

مسألة البترول

نظر تاريخي واقتصادي للاب رفايل نخله اليسوي

منذ سير الاميركي فلتن (Fulton) في سنة ١٨٠٧ الباخرة الاولى على نهر هُدسن (Hudson) حتى غرّة الحبل العشرين بقي التجم على اختلاف انواعه الوقود السائد استعماله في كل بحريات الدول الراقية. أما في عصرنا هذا الي العجائب والفرائب فقد جراه رصيف قدير حديث النعمة ومع ذلك كبير الحظوة لدى اعظم الامم ألا وهو البترول الذي اصح اليوم من اخطر مواضع السياسة والاقتصاد السياسي وقد غدت طرق اقتنائه بكتيات وافرة في مقدمة هموم الحكومات العظمى. ومأربنا في هذه المقالة التاء نظرة سريعة على الحوادث التي افاضت رصيف الفحم بتسامه الساسي وشهرته الطائفة

١ لعة من تاريخ البترول

كان اكتشاف اول آبار البترول في اميركة سنة ١٨٥٨. وحول هذا العام شرعت بعض مدن رومانية وفي مقدمتها بكرش باستخدام البترول للاستتارة وكان ذلك غربياً جديداً في ذلك العهد. ومن سنة ١٨٦٠ الى سنة ١٨٦٣ بعد فتح الروس للقوقاز اكتشفوا منابع بترول في غاية الاتساع بشبه جزيرة آپشرون (Apchéron) على الضفة الغربية من بحر قزوين او بحر الخزر فباشروا تعديتها بيئة قعسا. ولم يضر على ذلك سنون قليلة حتى انتشر بترول مدينة باكو في كل البلاد المحيطة بالبحر المتوسط وما عثم ان خلف فيها الثبوت النباتية في استتارة الافراد اعني البيوت الحاصة دون الشوارع والطرق العامة. وكان سبب رواجه العظيم شديد رخصه. ومن نحو عشرة اعوام اكتشفت ينابيع هامة في المكسيك. ويوجد مثابا على جانبي حبال لورستان الراقمة تقريبا على الحدود بين ايران وتركية وهي التي اثارث مطامع انكلترة فحدث بها الى نشر نفوذها بل حمايتها على بلاد النجم 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 بسمي الحكومة البريطانية شركة البترول الانكليزي

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

ومن العجب العجائب ان البترول على حدّاته عهدِه بلغ في بريطانيا العظمى مكانة سامية جعلته في السنين الاخيرة يقوم مقام الفحم بكل سنن الاسطول الانكليزي تقريباً . والالمان تهاوتوا على البترول من سنين عديدة ولا تهافت الجياع على القصاص بل كان لهم التدح الملى في آبار غاليسية ورومانية وروسية وما بين النهرين . أما فرنسة فلم يدرك فيها الآن مثل تلك الخطوة ولو ان استعماله لا يزال ينتشر فيها يوماً فيوماً بحيث لا يحوم شك على كونه يسد فيها سد الفحم في مستقبل قروب

هلم بنا الآن انتقري على جناح السرعة تاريخ البترول بفرنسة للاستفادة بما فيه من العبر لكل معتبر . كان امتحانهم لرصيف الفحم على الاقل سنة ١٨٦٤ في مدفئة نهرية فرنساوية رست عند شاطئ نهر السين في باريس فتقاطرت الجماهير لتشاهد هذه البارجة الظريفة الغريبة بوقودها المتبكر . وفي سنة ١٨٦٩ أُحميت مراحل بعض القاطرات بالمازوت فأسفرت هذه التجربة عن نجاح كامل على مثل السابقة . والمازوت هو مادة لزجة ثقيلة يُخلّصها البترول بعد التهاب عناصره المتطايرة المستخدمة في محركات السيارات والمعروفة في فرنسة باسم خلاصة البترول (essence) وقد سلطت للبيان في الاختبارين السابقين افضلية البترول على الفحم البنية على الزايات الآتية : سهولة الاحماء وسرعة تحويل الوقود الى حالة الضغط المحرك وزيادة الحرارة الناتجة عما تكون مع الفحم وقلة المكان الذي تقتضيه ذخيرة البترول واخيراً تقليل عدد الأجزاء المستخدمين في احماء المراحل ولاسيما في نقل كمية الوقود اللازمة الى عنبر البراخر

