

بحث اقتصادي

صناعي مقابل في مرفق

إيطاليا وألمانيا

— ١ —

القوة الحربية في العصر الحديث تقوم على أساس صناعي، وما الحيرش والاماطيل والأسلحة الطيران إلا الحدائق من السيف، وأما التصل كله فهو ما يعرف باسم «الامة في حالة حرب» ولا سيما صناعاتها وزراعتها ومواصلاتها، والصناعات الحربية على وجه الخصوص. لأن ما تطلبه القوات الحربية من الاسلحة والذخائر لا حذ له، والصناعات تقوم بعملها على الوجه المطلوب، إذا هي غذيت بتيار لا يتقطع من الخامات، وأهم الخامات التي تحتاج إليها الصناعة في حالة حرب، هي خمسة عشر خاماً — الفحم والحديد والبرول والحقاس والرصاص والنترات والكبريت والفضن والالومنيوم والزنك والمنطاط والمنغنيس والتبكل والكروم والتفتن

فما هو موقف إيطاليا من هذه الخامات؟ أيها يستخرج في أرضها وأيها تحتاج إلى استيراده؟ ليس في أرضها فحم ولا برول ولا حقاس ولا فضن ولا منطاط ولا تبكل ولا كروم ولا تفتن، ويستخرج من أرضها ١٥ في المائة مما تحتاج إليه من المنغنيس. أما الكبريت والزنك فيستخرج منها في أرضها مقدار كبير يفرض على ما تحتاج إليه منها، وأما الحديد فنطاق استخراجها فيها أخذ في الاتساع ولكن المقدار المستخرج لا يكفي تماماً لما تحتاج إليه صناعاتها في أبان السلم ولما يكفي نصف ما تحتاج إليه في أبان الحرب، وأما الرصاص والنترات والالومنيوم فستطيع أرضها أن تجهزها بنحو ثلثي إلى خمسة أسداس ما تحتاج إليه منها في أبان السلم

وهذا يعني أن إيطاليا لا بد أن تعتمد — وهي في حالة حرب — على استيراد كثير من المواد التي تحتاج إليها لمواصلة تلك الحرب. واحتياجها إلى الاستيراد متفاوت إذا استتبنا الكبريت والزنك. وليان مدى هذه الحاجة نرجع إلى ما استوردته سنة ١٩٣٤ وهي آخر سنة يتاح فيها للباحث احصاء يصح الاعتماد عليه فيما يخص وارداتها

ففي تلك السنة استوردت إيطاليا من الحديد والصلب ما قيمته ٣٦٢ مليون ليرا ومن

الزيوت للمدينة ما قيمته ٣٧٧ مليون ليرا . والدولة المستوردة التي في حالة حرب ، تستطيع ان تقوز بتايعوها من خامات الصناعة والحرب ، بأحد طرق ثلاثة

١ — فما ان تضع بدلاً منها بأساليب صناعية اقتصادية

٢ — وإما ان تعتمد على ما تخزنه منها في إبان السلام

٣ — وإما ان تستوردها في خلال الحرب من الخارج

أما الطريق الاول فلا يعلم أن هناك عوضاً أو بدلاً صالحاً يحل محل الحديد والصلب في صنع الاسلحة ولا هناك عوض آخر يحل محل الفحم في صناعة الحديد والصلب ، ولا عوض للبرون في تسيير السفن الحربية المميرة به ، والطائرات أو السيارات والذبابات التي أصبحت جزءاً أساسياً في كل جيش حديث . وهذا على سبيل التمثيل دون الحصر

