



2.

23332

٦٠
وَزَارَةُ الْحَرَبِ وَالْبَحْرِ

الْبَحْرِ الْمَصْرِي

الْجُغْرَافِيَا الْعَسْكَرِيَّةِ

لِلشَّرْقِ الْأَوْسَطِ



الْقَائِمَةُ

مُطَبَّعَةٌ مَدِينَةِ الْقَاهِرَةِ

٤٠ شارع نوبار باشا (سابقاً شارع النصارى)

١٩٤٨

وزارة الحربية والبحرية

رئاسة هيئة أركان حرب الجيش

إدارة العمليات الحربية

للقاهرة في ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٤٨

بأمر حضرة صاحب السعادة رئيس هيئة أركان حرب الجيش بالنيابة

لواء (أركان الحرب)

عبد الله مسعود راشد

مدير العمليات الحربية

المراجع

أولا — المؤلفات العربية :

- الجغرافيا العسكرية بكباشي (١ . ح) عباس حلمي زغلول . صاغ محمد عثمان
النيل الدكتور محمد عوض
نهر النيل حافظ عوض بك
الجغرافيا العمومية عوض ابراهيم بك . محمد فهم بك
تاريخ السودان وجغرافيته نعوم شقير بك
على هامش السياسة حافظ عقيقي باشا
سياسة الغد مريت بطرس غالى بك
المعاهدة المصرية الإنجليزية (١٩٣٦)
جغرافية مصر للاقتصادية دكتور محمد عبد المنعم الشرقاوى . ومصطفى محمود القرني
وحدة مصر والسودان مؤتمر المهندسين
قناة السويس احمد خاكي
المدخل الشرقى لمصر دكتور عباس مصطفى عمار
الحملات الحربية بفلسطين ويفل
الحرب النقيب محمد عثمان

تقويم الحكومة المصرية ١٩٤٢

ثانيا — المؤلفات الأجنبية :

Imperial Military Geography
» » »
Mediterranean Cross Curenrs
» Problems
Dangerous Sea
The Sudan; Record of Progress
The Sudan
The Balkans
The Arab Awakening
SUEZ and PANAMA
Statistics of M.E. Countries
Economic development of M.E.
Wavell in the M.E.
Despatches of F.M. Wavell

Cole
Fitzgerald
Boveri
Gordon East
George Slocombs
Sudan Government
Officers of Sudan Gov.
Polson Newman
George Antonius
Andrè Segfrid
Bonné
Bonné
Robinson
Wavell

محتويات الكتاب

مقدمة

أهمية دراسة الجغرافيا العسكرية — كيفية دراسة الجغرافيا العسكرية

أغراض الكتاب

الباب الأول

العوامل الجغرافية وتأثيرها على السياسة الحربية للدولة

تمهيد — العوامل الجغرافية ١١

الفصل الأول — الأهمية الاستراتيجية للدولة ١٤

الموقع الجغرافي للدولة — الموارد الاقتصادية للدولة — طبيعة أقليم الدولة

ومناخها — تأثير الموقع الجغرافي على سياسة الدولة ١٤

الفصل الثاني — جغرافية الأقليم ٢١

تأثير سعة الأقليم على طبيعة العمليات الحربية — طبوغرافية

ومسرح العمليات ٢١

الفصل الثالث — المناخ ٤٢

تأثير الظواهر الجوية على القوات — تأثير الظواهر الجوية على التكوين —

تأثير الظواهر الجوية على العمليات — تأثير الظواهر الجوية على التسليح

والمعدات ٤٣

الفصل الرابع — موارد الثروة الطبيعية ٤٧

تمهيد — الموارد الاقتصادية — الصناعة — الزراعة — القوة البشرية

الفصل الخامس — المواصلات ٦٧

النقل البحري — النقل الحديدي — النقل البري — النقل المسائي

الداخلي — النقل الجوي ٦٩

الفصل السادس — الارتباطات السياسية ٧٤

الباب الثانى

جغرافية وادى النيل

صفحة

١٧٧	 الفصل السابع — النيل
	نهر النيل — حوض النيل — مجرى النيل

الباب الثالث

الجغرافيا العسكرية لمصر والسودان

القسم الأول

مصر

١٠١	 الفصل الثامن — موقع مصر الجغرافى
	مصر وطرق المواصلات البحرية العالمية — مصر وطرق المواصلات
١٢١	الجوية العالمية — مصر وطرق المواصلات السلكية واللاسلكية
	 الفصل التاسع — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية
	وادى النيل — مصر العليا — مصر السفلى — مناخ وادى النيل
	صحراء العرب — القسم الشمالى — القسم الجنوبى — صحراء ليبيا
	القسم الشمالى — القسم الجنوبى
١٥٥	 الفصل العاشر — موارد مصر الطبيعية
	الزراعة — الصناعة — التجارة الخارجية — القوة البشرية
١٨٠	 الفصل الحادى عشر — المواصلات الداخلية
	الخطوط الحديدية — الطرق البرية — النقل المائى الداخلى — النقل الجوى
١٨٧	 الفصل الثانى عشر — ارتباطات مصر السياسية والعسكرية
	المعاهدة المصرية الإنجليزية ١٩٣٦ — ميثاق جامعة الدول العربية
	ميثاق هيئة الأمم المتحدة

القسم الثاني

السودان

صفحة

١٩٢	تمهيد — الصلات المصرية — السودانية
	تاريخ السودان القديم — تاريخ السودان الحديث
١٩٨	الفصل الثالث عشر — الجغرافيا العسكرية للسودان
	موقع السودان الجغرافي — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية — موارد
	السودان الطبيعية — التجارة الخارجية والحالة الاقتصادية —
	المواصلات الداخلية — مركز السودان السياسي

الباب الرابع

الجغرافيا العسكرية لدول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

٢٢٤	تمهيد — الأهمية الاستراتيجية لدول الشرق الأوسط
٢٢٨	الفصل الرابع عشر — الجمهورية التركية
	الموقع الجغرافي — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية — الموارد
	الطبيعية — المواصلات
٢٣٤	الفصل الخامس عشر — مملكة العراق
	الموقع الجغرافي — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية — الموارد
	الطبيعية — المواصلات
٢٣٩	الفصل السادس عشر — جمهورية سوريا
	الموقع الجغرافي — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية — الموارد
	الطبيعية — المواصلات
٢٤٤	الفصل السابع عشر — جمهورية لبنان
	الموقع الجغرافي — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية — الموارد
	الطبيعية — المواصلات

٢٤٨	الفصل الثامن عشر — فلسطين
	الموقع الجغرافي — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية — الموارد الطبيعية — المواصلات
٢٥٥	الفصل التاسع عشر — مملكة شرق الأردن
	الموقع الجغرافي — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية — الموارد الطبيعية — المواصلات
٢٥٩	الفصل العشرون — ليبيا
	الموقع الجغرافي — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية — الموارد الطبيعية — المواصلات
٢٧٢	الفصل الحادى والعشرون — تونس الموقع الجغرافي
	المعالم الطبيعية والظواهر الجوية — المواد الطبيعية — والمواصلات

الباب الخامس

تاريخ وجغرافية البحر الأبيض المتوسط

٢٧٨	تمهيد — لمحة تاريخية
٢٨١	الفصل الثانى والعشرون — جغرافية البحر الأبيض المتوسط
	تمهيد — مضائق البحر الأبيض — مضيق جبل طارق — مضيق أوترانتو — جزائر البحر الأبيض — جزائر غرب البحر الأبيض — جزائر وسط البحر الأبيض — جزائر شرق البحر الأبيض
٣٠٤	الفصل الثالث والعشرون — بريطانيا فى البحر الأبيض
	التوغل البريطانى فى البحر الأبيض — تعزيز مركز بريطانيا فى البحر الأبيض — الحرب العالمية (١٩٣٩ — ١٩٤٥) — أهمية البحر الأبيض لبريطانيا
٣١١	الفصل الرابع والعشرون — المسألة الشرقية
	نشأة المسألة الشرقية — المسألة الشرقية فى القرن التاسع عشر — المسألة الشرقية فى القرن العشرين — تركيا والمضائق بعد الحرب العظمى