اجل ان تفروق البترول الخبي اوانثذ اتمّ جلا . فما الذي حال اذن دون قيامه مقام الفحم في سنن الاسطول الفرنسي ؟ لذلك سيبان كل منهما ارضى من خيط المنكبوت : (الاول) استنبطه لترويج مصالحهم الشخصية آلاف من ارباب مناجم الفحم ومديريها ومهندسيها وعملتها وهو ان فرنسة غنية بالفحم لكنها فقيرة بالبترول فكيف تسحب يدها من كنوزها مكنوزة امامها لتمدها الى البلاد الاجنبية . مستطية

منها بنفقات هائلة كيأت الوقود العظيمة التي لا غنى عنها . وقد زاد ذور الغايات هذا الخطر الوهمي روعاً حيث طلبوا وزعموا مكورين على أسباع الملاّ النعمة الآتية : لو حدث الجهل والتهور بوطننا العزيز الى اتخاذ البترول رسيماً بصفة الوقود الوحيد فما اسوأ ما يكون مصير فرنسا وما اهل ما يفدو صحوها من نشوتها المتأدية اذا نشبت بها حرب عوان وضرب الاعداء نطاق الحصار حول كل شواطئها ليمحوها عن التسمون بالوقود الضروري لاسطولها بل ولوقاية حياتها الاقتصادية ؟

اماً السبب الثاني الملتقى لمناهضة البترول فهو ادعاء كون شدة قابليته للالتهاب خطراً حقيقياً دائماً . وقد راجت سوق هذا المدعى الى حد انه دخل في تعليم المدارس البحرية . والحق يقال ان البترول المُجرب في ذلك العهد اعني نحو سنة ١٨٢٠ كان وارداً من اميركة ومحتوياً حتى ٧٢ جزءاً في المائة من المراد المتطايرة القابلة للالتهاب . وزد على ذلك ان السفن عموماً والبوارج خصوصاً كانت يومئذ من خشب يُؤطلده في داخل المركب بناءً من حديد يشبه هيكل الجسم البشري المجرد عن لحمه . والحالة هذه لم يكن خطر الحريق وهيباً بل من ارهن الحقائق . ولكنه كان يمكن تخفيفه في نفس ذلك العهد لو استجلبت فرنسا عوضاً عن البترول الاميريكي بترول باكو المحتوي ٢٣ جزءاً في المائة ليس الا من المراد المتطايرة السريعة الالتهاب المناسبة للاستشارة المُخلفة بعدها راسياً اسمه مازوت (mazout) صالح لاحما . المراجل لا يلهب الا بمجراة عالية تبلغ نحو ١٥٠ درجة من القياس المتري وهو لا يتأثر بفعل المراد المنفجرة . فيتضح ان خطر الحريق الذي كان اصحاب الغايات يؤولون الناس به كان يتوقف دقته على اختيار اجود وآمن صنوف البترول . امأ خطر اقتنار فونسة العارية عن الوقود الجديد الى دول اجنبية تمونها به ما لم يحل الوغى دون ذلك فلم يكن الا بعيداً بل طفيفاً . واليك شاهدين جليين على حكايتنا هذا : الاول ان بريطانيا العظمى الحالية هي ايضاً من البترول لم تكثرث بذلك الخطر الموهوم بل قرّرت وجوب استخدام المازوت في بوارج اسطولها وهي مطروحة باستيرادهم من الخارج بكميات عظيمة . والثاني ان الدول الاتفاقية بل والدول المركزية استطاعت اثنا الحرب الاخيرة استجلاب يبر وذخائر لا تحصى من وراء البحار رغم من الصاعب الشديدة والاطار المائلة