وأما الطريق الثاني، فقد دل تاريخ الحروب على أن ما يستهلك من مواد الحرب في اثناء الحرب يفوق كل ما يقدر له في اثناء السلام . ويضاف الى هذا أن حالة إيطاليا المالية لا تسمح لها بأن تتفق مبالغ طائلة على شراء مواد وخزنها لليوم العصيب لأنها بذلك « تجرد » القبل الذي تملكه من السكبير الأجنبي . وما تستطيع أن تخزنه قد لا يكفي لحرب قصيرة علاوة على ارهاقتها من التاجية المالية. وتخزن المواد لتعرب جزء أساسي من كل خطة حرية. ولكن هذا المخزون لا يقصد منه إلا سد الثغرة بين استهلاك السلام واستهلاك الحرب في نفسها . ومما يعظم المخزون فلا بد من الاستيراد في حرب كبيرة بين دول متكاثرة فلا يبقى امامها إلا طريق الاستيراد

والاستيراد من الخارج يقتضي في المقام الأول اعتمادات مالية اجنبية . والاعتمادات المالية الاجنبية نجمة إما من زيادة الصادرات على الوارد . وإما من ثروة ابناء الدولة المنتجة في البلدان الاجنبية فتصن عند الحاجة اليها وتتفق لشراء المواد اللازمة . وإما بتصدير الذهب

وحالة إيطاليا التجارية في العهد الاخير لا تتيح لها الاعتمادات الاجنبية من طريق زيادة صادراتها على واردتها . ولا من طريق ثروة الاباطلين المنتجة في الخارج لان معظم هذه صفت في الحرب الحربية وما تلاها . ففي ٢١ ديسمبر سنة ١٩٣٦ كان ما لحساب إيطاليا في البلدان الاجنبية ٦٣ مليون ليرا وهو خمس ثمن وارداتها العادية السنوية في إبان السلام . وقد كان هذا الحساب سنة ١٩٢٨ يزيد على ست آلاف مليون ليرا فأخذ ينقص تدريجاً حتى بلغ ما يملكه في آخر سنة ١٩٣٦ وبضاف الى هذا ان ثقات الحثتين الحربية والاسبانية قضت على الحكومة بفرض ضريبة على رأس المال قدرها ١٠ في المائة

أما الذهب فلا احتياطي الايطالي منه كان يقدر في سنة ١٩٣٣ بنحو ٧٥ مليون جنيه تقص الى نحو ٦١ مليون جنيه سنة ١٩٣٤ . فالى نحو ٣٢ مليون جنيه سنة ١٩٣٥ فالى نحو ٢٥ مليون

حينه سنة ١٩٣٦ وهذا المنتج كان ٧ في المائة من احتياطي ذهب فرنسا و ٨ في المائة من احتياطي ذهب إنكلترا في الوقت نفسه. وإذا قيل: ألا تمقد لها قروض؟ كان الجواب أن؟ فإذا كانت في حرب مع فرنسا وإنكلترا فن المؤكد أنها لن تمقد لها قروضاً. والمنايا لا تستطيع. وأميركا بحسب قانون جنسن حظرت عند القروض لدولة لم توف ديون للحرب التي عليها لا أميركا. هذا من ناحية ثمن ما محتاج إليه

ولكن المسألة لها ناحية أخرى هي ناحية المواصلات البحرية. فإذا كانت إيطاليا في حرب مع إنكلترا وفرنسا فنشأ البحر المتوسط من الغرب والشرق سيصدان في وجهها. نعم لهذا الابداد ناحية استراتيجية من حيث أكانه وقانونيته في ما يتعلّق بترعة السويس. ولكن إذا كان التفوق للقوات البحرية البريطانية والفرنسية، فالإصداد يمكن أن يتم في المحيط الاطلنطي من الغرب أمام مدخل مضيق جبل طارق، وأمام مدخل ترعة السويس في شرق البحر المتوسط. ثم أن القوات البحرية البريطانية المستدة الى قبرص والاسكندرية وحيناً تستطيع أن تعزل مواصلات إيطاليا في شرق البحر المتوسط وتخفض مقدار ما تستطيع استيراده من بلدان سواحله الشرقية. ووقوف تركيا في جانب فرنسا وبريطانيا يفضي الى قطع مواصلات إيطاليا تماماً مع روسيا ورومانيا ومنها معظم البترول الذي تستورده إيطاليا

