مسألة البترول

نظر تاريخي واقتصادي للاب رفائيل بخله اليسوعي

منذ سيّر الاميركي فلتن (Fulton) في سنة ١٨٠٧ الباخرة الاولى على نهر هُدسُن (Hudson) حتى غرّة الجيل العشرين بقي الفحم على اختلاف انواعه الوقودَ السائد استعمالُهُ في كل بحريّات الدول الراقية. امّا في عصرنا هذا ابي العجائب والغرائب فقد جاراه وصيفٌ قدير حديث النعمة ومع ذلك كبير الحظوة لدى اعظم الامم ألا وهو البترول الذي اصبح اليوم من اخطر مواضيع السياسة والاقتصاد السياسي وقد غدت طُرق اقتنائه بكتيات وافرة في مقدّمة هموم الحكومات العظمى. ومأربنا في هذه المقالة القاء نظرة سريعة على الحوادث التي افازت وصيف الفحم بمقامه السامي وشهرته الطائرة

١ لمعٌ من تاريخ البترول

كان اكتشاف اوّل آبار البترول في اميركة سنة ١٨٥٨. وحول هذا العام شرعت بعض مُدن رومانية وفي مقدمتها بكرش باستخدام البترول للاستنارة وكان ذلك غريباً جديداً في ذلك العهد. ومن سنة ١٨٦٠ الى سنة ١٨٦٣ بعد فتح الروس للقوقاز اكتشفوا منابع بترول في غاية الاتساع بشبه جزيرة أبشرون (Apchéron) على الضفّة الغربية من بحر قزبين او بحر الخزر فباشروا تعدينها بهمّة قعساء. ولم يمضِ على ذلك سنون قليلة حتى انتشر بترول مدينة باكو في كل البلاد المحيطة بالبحر المتوسط وما عمّم ان خلف فيها الزيوت النباتيّة في استنارة الافراد اعني البيوت الخاصّة دون الشوارع والطرق العامّة. وكان سبب رواجه العظيم شديدَ رُخصه. ومن نحو عشرة اعوام اكتُشفت ينابيع هامّة في المكسيك. ويوجد مثلها على جانبي جبال لورستان الواقعة تقريباً على الحدود بين ايران وتركية وهي التي اثارت مطامع انكلترة فحدت بها الى نشر نفوذها بل حمايتها على بلاد العجم وما بين النهرين ولا مطمح لها في كل ذلك سوى ان تجعل تعدين آبار البترول بين ايدي رعاياها دون سواهم. ففي سنة ١٩٠٩ تأسست في ايران بسعي الحكومة البريطانية شركة البترول الانكليزي

العجمي (Anglo-Persian Oil) وفي سنة ١٩١٤ في ما بين النهرين شركة البترول التركي (Turkish Petroleum C°) التي لانكلترة فيها حصّة تُذكر

ومن العجب العجاب ان البترول على حداثة عهدهِ بلغ في بريطانية العظمى مكانةً سامية جعلتهُ في السنين الاخيرة يقوم مقام الفحم بكل سفن الاسطول الانكليزي تقريباً . والالمان تهافتوا على البترول من سنين عديدة ولا تهافت الجياع على القصاع بل كان لهم القدح المعلى في آبار غاليسية ورومانية وروسية وما بين النهرين . امّا فرنسة فلم يدرك فيها للآن مثل تلك الحظوة ولو ان استعمالهُ لا يزال ينتشر فيها يوماً فيوماً بحيث لا يحوم شكّ على كونه يسُدّ فيها مسدّ الفحم في مستقبل قريب

هلُمّ بنا الآن انستقري على جناح السرعة تاريخ البترول بفرنسة للاستفادة بما فيهِ من العِبَر لكل معتبر . كان امتحانهم لوصيف الفحم على الاقل سنة ١٨٦٤ في مدفيئة نهرية فرنساوية رست عند شاطئي نهر السين في باريس فتقاطرت الجماهير لتشاهد هذه البارجة الظريفة الغريبة بوقودها المبتكر . وفي سنة ١٨٦٩ أُحميت مراجل بعض القاطرات بالمازوت فأسفرت هذه التجربة عن نجاح كامل على مثل السابقة . والمازوت هو مادة لزجة ثقيلة يُخلفها البترول بعد التهاب عناصره المتطايرة المستخدمة في محركات السيارات والمعروفة في فرنسة باسم خلاصة البترول (essence) وقد سطعت للعيان في الاختبارين السابقين افضلية البترول على الفحم المبنيّة على المزايا الآتية : سهولة الاحماء وسرعة تحويل الوقود الى حالة الضغط المحرّك وزيادة الحرارة الناتجة عمّا تكون مع الفحم وقلة المكان الذي تقتضيه ذخيرة البترول واخيراً تقليل عدد الأجراء المستخدمين في احماء المراجل ولاسيّما في نقل كمّية الوقود اللازمة الى عنبر البواخر

