الحرب الجوية

وتأثيرها في الصناعة الالمانية (١)

كانت قوة القاذفات في السلاح الجوي الملكي البريطاني، قد أنشئت لضرب صناعات الحرب في المانيا، ولا سيما في الرور، حيث ٧٥ — ٨٠ في المائة منها. وكانت القاعدة العامة في هذه الخطة استعمال قاذفات سلاح الطيران، معواناً للأسطول في فرض حصر دقيق على المانيا والمحافظة عليه. فرقم على كاهل سفن الأسطول مهمة اكتساح السفن الالمانية من بحار الارض ومنع كل وارد الى المانيا من الوصول اليها. وتعين على قيادة القاذفات ان توجه قاذفاتها فوق حاجز الجيوش، لتضرب ارض العدو في مواقعها الحيوية لتدمير مصانعه ومكررات زيته وتقطيع أوصال مواصلاته — أي بث الفوضى في اقتصاده الحربي وتدميره

مراحل الهجوم

والهجوم على الصناعة الالمانية، مقسوم ثلاث مراحل. كانت المرحلة الاولى من ١١ مايو ١٩٤٠ الى ٨ يونيو ١٩٤٠ وهي تشمل الفترة التي انتهت بعقد الهدنة الالمانية الفرنسية، والمرحلة الثانية انتهت في ليلة ٣ — ٤ دسمبر ١٩٤٠ عندما هوجمت دسلدورف للمرة الاولى، والثالثة بدأت في تلك الليلة ولا تزال الاعمال جارية، وهي تتسع نطاقاً وتشتد بمرور الايام

في المرحلة الاولى شغلت طائفة من قاذفاتنا بتأييد الجيشين الفرنسي والبريطاني تأييداً وثيقاً بقذف الاهداف القريبة من مؤخرة الجيش الالماني الزاحف. وما لم يكن مشغولاً منها بهذه الاعمال وُجه الى ضرب خطوط المواصلات البعيدة، ولا سيما الممتدة من الرور الى بلجيكا وهولندا، وكذلك الى أهداف في منطقة الرور نفسها وفي برمن وهمبورج. وكانت الغارة الكبيرة الاولى في ليلة ١٥ — ١٦ مايو (١٩٤٠)، عندما اشتركت ثلاث وتسعون قاذفة — وكانت تحسب قوة مغيرة كبيرة في تلك الايام — في قذف قنابلها على أهداف في الرور. وفي هذه الاهداف تلتقي خطوط السكة الحديد، وساحات تركيبها وقد قذفت سبع منها، ومصانع الزيت ومنها مصانع دويزبرج، وأفران الحديد في دويزبرج كذلك. والمرة الاولى في هذه الحرب شق لهب النيران ووميض القنابل المتفجرة، ظلام الليل، فوق المنطقة الصناعية الرئيسية في المانيا، ولم يكن ذلك الا استهلالاً

(١) لتعريف هذه الصفحات تلخيصاً وافياً فصلا من كتاب « قيادة القاذفات » وهو التاريخ الرسمي لعمل « القاذفات البريطانية » في هذه الحرب من نشوئها الى شهر يونيو سنة ١٩٤١ وينتظر صدوره قريباً من مطبعة الدرية

وفي خلال الأسبوع الذي نهايته ٢٢ مايو ، توالت الغارات ، فضربت النيران في مستودعات الزيت في همبورج وبريمن في يومي ١٧ — ١٨ مايو وكانت طائفة من هذه النيران لا تزال مشبوبة بعد انقضاء أربع وعشرين ساعة عليها . وفي الليلة التالية أزلت التلف نفسه بمكررات الزيت في هنبرج قرب هانوفر . وفي ليلة ٢١ — ٢٢ مايو سجلت قوة صغيرة من طائرات « تمدن » خمس اصابات مباشرة على قطارات ، وسبعاً على محطات ، واحدى عشرة على طريق سكك الحديد الدائم في غرب بلاد الراين . وفي الليلة التالية ذلك ، أصيب قطاران ونفق آخران في المنطقة نفسها . وفي خلال ما بقي من شهر مايو والى ١٨ — ١٩ يونيو ألقيت القنابل على هذا النوع من الأهداف من أسراب تتفاوت حجماً . وقد كان عدد القاذفات فيها محدوداً بمدى الحاجة الى قاذفات ضخمة مطلوبة لضرب أهداف قريبة في مؤخرة الجيش الالماني الموالي زحفه وانتصاره . وكانت أشد هذه الغارات نجاحاً غارة ٢٧ — ٢٨ مايو وقد وجهت الى أفران الحديد ومكررات الزيت . ومضت الأعمال على هذا الوجه خلال أيام يونيو الواقعة بين أول الشهر و١٨ منه . فأصيب أهداف زيت في همبورج وبريمن في أثناء ليلتين في الاسبوع الأول من يونيو

