يعطيهِ مرتباً شهرياً فجرى هذا المرتب على اسرة سلامه بعد وفاتهِ ولم ينقص منهُ شيئاً وسعى لاحد افراد الاسرة في عمل من اعمال الحكومة يرتزق منهُ هو واسرتهُ مع ما كان يدفعهُ لهم شهرياً من ماله الخصوصي

هذه بعض نوادر مما يدل على ما كان لهُ من المروءات والمبرات وما من اكتتاب في الامور الخيرية الا كانت قائمتهُ مصدرة باسمهِ المحبوب

تلكم يا بني مصر حياة هذا الرجل العظيم الذي غربت شمس حياتهِ عنا وخلفت لنا من اللوعة والاسى على فقدهِ ما نسأل الله تعالى الصبر عليهِ كما نسألهُ لهذا الراحل الكريم ان يحسن جزاءهُ في الدار الآخرة على ما اتاهُ من صنوف الاحسان

تنبيه — قد استقينا معظم ما كتب هنا من ترجمة حياة الفقيد لسيادة المطران سارافيم دافيديان مطران الارمن الكاثوليك بمصر سابقاً

ناظر مدرسة المعلمين الناصرية
محمد شريف

البواخر بعد الحرب

« الحضارة هي النقل » (١)

تدلُّ جميع العوامل البحرية والحربية والاقتصادية التي أنالت الحلفاء النصر على الدولتين الجرمانيتين وحلفائهما ان البواخر التجارية وخصوصاً الانكليزية منها هي سبب تحرير اوربا اذ لولاها ما امكن نقل الجيوش الانكليزية والاميركية الى ميادين القتال ولا امداد جيوش الحلفاء بالمؤونة والذخيرة وغيرهما من الحاجيات ولا تجهيز اساطيلهم بالفحم والزيت والمؤونة والذخيرة ولا ارسال الطعام واللباس الى الاهالي غير المحاربين وراء خطوط النار . اما الآن ورسول السلام يقرع باب اوربا يطلب مأوى دائماً لهُ فان « وزير التجديد » في انكلترا يقول من خطبة لهُ « ان الملاحة راس مسئلة التجديد » يريد بذلك انهُ سيكون للبواخر

(١) من مقالة بقلم السر اوشيلد عرد نشرت في مجلة « وستمنستر الانكليزية »

التجارية شأن عظيم في عمل التجديد هذا سواء كان ذلك في هذا البلد او في سائر اوربا التي اكلتها نار هذه الحرب العظمى

وقد انتجت فرصة الالمان والمخاطر البحرية المعتادة في خلال هذه الحرب نقصاً في حمولة البواخر مقداره ٦½ مليون طن على التقريب وذلك بعد حساب البواخر التي بنيت في تلك الاثناء . ونشأ عن عجز الترسانات الانكليزية التي تبني البواخر ان حمولة البواخر الانكليزية الآن اقل مما كانت قبل الحرب بنحو ٣½ المليون من الاطنان . اما اميركا فاغتنمت هذه الفرصة وضاعفت حمولة بواخرها. وزادت اليابان حمولة بواخرها نحو الثلث. واما سائر الحلفاء والمحايدون فبلغت خسارتهم الصافية من البواخر ما حمولة ٣٣٤٤٠٠٠ وذلك لعجزهم عن الحصول على الفولاذ (الصلب) اللازم لبناء البواخر

وما يقال عن الحلفاء يقال ايضاً عن المانيا والنمسا فانهما خسرتا ما حمولة نحو ٣½ مليون طن اي نحو نصف بواخرهما . واهم من هذا وذاك ان حمولة بواخر العالم كله هبطت بسبب الحرب من ٤١½ مليون طن او اكثر الى نحو ٣٥ مليوناً اي نحو ١٦ في المئة وذلك في وقت زاد فيه طلب البواخر لنقل الطعام والمواد الخام على كل طلب ماض بسبب ما حل بزراعة اوربا وصناعتها . ولا بد ان يمر زمان طويل وجزء كبير من البواخر مشغول باعادة الجيوش البريطانية والاميركية وما لها من المهمات الكثيرة الى اوطانها . وقد جرت الحرب وراءها ذيلاً ضافياً من المجاعة والاوباء والثورات . فاذا نحن المعاصرين نجونا من عواقبها فالفضل في ذلك للبواخر