اجل ان تفوّق البترول الجلي اوانئذٍ اتمّ جلاء . فما الذي حال اذن دون قيامهِ مقام الفحم في سفن الاسطول الفرنساوي ؟ لذلك سببان كلّ منهما اوهى من خيط العنكبوت : (الاول) استنبطهِ لترويج مصالحهم الشخصية آلافٌ من ارباب مناجم الفحم ومديريها ومهندسيها وعمّالها وهو ان فرنسة غنيّة بالفحم لكنها فقيرة بالبترول فكيف تسحب يدها من كنوز مكنوزة امامها لتمدّها الى البلاد الاجنبيّة مستطيلةً

منها بنفقات هائلة كميات الوقود العظيمة التي لا غنى عنها . وقد زاد ذوو الغايات هذا الخطر الوهمي روعاً حيث طبّلوا وزمّروا مكرّرين على أسماع الملأ النغمة الآتية : لو حدا الجهل والتهوّر بوطننا العزيز الى اتخاذ البترول رسمياً بصفة الوقود الوحيد فما اسرأ ما يكون مصير فرنسة وما اهولَ ما يغدو صحوُها من نشوتها المادية اذا نشبت بها حربٌ عوان وضرب الاعداء نطاق الحصار حول كل شواطئها ليمنعوها عن التموّن بالوقود الضروري لأسطولها بل ولوقاية حياتها الاقتصادية ؟

امّا السبب الثاني الملفّق لمناهضة البترول فهو ادّعاء كون شدّة قابليّته للالتهاب خطرَ حريقٍ دائم . وقد راجت سوق هذا المدّعى الى حدّ انهُ دخل في تعليم المدارس البحريّة . والحقّ يقال ان البترول المجرّب في ذلك العهد اعني نحو سنة ١٨٧٠ كان وارداً من اميركة ومحتوياً حتى ٧٢ جزأً في المائة من الموادّ المتطايرة القابلة الالتهاب . وزد على ذلك ان السفن عموماً والبوارج خصوصاً كانت يومئذٍ من خشب يُوطّده في داخل المركب بناءٌ من حديد يُشبه هيكل الجسم البشري المجرّد عن لحمه . والحالة هذه لم يكن خطر الحريق وهميًّا بل من ارهن الحقائق . ولكنه كان يمكن تخفيفهُ في نفس ذلك العهد لو استجلبت فرنسة عوضاً عن البترول الاميريكي بترول باكو المحتوي ٣٣ جزأً في المائة ليس الّا من الموادّ المتطايرة السريعة الالتهاب المناسبة للاستنارة المُخلفة بعدها راسباً اسمه مازوت (mazout) صالح لاحماء المراجل لا يلتهب الّا بحرارة عالية تبلغ نحو ١٥٠ درجة من القياس المئوي وهو لا يتأثر بفعل الموادّ المنفجرة . فيتّضح ان خطر الحريق الذي كان اصحاب الغايات يهوّلون الناس به كان يتوقّف دَفْعُهُ على اختيار اجود وآمن صنوف البترول . امّا خطر افتقار فرنسة العارية عن الوقود الجديد الى دول اجنبيّة تموّنها به ما لم يَحُلْ الوغى دون ذلك فلم يكن الّا بعيداً بل طفيفاً . واليك شاهدين جليّين على حكمنا هذا : الاول ان بريطانية العظمى الخالية هي ايضاً من البترول لم تكترث بذلك الخطر الموهوم بل قرّرت وجوب استخدام المازوت في بوارج اسطولها وهي ملتزمة باستيرادهِ من الخارج بكميات عظيمة . والثاني ان الدول الاتفاقيّة بل والدول المركزية استطاعت اثناء الحرب الاخيرة استجلاب مِيَر وذخائر لا تحصى من وراء البحار رغماً من المصاعب الشديدة والاخطار الهائلة