وعلى كل حال فقد نجح ذرو الاعراض بفرنسة سنة ١٨٦٥ في تمويه الحقيقة على اهل الربط والحل وأوهمهم بان العدول عن النجم والإقبال على البطول لمن اكبر المهالك لحياة الأمة . ومن جهة اخرى كان حينذاك ارباب السلطة والتفوذ بالبحرثة الفرنسية في شغل شاغل بنقل الجنود من وطنهم الى المكسيك حيث دارت رحى الميخا . فلم يضعوا امر البطول موضع الاهتمام . ثم زاد الطين بلةً بنشوب الحرب البعينية الوحشية العواقب لفرنسة كما هو مشهور . فبقي امر البطول نسياً منسياً الى عهد ظهور النواصات

فانها لم ترَ تبدأ من استخدامه حيث استحاله عليها حفظ المداخن (١) . وقليلاً بعد ذلك دخلت سنة ١٨٩٠ السيارات المحسنة هي ايضاً بالبطول (٢) في ميدان طرق المواصلات السريعة وحازت فيه بمدةً بيده قصب السبق حتى انك تكاد لا ترى سواها الآن في كل الولايات المتحدة واعظم المدن الاوربية . فراجت سرق البطول ايّ رواج بعد طول كسادها وكان لذلك الاقبال خير وقع في البحرية الفرنسية السامية منذ نحو ثلاثين سنة عن حلّ مشكل الوقود حلاً علمياً مرضياً من كل جهة . واخيراً جاء منبهاً ايها من بيتها فن الطيران بتربيته العجيب السرعة خصوصاً منذ سنة ١٩٠٨ وماثره العديدة الثابتة ومحركاته التي هي نسج وهدمها لجمعها بين غاية القوة ومستهي الخفة . ومما رم لدى القاصي والداني ان رقدوها بالبطول او ما صارعه من الورد المتطايرة اللتبية . ومع تلك العبر الفصيحة الحاتمة لمسها كانت البحرية الفرنسية شديدة التعلق بعواندها وتقاليدها الآمرة بالمحافظة على النجم مها تكاثر عدد خصومه . فتأمل يا رعاك الله كم تحول عادة متأصلة ولو غير معقولة دون التقدم المادي والادبي ! وفي النهاية قر رأي زعماء الاسطول بعد التيا والتي على اعادة التجارب في اواخر الحيل المنصرم ليس على البطول وحده بل مرشوشاً بشكل قطرات دقيقة للغاية على النجم

(١) النواصات الاولى وفي مقدمتها غواصة المهندس زده (Zédé) المصنوعة سنة ١٨٨٦ كان محركها في حين النورص المتراقات الكهربائية (accumulateurs) لكن الاختبار اوضح افضلية البطول عليها من عدة اوجه

(٢) اول محرك بالبطول للسبارات اتى بنتائج مرضية هو الذي ابتكره ديميلير (Daimler) سنة ١٨٩٠

التأجج وقد أطلق على هذه الطريقة اسم الاحماء المختلط (chauffe mixte) . فأفرغ صانعو المراحل جمعة قرائنهم في تجهيزها بمراش البترول على النمط المذكور غير ان مساعيهم ذهبت ادراج الرياح حيث لم تأت بالفائدة المطلوبة . فاعرضت البحرية عن الاحماء المختلط الذي ابتلته بمد ذلك انكلترة الى اوج الكمال فعمد ذرو المهمة في البرارج الاقرنسية الى تجربة المازوت وحده واقبلوا عليه بعد النجاح التام . فلما شبت نار الحرب الكورنية كان لفرنسة عدة سفن ضخمة مُحجاة به ليس الا والكيلغرام منه ينتج ١٣ ضعفاً من البخار . ولكن المراحل بقيت هي هي كما كانت في عهد الفحم ولم تستخدم المحركات ذوات الالتهاب الباطن المعنية عن المراحل والجارى استعمالها في السيارات والطائرات الا في الفترات حيث لا مندوحة عنها فيها