٣٢٣		الفصل الخامس والعشرون — الدول العربية
		سوريا — العراق — شرق الأردن — فلسطين — المملكة السعودية
		جامعة الدول العربية
٣٣٨		الفصل السادس والعشرون — المسألة المصرية
		الحملة الفرنسية على مصر — محمد علي باشا — العلاقات المصرية
		البريطانية — المعاهدة المصرية الانجليزية ١٩٣٦ — موقف مصر
		في الحرب العالمية وبعدها
٣٤٦		الفصل السابع والعشرون — فرنسا
		العلاقات الفرنسية البريطانية في القرن التاسع عشر — التوسع الفرنسي
		في البحر الأبيض — سياسة فرنسا بعد الحرب العظمى — فرنسا
		في الحرب العالمية ١٩٣٩ — ١٩٤٥
٣٥٦		الفصل الثامن والعشرون — إيطاليا
		وحدة إيطاليا — التوسع الإيطالي (١٨٧٠ — ١٩١٢) — إيطاليا
		والحرب العظمى — إيطاليا بعد الحرب العظمى (١٨ — ١٩٣٥)
		إيطاليا قبل الحرب العالمية (١٩٣٥ — ١٩٣٩) — إيطاليا في الحرب
		العالمية (٣٩ — ١٩٤٣)
٣٦٦		الفصل التاسع والعشرون — القوى السياسية في البحر الأبيض المتوسط
		بعد الحرب العالمية
		انسحاب فرنسا وإيطاليا — القوميات العربية — روسيا — بريطانيا
		الولايات المتحدة — موقف دول البحر الأبيض — ختام

مقدمة

أهمية دراسة الجغرافيا العسكرية - كيفية دراسة الجغرافيا العسكرية

أغراض الكتاب :

تحتل دراسة الجغرافيا العسكرية في جيوش العالم مركزا هاما بالنسبة لباقي الدراسات العسكرية . ولا تقتصر دراسة ضباط هذه الجيوش لمادة الجغرافيا العسكرية على بحث المراجع فحسب ، اذ تعالج هذه المواضع الرئيسية، بل تتعدى الدراسة النظرية الى الزيارة الشخصية والمشاهدة للمنطقة المطلوبة دراسة جغرافيتها العسكرية ، بالنسبة الى كونها الطريقة العملية الصحيحة لدراسة جغرافية اقليم ما دراسة تفصيلية . ولذلك توفد الممالك العظمى بعثاتها الاستكشافية وضباطها الى الاقاليم التي قد تحارب قواتها فيها يوما ما ، لدراسة جغرافية هذه الاقاليم دراسة وافية .

ويرجع هذا الاهتمام بدراسة الجغرافيا العسكرية الى عدة أسباب رئيسية ، أهمها تأثير علم الجغرافيا عموما ، والجغرافيا العسكرية خصوصا ، على تاريخ الجنس البشرى ، تأثيرا يفوق تأثير أى علم آخر . فهذا العلم لا يتأثر ماديا بالاختراعات الحديثة ولا بالتغير فى التسليح والمعدات بل على العكس . فاذا ما قلبنا صفحات التاريخ ، وجدنا أن الخصائص الجغرافية لكل اقليم هى العامل الرئيسى فى توجيه تاريخ هذا الاقليم . ولذا يحتل علم الجغرافيا مركزا يمتاز عن التاريخ .

كما أن جغرافية الاقليم مسئولة عن نوع موارد هذا الاقليم الزراعية والحيوانية ولها تأثير عظيم على نوع الجنس البشرى الذى يقيم فيه . فسكان المناطق الجبلية يختلفون اختلافا بينا عن سكان السهول . كما يختلف سكان المناطق الحارة عن سكان المناطق الباردة • بل سنجد الاختلاف موجودا بين سكان الاقليم الواحد . ولذلك نجد شعوبا تميل الى النشاط والكفاح بينما تقع أخرى بالاستسلام .

ينقسم علم الجغرافيا فى ذاته الى عدة شعب رئيسية . فهناك الجغرافيا البشرية التى تبحث فى دراسة أجناس البشر وتوزيعهم على أجزاء العالم المختلفة . وهناك الجغرافيا السياسية وتختص بدراسة قيام القوميات وعلاقة الأمم بعضها ببعض . ثم الجغرافيا الاقتصادية تبحث الارتباط بين استغلال الموارد الطبيعية والمجهود البشرى . وقد ظهرت أهمية هذه الدراسة منذ بدأ التقدم فى وسائل المواصلات التى ربطت بين أجزاء العالم ربطا وثيقا ، وتغلبت على العقبة العظمى فى سبيل تنمية العلاقات الاقتصادية بين الأقاليم المتباعدة ، وهى الوقت . وكان نتيجة للتنافس الدولى فى سبيل الحصول على موارد الخامات وأسواق التجارة ، واتباع الدول العظمى سياسة استثمارية ، أن بدأ الاحتكاك بين مصالح هذه الدول وظهر نوع من العراك الدولى ، هو فى الواقع عراك اقتصادى . فاذا ما بحثنا الأسباب غير المباشرة للحربين العظمى (١٩١٤) والعالمية (٣٩ - ١٩٤٥) لتبين لنا أن العوامل الاقتصادية كانت أهمها • ولقد أصبح الانتصار فى الحرب متوقفا الى درجة كبيرة على موارد الاقليم وطبيعة اقليمه وسكانه ومواصلاته فقد أصبحت الحروب شاملة ، تتطلب تعاون جميع هيئات الامة واستخدام كامل مواردها ، ومن هنا نشأت الصلة بين الحرب وعلم الجغرافيا ، ونشأ ما يسمى « الجغرافيا العسكرية » التى تبحث فى قيمة الهيئات الطبيعية والموارد الزراعية والحيوانية والصناعية والبشرية ، والمواصلات ، ودراسة أثرها من الوجهة الحربية . وهى فى الواقع تتناول دراسة شعب علم الجغرافيا الثلاث السابقة .

إذا رجعنا لصفحات التاريخ وجدنا أن القواد العسكريين ، فى جميع العصور ، كانوا أكثر معاصريهم الماما بعلم الجغرافيا . ولعل الاسكندر الأكبر كان أول من أعطى العالم صورة واضحة عن منطقة الشرق الأوسط ، وأبرز له لأول مرة أهمية تلك المنطقة التى فرضت عليها طبيعتها الجغرافية أن تصبح ميدان قتال حتى الآن . وكان هانيبال طالبا مجدا لعلم الجغرافيا . ولا شك أن انتصاراته كلها ترجع الى معرفته التامة للأقاليم التى قام فيها بعملياته الحربية . ولا شك أن نابليون ومولتكة وغيرهما من القادة البارزين ، كانوا على قسط وافر جدا من المعلومات عن علم الجغرافيا . ولقد نصح نابليون قواده المرؤوسين أن يقرأوا تاريخ الحملات الحربية القديمة مرات . وكان يرمى من وراء ذلك الى أن يقف القارئ العسكرى على طبيعة اقليم العمليات الذى دارت فيه المعارك ، لا تكون دراسة لتسلسل حوادث تاريخية وعمليات حربية .

وقد يظن صغار الضباط أن أهمية دراسة الجغرافيا العسكرية تقتصر على كبار القواد . ولكن هذا خطأ . فالنجاح فى الحرب يتوقف على مدى طاعة المرؤوسين طاعة تتوفر فيها المقدرة على التصرف ، وعلى مدى المعاونة بين أفراد الجيش جميعا . ولذلك ، فمهما كانت معلومات القائد الأعلى الجغرافية صحيحة وتامة ، ومهما كانت طاعة مرؤوسيه له تامة ، فلن يتمكن المرؤوسون من أن يطيعوا الأوامر بتصرف وأن يتعاونوا ما لم يكونوا ملمين بجغرافية الاقليم الذى تدور فيه العمليات الحربية الأمر الذى يعتبر من أهم العوامل الضرورية لنجاح العمليات الحربية .



ينبغى أن تكون دراسة الجغرافيا العسكرية لاقليم ما دراسة منطقية ، تبع أنشاءها أسلوب معين ، حتى يمكن الوصول الى النتائج التى تعتبر الغرض من الجغرافيا العسكرية . وسنبين فيما يلى طريقة هذه الدراسة .