وعلى كلّ حال فقد نجح ذوو الاغراض بفرنسة سنة ١٨٦٥ في تمويه الحقيقة على اهل الربط والحلّ وأوهموهم بان العدول عن الفحم والإقبال على البترول لمن اكبر المهالك لحياة الأمّة . ومن جهة اخرى كان حينذاك ارباب السلطة والنفوذ بالبحرية الفرنسارية في شغل شاغل بنقل الجنود من وطنهم الى المكسيك حيث دارت رحى الهيجاء فلم يضعوا امر البترول موضع الاهتمام . ثم زاد الطين بلّةً بنشوب الحرب السبعينية الوخيمة العواقب لفرنسة كما هو مشهور . فبقي امر البترول نسياً منسياً الى عهد ظهور الغوّاصات

فانها لم ترَ بُدّاً من استخدامه حيث استحال عليها حفظ المداخن(١ . وقليلاً بعد ذلك دخلت سنة ١٨٩٠ السيّارات المحماة هي ايضاً بالبترول (٢ في ميدان طرق المواصلات السريعة وحازت فيه بمدّة يسيرة قصب السبق حتى انك تكاد لا ترى سواها الآن في كل الولايات المتحدة واعظم المدن الاوربيّة . فراجت سوق البترول ايّ رواج بعد طول كسادها وكان لذلك الاقبال خير وقع في البحرية الفرنسوية الساهية منذ نحو ثلاثين سنة عن حل مشكل الوقود حلًّا علميّاً مُرضياً من كل جهة . واخيرًا جاء منبئاً اياها من بعثها فنّ الطيران بترقيه العجيب السرعة خصوصاً منذ سنة ١٩٠٨ ومآثره العديدة الفتّانة ومحرّكاته التي هي نسيج وحدها لجمعها بين غاية القوة ومنتهى الخفّة . ومعلوم لدى القاصي والداني ان وقودها البترول او ما ضارعهُ من المواد المتطايرة الملتهبة . ومع تلك العيَر الفضيحة الحائقة لحمها كانت البحرية الفرنساوية شديدة التعلّق بعوائدها وتقاليدها الآمرة بالمحافظة على الفحم مهما تكاثر عدد خصومه . فتأمل يارعاك الله كم تحول عادةً متأصلة ولو غير معقولة دون التقدّم المادّي والادبيّ ! وفي النهاية قرّ رأي زعماء الاسطول بعد التيّا والتي على اعادة التجارب في اواخر الجيل المنصرم ليس على البترول وحده بل مرشوشاً بشكل قطرات دقيقة للغاية على الفحم

---

١) الغوّاصات الاولى وفي مقدمتها غوّاصة المهندس زده (Zédé) المصنوعة سنة ١٨٨٦ كان محرّكها في حين الغوص المخزّنات الكهربائيّة (accumulateurs) لكن الاختبار اوضح افضليّة البترول عليها من عدة اوجه

٢) اول محرّك بالبترول للسيّارات اتى بنتائج مُرضية هو الذي ابتكره دَيملير (Daimler) سنة ١٨٩٠

المتأجج وقد أطلق على هذه الطريقة اسم الاحماء المختلط (chauffe mixte) . فأفرغ صانعو المراجل جعبة قرائحهم في تجهيزها بمراش البترول على النمط المذكور غير ان مساعيهم ذهبت ادراج الرياح حيث لم تأت بالفائدة المطلوبة . فاعرضت البحرية عن الاحماء المختلط الذي ابلغته بعد ذلك انكلترة الى اوج الكمال فعمد ذوو الهمة في البوارج الافرنسية إلى تجربة المازوت وحدهُ واقبلوا عليه بعد النجاح التام . فلما شبّت نار الحرب الكونيَّة كان لفرنسة عِدَّة سفن خفيفة مُحماة بهِ ليس الَّا والكيلغرام منه ينتج ١٣ ضعفاً من البخار . ولكن المراجل بقيت هي هي كما كانت في عهد الفحم ولم تُستخدم المحركات ذوات الالتهاب الباطن المغنية عن المراجل والجاري استعمالها في السيَّارات والطيَّارات الَّا في الغوَّاصات حيث لا مندوحة عنها فيها

