



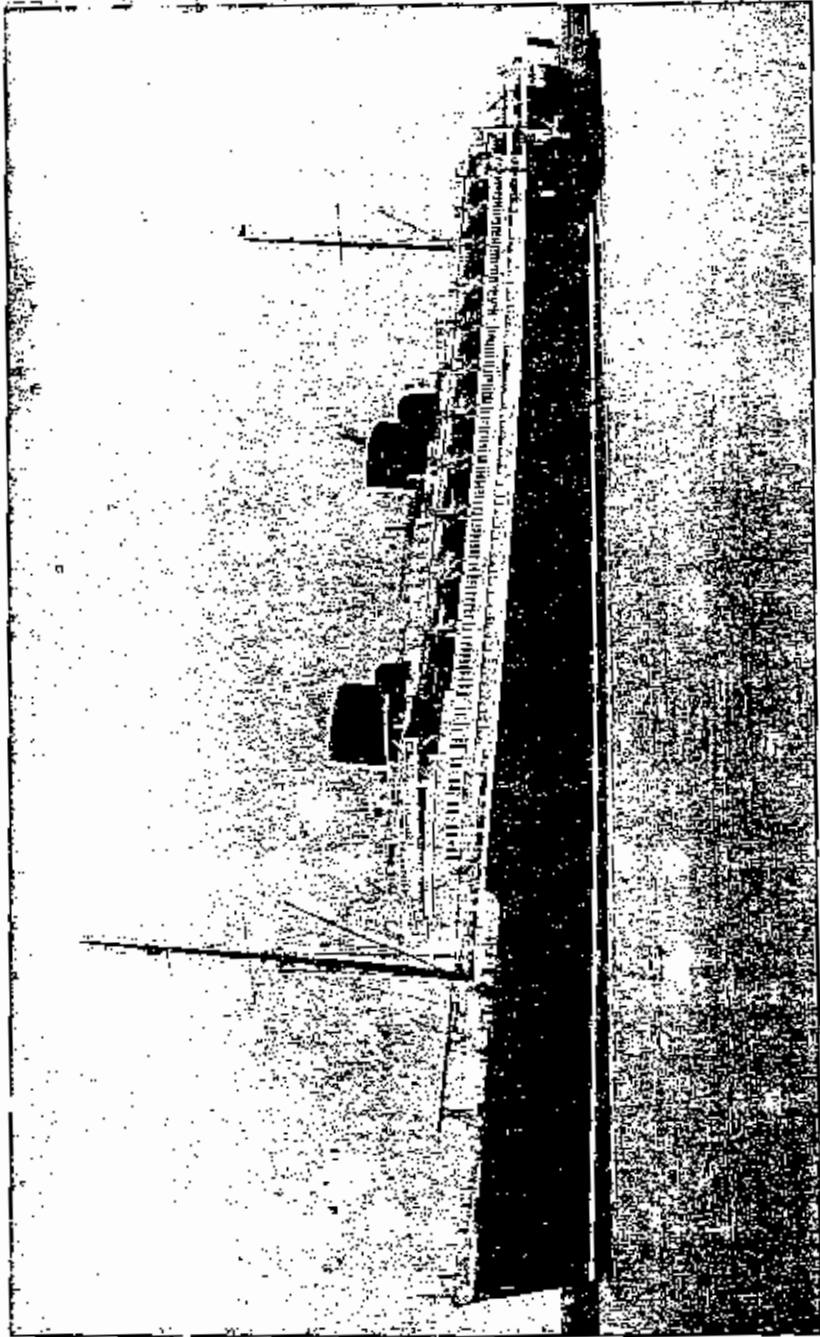
## عودة الالمان الى ميدان التنافس البحري : التجاري والحربي

الباخرة « برمن » والطراد « ارمانس يوسن »