يجب على القائد ، أولا ، أن يدرس دراسة وافية الهيئات الطبيعية لمسرح القتال ، كالسهول والوديان ، والجبال وممراتها ، وارتفاعها ، ثم يدرس المجارى

المائية بالاقليم ،ومناطق المستنقعات والبحيرات لما لها من تأثير على خطوط العمليات الاستراتيجية عموما ، ويدرس صحراوات الاقليم ، وطبيعة سطحها والموانع الطبيعية بها .

ويتصل بهذا البحث ، دراسة مناخ الاقليم ، ومدى تأثيره على طبيعة حاصلات الاقليم ، وتجارته ، ونوع الصناعات القائمة به ، وطباع سكانه . كما أن طبيعة المناخ تؤثر على العمليات الحربية ، فتحدد فصولا خاصة تناسب القيام بالعمليات الحربية ، كما أن دراسة مناخ الاقليم هامة لتقدير مدى تأثيره على صحة الجنود ، ومسائل وقايتهم ونوع غذائهم الخ

والخطوة التالية هي استخلاص النتائج العملية من هذه المعلومات عن طبوغرافية الاقليم ومناخه . فأولا ، سترشد طبوغرافية الاقليم ، القائد الى تنظيم قواته ونوع تسليحها ، فالأراضي الصحراوية مثلا يتطلب القتال فيها قوات ميكانيكية ومدرعة ، بينما يتطلب القتال في المناطق الجبلية نوعا آخر من التشكيلات والتسليح . الأمر الذي يختلف بالنسبة لقوات تعمل في مناطق باردة تغمرها الثلوج والتي تتطلب في هذه الحالة اعدادا خاصا . وستتبر هذه الدراسة أمام القائد استراتيجية الحملة ، اذ ستحدد أمامه طرق الاقتراب الرئيسية ، والمناطق التي لايمكنه العمل فيها ، والهيئات التي يجب عليه احتلالها ، والمراكز التي يمكنه اجراء الحشد فيها . . . الخ .

ينبغي على القائد بعد ذلك أن يحصل على أدق المعلومات فيما يختص بالموارد الطبيعية للاقليم الذي سيحارب فيه . وبذلك يستطيع تقدير تلك المسألة الحيوية في الحرب - تموين القوات وسكان الاقليم . وهل سيكون ذلك ممكنا محليا ، أم سيضطر الى الاعتماد على خط مواصلات يربطه بقاعدة التموين . ففي المناطق الصحراوية مثلا لن يجد القائد أى مصدر لتموين قواته فيما عدا بعض آبار المياه التي تظهر في مناطق متباعدة . أما في المناطق الآهلة ، فقد تستطيع القوات أن تحصل على وقود وغذاء ومياه بكميات متوفرة . من الأراضي والمدن التي تحتلها .

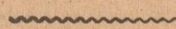
الأن دراسة موارد الاقليم الطبيعية يجب ألا تقتصر على ذلك . اذ يجب على القائد أن يقدر مدى كفاية موارد الاقليم المحلية للمدنيين ، ومدى اعتمادهم على الخارج للاستيراد ، ومدى تعرض خطوط المواصلات الخارجية هذه ، ثم عليه دراسة القوة البشرية المتوفرة في الدولة وتوزيعها في الدولة وطباعتها لأن القوة البشرية احدى العمد التي يتوقف على توفرها امكان شن حرب شاملة . وعندئذ، يدرس الرجل العسكري الهيئات الصناعية في الاقليم . وهل تزيد من القيمة الحربية للهيئات الطبيعية ، الى أى مدى ومن أى وجهة ، أو ، الى أى مدى ومن أى وجهة تتم وتكمل الهيئات الصناعية في الاقليم ، هيئاته الطبيعية . وتتضمن هذه الدراسة معرفة المواقع المحصنة كالقلاع والمدن المحصنة ، وكذا معرفة الطرق والخطوط الحديدية والقنوات مما يؤثر على استراتيجية الحملة . وكذا معرفة تلك الهيئات الصناعية ، كالحزانات والقناطر ، التي تتوقف على سلامتها سلامة الاقليم .

من هذه الدراسة ، ينبغى الخروج بنتائج عملية ، وهى تحديد الخطوط والنقط والموانع الاستراتيجية . وتنقسم الخطوط الاستراتيجية ثلاثة أقسام : -
خطوط الغزو وخطوط الدفاع وخطوط الانسحاب . وهذه الخطوط هى خلاصة الجغرافيا العسكرية للاقليم . ولكى تكون الدراسة نافعة ، يفرض الطالب مشكلة حلها ، تقتضى ارسال مائة ألف جندى لغزو اقليم فى اتجاه معين أو للدفاع عن منطقة خاصة ، ثم يختار خطوط تقدم هذه القوة ، وقاعدتها المباشرة ، والخطوط الدفاعية المناسبة ، وخطوط انسحاب القوة وأى مواقع تصلح لتكون خطوط تعطيل للمطاردة . أما النقط الاستراتيجية فهى تلك النقط التى تتحكم فى المناطق الهامة ، أو التى لها أهمية خاصة كأن تكون عقد مواصلات . والموانع الاستراتيجية ، هى الهيئات الطبيعية أو الصناعية التى يحتمل أن تعطل تحرك القوات وتحد من حرية المناورة . وينبغى أن تدرس الخطوط والنقط والموانع الاستراتيجية للاقليم كوحدة واحدة ، فلا يدرس كل منها على حدة مستقلا عن

الأخرى ، وذلك حتى يمكن مقارنة مواقعها النسبية ومدى تأثير كل منها على الآخر ، ثم تأثيرها مجتمعة على خطة العمليات العامة .

ينبغي بعد ذلك تقدير الأهمية الاستراتيجية للدولة ، وذلك بتقدير مختلف العوامل التي تزيد أو تنقص كموقع الدولة الجغرافي ومواردها الاقتصادية . وذلك يمكن تقدير مدى تضارب المصالح الدولية في الاقليم ، وبالتالي معرفة الدور السياسى الذى تلعبه الدول العظمى التى يهمها أمر اقليم معين من الناحية الاقتصادية أو الاستراتيجية . فمثلا ، كان البحر الأبيض هو مركز تضارب مصالح الدول العظمى حتى قبيل الحرب العالمية الأخيرة ، بالنسبة لكونه طريق المواصلات البحرية العالمية بين الشرق والغرب ، ثم انتقل مركز الصراع شرقا ، الى الشرق الأوسط فى أعقاب الحرب حيث بدأت الدول العظمى تلعب دورا كبيرا بقصد اكتساب هذه المنطقة ذات الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية وضمها لكتلة الغرب أو كتلة الشرق . ودراسة هذه المسائل ترشد الرجل العسكرى الى توجيه سياسة الدولة الحربية ورسم سياستها الخارجية وتقرير اتجاه التهديد الحربى لدولته ووضع سياسة العمليات الحربية .

ويجب ألا تقتصر دراسة الاقليم على الوجهة الجغرافية فحسب ، بل ينبغي دراسة الحملات الحربية التى دارت فيه كذلك . فتسير دراسة التاريخ العسكرى جنبا الى جنب مع دراسة الجغرافيا العسكرية ، لأن الأخيرة هى باب دراسة الاستراتيجية وهى التى أملت مصير الحملات الحربية ، ووجهتها الوجهة التى سلكها . ولذلك يجب أن تتمشى دراسة هذه المواضيع جنبا الى جنب ، وأن تكون دراسة الجغرافيا العسكرية هى أساس دراسة التاريخ عامة ، والتاريخ العسكرى خاصة ، اذ بدونها لن تكون دراسة المواضيع الأخرى على أسس ثابتة متينة .



ان الأهمية العظمى لدراسة الجغرافيا العسكرية للضباط هى التى أملت وضع هذا الكتاب . فلقد كان لموقع مصر الجغرافى عند ملتقى طرق المواصلات

العالمية بين ثلاث من قارات الدنيا ، أعظم الأثر فى توجيه تاريخها العام ، وما تعرضت له من أحداث ، حتى أصبحت منذ أوائل القرن الماضى محورا هاما للسياسة الدولية . وكانت حدودها وأراضيها مسرحا لعمليات حربية عديدة منذ أقدم عصور التاريخ . وستبقى مصر كذلك ، فى مهب تيارات السياسة العالمية وعاملا هاما حاسما فى مستقبل حروب الشرق وستعرض للاشتباك فى حروب . اما دفاعها عن نفسها ، أو لنجدة جاراتها التى تربطها وياهم أواصر وثيقة متعددة ليس أقلها أهمية صلات الدين واللغة والتاريخ والمصالح المشتركة . ولذلك ، أصبح واجبا على رجالها العسكريين أن يقفوا على مشاكل الدفاع عنها من الوجهة الجغرافية ، وذلك ببحث جميع العوامل الجغرافية التى تؤثر على سياستها الحربية التى تتضمن دراسة مركزها الاستراتيجى ومعالها الطبيعية ومناخها ومواردها من الرجال والحامات التى ستعأ فى الحرب ، ومواصلاتها المختلفة التى ستؤثر على العمليات الحربية .