اما سواد الشعب فانهُ لم يعبأ بمشكل البترول حتى الحرب العظمى بيد انَّهُ شرع يُعيرهُ بالًا بل يتأثر من خطورته وصعوبة حلّهِ يومَ ادرك مسيس حاجة الجيوش الذائدة عن حياض الوطن الى ذلك الوقود الجوهري لتسيير الطيَّارات والسيَّارات وعرف العقبات الكؤودة الحائلة دون استجلابه من اميركة او من غيرها الناجمة خصوصاً عن نشاط الغوَّاصات الالمانيَّة الضاربة في ذهابها وايابها المتواصل نطاقَ حصارٍ حول كل الشواطئ الفرنساوية . وزادت قلقَ الجمهور ندورةُ بترول الاستنارة وغلاؤهُ الفاحش ثم الشكوى التي بلّغتها قيادةُ الجيوش العليا في سنة ١٩١٧ الى الحكومة بسبب ازمة البترول الوخيمة العواقب وكون المؤونة الشهرية المُعيّنة بمقدار اربعين الف طُن (١) لا تصل بهذه الكميَّة التي لا غنى عنها . وكانت علَّة هذا التشويش الخسارة العظيمة الملتزم باحتمالها منذ شهر آب سنة ١٩١٤ الاتحاد الفرنساوي لمستوردي البترول من الخارج وقد تعهَّد بازاء الحكومة منذ نشوب الحرب بتموين الجيوش . وخسارتهُ ناجمة عن صعوبة النقل البحري وغلائهِ وتعسُّر الدفع بالدولارات الاميركة . وعلى إثر تلك الحوادث المزعجة المزلة اخذت الحكومة على عاتقها مسؤولية هذا التموين الحيوي (١ والتمست لاجل ذلك من الرئيس والسن ان يبذل جهدهُ ويُعمل نفوذه الواسع في امدادها بكل ما تحتاج اليه من هذا الوقود . فلبّى دعوتها بأريحيَّة

---

١) كان للجيش الفرنساوي في آب سنة ١٩١٤ ١٦٠ سيَّارة نقل فاصبحت ٨,٥٠٠ سنة ١٩١٥ و٧٠,٠٠٠ سنة ١٩١٨ . وكان له ١٣٢ طيَّارة فصارت ٢٠,٠٠٠ ثمَّ ١٢,٠٠٠

شريفة وفي تموز سنة ١٩١٨ شكّلت فرنسة لجنة البترول ورأست عليها المسيو برانجه من مجلس الشيوخ. وناهيك بكل تلك الشؤون شواهدَ على فائق خطورة مشكل البترول في عين فرنسة اثناء الحرب الكونيّة! فصحّ قول لورد كرزن: «ان الحلفاء ساروا الى الظفر على امواج البترول»

وبحسن عناية لجنة البترول وبحكم نظامها رُتق فتق الامور فقرّرت الحكومة في تشرين الثاني سنة ١٩١٧ تموين الجيوش كل شهر بـ ٥٥،٠٠٠ طن من الخلاصة اي البترول المصفّى و ٢٥،٠٠٠ من البترول المتماد او الخام وقد رفعت في كانون الثاني سنة ١٩٢٠ هاتين الكميّتين الى ٦٠،٠٠٠ طن من الاول و ٥٥،٠٠٠ من الثاني. امّا الاسطول المتماد من قبل الحرب على التموّن بنفسه فكان من باب الاقتصاد خصّص سفينةً لاستجلاب البترول اللازم له من باطوم ميناء القوقاز الواقعة في شرقي البحر الاسود او من قُسطنطنة الثغر الروماني على ضفّة ذلك البحر الغربيّة او لدى الاقتضاء من الولايات المتحدة والمكسيك. فسارت امورهُ على قدمٍ وساق وشرع في انشاء مستودعات عظيمة للبترول في موانئ فرنسة دفعاً للمخاطر الناتجة عن قلّة أمن النقل البحري. وقد جاءت هذه المشاريع باشهى الفوائد فقُرّر انشاء مستودعات اخر في بعض ثغور ابعد المستعمرات تعميماً للمنفعة وقد جرى ذلك الآن في الموانئ الآتية: دكار (سينغال) — فوردفرانس (عاصمة مرتينيك) — دياغو سوارس (في شمال مدغسكر) — سيغون (عاصمة الهند الصينية الفرنساوية) — نوميا (عاصمة كالدونية الجديدة) — پيابتي في جزيرة تيتي (Tahiti) عاصمة المستعمرات الفرنسوية في اوقيانية

ولما هالت فرنسة الخسائر الفادحة والاخطار الدائمة المسبّبة لها من الغواصات الالمانية منذ اواخر سنة ١٩١٤ زادت في اسطولها البوارج الخفيفة المحماة بالبترول زيادة عظيمة فأدّت هذه لها خدماً لا تحصى سوف يُقدّرها القرّاء قدرها حين تأتي المقابلة بين الفحم ومزاحمه