### البيان البحري

نشرت إحدى الصحف الانكليزية سنة ١٨٢٩ مقالة قالت فيها ان باخرة انكليزية قازت بمرور المحيط الاثنتيكي من نثربول الى نيويورك في ١٦ يوماً والمسافة بينهما نحو ٣٢٠٠ ميل . فهلت لهذا التتح العظيم في ميدان المواصلات البحرية وكبرت لان متوسط سرعة الباخرة في اليوم الواحد بلغ مائتي ميل وميلاً واحداً اي ان متوسط سرعتها في الساعة كان نحو ثمانية اميال بحرية ونصف ميل . وفي سنة ١٨٣١ اقلعت سفينة تجارية من مرفق بورتموث محمولا ١٨٠٠ طن وطولها ٢٩٥ قدماً فوصلت نيويورك بعد مسيرة خمسة عشر يوماً وبلغ أقصى سرعتها ثمانية اميال بحرية في الساعة . مع ذلك اطلق عليها ابناء ذلك العصر لقب « جيثارة البحار » وأعربوا عن إعجابهم العظيم بسرعتها الفاتحة اما الآن وقد انقضى نحو قرن على هاتين الحادتين فانك ترى في اسطول بريطانيا التجارية باخرة طولها ٩٥٦ قدماً وعرضها مائة قدم وتضربها ٥٦ الف طن وقوة آلاتها ٦٧ الف حصان ومتوسط سرعتها ٢٣ ميلاً بحرياً في الساعة . هذه هي المتجسك التي تختر المحيط بين سوتن ونيويورك في نحو خمسة ايام . ويزاحم المتجسك على المقام الاول بين بواخر العالم الباخرة الاميركية المدعوة «لويانان» . وفي الاسطول الانكليزي عدا المتجسك باخرة اخرى محمولا ٥٢ الف طن هي «البرنجارية» وباخرتان اخريان محمول كل منهما بري على ٤٦ الف طن هما «الاوليك» و«الاكويانيا» والاخيرة من انجم البواخر التي تشق جاب اليم . والغريب ان البواخر الثلاثة الكبرى — متجسك ولويانان وبرنجاريا — هي بواخر المانية استولى عليها الحلفاء بعد الحرب الكبرى وعوضوا بها شركات الملاحة الكبرى لقاء ما قدته في حرب المواصلات من سفن





الباخرة الآلية « برمن » اسرع البواخر التي تمخر عباب البحر

مقتطف أكتوبر ١٩٢٩  
العالم الصفحة ٣١٠



الطراز لا ارماني بردينه الالائي

مختلف آکٲر ١٩٢٩  
٣١١ المصاحف

على أن شركة كونارد الانكليزية تملك باخرة انكليزية قلباً وقالباً تدعى الموريتانيا هي اصغر قليلاً من السفن المذكورة آنفاً فلا يزيد مجموعها على ٣٢ الف طن ولكن شهرتها قائمة على سرعتها. فنقد انقضى عليها عشرون سنة وهي مالكة لقبب السبق في السرعة بين السفن التي تجتاز المحيط الاطلسي. فازت به اولاً سنة ١٩٠٩ اذ بلغ متوسط سرعتها في يوم كامل ٢٧ ميلاً بحرياً في الساعة. ويقال انها دعت مرة باللاسلكي لاغانة إحدى البواخر السريعة الى تجديتها فبلغت سرعتها ٢٩ ميلاً بحرياً في الساعة. ولكن العبارة بمتوسط السرعة في الساعة في اثناء الرحلة كلها لا في ساعة او ساعتين منها. وقد ظلت الموريتانيا سيدة البواخر السريعة الى ان انتزعت « البرمن » الالمانية هذا الفخر منها في شهر يوليو الماضي اذ بلغ متوسط سرعتها من مرفأ نيويورك الى مرفأ شوبورغ ٢٧،٤٨٣ ميل بحري في الساعة، وبلغ متوسط سرعتها في اثناء يوم واحد من رحلتها الاولى ٢٩ ميلاً بحرياً في الساعة وينظر ان يزيد متى زالت آثار الجدة من آلتها واستقرت على حالها الطبيعي فيبلغ ٢٩ ميلاً بحرياً للرحلة كلها

### الباهرة الألمانية « برمن »

يلغ طول الباهرة « برمن » ١٣٨ قدماً واذا حسب طولها بين أقصى نقطتين في مقدمها ومؤخرها بلغ ٩٦٠ قدماً فتكون بذلك اطول البواخر وتفوق المتجسك بأربع اقدام. ومجموعها نحو ٥٠ الف طن وقوة آلتها ١٣٠ الف حصان. يقابل ذلك ٧٦ الف حصان في البرنجماريا و٧٥ الف حصان في الموريتانيا و٦٦ الف حصان في المتجسك ولا يفوقها في قوة آلتها بين السفن التجارية والحربية الا الطراد هود الانكليزي اذ تبلغ قوة الآلة ١٤٤ الف حصان وحاملتا الطائرات الامريكيتان سراتوفا وكستون اذ تبلغ قوة الآلات في كل منهما ١٨٠ الف حصان. وفيها متسع لآلني مسافر و٩٥٠ من البحارة. اما ما تحمله من المؤونة والطعام لركابها وبخارها فيكاد يكفي مدينة متوسطة. فقد اخذت في رحلتها الاولى مائة الف رطل من اللحم وثلاثين الف رطل من السمك وخمسة وثلاثين الف رطل من لحم الطير وعشرة آلاف رطل من الحبز وخمسة وأربعين الف رطل من الدقيق وأربعة آلاف وثلاثمائة رطل من البن وثلاثمائة رطل من الشاي وستائة رطل من الشوكولاته وسبعة عشر الف ونحو خمسمائة لتر من اللبن ونحو الف لتر من « الكريمة » و ١٥ الف رطل من الزبدة والف رطل من الشحم