ولقد ارتبط تاريخ مصر ارتباطا وثيقا ببلاد كثيرة واقعة فى القارات الثلاث التى تلتقى فى مصر ، وهى بلدان الشرقين الأدنى والأوسط وبلدان شمال افريقيا . ولا شك أن المستقبل سيكشف عن صفحات جديدة لارتباطات مختلفة قد يصبح معها مد هذه الدول بمعونة عسكرية أو الدفاع ضد عدوانها أمرا ضروريا ولذلك ، خصص قسم من هذا الكتاب لدراسة الجغرافيا العسكرية لدول هذه المناطق الثلاث حتى يصبح لدى الرجال العسكريين فكرة واضحة عن هذه الأقاليم التى قد يدعون للقيام بعمليات حربية فيها •

وترتبط مشاكل الدفاع ارتباطا وثيقا بالأحداث السياسية وأغراضها . والبحر الأبيض عامة ، والشرق الأوسط خاصة ، هو مسرح تلعب عليه دول العالم العظمى دورا هاما بغرض السيطرة عليه بالنسبة للأهمية الاستراتيجية أو الاقتصادية لبعض بلدانه • ولا شك أن كل حدث سياسى سيكون له رد فعل فى توجيه سياسة مصر والدول المتاخمة والمجاورة لها ، والتأثير على موقفها الحربى •

ولذلك أصبح من الضروري بحث مشاكل البحر الأبيض المتوسط التي نشأت منذ أوائل القرن التاسع عشر ، وما زالت مستمرة حتى الآن ، وبذلك فقط يمكننا تقدير ما للمشاكل السياسية الخارجية من تأثير على سياستنا الخارجية والحربية . وبالعلاج في هذا الكتاب الموقف السياسى حتى نهاية عام ١٩٤٧ ، والواجب يقتضى من كل ضابط أن يتابع باستمرار تطورات ومجريات السياسة العالمية التى تمس مصر من قريب أو بعيد ، ليكون بذلك قادرا على تقدير المطالب العسكرية التى قد تدعى الدولة لمجابهتها . ولذلك يجب ألا تقف دراسة هذا الكتاب عند حد ، اذ لن تكون المعلومات الواردة به كاملة من الناحيتين الجغرافية والسياسية . ولن يتيسر ذلك الا بدوام الاطلاع والمشاهدة الشخصية (كلما أمكن ذلك) وتتبع التيارات السياسية الهامة فى البحر الأبيض المتوسط وتوجيه السياسة الحربية للدولة طبقا لمشاكل الدفاع التى تبرز نتيجة للصراع السياسى الدولى . وبذلك فقط يمكن لمصر أن تخوض حربا ناجحة دفاعا عن كيانها واستقلالها .

القاهرة

أكتوبر ١٩٤٧

مقـيـد

تواجه الدول ، عند وضع سياستها الحربية ، مشكلات ثابتة محددة تفرض عليها التزامات وتبعات معينة يجب تقديرها . وتنحصر مشكلات الدفاع التي تواجه كل دولة مسئولة عن الدفاع عن نفسها ، لها حدود برية مع دول أجنبية وشواطئ طويلة ، في الآتي : -

أولا - الدفاع الجوي والبرى عن الحدود ، والمناطق الحيوية ، السياسية والاقتصادية .

ثانيا - الدفاع البحرى عن الشواطئ ضد غزو بحرئ ، وعن خطوط مواصلاتها عبر البحار مع الدول التي تربطها بها مصالح اقتصادية ، أو المناطق التي تخضع لنفوذها .

ثالثا - الاحتفاظ بالأمن الداخلى ، فى أراضى الدولة ، والأقاليم التي تحتلها أو تخضع لنفوذها .

رابعا - الوفاء بالتزاماتها الحربية المترتبة على معاهدات أو اتفاقات أقليمية أو دولية .

هذه هى العناصر التي تتألف منها سياسة الدولة الحربية ، والتي يجب رسمها فى زمن السلم حتى يمكن تقدير مدى التبعات التي سيفرضها الاشتباك فى الحرب على الدولة ، أما دفاعا عن نفسها وعن حلفائها ، أو اعتداء على دولة أخرى .

ويقع عبء تنفيذ هذه التبعات على عاتق القوات المسلحة للدولة - برية وبحرية وجوية . الا أن نجاح هذه القوات ، وبلوغها غرضها النهائى ، انما يتوقف على مدى التقدير الجيد لطريقة تشكيل هذه القوات . فالتاريخ يدلنا على

أن كل دولة حاولت احراز التفوق في الميدانين البرى والبحرى قد باءت بالفشل تحت عبء المصروفات المالية . ولقد ازدادت هذه التبعات أخيرا ، باضافة السلاح الجوى . ولذلك يجب على الدولة عند وضع سياستها الحربية تحديد مطالبها من الاسلحة المقاتلة الثلاث . وعلاوة على ذلك ، يجب أن تكون هذه القوات قد شكلت ، ونظمت وسلحت ووزعت فى أرجاء الدولة بكفاءة تامة وعناية . اذ أن الفشل فى تقدير هذه العوامل وتوزيع القوات فى أوضاع غير مناسبة للواجبات التى ينتظر منها أن تضطلع بها ، سيؤدى الى فشلها فى عملياتها الحربية .

ان الدعائم الرئيسية التى يجب على القادة دراستها قبل رسم سياسة دولهم الحربية ، هى عوامل متنوعة متضاربة ، تتطلب دراية تامة بنواحى السياسة والاقتصاد والجغرافيا . فنجاح القوات المقاتلة لا يتوقف على كفاءتها فحسب ، بل وعلى دراسة هذه النواحى المختلفة ، التى قد تعين القوات على أداء رسالتها أو تعوق جهودها .

يمكننا أن نحدد تحديدا تاما ما يجب أن تشتمل عليه دراسة القادة للنواحى السياسية والاقتصادية والجغرافية لدولتهم ، والدول الأجنبية ، حتى يمكنهم تقدير أثر هذه النواحى على السياسة الحربية العامة للدولة ، وطبيعة العمليات الحربية التى قد يدعون للقيام بها فى هذه المناطق ، فى الاتى : -

١ - الأهمية الاستراتيجية للدولة .

٢ - جغرافية الاقليم .

٣ - المناخ .

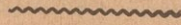
٤ - موارد الثروة الطبيعية .

٥ - خطوط المواصلات فى الاقليم .

٦ - الارتباطات السياسية .

٧ - مراكز الصناعة الهامة .

هذه الدراسة انما هي فى الواقع تقدير للموقف ، يجب أن يصل القائد فى
نهاية كل عامل الى النتائج . وبذا يمكنه فى النهاية رسم خطة لسياسة الدولة
الحربية وطريقة ادارة قواتها العسكرية عند نشوب الحرب فى مختلف ميادين
القتال . وان سوء التقدير فى أى عامل من هذه العوامل ، ومدى تأثيره سيؤدى
فى النهاية الى فشل استراتيجية الدولة .
ولنتقل الى بحث كل من هذه العوامل بالتفصيل .



الفصل الأول

الأهمية الاستراتيجية للدولة

تتوقف الأهمية الاستراتيجية للدولة على موقعها الجغرافي ومواردها وطبيعة اقليمها . ويعتبر موقع الدول الجغرافي العامل الهام في تحديد قيمتها الاستراتيجية وتأتي موارد الاقليم وطبيعة أرضه ومناخه في المرتبة الثانية ، اذ يمكن للعلم أن يتغلب على الصعوبات التي تنشأ نتيجة جذب الاقليم ووعورة أرضه وعدم صلاحية مناخه للاقامة .