اما سواد الشعب فانه لم يعبأ بشكل البترول حتى الحرب العظمى بيد انه شرع يُعيره بالأبل يتأثر من خطورته وصعوبة حله يوم أدرك مسيس حاجة الجيوش الذائدة عن حياض الوطن الى ذلك الوقود الجوهري لتسيير الطائرات والسيارات وعرف العقبات الكورودة الحائلة دون استجلابه من اميركة او من غيرها الناجمة خصوصاً عن نشاط الفترات الالمانية الضاربة في ذهابها وايابها المتواصل نطاق خصاير حول ككل الشواطى الفرنسية . وزادت قلق الجمهور ندورة بترول الاستشارة وغلاؤه الفاحش ثم الشكوى التي بلغت قيادة الجيوش العليا في سنة ١٩١٢ الى الحكومة بسبب ازمة البترول الرخيصة العواقب وكون المؤونة الشهرية المعنية بقدر اربعين الف طن (!) لا تحل بهذه الكمية التي لا غنى عنها . وكانت آلة هذا التشويش الحسارة العظيمة الملتزم باحتيالها منذ شهر آب سنة ١٩١٤ الاتحاد الفرنسي لتسودي البترول من الخارج وقد تعهد بازا الحكومة منذ نشوب الحرب بتزوين الجيوش . وخسارته ناجمة عن صعوبة النقل البحري وغلاؤه وتعمد الدفع بالدولارات الاميركة . وعلى إثر تلك الحوادث المرعبة المؤلة اخذت الحكومة على عاتقها مسؤولية هذا التسوين الجيوى (١) والتست لاجل ذلك من الرئيس واسن ان يبذل جهده . ويعمل نفوذه الواسع في امدادها بكل ما تحتاج اليه من هذا الوقود . فلبى دعوتها بأريحية

(١) كان للجيش الفرنسي في آب سنة ١٩١٤ ١٦٠ سيارة نقل فاصبحت ٨,٥٠٠ سنة

١٩١٥ و ٧٠,٠٠٠ سنة ١٩١٨ . وكان له ١٣٢ طائرة فصارت ٦,٠٠٠ ثم ١٢,٠٠٠

شريفة وفي تموز سنة ١٩١٨ شكّلت فرقة لجنة البترول ورأست عليها السير برانجه من مجلس الشيوخ. وناهيك بكل تلك الشؤون شواهد على فائق خطورة مشكل البترول في عين فرقة اثنا. الحرب الكونية افسح قول لورد كوزن: «ان الحلفاء ساروا الى الظفر على لمواج البترول»

ويجمن عناية لجنة البترول ومحكم نظامها رمتى فتى الامور تقررت الحكومة في تشرين الثاني سنة ١٩١٧ تموين الجيش. كل شهر ب ٥٥,٠٠٠ طن من الخلاصة اي البترول الحصى و ٢٥,٠٠٠ من البترول المتعاد او الحام وقد رفعت في كانون الثاني سنة ١٩٢٠ هاتين الكيتين الى ٦٠,٠٠٠ طن من الاول و ٥٥,٠٠٠ من الثاني. اما الاسطول المتعاد من قبل الحرب على التحوّن بنقمة فكان من باب الاقتصاد خصص سفينة لاستجلاب البترول اللازم له من باطوم ميناء القوقاز الواقعة في شرقي البحر الاسود او من قنطننة الثر الروماني على ضفة ذلك البحر القريبة او لدى الاقتضاء من الولايات المتحدة والمكسيك. فسارت اموره على قدم وساق وشرع في انشاء مستودعات عظيمة للبترول في موانئ فرقة دفعاً للحاذير الناتجة عن قلّة أمن النقل البحري. وقد جاءت هذه المشاريع باشهى القوائد فقرر انشاء مستودعات اخر في بعض ثغور ابعد المستعمرات تبعياً للثمنفة وقد جرى ذلك الآن في الموانئ الآتية: دكار (سينغال) - فوردفونس (عاصمة مرتينيك) - ديانغو سواوس (في شمال مدغسكر) - سيفون (عاصمة الهند الصينية الفرنسية) - نومييا (عاصمة كالدونية الجديدة) - بيابيتي في جزيرة تيتي (Taïti) عاصمة المستعمرات الفرنسية في اوقيانية ولا هالت فرقة الحماير القادحة والاطار الدائمة المسببة لها من الفواحات الالمانية منذ اوخر سنة ١٩١٤ زادت في اسطولها البوارج الخفيفة المحماة بالبترول زيادة عظيمة فأدت هذه لها خدماً لا تحصى سوف يُقدرها القراء. قدرها حين تأتي القابلة بين الفجهم ومزاجهم