كان وزن القنابل التي ألقيت على المانيا في المرحلة الأولى من الهجوم الجوي ، يسيراً حتى إذا قيس بوزن القنابل التي ألقيت في المرحلة الثانية . ولكنها أحدثت تعطيلاً في مواصلات سكك الحديد والطرق . ودمرت مقادير من الزيت المخزون ، وأصيبت بعض مكررات الزيت بشيء من التلف . ولكن آلة الحرب الالمانية لم تتأثر بهذه الغارات تأثراً خطيراً ، ولا تعطلت . بل مضت هذه الآلة — ببذل قدر اضافي من الجهد — في تموين الجيوش البرية والجوية الماضية في طريقها الى اخضاع غرب أوربا . وكان لا بدَّ من نشاط أعظم جداً لوقفها . ولم تقف ذلك بان «قيادة القاذفات» لم تكن تملك القوة الكافية ، حينئذٍ ، لتحقيق هذا الغرض . وكان يعززها العدد الوافي من الطائرات ورجالها المدربين . ومع ذلك لم تضنَّ بما عندها . ففي خلال اسبوع واحد بين ٢٩ مايو و ٥ يونيو ، عندما بلغ الضراع ذروته ، خرجت القاذفات الضخمة للقيام بـ ٣٥٠ غارة ليلية ، وخرجت القاذفات الخفيفة والمتوسطة ٢٩٨ مرة للاغارة في النهار و ١٤٢ مرة للاغارة في الليل في الفترة نفسها

غير ان انهيار فرنسا ، أنشأ بين ليله وضحاها ، حالة وجدت « قيادة القاذفات » نفسها فيها حاملة عبء جميع اعمال الهجوم الشاقة على الأعداء . فلم كانت قيادة السواحل تحرص بمهمتها ولكنها كانت مهمة دفاعية على الأكثر ، وهي استكشاف غواصات الأعداء ، وحماية القوافل والهوض بأعمال الدورية المستمرة على سواحلنا . وكانت قيادة المطاردات

في دور تنظيمها تنظيماً جديداً ، وكأنها تتأهب لهزيمة السلاح الجوي الالماني ، قبل كثير ، في ذلك الصراع العنيف الذي اشتهر باسم « معركة بريطانيا » . فاتجهت قيادة القاذفات في الحال الى النهوض بهذه المهمة ، وهي ضرب العدو في كل ما تستطيع الوصول اليه من « مفاصل سرجه » الاقتصادي. ولم يكن برنامج المرحلة الثانية برنامجاً متواضعاً. وقد بدأ تنفيذه يوم ١٨ يونيو ١٩٤٠ وانتهى يوم ٥ دسمبر ١٩٤٠ وشمل اربعة أصناف من الأهداف وهي مصانع الطائرات ، ومصانع الالومنيوم ، والمصانع المنتجة للزيت ، والمواصلات . وكانت مصانع الطائرات ذات شأن خاص مستمد ، لاتساع الهجوم الجوي الالماني على بريطانيا

