مرهم الجرح

من قصيدة محمود ابو الوفا في تكريم استاذه المخيب به

صيغ من قلبه ومن وجدانه ليس من رعمه ولا من بيانه
ليس من زخرف النظيم الموشى بعقيق البيان او عقيانه
بل هو الشعر لا هو الشكر يهدي شاعرٌ شاكرٌ الى اخوانه

ودَّ لو ينظمُ القوافيَ نمّا غرّد الطير في صبا الحانه
ود لو ينظم القوافيَ وشياً من نسيج الربيع في نيسانه

ليتني كالحمام جسماً وروحاً ليت لي سجعهُ وصدق حنانه
كي اري الناس في اغاريد نوحي رجع قلب يذوب في خفقانه

مَرْهَمَ الاصدقاء جرحاً بقلبي حارَ طبُّ الأساتذ في أسيانه
يا لهذا الجميل عندي لولا عرفهُ قد طغا على عرفانه
لستُ قلبي — يا قلب ان لم تكافئ محسناً ، او تزد على احسانه

طاب في روضهِ جنى الشكر حتى كاد يذوي الجنى على اغصانه
صنع الله خيرَ صحبة خير من وجوه الزمان من اعيانه
ورعى الله كاملاً من صديق لفّ منهُ الوفاء في سوجانه
قال يا قوم ان للروض شأناً غيرُ ما بان من تناهة شانه
انظروا كيف فاح طيب شذاهُ رغم ان ميتٌ في رغام امتهانه

لعجيبٌ ان يطرب الناس عودٌ شبَّ يسقَ السموم من احزانه

وقفوا يستشوقون في الزهر معنًى كشذا الحقّ جاء قبلَ أوانه
يُعرف الراعُ في نداماهُ عرفاً وهو لمّا يزل وراء دنانه
زمنٌ من حشيةٍ وضحاها وشذا الزهرُ خائلاً فوق بانه
أزهر الروضُ وازدهى فكأن لم يلكُ ماكان من صروف هوانه

قصةُ الروضِ قصةُ الشرق طرًّا لم يعق حُرَّهُ سوى خذلانه
ليس إلاّ على التعاون قامت قوة الغرب أو قوى عمرانه
بارك الله فيك يا مصرَ داراً ليس فيك الغريب عن أوطانه
وطنٌ — كلُّهُ هدًى فسلامٌ جرْسُ ناقوسهِ وصوت أذانه

من أقامك ملكا ؟

او سرّ مقام البترول العالمي

الحضارة الحديثة قائمة على الصناعة الآلية . ولابدّ للصناعة الآلية من الوقود وهذا سرّ مقام البترول العالمي . ذلك ان البترول يفوق كلّ اصناف الوقود التي استعملت في الصناعة حتى الآن فاستنباطهُ سهل كلّ السهولة كما قدمنا في الرسالة السابقة . ونقلهُ اسهل . فما على الشركة التي تملك منابع بترولية الاّ ان تمدّ الانابيب من منطقة المنابع الى معامل التقطير او الى اقرب المرافئ فينقل منها في سفن صنعت خاصةً لنقله . وهكذا تقلّ نفقات العمال الذين يتولون استنباطهُ وتصفيتهُ ونقلهُ الى ادنى حدّ ممكن وخصوصاً اذا قابلنا بينهُ وبين الفحم الذي حلّ البترول محلهُ . ومع ذلك فالحرارة التي يولّدها مقدار معيّن منهُ ضعف الحرارة التي يولّدها مثل ذلك المقدار من اخر انواع الفحم . وهذا يضمن لهُ سعراً ارخص من سعر الفحم ويجعل صناعتهُ بمعزل عن القلاقل الصناعية التي تستولي على المعدنين وغيرهم من طوائف العمال . ولذلك نرى استعمال هذا الوقود السائل ، يتسع نطاقهُ رويداً رويداً ، في السفن الحربية والتجارية ، وسكك الحديد ، والصناعات على اختلافها . ففي الولايات المتحدة ، التي بلغت ارقى مستوى من التقدم الصناعي ، يستعمل البترول في معظم مصانعها . وشركات السكك الحديدية في اميركا وروسيا ورومانيا تستعملهُ في قاطراتها مؤثرة اياهُ على الفحم . على ان فوائده تتجلى في السفن الحربية والتجارية ، التي تستعمل « الماتوته » في الغالب

