها متسع لألفي مسافر و٩٥٠ من البحارة. اما ما تحمله من المؤونة والطعام لركابها وبحارتها فيكاد يكفي مدينة متوسطة . فقد اخذت في رحلتها الاولى مائة الف رطل من اللحم وثلاثين الف رطل من السمك وخمسة وثلاثين الف رطل من لحم الطير وعشرة آلاف رطل من الخبز وخمسة وأربعين الف رطل من الدقيق وأربعة آلاف وثلاثمائة رطل من البن وثلاثمائة رطل من الشاي وستمائة رطل من الشوكولاته وسبعة عشر الف ونحو خمسمائة لتر من اللبن ونحو الفي لتر من « الكريمة » و ١٥ الف رطل من الزبدة والفي رطل من الشحم

ومما تمتاز به سطحٌ بني على دكتها العليا تستطيع الطيارات ان تحط عليه وتطير منه.

فاذا قاربت الباخرة مدينة نيويورك مثلاً اي متى صارت على نحو ٦٠٠ ميل منها وضعت في الطيارة اكياس البريد المستعجل فتطير الى نيويورك في نحو خمس ساعات بدلاً من يوم كامل او اكثر تقضيه الباخرة في اجتياز هذه المسافة

وقد جهزت بأشهر اساليب الرياضة الحديثة ومعداتها . منها بركة من الماء مبنية بالاجر المطلي فيها ماء يطهر تطهيراً كيماويًّا وتحفظ حرارته على درجة معينة . وفيها ايضاً حمامات للعلاج الطبي مما لا يوجد عادة الا في مدن المياه المعدنية . وفيها ردهة كبيرة للجمناستك وميدان للجولف وصالة تدار مرقصاً ليليًّا (كاباره) وغير ذلك من اسباب اللهو والرياضة البدنية

هذا غير ما تجده فيها من دكاكين الحلاقين والخياطين والادوية ومستشفى صغير مجهز بأحدث ادوات الجراحة والعلاج . وعدا ما في غرفها من اسباب الراحة والرفاه . فثلثة وثمانون من غرفها مجهزة بغرف خاصة للحمام

عودة المانيا الى المياه

وفوز «البرمن» ليس امراً خطيراً بذاته مع ان كل شركة كبيرة من شركات الملاحة تزاحم عليه لانهُ بمثابة اعلان عالمي عن بواخرها . ولكنهُ خطير بما يدلُّ عليه . ذلك ان اسطول المانيا التجاري كان في المقام الثاني بين اساطيل الامم التجارية لما نشبت الحرب الكبرى سنة ١٩١٤ وكان مجموع حمولة سفنه خمسة ملايين من الاطنان . ومنها اشهر البواخر في العالم واضخمها . وكانت شركة همبورغ اميركا تملك من السفن ما حمولهُ مليون طن واربعمائة الف من الاطنان . وشركة نور دويتشر لويد تملك ما حمولهُ مليون طن . وكانت هذه السفن تشقُّ البحار رافعة العلم الالماني الى مرافىء اقصى البلدان وادناها تحمل اليها البضائع الالمانية

ولكن الحرب الكبرى وفوز الحلفاء فيها قضى على كل ذلك . فجرّدت المانيا من هذا الاسطول العظيم الا السفن التي تحمل السفينة منها الف طن او اقل ونصف السفن التي تحمل السفينة منها ١٨٠٠ طن . وكان كل ما ترك لا يزيد حمولهُ على نصف مليون من الاطنان . فاقفرت بعد ذلك مرافىء برمن وهمبرغ وكانت تبض بالحياة وخيّم السكون على ارصفتها البحرية ودور صفتها . وازلت الراية الالمانية من اعلى القمم البواخر واخرها فصارت الباخرتان «يمارك» و«امبراطور» انكليزيتين تدعى الاولى «ألتجستك» والثانية «برتانيا» واستولى الاميركيون على الباخرة «فاترلند» وسموها «لويائان» واقتسم الحلفاء سائر السفن بينهم . وصار الانكليز اذا مرّوا في لندن امام مكاتب «همبورغ اميركا»

او «تور دويتشرلويد» يشيرون اليها بقولهم : هذه مكاتب الشركات التي كانت تدعى كذا وكذا

وهكذا ترى ان الالمان أجالوا النظر سنة ١٩٢٠ في اسطولهم التجاري فوجدوه عُشر ما كان عليه قبل الحرب وتفقدوا سفنهم فرأوا ان اكبر سفينة عندهم لا يزيد محمولها على الف من الاطنان. فهبطت بذلك المانيا من المقام الثاني بين الدول التجارية البحرية الى دون المقام السادس . وبعد ما كانوا لا يعترفون الا بتفوق انكلترا عليهم في هذا الميدان صار لابدَّ لهم من الاعتراف بتفوق انكلترا والولايات المتحدة وفرنسا وايطاليا واليابان

