

مرهم الجرح

من قصيدة محمود أبو الزمان شكر أسدته الخفيف

صيح من قلب ومن وجدانية ليس من رجع ولا من يذانه
 ليس من زخرف انتظيم الموشى بعقيق البيان او عقبانة
 بل هو الشعر - لاهو الشكر يهدي شاعر شاكراً الى اخوانه
 ود لو ينظم القوافي مما غرد الطير في صبا الحانة
 ود لو ينظم القوافي وشياً من ليج الربيع في نيسانة
 ليتي كلحمام جماً وروحاً ليت لي سجعاً وصدق خانة
 كي اري النار في اناريد نوحى رجع قلب يدوب في خفقانة
 مرهم الامضاء جرحاً بقلبي حار طبا الأمان في أميانه
 يا لهذا الجليل عندي لولا عرقه قد طفا على عرفانه
 لت قلبي - يا قلب ان لم تكافى محسناً او زد على احسانه
 طاب في روضه جنى الشكر حتى كاد يذوي الجنى على اغصانه
 صنع الله خيراً صعبة خبير من وجوه الزمان من اعيانه
 ورعى الله كلاً من صديق لف منه الوفاة في صولجانه
 قال يا قوم ان للروض شأناً غير ما بان من تناهة شانة
 انظروا كيف فتح طيب شذاه رجم ان ميث في رغام استهانة
 لعجيب ان يطرب الناس صود شب يعنى السوم من احزانة
 وقصوا يستشون في الزهر معنى كذا الحق جاء قبل اوانه
 يُعرف الراح في نداه عرفاً وهو لما يزل وراء دقانه
 زمن من عشية وضحاها وغدا الزهر خاللاً فوق بارنه
 أزهى الروض وازدهى فكان لم يلك ما كان من صروف هوانه
 قصة الروض قصة اشرق طراً لم يعق حره سوى خذلانه
 ليس إلا على التعاون قامت قوة الغرب أو قوى صمرانه
 بارك الله فيك يا مصر داراً ليس فيك الغرب عن اوطانه
 وطن - كنه هدى فلام جرس ناقوسه وصوت اذانه

من أقامك ملكاً ؟

أو سرّ مقام البتروال العالمي

الحضارة الحديثة قائمة على الصناعة الآلية. ولابدّ للصناعة الآلية من الوقود وهذا سرّ مقام البتروال العالمي. ذلك ان البتروال يفوق كلّ أصناف الوقود التي استعملت في الصناعة حتى الآن فاستنباطه سهل كلّ السهولة كما قدمنا في الرسالة السابقة. وقله أسهل. فاعلى الشركة التي عمّك منابع بتروية الآ أن عدّ الانابيب من منطقة المنابع الى معامل التقطير أو الى اقرب المرافق فينقل منها في سفن صنعت خاصة لنقله. وهكذا نقل ثققات العمال الذين يتولون استنباطه ونسفته وقله الى ادنى حدّ ممكن وخصوصاً اذا قابلنا بينه وبين الفحم الذي حلّ البتروال محله. ومع ذلك فالحرارة التي يولدها مقدار مئتين منه ضعف الحرارة التي يولدها مثل ذلك المقدار من الخمر انواع الفحم. وهذا يضمن له سعراً ادرخص من سعر الفحم ويحمل صناعته بمزول عن التقلقل الصناعية التي تستولي على المعدنين وغيرهم من طوائف العمال. ولذلك نرى استعمال هذا الوقود السائل، يلعب نطاقه رويداً رويداً، في السفن الحربية والتجارية، وسكك الحديد، والصناعات على اختلافها. ففي الولايات المتحدة، التي بلغت ادى مستوى من التقدم الصناعي، يستعمل البتروال في معظم مصانعها. وشركات السكك الحديدية في اميركا وروسيا ورومانيا تستعمله في قاطراتها مؤثرة اياه على الفحم. على ان فوائدّه تتجلى في السفن الحربية والتجارية، التي تستعمل «الماتورته» في الغالب