وعلى ذلك تبقى مواصلاتها البحرية حرة تماماً في البحر الادرياتيكي فقط مع يوجوسلافيا والبايا ومن المحتمل مع اليونان أيضاً. ويوجوسلافيا تتج بمض الفحم والحديد، ولكنها على العموم تستورد مقادير منهما. وفي اليونان بعض موارد معدنية ولكنها قلما تصدر. وأما البانيا فيها يتابع بترول والمعروف عنها أن ما يمكن استخراجها منها يكفي ثلث ما محتاج إليه إيطاليا من البترول في إبان السلام فقط

ولكن... إذا كانت هذه حالتها من ناحية المواصلات البحرية، فما حالتها من ناحية مواصلاتها البرية من الدول التي تجاورها في الشمال

إذا استثنينا فرنسا لأن سككها الحديدية لا يمكن ان تصل على تموين إيطاليا في حالة نشوب حرب بين إيطاليا من ناحية وإنكلترا وفرنسا من ناحية أخرى—فلايطاليا تع سكك حديدية تصلها بسويسرا والنمسا «لثانيا» ويوجوسلافيا، ثلاث سكك بين كل من هذه البلدان وبين إيطاليا. من هذه السكك سكتان مزدوجتا الخط والباقي مفردة الخط، وهي جميعاً تسير في جبال قبيل الخط الحديدي صغوداً كبير

وفي أثناء الحرب العالمية اهتم قسم الهندسة بالجيش الاميركي بوضع دليل دقيق لتعمل الذي تستطيع ان تقوم به سكك الحديد في حالة حرب، وإذا اخذنا انصي رقم في هذا الدليل وطبقناه

على السكك الحديدية التي تصل إيطاليا بجاراتها الثلاث — سويسرا وألمانيا وروسيا — وجدنا ان أقصى ما تستطيع هذه السكك نقله في السنة يبلغ ٢٠ مليون طن أو أقل قليلاً، وهذا الرقم يحدد عمل هذه السكك اذا قصر على نقل المواد دون الركاب أو الخيول، ويحتمل ان حركة السكك والقضبان لا يفرقها عمل الاعضاء وان محطات الشحن ومحطات الاستقبال تقوم بعملها كالساعة فلا تأخير ولا ازدحام، ثم يفرض ان جميع الجارات الثلاث مستعدة لتزويدنا بتسليمه الى إيطاليا مع ان احداها سويسرا والغالب انها ستزوم الحياض الدقيقة، والاخرى بروسيا وهي تأرجح في الميزان بين المعسكرين، ثم انه يربط من الحساب ان الخطوط الحديدية من بوجوسلافيا وخطين من الخطوط الثلاثة المتعددة من النمسا تجتمع عند ستر قرب ابدية حيث لا بد ان يقع ازدحام مبلل، ثم ان الخط المتضمن ستر الى منطقة الصناعية وهي منطقة توران ميلانو، يجمع بالخط الثالث من ألمانيا المحترق لضيق برزغند فيرونو والازدحام فيها لا بد ان يكون مبللاً أيضاً

فاذا افهم وزن الجميع هذه العوامل فالتالي في رأي الخبراء المهندسين ان قدرة السكك الحديدية الإيطالية على نقل المواد من بوجوسلافيا وألمانيا وسويسرا، لا تزيد عن ١٥ مليون طن في السنة والتالي انها لا تملكه. ولكن مقدار الواردات الإيطالية في سنة ١٩٣٤ عن طريق البحر بلغت ٣٤ مليون طن، فاذا فرضنا ان السكك الحديدية نقلت منها ١٥ مليوناً مما تحتاج الى استيراده بقي عليها يحجز قدره نحو ١٩ مليون طن

وطبيعة إيطاليا الطبيعية في الشمال لا تشير الى احتمال مد سكك حديدية اخرى بسهولة او زيادة قدرة السكك الحديدية المدودة على الثقل بحملها خطوطاً مزدوجة الا بنقطة قادمة فجعل نفق سبلون مزدوجاً — وهو احد الخطوط الرئيسية التي توصل الى ميلان — بدى سنة ١٩١٨ واستغرق اربع سنوات