وقد تذكرت اوربا بصنوف الشقاء والبلاء التي تراكمت في السنين الخمس الماضية ان الحضارة انما هي النقل . ولما كان البحر سيد البر وفي يده زمامه فان السفن اهم من سكك الحديد بكثير لانها واسطة النقل الوحيدة بين اوربا المزدحمة بالمعامل والعمال وبين اميركا العظيمة الموارد في الطعام وجميع المواد الخام . ومما يدل على تنبه الناس عامة الى عظم شأن الملاحة وانصفن ان سويسرا ولا منفذ لها الى البحر قررت انشاء بواخر خاصة بها. فقد علمت الحوادث الاخيرة انها خطر البقاء معتمدين في نقل بضائعهم على غيرهم. لذلك قرروا بعد انجاز حفر الترع في اعالي نهر

ولا بد من ان يجرو البواخر يختنق عليها العالم السويسري الى قلب بلادهم ومنهُ الى البحر بطريق الرين وهي تحمل المنسوجات الى اسواق العالم وتعود منها بالقمح والزيت والحبوب وسائر ما تحتاج سويسره اليهِ . ولا يكاد يحتمل ان سويسره تعدّ لنفسها اسطولاً للحرب اذ لم يبقَ احد في العالمين يجهل ان العامل الجوهري للقوة البحرية ليس بارجة الحرب بل سفينة التجارة . وقد توهم معظم الناس منذ خمس سنوات ان القوة البحرية عدتها الدردنوط والطراد والناقة والغواصة ولكن الحرب ارتهم ان عدتها السفينة التجارية وان الغرض الاول من البوارج حماية دروب التجارة في عرض البحار

ومن الغريب ان هذا التحول في تيار الافكار حدث بعد حرب امتازت على غيرها من الحروب بكثرة ما فقد فيها من البواخر ولم يحدث قبل هذه الحرب . فقد اغرقت الغواصات بقرصنتها ما حمولتهُ ١٤ مليون طن عوّض قسم كبير منها كما تقدم القول ولكن السلسلة الاقتصادية التي تصل بين العالم القديم وقد تركتهُ الحرب لهماً على وضم وبين العالم الجديد بحقولهِ الغضة النضرة التي لم يحرث سوى جزء منها — هذه السلسلة باتت واهنة الحلقات . وزد على هذا ان الهند والصين لازمتان كل اللزوم في عمران هذه الارض وبينهما وبين اوربا الوف من الاميال . ومعظم البواخر التي اغرقت كانت محملة طعاماً ومواداً خاماً تقدر قيمتها بعشرات الملايين من الجنيهات . وهذه المواد قد بليت في جوف البحر في حين ان القافلة تهدد امم اوربا بالمجاعة

كان لانكلترا قبل الحرب نحو نصف بواخر الدنيا وكانت هذه البواخر تنقل بضائع العالمين من ناحية الى ناحية على النسبة الآتية :

	في المئة
انكلترا	٤٤٫٤
مستعمراتها	٣٫٥
المجموع	٤٧٫٩
المانيا	١١٫٩
اميركا	٤٫٦

نروج	٤٫٤
فرنسا	٤٫٢
اليابان	٤٫٠
هولندا	٣٫٥
ايطاليا	٣٫٤
بلدان اخرى	١٦٫١
المجموع	١٠٠٫٠

ولم يكن موقف بريطانيا النسبي كما كان في السنين السابقة لان المانيا واليابان والبلاد الكندناوية (نروج واسوج والدنمرك) نهضن لمزاحمتها وجرين في هذا السبيل شوطاً بعيداً ومع ذلك كله كان مركز الملاحة الانكليزية لا يدانى كما تدلُّ الارقام المذكورة

قلنا ان البواخر الانكليزية كانت تنقل قبل الحرب نصف تجارة الدنيا . ونقول تفصيلا لذلك انها كانت تنقل تسعة اعشار البضائع والسلع بين بلدان الامبراطورية الانكليزية . واكثر من ستة اعشار البضائع بين الامبراطورية الانكليزية والبلدان الاجنبية . واكثر من ثلاثة اعشار البضائع بين الواحدة والاخرى من البلدان الاجنبية . فجنت من ذلك ارباحاً جمة وجعلت الجزر الانكليزية مركز تجارة الدنيا

ثم جاءت الحرب فكان من نتائجها ان انكلترا فقدت جزءاً كبيراً من تفوقها التجاري على غيرها . ومرّ زمان خيف فيه ان فرصة الالمان تقضي على تجارة انكلترا وحلفائها جميعاً . ففي ابريل وحده من سنة ١٩١٧ اغرقت الغواصات الالمانية من البواخر الانكليزية ما حمولتهُ ٥٥٥ الف طنّ مما لم يسبق لهُ مثيل في شهر واحد فساءت حالة الحلفاء جدًّا لان نجاح امرهم من اوله الى آخره كان متوقفاً على كثرة البواخر . فانتدبت انكلترا اللورد جليكو لمقاومة الغواصات فنجح في ذلك اعا نجاح وحفظ ما بقي من البواخر الانكليزية وانقذ غرض الحلفاء من السقوط والبوار . وكانت نتيجة تقليل غرق البواخر الانكليزية وزيادة بناء البواخر في مصانعها ان حالة الملاحة الانكليزية تحسنت بعض الشيء