عندئذٍ ، والقنوط مستحكم من النفوس، شمّر الالمان عن سواعدهم لاعادة ما كان. والناظر اليهم حينئذٍ ، وحال السياسة في بلادهم مضطرب كل الاضطراب ، واسعار النقد تتدهور يوماً يوماً الى حضيض الافلاس ، ما كان يستطيع ان يرى بارقة امل في فوزهم بما يطمحون اليه وعودتهم الى المكان الذي كانوا يتزلون فيه قبل الحرب

ولكن لفظ « مستحيل » لا يوجد الا في قاموس الجبان . فلم تنقض الآن الا سبع سنوات منذ شرع الالمان يحاولون بناء اسطولهم التجاري ومع ذلك تراهم وقد بنوا ما حموله اربعة ملايين من الاطنان اي اصبحوا يملكون الآن اسطولاً هو اربعة اخماس اسطولهم قبل الحرب . فسبقوا بذلك اليابان وفرنسا وايطاليا وصار مقامهم بين الدول البحرية التجارية بعد بريطانيا والولايات المتحدة الاميركية . ولما كانت الولايات المتحدة غير معتنية بتجديد اسطولها التجاري واستبدال البواخر القديمة ببواخر جديدة للاحتفاظ بمكانتها فالمرجح ان تسبقها المانيا قريباً في هذا الميدان. وألى القارىء محمول السفن التي بناها الالمان بعد الحرب

محمول الاسطول التجاري			محمول الاسطول التجاري		
١٩١٤	٢٠٠٠٠٠٠	٥ طن	١٩٢٥	٨٣٠٠٠٠٠	٢ طن
١٩٢٠	٥٠٠٠٠٠	— »	١٩٢٦	٩٠٠٠٠٠٠	٢ »
١٩٢١	٦٥٥٠٠٠٠	— »	١٩٢٧	١٢٥٠٠٠٠	٣ »
١٩٢٢	٧٨٥٠٠٠٠	١ »	١٩٢٨	٥٠٠٠٠٠٠	٣ »
١٩٢٣	٥١٠٠٠٠٠	٢ »	١٩٢٩ (تقدير)	٢٠٠٠٠٠٠	٤ »
١٩٢٤	٦٧٠٠٠٠٠	٢ »			

وزهرة هذا الاسطول الجديد الذي اودعهُ المهندسون الالمان زبدة علمهم واختبارهم هي « البرمن». لذلك قلنا ان فوزها خطير لما يدلُّ عليه. وهو يدلُّ على ان الالمان قد عادوا الى ميدان التنافس التجاري البحري وهم الامة المغلوبة ، فتخطوا اكثر الحلفاء المنتصرين

الطراد « ارسانس برويسن »

غلبت المانيا على امرها في الحرب الكبرى فجرّدت من اسطولها الحربي كما جرّدت من اسطولها التجاري وقضت معاهدة فرساي بان لا يسمح لها ببناء بارجة يزيد تفريغها على عشرة آلاف طن ولا بمدفع قطر مدافعها احدى عشرة بوصة. قضوا بذلك وهم يعلمون ان استعمال مدافع هذا قطرها في بارجة من هذا التفريغ متعذر لقوة المدافع وصغر البارجة

ثم عقدت معاهدة وشنطن البحرية فاتفقت فيها الدول البحرية — بريطانيا والولايات المتحدة واليابان وفرنسا وايطاليا — على الكفّ عن بناء طرادات تفريغ الطراد منها اكثر من عشرة آلاف طن وقطر مدافعه اكثر من ثماني بوصات . على ان المانيا لم تدع للاشتراك في هذا المؤتمر ولا هي وقّعت على المعاهدة فهي والحالة هذه في حل من قيودها

ولذلك اكبَّ مهندسوها على بناء بارجة تكون اقوى ما يمكن بناءهُ ضمن الحدود المعينة في معاهدة فرساي . فكانت البارجة « ارسانس برويسن ». ويقال ان بناءها لا بدَّ ان يغير وجهة المسألة البحرية ويقلبها رأساً على عقب اذا لم تسرع الدول البحرية الى دعوة المانيا للاتفاق معها على خطةٍ واحدة

ذلك ان هذا الطرّاد اذا قيس بالطرادات التي بناها الحلفاء بحسب مقتضيات معاهدة وشنطن كان متفوقاً عليها لان دروعهُ امتن من دروعها واصلب ومدافعهُ اضخم من مدافعها وابعد مدى فاذا اشتبك معها في معركة حربية تمكن من ان يصيبها بمدافعهِ قبلما تقترب اليهِ . واذا تمكنت هذه الطرادات من اللحاق بهِ لانها اسرع منهُ قذرعهُ السميك المتين يقيهِ من فعل قنابلها حتى لقد قدَّر الكابتن بروكتر احد مهندسي البحرية الاميركية ان هذا الطراد يستطيع ان يشتبك في القتال مع ثلاثة من الطرادات التي بنيت بحسب شروط معاهدة وشنطن ويخرج من المعركة ظافراً