من البديهي ان الرواج العجيب العجائبي الذي فاز به البترول في الجيش والاسطول الفرنسي طول سني الحرب الضروس بل وبعدها كانت بجنت قدر الفجهم اي بجس وحطت من مكانته في عين الحكام والراعياء. ولعل الطامة الكبرى بل الضربة القاضية له بفرقة ازمة الفجهم المستفحلة في العام المنصرم ولا تزال بلاد كثيرة تحت

ثقل وطأتها. وأخصُّ دواعي تلك الازمة هي كما لا يخفى من جملة اعتصابات عملة المناجم في انكلترة وشدة صعوبة النقل على المسكك الحديدية وعلى الانهر نفسها بفرنسة وغيرها. كان ملايين من الفرنسيين يستضيئون بالبترول قبل سنة ١٩٢٠ بيد انه لم يدُر على خلدِّهم تعميم الاستدفا. به واحاء. عبد لا يُحصى من مراحل الصناعة الكبرى والوسطى بهذا الوقود الثمين. فاشدَّ ما كانت دمشتهم يوم أعلن وكيل الحكومة العام في توين البترول الى سكان باريس وضواحيها انه متعدِّ لإمداد الملاكين وارباب الصناع بكل ما يلزمهم من هذا الوقود بل حثَّهم بزيد الجِدَّ على إبدال مراجلهم المعجاة بالنجم بغيرها موافقة لاستخدام البترول لعظم فضله على النجم وتد حان لنا الآن امان راند النظر العميق في المزايا العديدة التي تجمل السبب للبترول على سلفه بمراحل رغماً من رواج سوق قرنيه طول الجيل الماضي تقريباً دون ادنى مزاحمة يُعدَّ بها. اما اللعة التاريخية الأثقة فهي برهان ضمني جلي على افضلية البترول فضلاً عن كونها طافحة بالعبر المفيدة ولعلَّ خلاصتها شدة صعوبة استتصال العوائد القليلة ولو عاكت تيار التدن والترقي معاكة بيئة. فلا بد والحالة هذه من حدوث حوادث جلي واتقلابات خطيرة تفتح عيون القوم الجبر على حفظ تلك الفوائد الخادئة لرؤيته

٢ فضل البترول على النجم

ان استخراج البترول من آباره اهورن وارخص كثيراً من استتلاص النجم في مناجم. حسبنا شاهداً على صعوبة هذا وفرط نفقاته أن تعدين النجم يستلزم جيشاً جراراً من المدنيين فهم يُحصون بئات الآلاف في فرنسة وغيرها من البلاد الغنية بالنجم ا زد على ذلك ان بترانجم ودهاليزه البالغ مجموع طولها في كثير من الظروف عشرات كيامترات يقتضي انشاؤها ملايين من الفرنكات ولاسيماً انها محتاجة الى تخشيب غاية في التلا. (١) ومتى استخرج النجم من أحشاء الارض يلزم إتقائه ثم غسله وذلك

(١) المشب اللزوم لذلك يرد عادة من افطار اورية الشمالية ولاسيماً نروج. ولذلك رأياً العواصم الألمانية تطارد اثنا الحرب الفن السرايية والبخارية الذاهبة من نروج الى انكلترة وسوقاً بالاخشاب الضرورية للمناجم البريطانية. ومن جراء تلك المطاردة تقص انتاج النجم لانكلتري تقسماً هاماً