بدأت المرحلة الثانية من الهجوم الجوي على المانيا بقذف مصانع طائرات فوك ولف في بريمن في ٢٢ يونيو و ٢٦ يونيو ثم في ست ليالٍ من شهر يوليو ، وفي الوقت نفسه قذفت دايملهاوزن حيث تصنع طائرات يونكر ٥٢ مرتين في يونيو وثلاث مرات في يوليو. وكذلك قذفت جوتا أحد المواقع التي تصنع فيه طائرات مسرشمدت ١١٠ وكاسل حيث توجد مصانع طائرات ذات شأن ، سبع مرات في خلال هذين الشهرين . واتجهت قاذفات أخرى تابعة لقيادة القاذفات الى مصانع الالومنيوم فقذفتها في يونيو ويوليو واغسطس ، وأهم الأهداف من هذا النوع كانت في كولون ورينفلدن وبترفلد وبعد ذلك في لوبن ولدوجزهافن وجرمشبرويتش

قذف الصناعات الحربية

كان الغرض من هذه الغارات اضعاف قوة السلاح الجوي الالماني ، وتخفيف الضغط الواقع على قيادة المطارات في أثناء معركة بريطانيا في الصيف . وعقد الرجاء فترة ما ، بأن يفضي قذف مصانع الالومنيوم الى نقص انتاجها نقصاً يؤثر تأثيراً كبيراً في انتاج الطائرات الالمانية ، ولكن عندما اجتيحت فرنسا ، استولت المانيا على مقادير وافرة من البوكسيت (ركاز الالومنيوم) فزاد ما تملكه من موارد خام الالومنيوم زيادة مكنتها من الاحتفاظ بمستوى انتاجها . وكانت أفعل غارة شنت على مصانع الالومنيوم غارة ١٩ أغسطس على رينفلدن ، عندما أصابت الطائرات اصابات مباشرة مصنعاً جديداً جديداً يوشك ان يشرع في الانتاج . واستغرق ترميمه أربعة أشهر ولم يبدأ الانتاج فيه قبل دسمبر

وبينما كانت مصانع الطائرات والالومنيوم تستهدف لقنابلنا ، لم تهمل اهداف الزيت. ولكن مشكلة ضربها كانت أشد تعقيداً من مشكلة ضرب الاهداف الأخرى . فمصانع الزيت مخفاة بعناية دقيقة في المانيا ، وبعضها قائم في قلب البلاد ، على بعد يجعل ضربه في ليالي الصيف القصيرة

متعذراً. ولكن الأهداف الرئيسية التي هوجمت وقعت في حادث يوليو وأغسطس وسبتمبر (١٩٤٠) كانت في جبرتر ارخن ولوبا وسبرج. فرب هاربر وأمريخ وبولتر فرب ستتين. وكانت أفعل الغارات على أمريخ وسبرج. فقد تلفت مصانع تكرير الزيت في أمريخ في ٥ يوليو ثم في اول اغسطس و٣ اغسطس. ومعروف ان الانتاج هنا توقف في الواقع مدة. وكانت الغارات على مسبرج في ٢٠ مايو و ١٩ و٢٧ يونيو. ثم شنت غارة في أول أغسطس لتعرقل اعمال الترميم، فظلت مصانع التكرير مدة غير يسيرة قد لا تقل عن ستة أشهر. وقد هوجمت جيلزنكرخن ثماني وعشرين مرة بين ٢٧ مايو و٢ دسمبر. ولوبا عشر مرات بين ١٧ اغسطس و١٩ نوفمبر. وبولتر مرتين في سبتمبر وثلاث مرات في اكتوبر ومرة في نوفمبر. وفيها جميعاً حدث تلف على جانب كبير من خطر الشأن. وعندما تهاجم اهداف من هذا القبيل ترتبط النتيجة ارتباطاً وثيقاً بالمكان الذي تقع فيه القنابل. فاذا أحسن تسديد قنبلة ما، او اذا حالف الحظ سددها، وسقطت في موضع معين فقد تعطل المصنع عن العمل مدة طويلة. بينما قد تشن غارة أكبر منها وتصاب الأهداف اصابات متعددة، فاذا نجت بعض المواقع الحيوية من الاصابة، فعرقلة العمل في المصنع لاتكون الا عرقلة عابرة.