— ٢ —

تنول المحلة العسكرية الاسبوعية (مليار دشبيلات)، ان ألمانيا تسيطر الآن في ميدان المستخرج من ركاز الحديد على خمس ماكانت هي وامبراطورية هسبرج تسيطران عليه منذ ١٩١٤: ومعظم هذا النقص راجع الى خسارة لورين وضماها الى فرنسا وألمانيا المستخرج الآن ستة ملايين طن من ركاز حديد غير جيد (٢٠ — ٣٠ في المائة من ركاز حديد) ثم اضافت الى ذلك مليونين ونصف مليون طن في النمسا على وجه التقدير، فاذا اضيف الى المستخرج، الحديد الممهل الذي يناد استعماله كان لألمانيا خمسة ملايين طن من الصلب حالة ان حاجتها السنوية — على ما تقوله المحلة الألمانية — بورنال التعدين الألماني — الى ٢٦ مليوناً ونصف مليون

الأثر معظم الاسلحة الالمانية لا تصنع من ركاز الحديد الالمانى غير الحديد ، بل من ركاز الحديد السويدي المتنازل (٦٠ - ٧٠ في المائة من الركاز حديد) المستخرج من مناجم حيال بلدة . وسنانيا الآن تسورد كل سنة تسعة ملايين طن من هذا الركاز . ولكن ثلاثة ملايين طن فقط تغل في خليج بوتنيا فبحر بلطيق . والثلاث الباقيات تغفلن من شمال النرويج الى مصب بحر الزين ومنه رأساً الى المناطق الصناعية في الرور بسفن هربية . ثم يتنازع المانيا سبعة ملايين طن من ركاز الحديد من اللورين وهو معتدل الجودة ونحو بلويوني طن من طبقة اجود من بلباو بشمال اسبانيا والريف في المغرب الاسباني . ومقادير يسيرة جداً من يوجوسلافيا والبرازيل . وبعد ان تشمل كل الحديد القديم في المانيا محتاج الى ان تسورد من الخارج جانباً كبيراً من ٥ ملايين الى ٦ ملايين طن من الحديد المتصل التي تحتاج اليها كل سنة

وقد صرح المارشال جوريج غير مرة منذ تولي الاشراف على تنفيذ مشروع السنوات الاربع لجعل المانيا مكتفية ان مناجم الحديد التي نسبة الحديد في ركازها والى استخراج على نطاق واسع وان النتائج الجديدة مستخرج عشرين مليون طن في السنة وان مصانع ضخمة ستحول ذلك الركاز الى صلب ، وان المصنع الواحد منها قادر على اخراج مليون طن من الصلب في السنة الواحدة . وعند ما انشئت المصانع المعروفة باسم مصانع هرمان جوريج للحديد صحبها هليل وتكبير وارسال العنان الى المواقع المختلفة لاعداد ماكن العنان . ودعي اصحاب شركات الصلب الخاصة الى الاكتاب في راسمها ، ولكن سرعة صناعة الحديد في المانيا لم يشتركوا وذلك لسبب يسير بسيط جداً ، وهو ان مصانع من هذا القبيل لا تسفر الا عن خسارة . ففي مناطق الزين والرور مناجم قريبة من الامكنة التي يكثر فيها الكوك الا لازم لاستخراج الحديد من الركاز . ولبية الحديد في ركاز هذه المناجم من ٢٥ - ٣٠ في المائة ومع ذلك لولا معونة الحكومة للمالية لوقف تشغيلها ، فكيف يمكن تشغيل مناجم بعيدة عن ميدان الصناعة وعن موارد فحم الكوك ونسبة الحديد في ركازها لا يزيد على ١٢ الى ١٧ في المائة