امرٌ طويل كثير النفقة - ثم يبغني نقله من اعماق النجم الى السفن او الشاحنات ومتى بلغت نهاية سيرها يازم نقله ثانية منها الى محل استعماله . وهاتان العمليتان اخص بدون قياس في البترول منها في خصه كما سترى . اغنياً ان احماء المراحل بالنجم يقتضي تواتر إدخاله فيها بعكس ما يحدث في البترول حيث يكفي صبّه في انائه مرة واحدة ليوم كامل بل لايام عديدة . ومن هذا الوجه لا غير اممكن في بعض الظروف الاستثناء عن ١٠/١ العتال السابقين . زد على كل تلك عوائق الفحم وجوب تنظيف المراحل المتواتر الوعر المسلك الكثير المصاريف

أما البترول فلا تجد في استخراجِه واستعمالِه ادنى اثر للعوائق المذكورة . فلا حاجة هنا الى بذل قناطرٍ مقنطرة من الاصر اوزنان لحفر منجمٍ يضاهي في عين التبصر مدينةً تحت الارض . يكفي هنا حفر بئر ضيقة القطر فإمّا ينبجر البترول من فوهتها وأمّا يُدفع اليها بالمضخّات وعلى كلا الحالتين فلا حاجة لسوى نقر قليل من العتال . واذا طلبت حجةً دامغة على قولنا هذا ضربنا لك بصفة مثل بئراً في المكسيك يُستخرج منها يومياً مائة الف برميل من البترول وهناك اقل من خمسين عاملاً - أمّا نقل البترول الى معامل التقطير فانه يتمّ بالتقنات والمضخّات كنقل ماء الشرب وغاز الاستارة وفي ذلك الاسارب ما فيه من السرعة والرخس الواضحين . وفي اميركة اليوم قني يُقدّر الآن طولها ب ١٦٤٠٠٠ كيار متر اعني نحو مرة وسدس طول دائرة الكرة الارضية . أمّا قُطرها فيتراوح من خمسة الى ثلاثين سنتيمتراً . والمضخّات المُصعدة للبترول من جهة منخفضة الى اخرى عالية والمنهلة ليله تراها هناك متتابعة واليون الفاصل بينها يختلف من ٢٥ الى ٣٠ كياو متراً . وتُستخدم في الشتاء مثلاً محطات لإحما . وتسيال ما يجد منه بسبب الزهريرو . والبترول الدقني في . معامل التقطير تنقله الى كل اصقاع الولايات المتحدة نحو ٦٠٤٠٠٠ شاحنة مصنوعة على شكل خزانات وما يُصدّر الى الخارج تُوسّط بيسفن خاصة اطلق عليها اسم السفن البترولية . لكن الولايات المتحدة تستهلك من البترول ضغفي ما يقني اليوم بحاجة كل بقية اقطار

المسور!

ونذكر القراء هذه المناسبة ان التمول الشهير رُكفأر لقب ملك البترول وان المزاحمة شديدة بين شركته الجبارية السناة ستاندر د اويل (Standard Oil)

ورصيفتها الانكليزية المدعوة رُيَل ديتش (Royal Dutch)

فلذَه الآن بعد هذا الاستطراد الطويل الى .عامل تقطير البترول . فيها ترى
ماكينات يديرها النفر القليل من العمال تحلّل البترول الحام الى كل اجزائه المقيده من
خلاصات (وهي البترول المصنّى) وزيت التدهين والمازوت والنازلين والبارافين
المستعملة في صناعة أنور اصناف الشوع والبقايا الجامدة القابلة للاشتاب 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 آية في السهولة وقلة النفقة
بسبب امكان تسيله بالقي السابغ ذكرها . أجل ان انشاها يقتضي بئذ آلاف
. ولفة من الليرات ولكن متى تم ذلك زالت المصاريف بالكلية او كادت بخلاف
ما يحدث في نقل الفحم كما يلوح لكل ذي عينين

وتعلم القراء بهذه المناسبة ان في نية فرنسا انشاء قتي البترول من هتر (Le Havre)
وهو من اعظم موانئها على الاطليتيك الى باريس . وبنا ان باريس اعلى من تفره اعني
هتر فن الضروري اصعاد البترول بواسطة مضخات جاذبة موزعة على طول المسافة
الفاحلة بين المدينتين . فيرتب على ذلك النظام ليس فقط اقتصاد كبير في استخدام
اليد العاملة بل وفي عدد قطارات البضائع ولا يخفى ما يجره قطار واحد من
النفقات الفاحشة ولا سيما في الازمة المالية الحاضرة الممتدة بدرجات متفاوتة على كل
بلاد النبرا .

