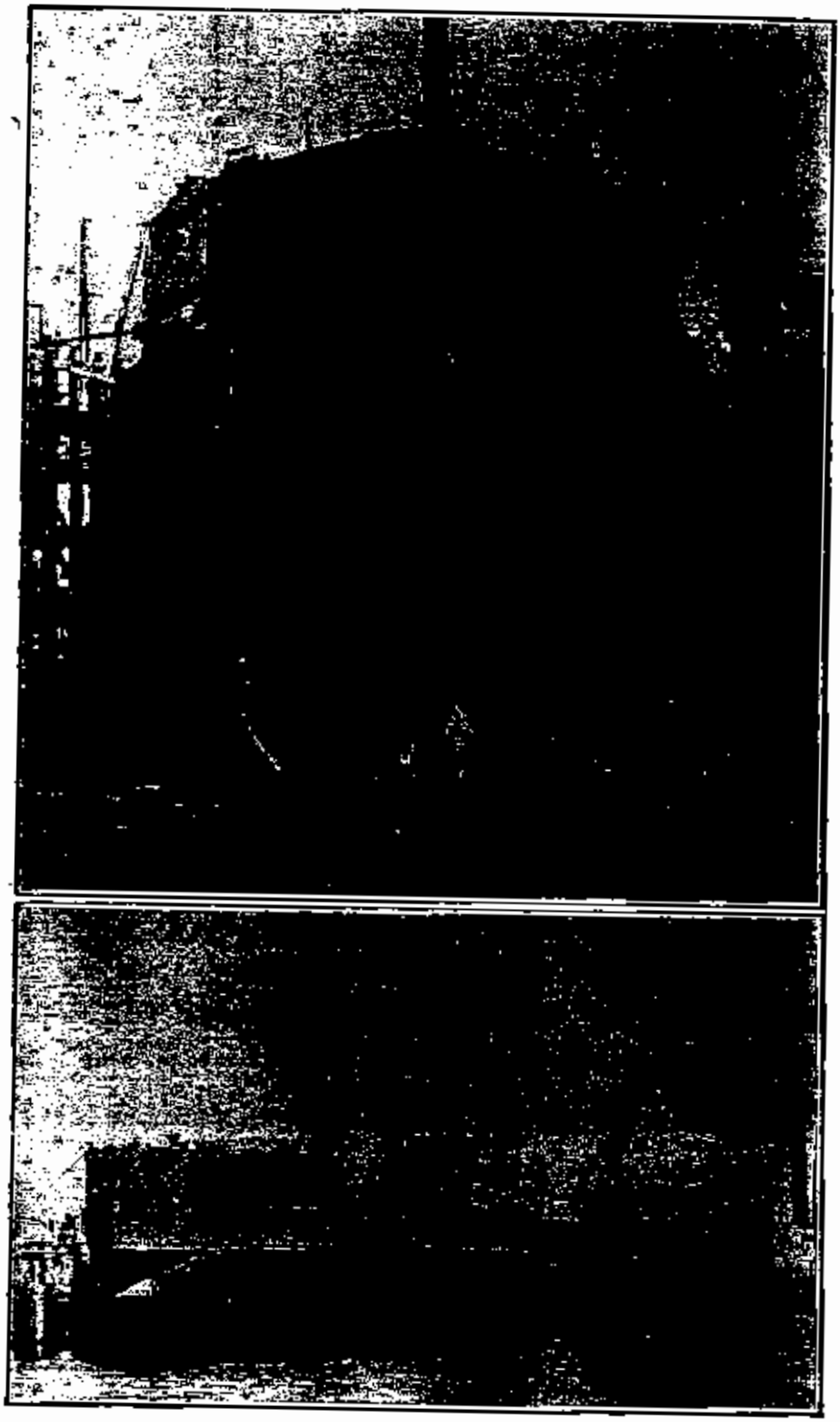
سفن لا تغرق

الخطر من غرق السفن التجارية في غير ايام الحرب قليل جداً ولكنهُ يشغل البال فلا يطمئن راكب البحر الاَّ اذا بلغ البر

وقد بذل الناس جهدهم من قديم الزمان في تكبير السفن واتقان شكلها وتقوية آلاتها حتى تقوى على العواصف والامواج والتيارات فصار السفر في السفن الكبيرة خالياً من المشقة ومع ذلك لا يخلو من خطر الغرق ولو نادراً

ومنذ عهد قريب استنبط ضابطان فرنسويان اسلوباً جديداً لبناء السفن يقيها من الغرق وهو ان تجعل السفينة مزدوجة من جرمين اسطوانيين متصلين. واهتمت الحكومة الفرنسوية بهذا الاسلوب واعتمدت على بناء خمس سفن تجري عليهِ في بنائها. ولما كانت مواد بناء السفن قليلة لديها اتفقت مع حكومة الولايات المتحدة الاميركية على ان تبنيها لها. فانشئت دار لبنائها في نيواورليانس باميركا واخذت تبني سفينتين من هذا الطرز اطلقت على احداهما اسم كوشي وعلى الاخرى اسم لافرانج وهما من مشاهير علماء الرياضيات الفرنسويين. والصورة المقابلة صورة السفينة كوشي من مؤخرها حينما تم بناؤها واريد انزالها الى البحر وتحتها صورتها صغيرة وقد انزلت الى البحر. وهي مبنية من التولاذ (الصلب) طولها ٣٢٨ قدماً وتقريبها ٣٨٣٥ طناً ويسهل عليها ان تحمل من الوسق ٤٢٤٠ طناً وفيها آلتان بخاريتان وفي جرميها حواجز لا يدخلها الماء والفسحة بينهما يدخلها الماء كصابورة لتعديل السفينة وزوارقها مثلها في ان لكل زورق منها جرمين اسطوانيين متصلين معاً. والذي يقي هذه السفينة من الغرق او يقلل تعرضها لهُ اولاً انها مؤلفة من جرمين مستقلين فاذا دخل الماء احدهما لم يصل منهُ الى الآخر وثانياً ان كل جرم منهما مؤلف من اجزاء تفصل بينها ابواب فصلاً محكماً فاذا دخل الماء احدها اقتصر عليهِ ولم يصل الى غيرهِ ويقال انها من اصلح ما يكون لنقل السائلات كالبترول والبنزين ولنقل اللحم المبرَّد والسمك الحي. ووجود الماء بين جرميها يجعل غوصها في الماء قليلاً جداً فيسهل عليها ان تمخر في الانهر القليلة العمق. فاذا بنيت سفينة من هذا النوع محمولها ٧٣٠٠ طن استطاعت ان تدخل نهر السين وتصل الى مدينة روان واذا كان محمولها ١٢٠٠ طن استطاعت ان تصل الى باريس



مقتطف فبراير ١٩٢٠