وقد شنت الغارات على هذه المصانع وغيرها من الاهداف الصناعية في نفس الوقت الذي شنت فيه غارات على مواني العزو. وشن هذه الغارات في وقت واحد، اقتضى ان يكون عدد القاذفات المتاح لهدف بعينه، صغيراً وهذا حد من العنف الناشيء عن الغارة. ومن العوامل التي عارضت هذه الغارات حالة الجو، اذ كانت سيئة على الغالب في فترة الليالي القصيرة. وفي أثناء هذه الفترة، حالت طائرات كثيرة عن الاهداف التي تقدم ذكرها الى الاغارة على برلين وقد هوجمت أولاً في ليلة ٢٦ — ٢٧ اغسطس وتعرضت بعد ذلك لاربع وثلاثين غارة أخرى قبل نهاية السنة

وكان الصنف الرابع من الاهداف التي توختها قيادة القاذفات نظام المواصلات في الرور ومنطقة الرين وهو نظام متسع مشتبك ويشمل الاقنية والطرق وسكك الحديد. فتمزيق خطوط المواصلات او على الأقل احداث ازدحام عليها يجب ان يكون ضربة فعالة حقاً. وكان بين طرق النقل المائي الداخلية، هدف واحد يطو عليها شأناً وهو قناة دورتمند امز. هذا الطريق المائي يصل منطقة الرور الصناعة بشمال غرب المانيا ثم يسير الى البحر عند امدن. وفي مياهه الساكنة، يسير صف متصل من الصنادل حاملة منتجات الصناعة الثقيلة، فسدّه يحمّل السكك الحديد الالمانية المرهقة عبئاً إضافياً. وقد هوجمت أجزاء شتى من هذه القناة ست عشرة مرة بين مايو ونوفمبر ومنها الاحواض والاحوسة بوجه خاص.

فعلة الافنية

هذه القناة — قناة دورتموند أمز — معرضة للخطر على وجه خاص في موقع معين فهناك الى الشمال من مونستر مجريان للماء ، أحدهما قائم على أربع قناطر والآخر على قنطرتين ، ويهذين المجريين تجتاز القناة نهر امز . وسعة كلٍّ من المجريين نحو مائة قدم عند مستوى الماء . فاذا دمر المجريان قطعت القناة قطعاً تاماً ، وتدمير أحدهما فقط ينقص الدفق التي تمررها نقصاً كبيراً . فوجّهت اليها غارات متعددة أصابت درجات متفاوتة من النجاح . وفي اليوم التاسع والعشرين من شهر يوليو علم ان الفرع الجديد أصيب بتلف كبير ، والصورة الضوئية التي صوّرت في ذلك اليوم تبين أبواب الاهوسة وهي مقفلة ، وجزءاً من القناة جافاً ، وصنادل الترميم مصابة ومقذوفة الى الضفة

وفي ليلة ١٢ — ١٣ اغسطس بذلت محاولة صادقة للنسف المجرى الحامل فرع القناة القديم . وتولى هذا العمل خمس قاذفات من طراز «همدن» وكانت حاملة ضرباً خاصاً من القنابل المتفجرة وكان القمر نصفاً ، فكان ضوءه كافياً لمشاهدة الهدف . ووقتت القاذفات هجومها توقيتاً دقيقاً بحيث تكون الفترة بين القاء المتفجر من احداها والقائه من الأخرى دقيقتين ابتداء من الساعة الواحدة والنصف صباحاً . وكان المجرى محمياً بقوة كبيرة من المدافع المضادة للطائرات ، وكانت موزعة على جانبي خطٍّ لابدَّ للطائرة المغيرة من الطيران فوقه اذا شاءت أن تبلغ الهدف