أولا - الموقع الجغرافي للدولة :

ان دراسة تاريخ الأمم منذ أقدم العصور ، يبين لنا أن الأحداث التي مرت بها والالتزمات التي قاستها ، وأسباب رقيها وحضارتها ، أو أسباب ضعفها واستعمارها ، ترجع في الغالب الى موقع الدولة الجغرافي ، بما يفرضه هذا الموقع من مزايا أدت الى حصانة الدولة من الغزو الحربي ، أو ضعف أدى الى تعرضها للغزو والاستعمار ، وما يمنحها هذا الموقع من مزايا اقتصادية أو يحرمها منها ، وما يفرضه عليها هذا الموقع من توجيه لسياستها الخارجية والحربية .

وتزيد أهمية الموقع الجغرافي للدولة ، وبالتالي أهميتها الاستراتيجية ، أو تنقص ، تبعاً لعدة عوامل مختلفة يساعد توفرها على زيادة هذه الأهمية .

١ - وقوع الدول على طرق المواصلات العالمية ، أو اختراقها لها ، يزيد الى درجة كبيرة من أهمية موقعها الجغرافي . فمنذ أقدم عصور التاريخ ، كانت طرق التجارة البرية والبحرية من روما الى الشرق ، تزيد من أهمية الدول التي تمر بها خاصة ، ومن أهمية البحر الأبيض المتوسط عامة . الا أن انتقال طرق

التجارة البحرية من البحر الأبيض الى رأس الرجاء الصالح جعل قيمة دول البحر الأبيض تتضاءل ، الى أن افتتحت قناة السويس ، فعادت الى الدول المتاخمة لهذا الشريان العالمى ، أهميتها الاستراتيجية ، وأصبحت منطقة الشرق الأوسط ، عقدة المواصلات البحرية والبرية بين دول الصناعة فى الغرب وموارد الحامات فى الشرق ، قبله أنظار الدول الغربية ولعل هذا الطريق البحرى العالمى هو أكثر الطرق تأثيرا فى حياة البشرية ومصيرها خلال القرن الماضى .

ولقد بدت وسيلة أخرى جديدة من وسائل المواصلات ، أخذت تنافس الطرق البرية والبحرية ألا وهى المواصلات الجوية التى أصبحت وسيلة هامة من وسائل المواصلات العالمية . ومن هنا تضاعفت أهمية الدول التى تقع فى طريق خطوط المواصلات الجوية العالمية . فإذا تجمعت طرق المواصلات بأنواعها المختلفة فى منطقة ما ، وجدنا أهمية الموقع الجغرافى ، وبالتالى الأهمية الاستراتيجية ، لهذه المنطقة تتضاعف كثيرا .

كما تتضمن المواصلات العالمية ، خطوط المواصلات السلكية البحرية أو البرية التى تربط أطراف العالم ، ونقط المحطات اللاسلكية التى تتألف منها شبكة المواصلات اللاسلكية التى تربط دول العالم . فإذا ما مرت المواصلات السلكية العالمية بدولة ما ، وإذا كانت بهذه الدولة محطة لاسلكية عالمية ، زادت أهمية الموقع الجغرافى للدولة ، وجعلها ذلك تتبوأ مركزا هاما فى العلاقات السياسية والصراع بين الدول .

ومن هذه الوجهة تتبوأ منطقة الشرق الأوسط ، مركزا هاما بالنسبة لكونها نقطة التقاء جميع الطرق البحرية والبرية والجوية العالمية . ولذلك فالأهمية الاستراتيجية لهذه المنطقة عظيمة . كما تحتل المنطقة المتاخمة لقناة بنما أهمية عظمى بالنسبة لسيطرتها على الممر البحرى الرئيسى بين غرب أوروبا وشرق أمريكا من ناحية والشرق الأقصى من ناحية أخرى ، وكما تحتل تركيا مركزا استراتيجيا هاما لكونها مسيطرة على مضيق الدردنيل الذى يصل البحر الأسود والبحر الأبيض .

٢ - وقوع الدولة على طرق الاقتراب الرئيسية البرية أو البحرية أو الجوية الى المناطق الحيوية ، يزيد من أهمية موقعها الجغرافى . ففلسطين مثلا تلعب دورا هاما باعتبارها واقعة على طرق الاقتراب البرى بين آسيا وافريقيا . كما تحتل تركيا وايران ، بالنسبة لوقوعهما على الطرق البرية المؤدية من روسيا الى المحيط الهندى موقعا استراتيجيا هاما أثر على علاقات هاتين الدولتين على ممر الأجيال مع الدول الواقعة شمالها وجنوبها . وبالنسبة لموقع بلجيكا الجغرافى واختراق طرق الغزو الرئيسية لأرضها ، فقد أصبحت ميدان معارك مستمر منذ حروب نابليون ونقطة تصادم بين قوات فرنسا وبريطانيا وألمانيا . وتحتل جزيرة كريت موقعا جغرافيا ممتازا ، بالنسبة لسيطرتها على الطرق البحرية المؤدية بين شرق البحر الأبيض المتوسط وبحر ايجة ، مما حدا ببريطانيا الى الدفاع عنها محاولة انقاذها من الاحتلال الألمانى لها عام ١٩٤١ ، بعد أن انسحبت القوات البريطانية من اليونان .

وينبغى أن تتوفر عدة شروط فى الدولة لتصبح هامة من وجهة نظر وقوعها على طرق الاقتراب البرية الرئيسية ، وأهم هذه الشروط صلاحية أرضها للعمليات الحربية وتوفير طرق المواصلات البرية التى تخترقها ، ووفرة مواردها الطبيعية وقوتها الحربية . فإذا لم تتوفر هذه الشروط ، بعضها أو كلها ، ستتضاءل أهمية الموقع الجغرافى للدولة . فمثلا تعتبر سويسرا ممرا بين ألمانيا وفرنسا ، إلا أن وعورة طبيعة أرضها ، قد جعلها بمنجاة من أن تصبح ممرا عمليا للغزوات البرية ، وجعل بلجيكا ، بالنسبة لصلاحية أرضها ، الطريق المفضل للغزو وميدان العمليات الحربية الرئيسية .

٣ - ويزيد اشراف الدولة على البحار من أهمية موقعها الجغرافى . إلا أن هذه الأهمية تتأثر بعدة عوامل . أهمها أن تكون شواطئ الدولة مطلة على البحار والمحيطات المفتوحة . فتعتبر اليونان من هذه الوجهة ذات موقع جغرافى أهم من موقع كل من رومانيا وبلغاريا اللتين تعتبران من الدول ذات الشواطئ التى تطل على بحر مقفول ، هو البحر الأسود . مما لا يساعد كثيرا على تنمية

تجارتها أو سيطرتها على المسالك البحرية الرئيسية . مما دعا بلغاريا الى المطالبة بقسم من مقدونيا اليونانية ليكون منفذا لها الى البحر الأبيض . كما تعتمد الدول البرية (كالنمسا والمجر) الى المطالبة بموانئ دولية (تريستا) ولقد كان من الأسباب المباشرة للحرب العالمية الثانية رغبة بولندا ، وحصولها ، على ممر في الأراضي الألمانية (ممر دانزيج) حتى يكون لها شاطئ على بحر البلطيق ورغبة ألمانيا في استرداد هذا الممر الذى يفصل بين الأراضي الألمانية وتعتبر إيطاليا مشرفة على بحر مقفول ، هو البحر الأبيض وذلك بالنسبة لعدم سيطرتها على منافذ البحر الأبيض مما يجعلها حبيسة هذا البحر . ومن هذه الناحية ، يفوق موقع فرنسا الجغرافى ، موقع إيطاليا ، بالنسبة لاشرافها على بحار مفتوحة ، علاوة على شواطئها على البحر الأبيض المتوسط .

وكما أن وقوع الدولة على بحر داخلى يحرمها من الانتفاع بمزايا هائلة فإنه يعرضها لأخطار عظيمة فى حالة الحرب . ففي الحرب العظمى (١٤ - ١٩١٨) اضطر الحلفاء الى محاولة فتح مضيق الدردنيل عنوة ليمكنوا من امداد روسيا . وفى الحرب العالمية الأخيرة ، اضطروا الى احتلال ايران لانشاء طريق برى من الخليج الفارسى الى جنوب روسيا حتى يمكن اسداء المعونة المادية لها .