من البديهي ان الرواج العجيب الفجائي الذي فاز به البترول في الجيش والاسطول الفرنساوي طول سني الحرب الضروس بل وبعدها كانت بخست قدر الفحم اي بخس وحطّت من مكانته في اعين الحكّام والرعايا. ولعلّ الطامّة الكبرى بل الضربة القاضية له بفرنسة ازمة الفحم المستفحلة في العام المنصرم ولا تزال بلاد كثيرة تحت

ثقل وطأتها . واخصُّ دواعي تلك الازمة هي كما لا يخفى من جملة اعتصابات عملة المناجم في انكلترة وشدة صعوبة النقل على السكك الحديدة وعلى الانهر نفسها بفرنسة وغيرها . كان ملايين من الفرنساويين يستضيئون بالبترول قبل سنة ١٩٢٠ بيد انه لم يدُر على خلَدهم تصميم الاستدفاء به واحماء عدد لا يُحصى من مراجل الصناعة الكبرى والوسطى بهذا الوقود الثمين . فما اشدَّ ما كانت دهشتهم يوم أعلن وكيل الحكومة العامّ في تموين البترول الى سكان باريس وضواحيها انه مستعدّ لإمداد الملّاكين وارباب المصانع بكل ما يلزمهم من هذا الوقود بل حثَّهم بمزيد الجدّ على إبدال مراجلهم المحماة بالفحم بغيرها موافقة لاستخدام البترول لعظم فضلهِ على الفحم

وقد حان لنا الآن امعان رائد النظر العميق في المزايا العديدة التي تجعل السبق للبترول على سلفهِ بمراحل رغماً من رواج سوق قرنهِ طول الجيل الماضي تقريباً دون ادنى مزاحمة يُعتدّ بها . اما اللمعة التاريخية الآنفة فهي برهان ضمنيّ جليّ على افضليّة البترول فضلاً عن كونها طافحة بالعبر المفيدة ولعلّ خلاصتها شدّة صعوبة استنصال الفوائد النفيسة ولو عاكست تيار التمدّن والترقي معاكسةً بيّنة . فلا بدّ والحالة هذه من حدوث حوادث جلّى وانقلابات خطيرة تفتح عيون القوم المُبصرَ على حفظ تلك الفوائد الخادّة لرُقيّهِ

٢ فضل البترول على الفحم

ان استخراج البترول من آبارهِ اهون وارخص كثيراً من استخلاص الفحم في مناجمه . حسبنا شاهداً على صعوبة هذا وفرط نفقاتهِ أن تعدين الفحم يستلزم جيشاً جرّاراً من المعدّنين فهم يُحصَون بمئات الآلاف في فرنسة وغيرها من البلاد الغنيّة بالفحم ! زد على ذلك ان بئر المنجم ودهاليزهُ البالغ مجموع طولها في كثير من الظروف عشرات كيلومترات يقتضي انشاؤها ملايين من الفرنكات ولاسيّما انها محتاجة الى تخشيب غاية في الغلاء (١ ومتى استُخرج الفحم من احشاء الارض يلزم انتقاؤه ثمّ غسله وذلك

(١) الخشب اللازم لذلك يَرِد عادةً من اقطار اوربة الشمالية ولاسيّما نروج . ولذلك رأينا الغوّاصات الالمانية تطارد اثناء الحرب السفن الشراعيّة والبخارية الذاهبة من نروج الى انكلترة وسوقةً بالاخشاب الضرورية للمناجم البريطانية . ومن جراء تلك المطاردة نقص انتاج الفحم الانكليزي نقصاً هامًّا

امر طويل كثير النفقة . ثم ينبغي نقله من اعماق المنجم الى السفن او الشاحنات ومتى بلغت نهاية سيرها يلزم نقله ثانيةً منها الى محل استعماله . وهاتان العمليتان ارخص بدون قياس في البترول منها في خصمه كما سترى . اخيرًا ان احماء المراجل بالفحم يقتضي تواتر إدخاله فيها بعكس ما يحدث في البترول حيث يكفي صبُّه في انائه مرةً واحدة ليوم كامل بل لايام عديدة . ومن هذا الوجه لا غير امكن في بعض الظروف الاستغناء عن ٩/١٠ العمال السابقين . زد على كل تلك عوائق الفحم وجوب تنظيف المراجل المتواتر الوعر المسالك الكثير المصاريف