واليك المثل . لنفرض اننا نريد الموازنة بين سفينتين متماثلتين ، احداها بخارية ، يسيّرها الفحم ، والاخرى يسيّرها البترول . وان قوة كلٍ منها ٢١ الف حصان . فالآلة البخارية التي تولّد ٢١ الف حصان يجب ان يكون وزنها نحو ٣٤٠٠ طن واما الآلة البترولية التي تولّد القوة نفسها فوزنها الف طن فقط . كذلك تستهلك الاولى نحو ٣٦٠ طناً من الفحم كلّ يوم واما الثانية فتستهلك مائتين من البترول لتوليد القوة نفسها . فاذا استعدت السفينتان لرحلة طولها خمسة عشر يوماً ، وجب على الاولى ان تتمون ٥٤٠٠ طن من الفحم تملأ ٧٠٠٠ متر مكعب واما الثانية فتكتفي بـ ١٥٠٠ طن من البترول ، تملأ ١٧٠٠ متر مكعب

فينجم عن ذلك ، ان الباخرة (اي السفينة التي تسير بالبخار مولداً من حرارة الفحم) لا تستطيع بما تتمونهُ من الوقود ان تسير اكثر من خمسة عشر يوماً من دون الدخول في مرفإ لتجديد تمونها . مع انها لو استعملت مخازن الفحم فيها لخزن البترول ، وأبدلت آلتها

البخارية بآلة بترولية لتمكنت من السير ٥٧ يوماً من دون ان تضطر الى دخول مرفاء ما

اما السفن الحربية فتفوق البترول على الفحم فيها اجلى منهُ في السفن التجارية . فداخن السفن الحربية المسيَّرة بالفحم ، والدخان المنطلق منها يتمُّ على السفن نفسها من بُعد عشرة كيلومترات . لكن السفن التي تسير بالبترول لا ينطلق منها دخان ، ولا حاجة بها الى المداخن ، فلا تبدو السفينة في منظار العدوّ ، الاّ خطاً رماديًّا دقيقاً عند الافق

ثم ان الاسطول الذي يسير بالبترول ليس مضطرًّا ، الى دخول المرافىء لتموُّن الوقود اضطرار الاسطول المسيَّر بالفحم . وهو الى ذلك ، اخفُّ وزناً ، وأعظم سرعةً . فاذا قل ما يحملهُ من الوقود ، لتوليد قوة معينة في آلاته ، تمكن صانعوهُ من استعمال فرق الوزن في زيادة كثافة دروعهِ وضخامة مدافعهِ . وهذا هو الغرض الذي ينشده المهندسون البحريون الحربيون في كل الامم — وهو الجمع بين قوة الدروع والمدافع وخفة الوزن . ثم ان زوال المداخن يجعل السفينة الحربية هدفاً ابعد منالاً على مدافع العدوّ

ومما يمتاز بهِ الاسطول المسيَّر بالبترول ، سرعة حركتهِ . فاشعال النار في الفحم ، وتوليد الضغط الكافي في المراجل حتى يتمكن البخار من تسيير الآلات ، يستغرق ساعات طويلة . اما اذا استعمل البترول ، فلا يمضي نصف ساعة على تلقي الامر ، حتى تكون السفينة مستعدة للقيام . ثم لا تمضي ٣٥ دقيقة على ذلك حتى تكون قد بلغت سرعتها العادية ثم في ستة دقائق اخرى تنتقل من سرعتها العادية الى اقصى سرعتها المستطاعة . يضاف الى ذلك ان الاضطرار الى مواصلة السير ، لا ينهك الرجال الذين في يدهم ادارة الآلات بل ان السفينة الحربية البترولية تستطيع ان تمضي في سيرها الى ان ينفد بترولها من دون ان ترهق عمال آلاتها ، مع ان هؤلاء العمال لا يزيدون على اصابع اليدين عدداً . اما في السفن الحربية الفحمية فعدد العمال الذين يلتمون الفحم في الاتاتين كبيراً جداً ، ومواصلة السير ترهقهم لانهم يعملون في احوال يضيق الجسم الانساني بها ذرعاً . وعلاوة على ذلك ان تموين السفن البترولية بوقودها ، يتمُّ بسرعة ومن دون ضوضاء . فاذا اخذنا «الاولمبك» مثلاً عرفنا ان تموينها بالفحم يستغرق خمسة ايام ويقتضي عمل خمسمائة رجل . واما تموينها بترولاً فلا يستغرق اكثر من ١٢ ساعة ولا يقتضي اكثر من عمل ١٢ رجلاً . ثم ان تموين السفن بالبترول يمكن ان يتمَّ في عرض البحر ، ولو كان البحر مضطرباً ، بواسطة نقالات البترول ، والسفينة منها حوض كبير قائم في هيكل سفينة . وهذا متعذر اذا اريد تموينها فحماً