والعامل الثانى ، هو ضرورة توفر تلك الصفات الطبيعية التى تجعل من الممكن انشاء الموانئ الطبيعية . الا ان عدم عمق الشاطئ لا يقوم عائقا دون بناء موانئ صناعية ، كالاسكندرية . ويعتبر شاطئ البحر الأحمر ، ذو الشعب المرجانية الكثيفة ، قليل الأهمية بالنسبة لصعوبة انشاء موانئ جيدة عليه .

وينبغى كذلك ان يكون جو الشاطئ معتدلا صافيا حتى يستمر العمل فى موانئه طول أيام العام فتعرض موانئ شمال روسيا والبلطيق ، لتيارات باردة فى الشتاء ، وتجمد المياه فى هذه المناطق ، يحرم روسيا الانتفاع من هذه الموانئ ويدفعها للبحث عن موانئ واقعة فى مناطق دافئة . كما أن انتشار الضباب وتعرض الساحل للتيارات الهوائية العنيفة ، يجعل استخدام الموانئ غاية فى الصعوبة ويحرم الدولة من منافع تجارية ومزايا حربية .

ثانياً — الموارد الاقتصادية للدولة :

ان افتقار الاقليم للموارد الطبيعية الزراعية والحيوانية والصناعية ، ينقص من أهميته الاستراتيجية وعلى العكس ، تزداد أهمية الاقليم اذا توفرت موارده وخاصة اذا كانت دول العالم تقتقر الى هذه الموارد .

ويعتبر البترول والمطاط من أهم العوامل الاقتصادية التي أثرت على الأهمية الاستراتيجية للأقاليم التي تنتج هذه الحامات . فلقد كان لتوفر البترول في منطقة الشرق الأوسط أثر كبير في زيادة الأهمية الاستراتيجية لهذه المنطقة بالنسبة للدول التي تعتمد على موارد هذا الاقليم ، وخاصة منذ أصبح البترول عاملاً حاسماً في الحروب ، بعد اختراع الآلة ذات الاحتراق الداخلي واستخدامها في مختلف صورها في الجيوش الحديثة . ولذلك ، تضاعفت الأهمية الاستراتيجية للشرق الأوسط ، وأصبحت دول العالم ، منذ أوائل القرن العشرين ، تتسابق للحصول على امتيازات سياسية وعسكرية في دول هذا الشرق . ففي الحرب العظمى (١٤ - ١٩١٨) كان أحد أغراض ألمانيا من اشتراك تركيا في معسكرها هو انتزاع السيطرة على موارد البترول في جنوب العراق وإيران من أيدي بريطانيا . واليوم ، يلعب البترول دوراً حاسماً في توجيه سياسة أمريكا في الشرق الأوسط .

ثالثاً — طبيعة أقليم الدولة ومناخها :

تؤثر طبيعة الاقليم ومناخه على أهميته الاستراتيجية الى حد ما . فالمناطق الصحراوية القاحلة العديمة الموارد ، القارية المناخ ، والمناطق الجبلية الوعرة الصعبة المواصلات ، والمناطق الاستوائية ذات الغابات الكثيفة والمناخ غير الصحي والأمراض والأوبئة المنتشرة بها ، تتضائل أهميتها الاستراتيجية نسبياً . بينما الأقاليم المنبسطة التي يتيسر فيها إنشاء طرق المواصلات دون تكبد الكثير من النفقات وذات المناخ المعتدل الذي يسمح بالإقامة فيها، تزيد أهميتها الاستراتيجية اذا توفرت لها جودة الموقع الجغرافي .

الا أنه ينبغي الا يعتبر هذا العامل عظيم التأثير على الأهمية الاستراتيجية للدولة وخاصة اذا كان موقعها الجغرافى مستوفيا لتلك الشروط التى تجعل الدولة مهيمنة على المسالك الرئيسية للمواصلات العالمية . اذ قد يسر العلم التغلب على الصعوبات الجغرافية . ولذلك نجد الولايات المتحدة تنشئ محطات جوية داخل منطقة الدائرة القطبية الشمالية بالنسبة لموقعها الجغرافى الممتاز على أقصر طريق بين شمال أمريكا وشمال أوروبا وآسيا وذلك بالرغم من الصعوبات الجغرافية التى اعترضت انشاء هذه المحطات الجوية .

وهناك نقطة تستحق الدرس ، وهى مدى تأثير الموقع الجغرافى للدولة على سياستها الحربية ويمكن تلخيص هذا التأثير فى الآتى :-

١ - مدى تعرض الدولة للعمليات الحربية - فقد يكسب الموقع الجغرافى للدولة مناعة طبيعية ضد الغزو ، أو قد يكون سببا فى تعرضها تعرضا خطيرا للغزو . فوجود الدولة فى منطقة داخلية دون شاطئ تشرف منه على المسالك البحرية الرئيسية يجعلها حبيسة دون منفذ الى طرق التجارة العالمية . مما يترتب عليه ضرورة احتفاظها بمستوى عال من الاكتفاء الذاتى الاقتصادى حتى لا تتحطم مقاومتها بسهولة فى الحرب . كما أن وقوع الدولة على بحار مفتوحة يساعدها ضد الغزو من هذا الاتجاه .

٢ - سياسة الدولة الحربية - ان وقوع الدولة بين مجموعات عسكرية قوية يملئ عليها اتجاهها خاصا فى سياستها الحربية . فمثلا كان وقوع المانيا بين الروسيا من جهة ، وفرنسا وبريطانيا من جهة أخرى ، عاملا حاسما فى تقرير سياستها الحربية التى تركزت فى محاولتها عدم الاشتباك فى حرب فى جبهتين . وهذا ما دعاها الى ابرام معاهدة أغسطس ١٩٣٩ مع الروسيا لتفادى الاشتباك معها فى حرب حتى يمكنها توجيه مجهودها كله ضد حلفاء الغرب .

٣ - تشكيل قوات الدولة المحاربة - على موقع الدولة الجغرافى عليها سياستها فى تقرير النسبة بين أسلحتها الثلاث المقاتلة فآلمانيا والنمسا ، مثلا ، من الدول

البرية وقد جعلها موقعها الجغرافى تضع قواتها البرية فى المرتبة الأولى من الأهمية أما بريطانيا ، الجزيرة ، فقد املى موقعها الجغرافى عليها اتخاذ سياسة بحرية فركزت جهودها فى تقوية بحريتها بالنسبة لعدم تعرضها ، كدول أوروبا للغزو البرى . فكانت حتى الآن تعتمد على بحرية قوية حتى يمكنها الدفاع عن مصالحها عبر البحار والمحيطات .

ولعل الولايات المتحدة تتجه فى المستقبل اتجاها حاسما نحو سياسة جوية بحتة . فتحل قواتها الجوية المرتبة الأولى بالنسبة لقواتها البرية والبحرية اذ ان طبيعة موقعها الجغرافى يجعلها فى معزل عن الدول العظمى فتفصلها عنها محيطات شاسعة ، ولا تشترك معها فى حدود برية ، مما قد يدعوها الى ترجيح كفة قواتها الجوية .

٤ - تحديد اتجاه العمليات الحربية - فالموقع الجغرافى للدولة يملى عليها استراتيجيتها فى الحرب ، اذ يحدد الموقع الوسائل التى يمكنها أن تلجأ اليها للضغط على أعدائها ، واتجاه هذا الضغط وأغراضه . فمثلا قامت ألمانيا بالتوغل فى البلقان جنوبا ، واحتلال الدانمارك والنرويج شمالا ، وواصلت الضغط السياسى على تركيا (فى الحرب العالمية الأخيرة) حتى أصبحت فى موقع مناسب لحرمان روسيا من الاتصال بحرا بالحلفاء الغربيين . كما دفعت باليابان فى النهاية للاشتراك فى الحرب ، فكان ذلك وسيلة مباشرة لحرمان روسيا من الاستفادة من موانئها الشرقية .