واعلم اهم اسباب افضلية البترول على الفحم التفوق العظيم الذي حازته في السنين
الاخيرة المحركات بالبترول على سواها . فان الاولى وخصوصاً التي على المثال المتكرر
من المهندس الالمانى ديزل (Diesel) الشبيهة بمحركات السيارات لها ثلاثة اضعاف
قوة المحركات بالفحم البخارية . واذا ضربنا صفحاً عن القوة ناظرين الى مجرد الحرارة
المتجة وجدنا ان كيلوغراماً من البترول يحمي مرة ونصف على الاقل كيشاه من
الفحم . فعلى الوجهين نتحقق ان للاول قصب السبق على الآخر

هأم الآن لتقابل بين ثمن هذا وذاك فعلى الاثمان مدار كل الصناعة والتجارة .
في شباط سنة ١٩٢٠ كان طن الفحم يساوي نحو ٢٣٠ فرنكاً في ميناء هتر حيث
الفحم الانكليزي رخيص وطن المازوت ٤٠٠ فرنك . لكن اذا اسقطنا من المبلغ

الاخير الاقتصادات المديدة في اليد العاملة ونفقات النقل فانه يهبط الى ٢٠٠ فرنك في المحركات البخارية المحببة بالبترول والى ما دون ١٥٠ في التي أطلق عليها اسم المحركات الانفجارية (moteurs à explosion) وهي الجاري استخدامها في السيارات فضلاً عن المصانع حيث لا تزال تنمو وواجباً ولاسيماً التي على مثال ديزل المشار إليها سابقاً . وقد حسب الكنتراميرال دُغوي (Degouy) انه لو أدخلت محركات ديزل في كل السفن التجارية الفرنسية - وكان مجموع محمولها نحو ٦٠٠,٤٠٠ طن في الشطر الاول من سنة ١٩٢٠ - لأصبحت فرنسا في غنى عن ملايين من طنات الفحم وزادت ثروتها بنسبة ما في ذلك الاستثناء من عجائب الاقتصاد وقد غدا القراء اهلاً لتقديرها قَدْرها بعد ايضاحنا آياها ولو بإيجاز

هذا ولا تنالك قبل ختام الكلام ان نذكر للبترول مزية عظيمة على رصينه من الوجهة الحربية فان الحرب وان تكن ولاسيماً في أيامنا داهية دهياء بل مجموع كل الدواهي . فلانكثير ان الاسم صغيرة او كبيرة لا تزال ولن تزال تُعِد لها عدتها بكل وسائل التسدن المصري . ومن هذا القبيل يفوق البترول على الفحم اي تتفوق لكونه يمكن من نفي الدخان في البوارج وبقية السفن اللهم اذا كان لها محركات انفجارية . وما ادراك يا صاح ما الدخان ابان الحرب ؟ هو جاسوس خانن يشير سواد وجهه الى سواد نواياه يصعد بقاته الهيفاء المتلوية الى ما فوق اعلى البروج والصواري ويُطلع بارجة المدوة على موقع التفتية عن بعد يبالغ احياناً زها . ٢٥ كيلومتراً ! فهل من خيانة شر من هذه واوخم عاقبة وما اثن البترول واسمى قدوه حيث انه يخلو منه بتاتاً . ودليل ذلك ان البارجة السائرة بمحرك انفجاري (١) لا ترسم على أفق المدوة الا بشكل خط افقي غاية في الدقة فيصبح فعلاً اصابة هذا المرمى الضئيل باقتابل او الطرويل 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 يظنن القارى ان الاميرال يعني