هذه الاعتبارات ، حملت انكلترا واميركا سنة ١٩١٢ على استعمال البترول في معظم سفن اسطوليهما ، والمانيا في ٢٩ فراداً من طراداتها وروسيا في جميع سفنها الحربية في بحر بلطيق . اما فرنسا ، فكانت متأخرةً ، عن مزاحماتها ، عند نشوب الحرب الكبرى ، فلم تكن تملك في اسطولها الحربي ، سفينة واحدة من السفن الكبيرة ، تسير بالبترول . ولكنها اصلحت

هذا الخطأ بعد الحرب ، اذ وضعت خطتها البحرية الجديدة . فقد جاء في تقرير المسيو فلاندان سنة ١٩٢٨ قولهُ « في المستقبل القريب يعفو اثر الفحم كوسيلة من وسائل الوقود في سفننا الحربية ، وكل سفننا الجديدة سوف تسيَّر بالبترول » . ويصحُّ القول الآن بان كل الاساطيل الحربية التي لها شأن دولي ما ، قد عمدت الى استعمال البترول في وحداتها الجديدة . وقد لا تمضي بضع سنوات حتى نودِّع آخر السفن البخارية ، بنفس البسمة الساخرة ، التي ودع بها اسلافنا من قبل ، السفن الحربية الشراعية التي حاربت في طرف الغار وتلفارين

ومن الغريب ان تتأخر فرنسا عن غيرها في الاخذ بوسيلة الوقود الجديدة ، مع ان فرنسيًّا ابدع اولاً فكرة استعمال البترول في الملاحة ، وبنى اول سفينة تحرق البترول بدلاً من الفحم . هذا الفرنسي هو الملازم « فارمي » Farcy ، في عصر الامبراطورية الثانية . فانهُ ادرك بزكنهِ الفوائد العظيمة التي تجنى من استعمال البترول في السفن التجارية والحربية ، وبنى على حسابهِ الخاص سفينةً دعاها « البوبلا » Puebla فاصابت نجاحاً كبيراً وعنى بها الامبراطور نفسهُ واحبَّ ان يشجع صاحبها بمنحهِ هبة من اموال الدولة . ولكن اصحاب مناجم الفحم ، اقدموا وهم في عز سطوتهم ، على مناوأة فارمي فبذلوا المساعي — والاموال — في كل ناحية تملك الحكم في الموضوع ، فاسفرت مساعيهم عن خنق وليد « فارمي » في مهدهِ . ولو لم تكن انكلترا واميركا من حلفاء فرنسا في الحرب العالمية ، لكان هذا الخذلان الذي اصابهُ « فارمي » سبباً في خذلان فرنسا وهزيمتها

لذلك صرَّح السر البِستْ الفز (Alves) مدير احدى شركات البترول البريطانية الكبيرة : « ان الامة التي تسيطر على البترول تتقلد زمام التجارة العالمية . فلا الجيوش ولا الاساطيل ولا المال ولا كثرة السكان نفسها ، تغني عن البترول فتيلاً »

وقال المسيو هنري برنجه المفوض السامي « للبترول » في وزارة كلمانصو سنة ١٩١٩ ما ترجمتهُ : « من يحز البترول يحز الملك — ملك البحر بالبترول الكثيف ، وملك الجوّ بالبترول المصفى ، وملك اليابسة بالبنزين والغازولين ، وملك العالم بالقوة المالية المرتبطة بمادة هي اثمن واقوى واتمُّ سيطرة على الارض من الذهب نفسه

« ان الامة التي تصبح سيدة لتموين البترول ، تشهد تيارات الملايين من اموال الناس متدفقة نحوها تنفق عندها ثمناً لهُ . ان سفن الامم الاخرى لا تستطيع ان تسافر الاَّ اذا دخلت مرافئها وتموَّنت من احواضها . لتبني اسطولاً تجاريًّا قويًّا وليس ثمة ما يحول دون سيطرتها الكاملة على تجارة العالم البحرية . ثم لا تلبث الصناعات ان تنشأ وتترعرع حول مرافئها هذه ، فتصبح بنوكها اسواق العالم ، وفي يد مديريها السيطرة التامة على الاعتمادات المالية الدولية ، تسيطر كذلك على الصناعة والتجارة ، حتى وعلى السياسة نفسها »!