اما البترول فلا تجد في استخراجه واستعماله ادنى اثر للعوائق المذكورة . فلا حاجة هنا الى بذل قناطير مقنطرة من الاصفر الرنان لحفر منجم يضاهي في عين المتحضر مدينةً تحت الارض . يكفي هنا حفر بئر ضيقة القطر فإما ينبجس البترول من فوهتها واما يُدفع اليها بالمضخات وعلى كلا الحالتين فلا حاجة لسوى نفر قليل من العمال . واذا طلبتَ حجةً دامغة على قولنا هذا ضربنا لك بصفة مثل بئرًا في المكسيك يُستخرج منها يوميًا مائة الف برميل من البترول وهناك اقلّ من خمسين عاملًا — اما نقل البترول الى معامل التقطير فانهُ يتمّ بالقنوات والمضخات كنقل ماء الشرب وغاز الاستنارة وفي ذلك الاسارب ما فيه من السرعة والرخص الواضحين . وفي اميركة اليوم قنيٌ يُقدَّر الآن طولها بـ ٤٦،٠٠٠ كيلو متر اعني نحو مرةً وسدس طول دائرة الكرة الارضية . اما قُطرها فيتراوح من خمسة الى ثلاثين سنتيمترًا . والمضخات المُصعدة للبترول من جهة منخفضة الى اخرى عالية والمسهّلة لسيله تراها هناك متتابعة والبون الفاصل بينها يختلف من ٢٥ الى ٣٠ كيلومترًا . وتُستخدم في الشتاء مثلًا محطّات لإحماء وتسييل ما يجمد منهُ بسبب الزمهرير . والبترول المصفّى في معامل التقطير تنقله الى كل اصقاع الولايات المتحدة نحو ٦٠،٠٠٠ شاحنة مصنوعة على شكل خزانات وما يُصدَّر الى الخارج تُوسَق بهِ سفن خاصة اطلق عليها اسم السفن البترولية . لكن الولايات المتحدة تستهلك من البترول ضعفي ما يفي اليوم بحاجة كل بقيّة اقطار المعمور !

ونذكر القراء بهذه المناسبة ان المتمول الشهير رُكفلر لُقّب ملك البترول وان المزاحمة شديدة بين شركته التجارية المسماة ستاندرد أيل (Standard Oil)

ورصيفتها الانكليزية المدعوة رُيل دُيتش (Royal Dutch)

فلنَعُد الآن بعد هذا الاستطراد الطويل الى معامل تقطير البترول - فيها ترى ماكينات يديرها النفر القليل من العمّال تحلّل البترول الخام الى كل اجزائه المفيدة من خلاصات (وهي البترول المصفّى) وزيوت التدهين والمازوت والنازلين والپارافين المستعملة في صناعة أنور اصناف الشموع والبقايا الجامدة القابلة الالتهاب وهي تستعمل كوقود في نفس عملية التقطير. ثم ان نقل كميات البترول العظيمة من هذه المعامل الى السفن والشاحنات التي تذهب به الى اقاصي المعمور ايضاً آيةٌ في السهولة وقلّة النفقة بسبب امكان تسييله بالقُنيّ السابق ذكرها. أجل ان انشاءها يقتضي بذل آلاف مؤلفة من الليرات ولكن متى تمّ ذلك زالت المصاريف بالكلية او كادت بخلاف ما يحدث في نقل الفحم كما يلوح لكل ذي عينين

ونُعلم القرّاء بهذه المناسبة انّ في نية فرنسة انشاء قنيّ البترول من هڤر (Le Havre) وهو من اعظم موانئها على الاطلنتيك الى باريس. وبما ان باريس اعلى من نقرة هڤر فمن الضروري اصعاد البترول بواسطة مضخّات جاذبة موزّعة على طول المسافة الفاصلة بين المدينتين. فيترتّب على ذلك النظام ليس فقط اقتصاد كبير في استخدام اليد العاملة بل وفي عدد قطارات البضائع ولا يخفى ما يجرّه قطار واحد من النفقات الفاحشة ولا سيّما في الازمة المالية الحاضرة المتدّة بدرجات متفاوتة على كل بلاد النبراء

واهمّ اسباب افضلية البترول على الفحم التفوّق العظيم الذي حازته في السنين الاخيرة المحرّكات بالبترول على سواها. فان الاولى وخصوصاً التي على المثال المبتكر من المهندس الالماني ديزل (Diesel) الشبيهة بمحرّكات السيارات لها ثلاثة اضعاف قوة المحركات بالفحم البخاريّة. واذا ضربنا صفحاً عن القوة ناظرين الى مجرّد الحرارة المنتجة وجدنا ان كيلوغراماً من البترول يُحمي مرّة ونصف على الاقل كميته من الفحم. فعلى الوجهين نتحقق ان للاول قصب السبق على الآخر