كما أن الموقع الجغرافى للدولة ، يحدد اتجاه ضغط أعدائها عليها ، وأغراض هذا الضغط . فقد كان موقع ايطاليا الجغرافى داخل البحر الأبيض ، ووقوع مستعمراتها خارج هذا النطاق يوضح أحسن طريقة للضغط عليها ، ألا وهى اغلاق منفذى البحر الأبيض - قناة السويس ومضيق جبل طارق . كما أن هذا الموقع بالذات ، أكسب ايطاليا ميزات هائلة ، اذ أصبحت فى مركز جيد لقطع مواصلات بريطانيا فى البحر الأبيض ، ودفعها الى توزيع قواتها توزيعا بعيدا لدفع التهديد الايطالى من ليبيا ضد مصر ومن الجبهة ضد السودان .

الفصل الثاني

جغرافية الاقليم

لكي يستطيع القائد أن يضع سياسة تشكيل قواته البرية وتسليحها ونوع تدريبها ، وأن يحدد الخطوط الاستراتيجية للتقدم أو الدفاع أو الانسحاب ، والموانع الاستراتيجية التي ستحد من حركة قواته ، ينبغي عليه أن يدرس جغرافية مسارح العمليات التي ستحارب فيها قواته ، سواء كانت هذه المسارح داخل حدود دولته ، أو حدود الدول الصديقة أو المعادية .

وتتضمن هذه الدراسة تقدير عدد من العوامل الرئيسية ، أهمها مدى سعة الاقليم الذي سيحارب فيه ، والهيئات الطبيعية الرئيسة التي ستؤثر على انتخاب خطوطه الاستراتيجية ، والمعالم الطبيعية في مسرح القتال التي ستؤلف الموانع الاستراتيجية فيه .

أولا — تأثير سعة الأقليم على طبيعة العمليات الحربية

١ - تتطلب سعة اقليم العمليات توفر وسائل المواصلات السريعة التي يمكن بها اجراء الحشد في أى منطقة مهددة ، فالحرب ، بوجه عام ، عملية تحرك . ومن أغراض الاستراتيجية في الحرب نقل أكبر قوة ممكنة الى النقطة الحاسمة في أقصر وقت . وكلما ساءت المواصلات في مسرح العمليات ، كلما ازدادت خطورة الموقف الحربى فيه . فكانت حالة المواصلات التركية في الحرب العظمى (١٤ - ١٩١٨) مبيها رئيسيا في فشل استراتيجيتها . إذ أنه بالرغم من أن الخطط التي كانت توضع للقيام بعمليات حربية في جبهة العراق وفلسطين ، كانت محكمة الا أن تنفيذها كان يتطلب وقتا طويلا بالنسبة لسوء المواصلات . فقد كانت هذه

المواصلات غير مستمرة فى منطقة طوروس وأمانوس . ولذلك لم تتمكن القيادة التركية من تعزيز جبهة فلسطين بالجيش السابع (جيش يلدرم) للقيام بعملية هجومية قبل قيام النبى بالهجوم (أكتوبر ١٩١٧) . كما كانت المسافات الكبيرة التى تفصل الميدان الغربى عن دول الحلفاء (أمريكا والامبراطورية البريطانية) أطول بكثير من تلك التى تفصل ألمانيا عن حليفاتها (١٤ - ١٩١٨) مما سبب تعطيل استخدام قوات الحلفاء والانتفاع بها بسرعة فى ميادين القتال ، بينما تفوقت ألمانيا فى سرعة نقل قواتها .

الا أنه من المقدر ، أن تقوم الأسلحة الجوية بالتغلب على صعوبة ارسال قوات بسرعة بين المناطق المتباعدة . الا أن استخدام النقل الجوى لم يزل بعد غير كاف للقيام بنقل قوات عظيمة بمعدات وأسلحتها لمسافات شاسعة . ولذلك سيبقى من الضرورى عندما تكون المواصلات رديئة فى مسرح العمليات ، الاحتفاظ بقوات كافية فى كل قسم من الجبهة العامة وفى الجبهات الثانوية المتباعدة ، لتوفير مطالب هذه الجبهات كاملة .

٢ - وتطلب سعة الاقليم ضرورة توفير قوات كافية تشغل كل قسم من جبهة العمليات ، وتحرس خطوط المواصلات الخلفية ، وتحفظ بالأمن الداخلى فى المناطق المحتلة . وهذه الأهمية قد زادت فى الحروب الحديثة ، اذ سهل التطور العظيم فى وسائل النقل امكان حشد قوات هائلة وتموينها . ففى الحرب العالمية الأخيرة ، كان لكل من روسيا وألمانيا فى الجبهة الشرقية أكثر من مائتى فرقة تحارب على مواجهة ١٥٠٠ ميل من بحر البلطيق شمالا الى البحر الأسود جنوبا .

وتطلبت سعة الاقليم الذى غزته ألمانيا ضرورة تخصيص قوات عظيمة للمحافظة على خطوط المواصلات والأمن الداخلى ، مما أضعف القسوات التى وضعت فى جبهة القتال الرئيسية . ففى نهاية الحرب ، كانت ألمانيا تواجه تبعات شملت جميع سواحل أوروبا (فيما عدا سواحل أسبانيا المحايدة) وحدودها الشرقية ، مما كان له أبعد الأثر على نتيجة الحرب .

لذلك ينبغي على القائد تقدير مدى سعة الاقليم الذى سيفزوه ، وما يتبع ذلك من تبعات عسكرية ، وأثر ذلك على حجم القوة المتيسرة فى الخطوط الأمامية .

٣ - تسمح سعة اقليم العمليات للقائد بانتهاج السياسة الحربية الملائمة ، دفاعية كانت أو هجومية فى كل من المناطق المختلفة لمسرح العمليات . فبينما يمكنه القيام بعمل هجومى فى قسم من الجبهة يستطيع أن يقوم بعمل دفاعى فى قسم آخر وهذا يعطى للقائد الفرصة لاتباع السياسة الحربية التى تلائم الموقف ، فينتخب النقطة التى يضرب عندها ، والاتجاه الذى يضغط فيه ويكون أكثر مناسبة لأن اتساع الاقليم يعطيه هذه الحرية ولا يقيده تقييدا تاما فى انتخاب سياسة عملياته .

ومن أمثلة ذلك ، الحروب العالمية ، التى يقاتل فيها الطرفان فى عدة ميادين مختلفة . فبينما كانت عمليات غرب أوربا (١٤ - ١٨) فاشلة ، نجح اللبى فى الضغط فى فلسطين ، ومود فى العراق . وكانت عملياتها تكاد تكون مستقلة عن عمليات الميادين الأخرى . ولم تتأثر بالسياسة الدفاعية أو الهجومية التى كانت متبعة فى هذه الميادين الأخرى ، الا تأثيرا غير مباشر .

٤ - تساعد سعة الاقليم على توفير العمق الاستراتيجى للقوات المدافعة . فيتوفر للمدافع المساحة الكافية لمواصلة الانسحاب مضحيا بالمناطق الآهلة الاقتصادية والسياسية ، عاملا على كسب الوقت لاعادة تنظيم قواته وموارده حتى يتمكن فى النهاية من توجيه الضربة المضادة عندما تصبح القوات المهاجمة فى موقف غير مناسب . وهذا ما حدث فى الحرب العالمية الأخيرة ، اذ انسحبت القوات الروسية الى مشارف ليننجراد وموسكو وستالينجراد ، وبذلك كسبت الوقت للقيام بالهجوم المضاد .

وتزداد أهمية العمق الاستراتيجى فى العمليات الحربية الحديثة فظفرا لتحسن وسائل المواصلات وسرعة معدات الحرب الميكانيكية ، نجد المسافات الشاسعة تقطع فى وقت قصير مما لم يتيسر فى حروب القرن الماضى عندما كانت

القوات تقاتل مترجلة . ولذا فمتى لم يكن للدولة عمق استراتيجى كاف ، فلن تجد الفراغ الكافى للقيام بسلسلة من العمليات التعطيلية بغية اكتساب الوقت فلو توفر لفرنسا عام ١٩٤٠ عمق استراتيجى كاف ، لوصلت القتال كما واصلته روسيا . ومن أقوى الأسباب التى تدعو الى وحدة وادى النيل ، هو كسب مصر لعمق استراتيجى فى السودان يعينها على كسب الوقت فى حرب تضطر فى مبدئها الى الانسحاب جنوبا .