عند نهاية الحرب . فقد غرق من البواخر الانكليزية في الحرب نحو النصف وبعبارة ادق ٤٧٠٣ في المئة ولكن عوض منها اكثر من نصفها بما بني وما شري من البواخر فبلغ صافي النقص ما حمولتهُ ٣ ملايين طنّ . وكانت الحالة حالة سلم فخسرت انكلترا من البواخر بالانكسار والاصطدام في الانواء ما حمولتهُ ٧٠٠ الف طنّ فقط وبلغت من البواخر الجديدة ما حمولتهُ ثمانية ملايين طنّ باعت منها ما حمولتهُ مليونا طن وابقت لنفسها ما حمولتهُ ستة ملايين وعليه فحمولة البواخر البريطانية قلت تسعة ملايين طنّ عما يجب ان تكون الآن . وبعبارة اخرى انهُ كان يجب ان يكون عند انكلترا من البواخر الآن ما حمولتهُ ٢٤ مليون طنّ وليس عندها سوى ما حمولتهُ ١٥ مليوناً

ثم ان حالة هذه البواخر ليست على ما يرام بسبب مقتضيات الحرب . وكانت عادة اصحاب البواخر قبل الحرب ان يبيعوا البلدان الاجنبية جزءاً كبيراً من بواخرهم القديمة ويبنوا بواخر اخرى بدلاً منها . فكانت نتيجة هذه العادة ان ٨٥ في المئة من البواخر التي كانت عند انكلترا في يوليو سنة ١٩١٤ كان عمرها ٢٠ سنة فادون ومنها نحو النصف عمرهُ اقل من ١٠ سنين . اما الآن فان معظم البواخر الانكليزية مؤلف من بواخر قديمة جمعت عبء الحرب فناءت به ومن بواخر جديدة بنيت لسدّ مطالب الحرب العاجلة فلم يُعنَ ببنائها العناية الواجبة . وعليه فلا مناص للبلاد من تجديد بواخرها باسرع ما يمكن اذا شاءت استرداد التفوق الذي كان لها في الملاحة منذ خمس سنوات

ومنذ خمس سنوات كان لاميركا من البواخر ما حمولتهُ ١٧٠٠٠٠٠٠ طنّ . اما الآن فلها منها ما حمولتهُ ٢٠٠٠٠٠٠ ٥ طنّ اي اكثر من ثلاثة اضعاف . وبعد سنتين اي في يناير سنة ١٩٢١ سيكون عندها من البواخر ما حمولتهُ ١٧ مليون طن اي عشرة اضعاف ما كان لها عند ابتداء الحرب . وكان لليابان منذ خمس سنوات بواخر حمولتها ١٧٥١٠٠٠ طنّ وسيكون لها بعد سنتين بواخر حمولتها ٣٣٠٠٠٠٠ طنّ اي نحو الضعفين . اما انكلترا فاذا اسعدها الجدّ فسيكون موقفها من هذه الجهة بعد سنتين مثلما كان عند بدء الحرب تقريباً . هذا بصرف النظر عن البواخر التي قد تأخذها من المانيا تعويضاً . ولما كانت قد خسرت نحو نصفي ما خسر حلفاؤها والمحايدون معاً وكان لالمانيا والنمسا عند نهاية الحرب

بواخر محمولها اربعة ملايين طن وجب ان تأخذ انكلترا من ذلك نحو ٢ طن (اي بواخر تحمل هذا القدر) . وعليه يصير مركز انكلترا في الملاحة بعد سنتين احسن مما كان يظن منذ سنة هذا اذا اعتبرنا محمول البواخر لا نوعها . وقد باعت فرنسا وبعض الدول المحايدة قسما من البواخر ليستأنفن به ملاحتهن ومع ذلك ينتظر ان يكون عندها بعد سنتين بواخر حمولتها ٢٠ مليون طن . ولكن عدداً كبيراً من هذه البواخر من الصنف الدون ولا بد لانكلترا من احلال بواخر من الصنف العالي محلها قبلما يصير مركزها من هذا القبيل موجباً للرضاء التام