ولكن القرار صدر بالهجوم من مستوى منخفض للاستيثاق من اصابته . وتوالت قاذفات همدن في هجومها قادمة من الشمال وضوء القمر منعكس عن وجوه رحابها فيبدي الهدف بارزاً فأصيبت الطائرة الأولى وجرح عامل اللاسلكي فيها . وشبت النار في الثانية . ولكن قبل ان يشتد زعانف الطائرة من بعد طيارها : تمكن من الارتفاع بها ارتفاعاً كافياً مكّن رجالها من الهبوط بالمظلات فأسروا . وأصيبت الرابعة في ثلاثة مواقع ولكنها عادت الى قاعدتها . اما الخامسة والاخيرة فسارت فوق خط المدافع المضادة ، على ارتفاع مائتي قدم . قال الطيار : — — وبعد هنيهة ظهرت ثلاثة ثقوب في الجناح الايمن . وكانت المدافع تطلق نيرانها عن كثب . إلاَّ أن اللاَّح مضى في توجيهي الى الهدف . ولكنني لم أتمكن من رؤيته لأن ومض الاضواء الكشافة بهر عيني فاضطررت أن أطأطىء رأسي . وأخيراً سمعت اللاح يقول « سقطت القنابل » . فانحرفت في الحال انحرافاً حاداً الى اليمين ونجوت وظلت النيران تطلق علينا مدى خمس دقائق . وقد باضت حمامة الراجل التي كانت معنا في أثناء الغارة » . وعلاوة على التقويب في الجناح ، نسف جهاز الضغط المائي ، فغدا من المتعذر تحريك أهداب الجناحين ومجلات الطائرة . وأدرك الطيار ما وقع فلما وصل الى مطاره بقي

محوماً فوقه الى أن طلع النهار واستطاع أن ينزل بها سالماً الى الأرض . وصنع صليب فيكتوريا

ان نظام سكك الحديد الالمانية شديد التعقيد ، ولكنه محكم عظيم الكفاية إلا انهُ لتعقيده واتساعه، عرضة لهاجمته مهاجمة ناجحة . وهو أشدُّ ما يكون كذلك في الرور وهي اعظم منطقة صناعية في المانيا . فهناك طائفة من اكبر مصانع الحديد والصلب في المانيا . وهناك كذلك يستخرج ٨٢ في المائة من الفحم في المانيا . ونظام سكك الحديد الالمانية الى الشرق من الرين انما انشئ لسدّ حاجات الرور . فتعبئة عدد وافر من مركبات النقل وقطرها بأقصى سرعة مستطاعة الى حيث يحتاج اليها في المانيا ، مرتبط اوثق ارتباط بما يعرف باسم (Marshalling Yard) اي « حوش الحركة » وهو ساحة تصف فيها مركبات النقل وتنظم قطارات . واكبر هذه الساحات وأهمها هي ساحة بلدة « هام »

هذه الساحة واقعة على الزاوية الشمالية الشرقية من الرور وهي تشترك مع ساحات اوزنا بروك وسوست وشفيرت في السيطرة على حركة النقل بالسكك الحديد بين الرور من جهة والمانيا والمتوسطة والشرقية من جهة اخرى . وهي تتسع لعشرة آلاف مركبة كل يوم . وقد هوجمت هام اولاً في ليلة ١ — ٢ يونيو ١٩٤٠ وبلغ عدد الغارات عليها بين اول يونيو ١٩٤٠ و ١٢ — ١٣ يونيو ١٩٤١ ثمانين الى تسعين غارة ، ولكن طائفة غير يسيرة منها كانت غارات صغيرة النطاق

وساحات مركبات السكك الحديد أي « أحواش الحركة » شديدة التأثر بالهجوم الجوي ولاسيما ليلاً ، لأن فرز المركبات يتم معظمه ليلاً فحاجة شديدة الى مصابيح الانارة . فالعمل في اثناء الغارة يجب إما ان يتوقف وإما ان يقل كثيراً . والتأخير يعرقل برامج النقل ويحدث ازدحاماً واختناقاً في الشرايين . وهذا يؤثر حالاً في جميع الجهات على مختلف الخطوط المنتهية الى الساحة . وكلما ازداد الازدحام تأثرت به الخطوط فينجم عن ذلك ان عرقلة حركة النقل تصبح متجمعة ومنتشرة الأثر . وهذا ما يحدث كثيراً في المانيا . فالبيانات الواردة عن مصاعب الانتقال في المانيا كثيرة وبليغة في دلالتها فلا يجوز اهمالها . إن قطارات الركاب العادية تسير بغير نظام متبع ومتاعب الركاب تتفاقم لأن الحكومة قررت منع القطارات من الوقوف في مناطق صفرت فيها صفارات الانذار بغارة جوية . وكثيراً ما يشاهد الركاب الواقفون على رصيف محطة ، قطاراً مفروضاً فيه ان يقف في كل محطة ، فيمرُّ بهم بغير وقوف . والركاب الذين في القطار ينقلون الى اماكن تبعد اميالاً عن المكان الذي ينوون النزول فيه . ثم ان الرحلة تستغرق وقتاً طويلاً . فالذين رحلوا الى ليبزج لمشاهدة معرضها استغرقت رحلتهم من تلك المدينة الى البرتوغال خمسة أيام بدلاً من يوم ونصف يوم وهو المدة