واليك المثل. لنفرض اننا نريد الموازنة بين سفينتين متماثلتين، احدهما بخارية، يسيرها الفحم، والاخرى يسيرها البتروال. وان قوة كل منهما ٢١ الف حصان. فالآلة البخارية التي تولد ٢١ الف حصان يجب ان يكون وزنها نحو ٣٤٠٠ طن واما الآلة البتروالية التي تولد القوة نفسها فوزنها الف طن فقط. كذلك تسهلك الاولى نحو ٣٦٠ طناً من الفحم كل يوم ولما الثانية فتسهلك مائتين من البتروال لتوليد القوة نفسها. فاذا استعدت السفيلتان لرحلة طولها خمسة عشر يوماً، وجب على الاولى ان تتمعن ٥٤٠٠ طن من الفحم تملأ ٧٠٠٠ متر مكعب واما الثانية فتكتفي بـ ١٥٠٠ طن من البتروال، تملأ ١٧٠٠ متر مكعب

فينجم عن ذلك، ان الباخرة (اي السفينة التي تدير بالبخار مولداً من حرارة الفحم) لا تستطيع بما تتمعن من الوقود ان تدير اكثر من خمسة عشر يوماً من دون البتروال في مرفأ لتجديد قوتها. مع انها لو استعملت مخازن الفحم فيها لخرن البتروال، وأبدلت آلتها

البحارية بالتر بتولية لتسكنت من السير ٥٧ يوماً من دون ان تضطر الى دخول مرفأ ما
اما السفن الحربية فتقوم بالتزول على الفحم فيها اجلي منه في السفن التجارية . فداخن
السفن الحربية المهيمة بالفحم ، والسفن المطلق منها يتم على السفن نفسها من بعد عشرة
كيلومترات . لكن السفن التي تدير بالتزول ، لا ينطلق منها دخان ، ولا حاجة بها الى المداخن ،
فلا تبدو السفينة في منظر العدو ، الا خطأ ومادياً دقيقاً عند الافق

ثم ان الاسطول الذي يدير بالتزول ليس مضطراً ، الى دخول المرافئ لتزول الوقود
اضطرار الاسطول الميسر بالفحم . وهو الى ذلك ، اخف وزناً ، وأعظم سرعة . فاذا قل
ما يحمله من الوقود ، لتزيد قوة معبئة في آلاته ، تمكن صانعه من استعمال فرق اوزن
في زيادة كثافة دروعه وضخامة مدافعه . وهذا هو الغرض الذي ينشده المهندسون
البحريون الحربيون في كل الأمم — وهو الجمع بين قوة الدروع والمدافع وخفة الوزن .
ثم ان زوال المداخن يجعل السفينة الحربية هدفاً ابعد سناً على مدافع العدو

ومما يتنازبه الاسطول الميسر بالتزول ، سرعته حركته . فاشعال النار في الفحم ، وتوليد
الضغط الكافي في المراجل حتى يتمكن البخار من تسيير الآلات ، يستغرق ساعات طويلة .
اما اذا استعمل التزول ، فلا يمضي نصف ساعة على تلقي الامر ، حتى تكون السفينة مستعدة
للقيام . ثم لا يمضي ٣٥ دقيقة على ذلك حتى تكون قد بلغت سرعتها العادية ثم في مستحقاق
اخرى تنتقل من سرعتها العادية الى اقصى سرعتها المستطاعة . يضاف الى ذلك ان الاضطرار
الى مواصلة السير ، لا يهلك الرجال الذين في يدهم ادارة الآلات بل ان السفينة الحربية التزولية
تستطيع ان تعضي في سيرها الى ان يتقدم بتروها من دون ان ترهق عمال الآلات ، مع ان هؤلاء العمال لا
يزيدون على اصابع اليدين عدداً . اما في السفن الحربية الفحمية فعدد العمال الذين يلتمون الفحم في
الآلاتين كبيراً جداً ، ومواصلة السير ترهقهم لان يعملون في احوال يضيق الجسم الانساني بها ذرعاً .
وعلا على ذلك ان عمور السفن التزولية بوقودها ، يتم بسرعة ومن دون ضوضاء . فاذا اخذنا
«الاوليك» مثلاً عرفنا ان تموينها بالفحم يستغرق خمسة ايام ويقتضي من خمسمائة رجل . واما عمورها
بتزولاً فلا يستغرق أكثر من ١٢ ساعة ولا يقتضي اكثر من عمل ١٢ رجلاً . ثم ان عمور
السفن بالتزول يمكن ان يتم في عرض البحر ، وتوكان البحر مضطرباً ، بواسطة تقاليت التزول ،
والسفينة منها حوض كبير قائم في هيكل سفينة ، وهذا متعذر اذا اريد تموينها فحماً