ولما ضمت النما الى المانيا كسبت المانيا موارد للحديد لا بأس بها كما تقدم وكان يومها المارشال جوريج ان هناك « موارد من الركاز الغني لا حد لها » فصححت له بحجة « الفرق تكفورتر تيتوقع » هذا القول بنشرها الارقام الصحيحة وهي : ٢٤٢ مليون طن من ركاز الحديد « النسبة ٢٧ في المائة » وهذا المقدار يكفي المانيا خمس سنوات ونصف سنة على معدل استهلاكها السنوي من الحديد الآن . اما مناجم النما فكان معظم ما يستخرج منها يصدر الى ايطاليا . وفي الوسع توسع نطاق الاستخراج باستعمال وسائل جديدة فيزيد المستخرج من نحو مليون طن في السنة - وهو انصى ما كان - الى خمسة او ستة ملايين طن على الاكثر وما زالت ايطاليا صديقة المانيا

يجب ان منح حصة وافرة من هذا المقدار. وثم نقل هذا المقدار من شمال النمسا الى اوروبا مشكلة قاعة بنسرا. المسافة ٧٠٠ ميل والنقل يقتضي كل يوم قيام عشرة قطارات كل قطارها مؤلف من ٤٥ مركبة من المناجم ومعظمها يجب ان يعود فارغاً. قال ان تم ترقية الرين - النابوب» تظل مشكلة نقل الحديد النمسا الى اوروبا مشكلة غير ييرة

ولتحول النظر الآن الى مادة اخرى من المواد الاساسية في الصناعات والحرب وهي مادة «البترو» وهي فيما يتعلق بالحرب لا غنى عنها للطائرات والديارات والسيارات على اختلافها والسفن الحربية. فقد نشرت مجلة «الدويتش فهر» وهي لسان الجناح النازي في الجيش الالمانى مقالا في عدد يناير سنة ١٩٣٦ قدرت فيه حاجة المانيا الى البترول في الحرب فاعتبرت تقديره على اساس جيش قوامه ٣٠٠ فرقة منها ٣٠ فرقة ميكانيكية عدتها ١٠٥٠٠ دبابة و ١٤٠٠ الف سيارة نقل و ٤٠٠ الف سيارة ركاب و ٦٠ الف موتورسيكل فاذا حاجتها الى البنزين والزيوت والشحم خمسة ملايين ونصف مليون طن بالسنة. ثم هناك سلاح الطيران وقوامه ٩ آلاف طائرة منها ٦٥٠٠ ذات محرك واحد و ٥٠٠ ذات محركين و ٥٠٠ ذات ثلاثة محركات و ٢٥٠ ذات اربعة محركات و ١٢٠٠ اخرى من طراز «السيور» فاذا حاجتها الى مليون وثلاثة ارباع مليون طن في السنة. يضاف الى ذلك اسطول بحري يبلغ حاجته مليوني طن ثم يضاف الى ذلك ثلاثة ملايين ونصف مليون للصناعة والنقل وراء خطوط القتال

والمجموع الذي قدرته مجلة الدويتش فهر ١٢ مليوناً وثلاثة ارباع المليون من اطنان البترول وفي ١٦ ابريل سنة ١٩٣٩ اخرجت مجلة «الاقتصادي الالمانى» تقديراً آخر فاذا المقدار في جناحها يتفاوت من ١٥ مليوناً الى عشرين مليوناً. ومتوسطه ١٧ مليوناً ونصف مليون من الاطنان. وهذا التقدير قريب من تقدير خبير فرلي إذ وعتت الفبة بين حجم الجيشين ففرانسا في عرفة تحتاج الى مقدار يتفاوت من ١٢ الى ١٥ مليوناً من الاطنان

فاذا نتج المانيا من هذا المقدار ٢. يايح البترول فيها تخرج نصف مليون طن في السنة ومجلة (الاقتصادي الالمانى) تقول (مارس ١٩٣٨) ان نصف مليون طن من البترول لتخرج كمناسبة في مصانع غم الكوك يستخرج منها ٢٠٠ الف طن من الوقود