المألوفة . وسافرون من برلين الى كولون ومال في أكتوبر اضطروا ان يغيروا القطار اثني عشرة مرّة في الطريق

استهلال المرحلة الثالثة

ان التحول الذي طرأ على هجوما الجوّي على المانيا بدأ يظهر في اوائل دسمبر سنة ١٩٤٠ اذ شرعنا نوجه اقوى الغارات الى مناطق خاصة حيث احتشدت الصناعة وازدحمت خطوط المواصلات ، اي حيث يكون احتمال احداث اعظم الضرر اكبر ما يكون . وهذا التحول مردّهُ الى سبب غاية في البساطة . ذلك بان المتاح لنا من الطائرات والرجال كان آخذاً في الازدياد . وقد بدأ التحوّل قبيل عيد الميلاد (١٩٤٠) ولا يزال طاقة آخذاً في الاتساع اتساعاً مطرداً

كانت المدينة الاولى التي تأثرت بهذا التحوّل مدينة دوسلدورف ، وقد هوجمت وقذفت في ليلة ٤ — ٥ دسمبر ثم في ليلة ٧ — ٨ دسمبر . وتلا ذلك الغارة على مانهيم في الليلة التالية وليلة ٢٠ — ٢١ دسمبر . وقد زاد الآن مقدار ما يلقى من القنابل في ليلة واحدة فيفوق ما كان يلقى حينئذٍ في ليالٍ ، ومع ذلك فقد كانت غارات تلك الليالي من اعظمها قسطاً من النجاح . ففي الغارة الاولى على مانهيم أصابت قنبلة انبوب الماء الرئيسي الممتد من برج الماء فمزقت هذه الاصابة عمل مكافحي النار عرقلة كبيرة . وأهم من ذلك ان العمل في ساحات مركبات السكك الحديد ، تعطّل بانقطاع الماء والتيار الكهربيّ . ذلك بأن اجهزة القواعل في الساحات تعمل بالضغط المائي ، « والتحويلات » بالتيار الكهربيّ . فأصغر هذا عن تأخير عظم لأن الركبة التي يستغرق اجتيازها الساحة ثماني ساعات ونصف ساعة أصبحت لاجتيازها إلاّ في سبعة ايام . وكانت ساحات مانهيم عندئذٍ تتناول سبعة آلاف عربة كل يوم فالازدحام الذي نشأ عن التلف كان عظيماً جدًّا . وتعطل المرور في ساحات بال على مسافة ١٦٠ ميلاً الى الجنوب . وكان لا بدّ من تحويل الشحم المنقول من الرور الى ايطاليا لأن تفريغهُ في مانهيم كان متعذراً . وقد طالت عملية التحويل هذه فخسرت ايطاليا مائة الف طن من الشحم في اثناء الشتاء . ولم تعد حركة المرور الى حالتها الطبيعية الاّ في مارس سنة ١٩٤١

وشنت غارة عنيفة على برمن في ليلة ١ — ٢ يناير ١٩٤١ ثم في ليلة ٣ — ٤ يناير وتلت هاتين الغارتين غارتان أخريان مساويتان على فلهلمزهافن في ١٥ و١٦ يناير ، وتبيّنُ الصور الضوئية التي صوّرت على وقوع جوامع من القنابل في منطقة الهدف فأصيبت بتلف كبير ، ثم جاءت الغارة على هانوفر في ١٠ — ١١ فبراير ، وكانت أكبر غارة شنت في ليلة واحدة الى ذلك التاريخ . وقد اعترف الالمان أنفسهم بلسان محافظ المدينة بالتلف الكبير الذي حدث . ولعلّ كيلّ أصيبت أكثر من كل مدينة أخرى في المانيا وتليها توًّا مدينة همبورج . وكانت