هذه الاعتبارات ، حملت انكلترا واميركا سنة ١٩١٢ على استعمال التزول في معظم سفن
اسطولهما ، والمانيا في ٢٩ ضراداً من طراداتها وروسيا في جميع سفنها الحربية في بحر بلطيق .
اما فرنسا ، فكانت متأخرة ، عن مزاحمتها ، عند نشوب الحرب الكبرى ، فلم تكن تملك في
اسطولها الحربي ، سفينة واحدة من السفن الكبيرة ، تدير بالتزول . ولكنها اصلحت

هذا الخطأ بعد الحرب ، إذ وضعت خططها البحرية الجديدة . فقد جاء في تقرير المسير فلان دان سنة ١٩٢٨ قوله « في المستقبل انقرب بغير ازر الفحم كوسيلة من وسائل الوقود في سفننا الحربية ، وكل سفننا الجديدة سوف تسيّر بالبترول » . ويصح القول الآن بان كل الاساطيل الحربية التي لها شأن دولي ما ، قد صعدت الى استعمال البترول في وحداتها الجديدة . وقد لا تمضي بضع سنوات حتى نودع آخر السفن البخارية ، بنفس البسطة الساخرة ، التي ودع بها اسلافنا من قبل ، السفن الحربية الشراعية التي حاربت في طرف الغار ونقارين

ومن الغريب ان تأخر فرنسا عن غيرها في الاخذ بوسيلة الوقود الجديدة ، مع ان فرنسياً ابدع اولاً فكرة استعمال البترول في الملاحة ، وبني اول سفينة تحرق البترول بدلاً من الفحم . هذا الفرنسي هو الملازم « فارسي » Farcy ، في عصر الامبراطورية الثانية . فانه ادرك بركنه الفوائد العظيمة التي تجني من استعمال البترول في السفن التجارية والحربية ، وبني على حيايه الخاص سفينة داهما « البويلا » Puebia فاصابت نجاحاً كبيراً وعني بها الامبراطور نفسه واحب ان يشجع صاحبها بمنحه هبة من اموال الدولة . ولكن اصحاب مناجم الفحم ، اقدموا وهم في تزسطوتهم ، على مناوأة فارسي فبدلوا المساعي — والاموال — في كل ناحية تملك الحكم في الموضوع ، فاسفرت مسايعهم عن خنق وليد « فارسي » في مهده . ولم تكن انكرا واميركا من حلفاء فرنسا في الحرب العالمية ، لكان هذا الخذلان الذي اصابه « فارسي » سبباً في خذلان فرنسا وهزيمتها

لذلك صرح السير اليوت التز (Alves) مدير إحدى شركات البترول البريطانية الكبيرة : « ان الامة التي تسيطر على البترول تتقلد زمام التجارة العالمية . فلا الجيوش ولا الاساطيل ولا المال ولا كثرة السكان تقصها ، تنني عن البترول فتبلى »

وقال المسير هنري برنجه الفوض البامي « للبترول » في وزارة كلانصو سنة ١٩١٩ ما ترجمته : « من يجز البترول يجز الملك — ملك البحر بالبترول الكثيف ، وملك الجو بالبترول المصفي ، وملك اليابسة بالبنزين والغازولين ، وملك العالم بالقوة المالية المرتبطة بمادة هي اعم واغوى واتم سيطرة على الارض من الذهب نفسه

« ان الامة التي تصبح مبيدة لتموين البترول ، تشهد تيارات الملايين من اموال الناس متدفقة نحوها تنفق عندها ثمناً لثمة . ان سفن الامم الاخرى لا تستطيع ان تسافر الا اذا دخلت مرافقها وتموت من احواضها . لتبني اسطولا تجارياً قوياً وليس ثمة ما يحول دون سيطرتها الكاملة على تجارة العالم البحرية . ثم لا تلبث الصناعات ان تنشأ وترعرع حول مرافقها هذه ، فتصبح بنوكها اسواق العالم ، وفي يد مديرها السيطرة التامة على الاعتمادات المالية الدولية ، تسيطر كذلك على الصناعة والتجارة ، حتى وعلى الياصة نفسها » ١