هلُمّ الآن لنقابل بين ثمن هذا وذاك فعلى الاثمان مدار كل الصناعة والتجارة. في شباط سنة ١٩٢٠ كان طُنّ الفحم يساوي نحو ٢٣٠ فرنكاً في ميناء هڤر حيث الفحم الانكليزي رخيص وطنّ المازوت ٤٠٠ فرنك. لكن اذا اسقطنا من المبلغ

الاخير الاقتصادات العديدة في اليد العاملة ونفقات النقل فانه يهبط الى ٢٠٠ فرنك في المحركات البخارية المحماة بالبترول والى ما دون ١٥٠ في التي أُطلق عليها اسم المحركات الانفجارية (moteurs à explosion) وهي الجاري استخدامها في السيارات فضلاً عن المصانع حيث لا تزال تنمو رواجاً ولاسيَّما التي على مثال ديزل المشار اليها سابقاً . وقد حسب الكُنْترامیرال دُغوي (Degouy) انهُ لو أُدخلت محركات ديزل في كل السفن التجارية الفرنساوية — وكان مجموع محمولها نحو ٦٠٠،٠٠٠ طنّ في الشطر الاول من سنة ١٩٢٠ — لأصبحت فرنسة في غنى عن ملايين من طنات الفحم وزادت ثروتها بنسبة ما في ذلك الاستغناء من عجائب الاقتصاد وقد غدا القرّاء اهلاً لتقديرها قَدْرها بعد ايضاحنا اياها ولو بايجاز

هذا ولا نتمالك قبل ختام الكلام ان نذكر للبترول مزيَّةً عظيمة على وصيفهِ من الوجهة الحربيَّة فانّ الحرب وان تكن ولا سيَّما في ايَّامنا داهيةً دهياء بل مجموع كل الدواهي . فلا نكير ان الامم صغيرةً او كبيرةً لا تزال ولن تزال تُبدّ لها عُدّتها بكل وسائل التمدّن العصري . ومن هذا القبيل يفوق البترول على الفحم ايَّ تفوُّق لكونهِ يمكّن من نفي الدخان في البوارج وبقيّة السفن اللهمَّ اذا كان لها محركات انفجارية . وما ادراك يا صاح ما الدُخان ابّان الحرب ? هو جاسوس خائن يشير سواد وجههِ الى سواد نواياه يصعد بقامتهِ الهيفاء المتلوّية الى ما فوق اعلى البروج والصواري ويُطلع بارجة العدوّ على موقع السفينة عن بعد يبلغ احياناً زهاء ٢٥ كيلومترًا ! فهل من خيانة شرّ من هذه واوخم عاقبةً وما اثمن البترول واسمى قدرهُ حيث انه يخلو منهُ بتاتاً . ودليل ذلك ان البارجة السائرة بمحرّك انفجاري (١ لا ترتسم على أُفق العدوّ الّا بشكل خطّ افقي غاية في الدقة فيصبح فعلاً اصابة هذا المرمى الضئيل بالقنابل او الطوربيل مستحيلاً

واليك قبل ختم هذا الباب بعض تصريحات الاميرال فيشر الانكليزي المشهور له بطول الباع . قال « ان اتخاذ زيت البترول بصفة وقود لمحركات الباخرة موريتانية اسفر عن اقتصاد اليد العاملة فأغنى عن نحو ٣٠٠ عامل » . ولا يظنّن القارئ ان الاميرال يعني

(١) يكاد هذا المحرّك لا يخرج الآن في الاسطول الفرنساوي عن دائرة الغوّاصات وقد ولجها من ابوابٍ عديدة

بقوله بجرّد العمّال القائمين بادارة المحرّكات والّا لكان النظر فاحشاً . انما عنى كل العمّال الذين كان استعمالُ الفحم يستدعي شغلهم رأساً او ضمناً

ثم اردف هذا الاميرال بما حرفه : ان امّتنا الحمقاء (كذا) لا تعتقد بافضليّة زيوت البترول (على الفحم) والمحرّك الانفجاري (على غيره) . امّا انا فانني على يقين من ان هذين العاملين الجديدين سيحدثان انقلاباً عظيماً ليس فقط في الحرب البحرية بل وفي التجارة البحرية ! »

وهو يشير على حكومة بلاده بتجربة هذين الابتكارين في السفن القائمة بنقل البترول من الخارج الى بريطانية العظمى . ويجدر بنا ان ننوّه بهذا الاميرال العظيم معرّفين القرّاء انهُ هو الذي ادخل الغوّاصات في الاسطول البريطاني رغماً من مقاومات كل ذوي السلطة وكانوا يعتبرونها ألاعيب لا طائل تحتها

وقد اعلمنا هو ايضاً ان انكلترة تنظر في مسألة انشاء مستودعات بترول في وسط البحار لتموين السفن عند الحاجة !