أشدّ الغارات على كيال في ٧ — ٨ و ٨ — ٩ ابريل عندما ألقيت عليها ٦٣٦٠٠ قنبلة محرقة علاوة على أطنان كثيرة من قنابل متنوعة مختلفة الاوزان ومنها نوع جديد من القنابل، ألقي على مناطق المرفأ ودور الصنعة البحرية . وكان الخراب عظيما

كانت الغارات على كرنون متفرقة في سنة ١٩٤٠ فبدأت تشتدّ في مستهلّ سنة ١٩٤١ وقد بلغ عددها الى ٣١ في ٢٤ غارة كان أعظمها حظّا من النجاح غارتا ١ — ٢ مارس و٣ — ٤ مارس . أما الغارات على برلين فقد كانت أشدها في ١٧ — ١٨ ابريل ١٩٤١ . ولشبت نارٌ عظيمة في تلك الغارة أحدثتها قنبلة من نوع جديد . وقد استعملت هذه القنبلة أولاً في ليل ٣١ مارس — اول ابريل، عندما كان الهدف دور الصنعة البحرية في لندن وعندما انتجربت «شوهدت مقادير من الانقاض منقذفة في الجوّ على ضوء الحرائق وكان التخريب كبيراً على ماجاء في البلاغ الرسمي . وقال الطيار الذي ألقاها « قذفت البيوت في الهواء»

«لماذا تهاجم أهدافٌ في المانيا ليالي متوالية» . سؤال كثيراً ما يرجمه الناس ولا سيما عندما توصف الغارة بأنها كانت غارة شديدة

والجواب : لأن الأهداف كبيرة . فساحات مركبات السكة الحديد ، والأحواض ، ودور الصنعة البحرية ، ومصانع الطائرات ، وغيرها من الأهداف العسكرية تغطي على الغالب مساحات واسعة فلا يمكن تعطيلها في هجوم واحد . وفي هذه المساحات كثير من الارض الفضاء حيث تقع قنابل بغير أن يحدث تلفاً ما . وزنة ما تلقيه قاذفاتنا من القنابل في ليلة واحدة لم يكن كبيراً ، حتى الآن . فكان لابدّ من ضربها رويداً رويداً . والذين شاهدوا اطلاق المدفعية في الحرب الماضية على قرية أو منطقة عامرة يعلمون السبب . ذلك بأن تدمير هدف من هذا القبيل تدميراً كاملاً يقتضي وقوع قنبلة في كل ذراع مربعة . ومع أن القنبلة الحديثة أضخم من قنبلة الحرب الماضية وعدد القنابل اللازمة لتدمير هدف ما ، أقلّ الآن مما كان، فانه مع ذلك لا يزال عدداً كبيراً . وإن ضرب مثل واحد يكفي للبيان . فقد اضطرّ الالمان أن يستعملوا قوة كبيرة جدًّا من القاذفات لمحو جزء من دونردام فقط . ثم هناك أسباب أخرى لاعادة الكرة على الأهداف نفسها . ذلك بأن القذف المتوالي بالقنابل يعرقل عمل الترميم وقد يحول دونه . والعمال المكلفون على الانتاج الحربيّ يعرضون لمشقة متصلة وهذا يبطئ عملهم ويخفض انتاجهم ويشجعهم على الامتناع عن العمل أو على الفرار اذا كان ذلك في وسعهم لأن العمل يصبح محفوفاً بخطر عظيم

وما أقبل يوم ١٨ من نيسان من سنة ١٩٤١ حتى كان سلاح القاذفات البريطاني قد شنّ ١٦٦٦ غارة على المانيا بست قاذفات أو أكثر . والغارات مطردة في ازدياد شدتها واتساع نطاقها