وما عتاز به سطح بني على دكتها العليا تستطيع الطائرات ان تحط عليه وتطير منه.

فاذا قاربت اباخرة مدينة نيويورك مثلاً أي متى صارت على نحو ٦٠٠ ميل منها وضعت في الطائرة اكياس البريد المستجل فتطير الى نيويورك في نحو خمس ساعات بدلاً من يوم كامل او اكثر تقضيه الباخرة في اجتياز هذه المسافة

وقد جهزت بأشهر اساليب الرياضة الحديثة ومعداتها . منها بركة من الماء مبنية بالاجر المنطلي فيها ماء يطهر تطهيراً ككيمياً وتحفظ حرارته على درجة معينة . وفيها ايضاً حمامات للعلاج الطبي عمالاً يوجد عادة الا في مدن المياه المعدنية . وفيها ردهة كبيرة للجناساتك وميدان للجولف وصالة تدار مرقصاً ليلياً (كباره) وغير ذلك من اسباب السلى والرياضة البدنية

هذا غير ما تجده فيها من ذكابين الخلاقين والخطاطين والادوية ومستشفى صغير مجهز بأحدث ادوات الجراحة والعلاج . وعدا ما في غرفها من اسباب الراحة والرفق . فإتة وثمانون من غرفها مجهزة بغرف خاصة للحمام

### عودة الالمان الى المبراه

وقوز «البرمن» ليس امراً خطيراً ابذانه مع ان كل شركة كبيرة من شركات الملاحة تزاحم عليه لانه بمثابة اعلان عالمي عن بواخرها . ولكنه خطير بما يدل عليه . ذلك ان اسطول المانيا التجاري كان في النقام الثاني بين اساطيل الامم التجارية لما شبت الحرب الكبرى سنة ١٩١٤ وكان مجموع حمولة سفنه خمسة ملايين من الاطنان . ومنها اشهر البواخر في العالم واضخمها . وكانت شركة همبورغ اميركا تملك من السفن ما محموله مليون طن واربعمائة الف من الاطنان . وشركة نور دويتشر لويد تملك ما محموله مليون طن . وكانت هذه السفن تشق البحار رافعة العلم الالمانى الى مراقي اقصى البلدان وادناها تحمل اليها البضائع الالمانية ولكن الحرب الكبرى وقوز الحلفاء فيها قضى على كل ذلك . فجزدت المانيا من هذا الاسطول العظيم الا السفن التي محمول السنية منها الف طن او اقل ونصف السفن التي محمول السنية منها ١٨٠٠ طن . وكان كل ما ترك لا يزيد محموله على نصف مليون من الاطنان . فافتقرت بعد ذلك مراقي برمن وهمبرغ وكانت تبض بالحياة وخيم الكون على ارضها البحرية ودور صنعتها . وازلت الراية الالمانية من اعلى انجم البواخر وانخرها فصارت الباخرتان «يسارك» و«امبراطور» انكليزيتين تدعى الاولى «ألتجستك» والثانية «برنجاريا» واستولى الاميريكيون على الباخرة «قارلند» وسموها «لويلمان» واتسم الحلفاء سائر السفن بينهم . وصار الانكليز اذا مروا في لندن امام مكاتب «همبورغ اميركا»

أو «نوردويتشر لويده» بشيرون إليها بقولهم : هذه مكاتب الشركات التي كانت تدعى كذا وكذا وهكذا ترى ان الألمان أجعلوا النظر سنة ١٩٢٠ في أسطولهم التجاري فوجدوه عُدس ما كان عليه قبل الحرب وتفقدوا سنتهم فرأوا ان أكبر سفينة عندهم لا يزيد محمولها على ألفي طن من الإطنان. فهبطت بذلك ألمانيا من المقام الثاني بين الدول التجارية البحرية إلى دون المقام السادس. وبعد ما كانوا لا يتفوقون إلا بتفوق انكلترا عليهم في هذا الميدان صار لا بد لهم من الاعتراف بتفوق انكلترا والولايات المتحدة وفرنسا وإيطاليا واليابان عندئذ، والقنوط مستحکم من النفوس، شتمت الألمان عن سواعدهم لامادة ما كان. والنظر اليهم حينئذ، وحال السياسة في بلادهم مضطرب كل الاضطراب، وأسعار النقد تندهور يوماً يوماً إلى حضيض الافلاس، ما كان يستطيع ان يرى بارة أمل في فوزهم بما يطمحون إليه وعودتهم إلى المكان الذي كانوا ينزلون فيه قبل الحرب