فهو مجهز بستة مدافع قطر كل منها ١١ بوصة وهي قائمة في ثلاث طوابير ومدى كل منها ١٧ ميلا والطوابي عالية تمكن المدفعين من استعمال هذه المدافع ولو كان البحر ثائراً والموج يتلاطم ويتدافع جبالاً . وقد ثبت في اثناء الحرب الكبرى ان المدفعين الالمان اتقنوا الرماية حتى تفوقوا فيها على الانكليز . فاذا اعتبرت ذلك واذا اعتبرت ان قنبلتين او ثلاث قنابل من مدفع قطرهُ ١١ بوصة تستطيع ان تدمر طراداً من طرادات معاهدة وشنطن اذا اصابتهُ في المقتل ، ادركت قوة هذا الطراد الالماني الجديد

على ان قوتهُ الحربية لا تهمنا في هذا المقام قدر ما يهمنا ما ادخل فيهِ من المبادىء الجديدة في الهندسة البحرية وهي ثلاثة :

اولاً . اتقن الالمان صنع آلة ديزل وهي آلة الاحتراق الداخلي التي تحرق البترول وقوداً. ولكن ما استعمل منها في البواخر ثقيل اذا قيس بما يولدهُ من القوة . فطراد كالارسانس برويسن يحتاج الى قوة ٥٠ الف حصان لكي تسيرهُ بسرعة ٣٦ ميلاً بحريًّا في الساعة. ولكن اشهر البواخر المبنية على هذا النمط لم تستعمل آلات تزيد قوتها على ٢٠ الف حصان ومع ذلك فان متوسط وزن الآلات لكل حصان تولدهُ يتراوح بين ٦٥ رطلاً و٢٠٠ رطل للحصان الواحد. فاذا اعتبرنا متوسط ذلك وجب ان يبلغ وزن آلات ديزل في طراد كهذا ٣٣٠٠ طن اي ثلث تفريغ الطراد كلهِ . وهذا مستحيل . لذلك عني المهندسون الالمان باتقان آلة ديزل حتى يقلَّ وزنها بزيادة قوتها فتمكنوا من ان يصنعوا لهذا الطراد آلات لا يزيد متوسط وزنها عن ١٧ رطل ونصف رطل لكل حصان تولدهُ . وهذا تقدُّم عجيب دهش لهُ المهندسون في مختلف البلدان

ثانياً ان صغر حجم الآلات وخفة وزنها مكَّن المهندسين من توسيع الاحواض التي يحمل فيها الوقود اللازم للآلات . وزيادة هذا الوقود يمكن الطراد من ان يسير مسافة طويلة جدًّا من غير ان يلجأ الى المرافئ لملء احواضهِ. فالطرّاد ارسانس برويسن يستطيع ان يسير مسافة ١٠ آلاف ميل بسرعة ٢٠ ميلاً في الساعة. وهذا ما لا تستطيعهُ باخرة او بارجة اخرى. فيتمكن بذلك من العبث بالبواخر التجارية في اثناء الحرب من غير ان يضطر الى كثرة الالتجاء الى الموانئ طلباً للوقود. ومن يعرف قصص الطراد أمدن الالماني وما اغرقهُ من البواخر يستطيع تقدير الضرر العظيم الذي يلحقهُ طراد من هذا الطراز بتجارة البلدان المتحاربة

ثالثاً ان دروعهُ كلها من الصلب المتين وخصوصاً ما يحيط منها بالآلات التي تسيّرهُ فتقيها من قنابل الطيارات التي قد تقع على دكّتهِ . اما جسم الطراد المغمور بالماء فمقسَّم الى غرف صغيرة لا ينفذها الماء . فاذا رمي بطوربيد لم يتعرض للغرق لان الماء لا ينفذ الا الى الغرف التي خرقها الطوربيد

***

بعد النظر في كل هذه الامور كتب المستر هاي بايوتر الخبير البحري المشهور ما مؤداه : اني لا اتردد في القول بان هذه الطرادات الالمانية هي اعجب السفن الحربية التي بنيت في الشرين السنة الاخيرة . والامر الذي لا ريبة فيهِ اني لا اعرف اسطولاً مبنيًّا وفقاً لشروط معاهدة وشنطن يستطيع ان يكافح طرادات من طراز الارسانس برويسن اذا انطلقت تعبث بالسفن التجارية في عرض البحار