(١) يكاد هذا المحرك لا يخرج الآن في الاسطول الفرنسي عن دائرة الترواصات وقد

بقوله مجرّد العتال القائمين بإدارة المحرّكات والأماكن الفلتر فاحشاً . انما عنى كل العتال الذين كان استعمال الفحم يستدعي شغلهم رأساً او ضمناً ثم اردف هذا الاميرال بما حرفه : ان امتنا الحقا . (كذا) لاتمتد بافضلية زيت البترول (على الفحم) والمحرّك الانفجاري (على غيره) . امّا انا فاني 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 بريطانيا العظمى . ويجدر بنا ان ننوه بهذا الاميرال العظيم معرفين القراء انه هو الذي ادخل النواصات في الاسطول البريطاني رغماً من مقاومات كل ذوي السلطة وكانوا يعتبرونها الّايب لا طائل تحتها وقد اعلّمنا هو ايضاً ان انكلترة تنظر في مسألة انشاء مستودعات بترول في وسط البحار لتسوين السفن عند الحاجة !

ولانكثير 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 بغيثها من ذلك الوقود الجيوي بل تقاسم المدينين بعض اربابهم الطائفة

ويشير الكنترا اميرال دوغوي السابق الذكر على فرنسة بان تحذو حذو جاريتها وحليفها في اتباع « سياسة البترول » وهو يجاهر بانها تتفق كل الاتفاقي مع سياستها في البحر المتوسط فان الجزائر والمراكش تحوي على قوله كشيآت هامة من البترول . وان لم تستخرج فرنسة من هاتين المستعمرتين ما يفي بعوزها فهو ينصحها بالتسوّن من اميركة او بالاحرى من شواطىء البحر الاسود ولاسيّما من بلاد قوقاز ورومانية واركانية واخيراً عند الضرورة من ارخبيل مالازية في جنوب آسية

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

من فرصة تتبع مثل انكسار سياسة البترول بعد ان وقفت على نتائجها
 آن لنا ختم هذه المقالة التي رأيناها اموراً غريبة لم تكن في الحبان ولميل
 فيها كون وقود جديد لم ينتشر استعماله في الحركات الأخرى الجبل المنصرم
 هذا اليوم بل قبل الحرب من اخطر مواضع سياسة الدول الكبرى الى حد كون
 هذه السياسة وُست باسمه ولا غرو فان اقتناء بكميات وافرة لتعميم استعماله
 من اعظم المسائل الحيوية للعمران الحاضر

مديح قديم لمار افرام

وضحة القديس غريغوريوس اسقف نيس (تتة)

نشره الاب لويس شيخو اليسوعي

٦ عبادة مار افرام ودرسه للاسفار المقدسة

أما حسن العبادة فأتجر منها القديس افرام تقيبة الحكمة على ما ذكر في أيوب
 (١٢: ١٣) عندما قيل: «ها حسن عبادته حكمة» الأنا قد ذكرنا في معناها وشرحناه
 عند ذكرنا لمانته وظهرته اذ لشبه بولس وطلع الى السماء. مثله (٢ كور ١٢: ٢) واقتنى
 بخرأ لا يفنى في بيعة المسيح

أما درس الكتب الالهية فقد أشعل لفته فيه مصباحاً من قول دارد (١: ٢٨)
 «ان في تثمد نار» لأنه قد اشتملت في قلب هذا القديس نار من النظر الالهي
 ألهمت شرقة لدرس كل كتاب من العهدين العتيق والجديد ففتش واستقصي وقر
 كل كتاب بلفظه من أوّل الخليفة الى ظهور النعمة الاخيرة: وقد اظهر المعاني
 لكرامة في قعر الكتب (٨١٥) فشرها وبيئها وكان الروح القدس سراجاً في ذلك.
 لم يشرب كأس الحكمة الروحانية فقط المنعمة من الحكمة الالهية وسقاها لغيره
 لتعليه بل ادرك أيضاً حكمة الكتب المقدسة البرانية وما يمتاز به من تقويم اللسان
 تقويم المنطق مع ما تكته في قعر المعاني فأحكم ذلك كله وبالغ فيه وما وجد
 من ذلك ناقماً ضبطه وما كان غير نافع أطرحه وقوم تجارته في العمل والنظر يميزان العدل