ولا نكبر ان لبريطانية العظمى في الوقت الحاضر «سياسة البترول» كما يقول بعض الصحافيين . وهي قائمة في وضع اليد على آبار البترول ما امكن ولدى امتناع ذلك تسعى في عهد اتفاقات مع اصحابها او بلادها بحيث تنال انكلترة بغيتها من ذلك الوقود الجيوي بل تُقاسم المعدّنين بعض ارباحهم الطائلة

ويشير الكنترامبرال دوغوي السابق الذكر على فرنسة بان تحذو حذو جارتها وحليفتها في اتّباع «سياسة البترول» وهو يجاهر بانها تتفق كلّ الاتفاق مع سياستها في البحر المتوسط فان الجزائر والمراكش تحوي على قوله كمّيّات هامّة من البترول . وان لم تستخرج فرنسة من هاتين المستعمرتين ما يفي بعوزها فهو ينصحها بالشؤون من اميركة او بالاحرى من شواطئ البحر الاسود ولاسيّما من بلاد قوقاز ورومانية واوكرانية واخيراً عند الضرورة من ارخبيل مالازية في جنوب آسية

وقد سبق لنا القول على فائق الرواج الذي حازه البترول بفرنسة خصوصاً منذ الحرب الكونية . ومن احدث الادلّة على ذلك كون شركات السكك الحديدية تقصد الاستعاضة بالبترول عن الفحم في كل قاطراتها مُقتفيةً على آثار بلاد كثيرة ولاسيّما ولاية كاليفرنية من الولايات المتحدة . والحالة هذه فمن المرجّح بل من شبه الاكيد

ن فرنسة تتبع مثل انكلترة سياسة البترول بعد ان وقفت على نتائجها

آن لنا ختم هذه المقالة التي رأينا بها امورًا غريبةً لم تكن في الحسبان ولعلَّ غربها كون وقود جديد لم ينتشر استعماله في المحرّكات الّا في اواخر الجيل المنصرم دا اليوم بل قبل الحرب من اخطر مواضيع سياسة الدول الكبرى الى حدّ كون هذه السياسة وُسمت باسمه . ولا غرو فان اقتناءهُ بكميّات وافرة لتعميم استعماله و من اعظم المسائل الحيوية للعمران الحاضر

مديح قديم لمار افرام

وضعهُ القديس غريغوريوس اسقف نيسس (تتمّة)

نشرهُ الاب لويس شيخو اليسوعي

٦ عبادة مار افرام ودرسهُ للاسفار المقدّسة

امّا حسن العبادة فانتجر منها القديس افرام نقيبة الحكمة على ما ذُكر في ايوب (١٢ : ١٣) عندما قيل : «ها حسنُ عبادتهِ حكمةٌ » الّا انّا قد ذكرنا في معناها وشرحناهُ عند ذكرنا امانتهُ وطهارته اذ شبهه بولس وطلع الى السماء مثلهُ (٢ كور ١٢ : ٢) واقتنى خرًا لا يفنى في بيعة المسيح

امّا درسُ الكتب الالهيّة فقد أشعل لنفسهِ فيهِ مصباحاً من قول داود (٣٨ : ٤) « انَّ في تتّقد نارٌ » لأنهُ قد اشتعلت في قلب هذا القديس نارٌ من النظر الالهيّ ألهبت شوقهُ لدرس كلّ كتاب من العهدين العتيق والجديد ففتّش واستقصى وفسّر كلّ كتاب بلفظهِ من اوّل الخليقة الى ظهور النعمة الاخيرة . وقد اظهر المعاني المكتومة في قعر الكتب (٨١٥) فنشرها وبيّنها وكان الروح القدس سراجهُ في ذلك . لم يشرب كأس الحكمة الروحانيّة فقط المنعمة من الحكمة الالهيّة وسقاها لغيره تعليمه بل ادرك ايضاً حكمة الكتب المقدّسة البرّانيّة وما تمتاز بهِ من تقويم اللسان تقويم المنطق مع ما تكنّهُ في قعر المعاني فأحكم ذلك كلّهُ وبالغ فيهِ وما وجدهُ من ذلك نافعاً ضبطهُ وما كان غير نافع اطّرحهُ وقوّم تجارتهُ في العسل والنظر بميزان العدل