ولكن لفظ «مستحيل» لا يوجد إلا في قاموس الحيان، فلم تنقض الآن إلا سبع سنوات منذ شرع الألمان بمحاولون بناء أسطولهم التجاري ومع ذلك تراءم وقد بنوا ما محمله أربعة ملايين من الإطنان أي أصبحوا يملكون الآن أسطولاً هو أربعة أخماس أسطولهم قبل الحرب. فسبقوا بذلك اليابان وفرنسا وإيطاليا وصار مقامهم بين الدول البحرية التجارية بعد بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية. ولما كانت الولايات المتحدة غير ممتنية بتجديد أسطولها التجاري واستبدال البواخر القديمة ببواخر جديدة للاحتفاظ بمكاتبها فالمرجح ان تسبقها ألمانيا قريباً في هذا الميدان. وإلى القارىء محمول السفن التي بناها الألمان بعد الحرب

محمول الاسطول التجاري			محمول الاسطول التجاري				
طن	٢	٨٣٠٠٠٠	١٩٢٥	طن	٥	٢٠٠٠٠٠	١٩١٤
»	٢	٩٠٠٠٠٠	١٩٢٦	»	—	٥٠٠٠٠٠	١٩٢٠
»	٣	١٢٥٠٠٠	١٩٢٧	»	—	٦٥٥٠٠٠	١٩٢١
»	٣	٥٠٠٠٠٠	١٩٢٨	»	١	٧٨٥٠٠٠	١٩٢٢
»	٤	٢٠٠٠٠٠	١٩٢٩ (تقدير)	»	٢	٥١٠٠٠٠	١٩٢٣
				»	٢	٦٧٠٠٠	١٩٢٤

وزهرة هذا الاسطول الجديد الذي اودعه المهندسون الألمان زبدة علمهم واختيارهم هي «البرمن». لذلك قلنا ان فوزها خطير لما يدل عليه. وهو يدل على ان الألمان قد طادوا إلى ميدان التنافس التجاري البحري وهم الامة الضاربة، فتخطوا أكثر الحلفاء اقتصرون

## الفراد « ارسائس برويسن »

غلبت ألمانيا على اميرها في الحرب الكبرى فخرت من اسطولها الحربي كما جرت من اسطولها التجاري وقتت معاهدة فرساي بان لايسمح لها ببناء بارجة يزيد تفريقها على عشرة آلاف طن ولا يمد قطر مدافعها احدى عشرة بوصة. قضوا بذلك وهم يعلمون ان استعمال مدافع هذا قنرها في بارجة من هذا التفريع متخذ لقوة المدافع وصغر البارجة ثم عقدت معاهدة وشنطن البحرية فاتفقت فيها الدول البحرية — بريطانيا والولايات المتحدة واليابان وفرنسا واطاليا — على الكف عن بناء طرادات تفريع الطراد منها اكثر من عشرة آلاف طن وقطر مدافعه اكثر من عاشر بوصات . على ان ألمانيا لم تدع للاشتراك في هذا المؤتمر ولا هي وقعت على المعاهدة فهي والحالة هذه في حل من قيودها

ولذلك اكب مهندسيها على بناء بارجة تكون اقوى مما يمكن بناءه ضمن الحدود المينة في معاهدة فرساي . فكانت البارجة « ارسائس برويسن » . ويقال ان بناءها لا بد ان يغير وجهة المسألة البحرية ويقبلها رأساً على عقب اذا لم تسرع الدول البحرية الى دعوة ألمانيا للاتفاق معها على خطة واحدة

ذلك ان هذا الطراد اذا قيس بالطرادات التي بناها الحلفاء بحسب مقتضيات معاهدة وشنطن كان متفوقاً عليها لان دروعه اتمن من دروعها واصلب ومدافعه اضعف من مدافعها واجد مدى فاذا اشتبك معها في معركة حربية تمكن من ان يصيبها بمدافعها قبلما تقترب اليه . واذا تمكنت هذه الطرادات من اللحاق به لانها اسرع منه قدرته السميكة التي يقي من فعل قنابلها حتى لقد قيدا الكابتن بروكتر احد مهندسي البحرية الاميركية ان هذا الطراد يستطيع ان يشتبك في القتال مع ثلاثة من الطرادات التي بنيت بحسب شروط معاهدة وشنطن ويخرج من المعركة ظافراً