ويستخرج من الفحم بالطريق الصناعي ٧٨٠ الف طن من البنزين الصناعي فمجموع ما يستخرج داخل البلاد مليوناً طن وهو تلك ما تستهلكه المانيا الآن وتضع ما ينظر استهلاكه في أثناء الحرب على التقدير المتوسط لمجلة الاقتصادي الالمانى

المتطع ان نسد الفرق بتوسيع نطاق البنزين الصناعي المستخرج من الفحم ؟ هذا يعني توسيع نطاق هذه الصناعة عشرين مرة. ولكن أظن ما يقتضيه هذا التوسع من مقادير الفحم

وعدد الماز والنفقة ؟ فقد ألفت في أمكثرا لجنة لدراسة موضوع جعل بريطانيا مكنتية من ناحية البترول باستخراج البزيرين من الفحم . فقررت اللجنة في تقريرها أن صنع ١٥٠ ألف طن من البزيرين الصناعي في السنة بتسني ما لجة ٦٠٠ ألف طن من الفحم وعمل ستة آلاف عامل في المناجم والتقل والمصانع ورأسمال قدره اربعمون مليوناً من الجنيهاً . وهذه المنشآت تخرج مقداراً من الزيت يكلفها مليوني جنيه حائلة أن ثمنه في السوق العالمية ثلث ذلك المبلغ . وأرقام هذه الصناعة في ألمانيا تؤيد هذه الأرقام . ومع ذلك فلم يفت مجلة « الاقتصادي الألماني » نقل خلاصة هذا التقرير الى قرأتها

وعلى هذا الاساس لا نستطيع ألمانيا أن تحمل نفسها قدرة الآن على الاكتفاء الذاتي في مادة البترول وما يشتق منها عن طريق الصناعة الأيرأسمال قدره ستة عشر ألف مليون مارك وتحويل نحو ٦٥ مليوناً من اطنان فحم الاتراسيت — وهو تقريباً نصف إنتاجها — ونصف مليون من الماز الى هذه الصناعة . ونصف مليون عامل يعني ١٥ فيلماً في الجيش وكذلك يمكن القول ان الفوز بما تحتاج اليه من البترول ومشتقاته لن يجيء الآن من هذا الطريق

والمطاط — لقد صنع المطاط الصناعي في ألمانيا وهو يعرف باسم « بونا » . وهو مطاط يتصف بأهم صفات المطاط الطبيعي ويفوقه . وقد روى — زيشكا في كتابه « العلم يحطم الاحتكار » أن الجيش الألماني امتحن مطاط البونا امتحاناً دقيقاً في سنة ١٩٢٥ فجزت أربعون سيارة بججلات من مطاط البونا وسيقت ليل نهار سرفاً متواصلاً بواسطة فريقين من السراطين وفي النهاية وجد أن مدى حياة العجلة المصنوعة من مطاط البونا ٣٠ ألف ميل

ولكن موطن النصف في هذا المطاط النجيب أن نفقات صنعه تجعله أغلى كثيراً من المطاط الطبيعي . فالمطاط الطبيعي يباع الرطل سنة بمبلغ يتفاوت من ٢٤ ملياً الى ٣٠ ملياً . حالة أن رطل البونا في سنة ١٩٣٦ كان يكلف عشرين قرشاً . وفي مجلة بنك الريح صادرة في يناير ١٩٣٨ أن الرطل منها لا يزال يكلف من ١٣ الى ١٤ قرشاً

وليس هناك معلومات يوثق بها عن مقدار ما يصنع من هذا المطاط . ولكن كاتباً ألمانيا خيراً على ما يلوح يقول في كتاب له أن ألمانيا أسهلكت من المطاط في سنة ١٩٣٥ مقدار ٧٢ ألف طن وأن جزءاً من اربعة عشر جزءاً (اي أكثر قليلاً من ٥ آلاف طن) من ذلك صنع في ألمانيا بانتركيب الكيميائي . وفي ٨ فبراير من سنة ١٩٣٨ كتب مكاتب جريدة التيمس اللندنية في فرانكفورت أن مقدار ما يصنع من مطاط البونا يتنظر أن يبلغ قريباً ٢٤ ألف طن في السنة وهذه زيادة عظيمة ولكنها قلائم تلحق زيادة المطلوب من المطاط

ثم هناك مواد صناعية أخرى تجعل في قوتنا خيوط النسيج من صوف وقطن وكتان .