والبواخر الانكليزية صنفان كبيران الواحد دوري مؤلف من بواخر تقوم باسفار منتظمة في دروب معينة . والثاني وقتي مؤلف من بواخر غير منتظمة المواعيد والجهات . وقد خسرت انكلترا في الحرب ربع الاولى وثلث الثانية . وكانت ٦٠ في المئة من بواخرها سنة ١٩١٤ مؤلفة من الصنف الثاني وهي بواخر لا غنى عنها لنقل الحبوب والقطن والصوف والرز وغيرها من الحاجيات في مواسمها كل سنة الى انكلترا . وهي لا مواعيد معينة لها بل تقصد كل مكان تجد فيه شحناً وتعد رائدات التجارة لفتح اسواق جديدة حتى اذا انتظم الصادر والوارد حلت بواخر من الصنف الاول محلها . ولكن سر نجاح الملاحة الانكليزية هذه البواخر لانها لا تحجم عن السفر الى اي مكان وتقل اي صنف من البضائع بارخص مما تستطيع مناظرتها وبطرق اضمن

وقد افضت الحرب الى استخدام عدد كبير من هذه البواخر لمعاونة اساطيل الحلفاء . ثم ان شركات البواخر الدورية اشترت جانباً منها لتعويض ما فقدت ومتابعة اسفارها الدورية . وعليه فلما انتهت الحرب كان عدد الموجود منها قليلاً جداً الى حد الخطر فلا بد من تعويض ما فقد منها قبل تعويض البواخر الدورية لانها رائدات التجارة كما تقدم . وهذا في وسع انكلترا لانها زادت مصانع البواخر في اثناء الحرب وزاد عدد الصناع فيها من ٢٥٠ الفاً الى ٤٠٠ الف . والى القارىء جدولاً يدل على محمول ما بنت انكلترا من جهة وسائر الدول من الجهة الاخرى من السفن منذ سنة ١٩١١ وما يقدر لها ولهن في السنتين التاليتين حتى سنة ١٩٢١ :

السنة	انكلترا	سائر الامم
١٩١١	١٨٠٣ ٨٤٤ طناً	٢ ٦٥٠ ١٤٠ طناً
١٩١٢	١ ٧٣٨ ٥١٤ »	٢ ٩٠١ ٧٦٩ »
١٩١٣	١ ٩٣٢ ١٥٢ »	٣ ٣٣٢ ٨٨٢ »
١٩١٤	١ ٦٨٣ ٥٥٣ »	٢ ٨٥٢ ٧٥٣ »
١٩١٥	٥٦٥٠ ١٩٩ »	١ ٢٠٢ ٠٠٠ »
١٩١٦	٥٤١ ٥٥٢ »	١ ٦٨٨ ٠٠٠ »
١٩١٧	١ ١٦٣ ٤٧٤ »	٢ ٩٠٩ ٠٠٠ »
١٩١٨	١٥٠٠ ٠٠٠ »	٤ ٥٠٠ ٠٠٠ »
١٩١٩	٢٠٠٠ ٠٠٠ »	٦ ٠٠٠ ٠٠٠ »
١٩٢٠	٢٥٠٠ ٠٠٠ »	٧ ٠٠٠ ٠٠٠ »
١٩٢١	٣٠٠٠ ٠٠٠ »	٨ ٠٠٠ ٠٠٠ »

وهذا الاحصاء يدلُّ على انهُ لا يكون عند انكلترا من البواخر بعد سنتين سوى ثلث ما في الدنيا او اكثر قليلاً وذلك بسبب كثرة ما ينتظر ان تبني المصانع الاميركية منها . اما في السنين السابقة للحرب فقد كان عند انكلترا من البواخر ثلثا ما عند الامم كلها او اكثر . وهذا كلهُ سيفضي الى تغيير مركز الامم السابق في الملاحة والى زيادة المصنوع من البواخر زيادة تؤدي الى نقص اجور الشحن بسبب اشتداد المزاحمة

وابان الكاتب فيما بقي من المقالة ان انكلترا اضطرت سنة ١٩١٨ ان تستدعي جميع بواخرها في الخارج للاسراع في نقل الجنود الاميركية الى اوربا متقدمة في ذلك عامل النصر على سائر العوامل فخلت البواخر الاميركية واليابانية وبواخر بعض الدول المحايدة محل البواخر الانكليزية في بحور الدنيا ودفعت انكلترا بذلك ثمن النصر غالياً

وانبأ ايضاً بان المزاحمة في الملاحة ستكون في المستقبل اشدّ بكثير مما كانت في كل زمان مضى ولاسيما من جهة اميركا