فهو مجهز بستة مدافع قطر كل منها ١١ بوصة وهي قائمة في ثلاث طوابير ومدى كل منها ١٧ ميلا والطوابير عالية تمكن اندفسيين من استعمال هذه المدافع ولو كان البحر ثامراً والموج يتلاطم ويتدافع جبالاً . وقد ثبت في اثناء الحرب الكبرى ان المدفيع الانان اقتوا الرماية حتى تفوقوا فيها على الانكليز . فاذا اعتبرت ذلك واذا اعتبرت ان تبتين او ثلاث قنابل من مدفع قطره ١١ بوصة تستطيع ان تدمر طراداً من طرادات معاهدة وشنطن اذا اصابت في المثل ، ادركت قوة هذا الطراد الألماني الجديد

على ان قوته الحربية لانها في هذا المقام قدر ما يرمنا ما ادخل فيه من الهادي الجديدة في الهندسة البحرية وهي ثلاثة :

أولاً. اتقن الألمان صنع آلة ديزل وهي آلة الاحتراق الداخلي التي تحرق البترول وتوقداً. ولكن ما استعمل منها في البواخر ثقيل إذا قيس بما يولده من القوة. فطراد كالاترانس برويسن يحتاج إلى قوة ٥٠ الف حصان لكي تسيره بسرعة ٣٦ ميلاً بحرياً في الساعة. ولكن أشهر البواخر المبنية على هذا النمط تشمل آلات تزيد قوتها على ٢٠ الف حصان ومع ذلك فإن متوسط وزن الآلات لكل حصان تولده يراوح بين ٦٥ رطلاً و ٢٠٠ رطل للحصان الواحد. فإذا اعتبرنا متوسط ذلك وجب أن يبلغ وزن آلات ديزل في طراد كهذا ٣٣٠٠ طن أي ثلث تخريغ الطراد كله. وهذا مستحيل. لذلك عني المهندسون الألمان باتقان آلة ديزل حتى يقل وزنها بزيادة قوتها فتكثروا من أن يصنوا لهذا الطراد آلات لا يزيد متوسط وزنها عن ١٧ رطل ونصف رطل لكل حصان تولده. وهذا تقدم عجيب دهش له المهندسون في مختلف البلدان

ثانياً أن صغر حجم الآلات وخفة وزنها مكّن المهندسين من توسيع الأحواض التي يحمل فيها الوقود اللازم للآلات. وزيادة هذا الوقود يمكن الطراد من أن يسير مسافة طويلة جداً من غير أن يلجأ إلى المرافئ للملء أو أحواضه. فالطراد ارسانس برويسن يستطيع أن يسير مسافة ١٠ آلاف ميل بسرعة ٢٠ ميلاً في الساعة. وهذا ما لا تستطيعه باخرة أو بارجة أخرى. فيتمكن بذلك من البعث بالبواخر التجارية في أثناء الحرب من غير أن يضطر إلى كثرة الالتجاء إلى الموانئ طلباً للوقود. ومن يعرف قصص الطراد أمدين الألماني وما أغرقه من البواخر يستطيع تقدير الضرر العظيم الذي يلحقه طراد من هذا الطراز بتجارة البلدان المتحاربة

ثالثاً أن دروعه كلها من الصلب المتين وخصوصاً ما يحيط منها بالآلات التي تسيره فتحمها من قتال الطائرات التي قد تقع على دكتها. أما جسم الطراد المنمور بالماء فقسّم إلى غرف صغيرة لا ينفذها الماء. فإذا رمى بطوربيد لم يتعرض للغرق لأن الماء لا ينفذ إلا إلى الغرف التي خرقتها الطوربيد

\*\*\*

بعد النظر في كل هذه الأمور كتب المستر هاي بايووتر الحبير البحري المشهور ما مؤداه: أي لا تردد في القول بأن هذه الطرادات الألمانية هي أعجب السفن الحربية التي بنيت في العشرين السنة الأخيرة. والأمر الذي لا ريب فيه أي لا أعرف أسطولا ميبياً وفقاً لشروط ماهدة واشنطن يستطيع أن يكافح طرادات من طراز ارسانس برويسن إذا انطلقت تبت بالسفن التجارية في عرض البحار