والحالة في ألمانيا في ما يتعلق بهذه المواد هي عكس الحالة الخاصة بالطاط . فصنع الخيوط الصناعية المختلفة سهل ورخيص ولكن خواصها لا تزان دون خواص الخيوط الطبيعية التي تقابلها . فقطوعية ألمانيا من هذه الخيوط—وهي منطوية بمقيدة أشد التقييد— يؤخذ خمسا مما تخرجه المصانع الألمانية من الاعراض الصناعية كالرايون والقيسترا . يضاف الى هذا ان ألمانيا زادت محصولها من الكتان منذ سنة ١٩٣٢ سبع مرات ، وابتاعها من الصوف ٣٠ في المائة وجمعت كل ما يمكن جمعه من الخرق القطية البالية القديمة في طول البلاد وعرضها لامادة استجاز خيوطها

والمجموع ما تستهلكه من هذه الخيوط يبلغ في السنة ٨٥٠ ألف طن منها ١٠٠ ألف طن من القيسترا و٦٥ ألفا من الرايون و٦٠ ألفا من الخرق القديمة المستردة و٢٥ ألفا من الكتان و١٥٠ ألفا من الصوف والمجموع ٢٧٥ ألف طن أي ثلث ما تحتاج اليه

أستطيع ان تسد النقص بحيط القيسترا ؟ هناك مصانع جديدة لضمه تمام ، وكان في الجوار أحداث عن مضاعفة ما يصنع منه سنة ١٩٣٨ كما ضعف في سنة ١٩٣٧ ولكن المصاعب التي تحول دون توسع عظيم فيه كانت ان صناعته مبنية على الحطب المستورد . ومعظم الاستيراد كان من تشيكوسلوفاكيا وروسيا ، والى حد ما من فنلندا . وقد جاء دخول النشا— وفيها حراج غنية— وتشيكوسلوفاكيا في نطاق الريح مما سهل على ألمانيا مسألة الاستيراد وتوفية الثمن . وهناك الآن تجارب بحرب لصنع القيسترا من خشب اشجار الزان والشربين وهي كثيرة في حراج ألمانيا . ولكن قطع اشجار الحراج في ألمانيا ماض على وجه يثير مخاوف الخبراء .

ثم ان القيسترا ليس عوضاً صناعياً بالمعنى التام . بل يجب ان يخلط بنحو ٧٥ في المائة من القطن الطبيعي ، او الصوف الطبيعي لينتج خيطاً تنسج منه منسوجات قطنية او صوفية تصلح للعلبس . وقد شكك احد تجار برلين لمنفىء هذا المقال ان نسج القيسترا الذي لا يزيد نسبة القطن الطبيعي او الصوف الطبيعي فيها على ٢٥ في المائة لا يثبت على غسلة واحدة بلقاء الساخن ثم هو قصير العمر . والملابس المصنوعة من مزيج كهذا لا تدوم وشؤبوب واحد من المطر الشديد يفضي عليها . ثم ان الملابس التحاتية التي تصنع منها لا تلبث حتى يشر لا يلبسها كأن طبقة من انظاظ الرقيق تلامس بشرته علاوة على انها تولد عند التفاعل بحرق الجسم رائحة كريهة

وأهم من هذا وذلك انها لا تفي بحاجة ملابس الجلود . وعلاوة على ما تقدم يحتاج ألمانيا الى استيراد معظم ما تحتاج اليه من الألومنيوم والتيتانم والتحاس وتنتع اعشار ما تحتاج اليه من النحاس وثلاثة ارباع ما تحتاج اليه من الرصاص وثلث ما تحتاج اليه من الزنك

(١) تقيلاً بصرف يسير من عدد الامراء الحاس (بين اسلم والحرب) يوليو ١٩٣٦