٥ - ويساعد اتساع المملكة على توزيع مصادر مواردها توزيعا بعيدا مما يجعل هذه المصادر غير مركزة فى منطقة صغيرة ، وعرضة للعمليات الجوية . فقد أصبح مدى الأسلحة الجوية عظيما ، وأصبح فى مقدورها الوصول الى أى قسم من الدولة من قواعد بعيدة . ولذا أصبح تركيز دور الصناعة ، ومصادر القوة الحربية فى منطقة صغيرة نسبيا أمرا خطيرا اذ يعرضها لأن تشل دفعة واحدة بمجرد اجتياح المنطقة التى أنشئت بها . أما اذا توفرت سعة الاقليم فيصبح من الممكن توزيع هذه المصادر بحيث اذا شل أحدها نتيجة العمليات الحربية، تمكنت باقى هذه المصادر من توفير الامداد المطلوب للقوات المحاربة .

فبريطانيا مثلا ، تمكنت فى الحرب العالمية الأخيرة ، بفضل اتساع أقاليمها من احتمال شل صناعاتها فى الجزيرة نفسها نتيجة الهجمات الجوية الألمانية اذ كان لها فى جميع المناطق الخاضعة لنفوذها مصادر لقواها الحربية . كما انشأت الروسيا فى جبال الأورال عددا عظيما من جميع أنواع دور الصناعات المختلفة فاستطاعت بذلك أن تعوض ما دمرته أو احتلته القوات الألمانية فى تقدمها ، وبذلك أمكنها مواصلة القتال .

ثانيا - طبوغرافية مسرح العمليات

تؤثر طبيعة الأرض على العمليات الحربية من عدة وجوه مختلفة ، أهمها تحديدها حرية حركة القوات بالنسبة للموانع التى تعترض هذا التحرك . اذ لا توجد مطلقا قطعة الأرض المنبسطة تماما التى لا تؤثر على العمليات الحربية

الا بالنسبة لقوات صغيرة جدا ، ولمدة محدودة . ولكن عندما تكون هناك قوات كبيرة ، تعمل لمدة طويلة ، فيكون لمعالم الأرض الطبيعية أثر على عملياتها ومن الصعب جدا ، في حالة قوات كبيرة ، أن تصور أن الأرض لن يكون لها تأثير على عمليات هذه القوات في وقت ما .

وهناك ثلاث صور مختلفة للظواهر الطبيعية والصناعية التي تجعل الأرض لا تتصف بالانسياط التام . وهذه الصور هي أولا شكل الأرض ، أى الوديان التي تخترقها والتلال والجبال التي تبرز فوق سطحها ، وثانيا المستنقعات والغابات والبحيرات ، وأخيرا الهياكل الصناعية التي أقامتها يد الانسان كالمدن والقرى والطرق والخطوط الحديدية والاستحكامات الدفاعية والقنوات المائية . . الخ . ولكل من هذه الصور اثره الخاص ونفوذه المعين على العمليات الحربية . وهذه الصور تتجمع عادة داخل اطار واحد فتميز الأراضي بما نطلق عليه الأراضي الصحراوية ، أو الجبلية ، أو التلية الكثيفة الزراعة كثيرة المستنقعات والغابات والانهار .

وعلاوة على تأثير طبيعة الأرض على التحرك ، فلها تأثيرها الخاص كذلك على تشكيل القوات المحاربة ، أى على النسبة بين الأسلحة المقاتلة الثلاث . - المشاة والمدفعية والفرسان . ففي الأراضي التي يصعب التحرك عليها ، سيقل استخدام القوات الخفيفة الحركة ، بينما ترتفع نسبة وحدات المشاة فيها . كما تقل نسبة وحدات المدفعية في المناطق الكثيفة الغابات حيث لا تتوفر وسائل المراقبة لإدارة نيرانها ، أو الطرق الجيدة لتحركها ، وتقل نسبة وحدات المشاة في الأراضي الصحراوية حيث تتفوق خفة الحركة لانعدام الموانع نسبيا .

كما تؤثر طبيعة الأرض على طريقة امداد القوات ، ونوع تسليحها ، ثم استراتيجية الحملة عموما ، بتحديد طرق الاقتراب ومواقع الدفاع . . . الخ . ولنعالج الآن مسارح العمليات المختلفة لدراسة تأثيرها على العمليات الحربية .

١ - مسارح العمليات الصحراوية

قال نابليون « حدود الممالك اما أن تكون أنهارا كبيرة أو سلسلة جبال أو صحراء . واقسى هذه العوائق كلها التى تعوق تقدم أى جيش ، وأعسرهما على التذليل هى الصحراء » .

ولقد حارب نابليون فى مختلف مسارح القتال ، فحرب انهارا وغامر فى مناطق جبلية وجازف بقواته فى صحراوات الشرق . فحكمه هذا اذا يعتبر حكما عن خبرة وتجربة .

والتاريخ يبرز لنا أهمية الدور الذى لعبته الصحارى العظيمة فى العالم فى تاريخ البشرية وحضارتها . فصحراء آسيا الوسطى فصلت الصين عن العالم الغربى كما حمت صحراء العرب القبائل العربية من الغزوات الخارجية ، ودفعت صحراء نار عن الهند الغزو البرى من الشمال ، وصحراوات مصر الغزوين التركى والايطالى .

وأهم المميزات الخاصة للأراضى الصحراوية هى : -

(١) تفتقر الصحراوات افتقارا يكاد يكون تاما الى الموارد الطبيعية الزراعية والحيوانية بالنسبة لجديها ، والموارد الصناعية ، وذلك فيما عدا مناطق قليلة متباعدة تظهر فيها المياه بوفرة فتؤلف مجموعات الآبار واحات تصبح مناطق عمرانية ، تستطيع مواردها أن تكفى قوات محدودة . وتبعاً لذلك ، تضطر القوات المحاربة فى الصحراوات الى الاعتماد على خطوط مواصلات طويلة تربطها بقاعدتها الرئيسية جلب كل ما تحتاج اليه هذه القوات .

وبالنسبة لجذب الصحراء ، فقد انعدمت فيها المناطق ذات الأهمية السياسية والاقتصادية ولم يبق هناك ما يدعو القوة المحاربة الى الاستمساك بالأرض والدفاع عنها اذا اقتضى الموقف الاستراتيجى الانسحاب . ولذلك نجد العمليات الحربية تتصف بالسرعة الهائلة وطول مسافات التقدم والانسحاب .

(ب) وكما تفتقر الصحراء الى الموارد ، تفتقر كذلك الى المواصلات الجيدة ، الا ما أنشئ منها لأغراض استراتيجية بحتة ، كالخط الحديدي بين الاسكندرية ومرسى مطروح والطريق البري الممتد على طول ساحل ليبيا . كما تفتقر كذلك سواحلها ، الى الموانئ الطبيعية والصناعية نظرا لفقر هذه المناطق من الناحية الاقتصادية . هذا الافتقار الى وسائل المواصلات يجعل مسألة تمويل القوات المحاربة أمرا مقيدا بطاقة هذه الخطوط والطرق والموانئ ، وهذا بالتالى يحدد حجم القوات التى يمكن استخدامها فى مسرح العمليات .

ولقد لعب النقل الجوى دورا ثانويا فى العمليات الحربية الصحراوية الأخيرة فتمكنت حامية جغبوب الإيطالية من الاستمرار فى المقاومة بالنسبة لمدادها من الجو ، كما تمكنت الحاميات الألمانية التى تركت فى جيوب المقاومة على الحدود المصرية عند حلفاية وكابوتزو من استمرار المقاومة (عام ١٩٤١) بالنسبة لتموينها من الجو . الا أن تمويل قوة كبيرة من الجو يتطلب عددا كبيرا من الطائرات . فالفرقة المشاة مثلا تحتاج يوميا الى حوالى مائتى طن لاعاشتها فى الصحراء ، مما يصعب معه استخدام النقل الجوى كوسيلة رئيسية للتموين .

وطرق المواصلات فى الصحراء معرضة تعرضا خطيرا للاغارات البرية والجوية والبحرية . وهذا التعرض يتطلب تنظيمها تنظيما دقيقا وتوفير قوات كافية للدفاع عنها واحراز التفوق الجوى والبحرى فى منطقة خطوط المواصلات . وهذا ما يدعو الى صحة المثل القائل « ان الصحراء نعيم الرجل الاستراتيجي ولكنها جحيم الرجل الادارى » .

وعلاوة على تحديد حجم القوة المحاربة فى الصحراء ، يفرض اتجاه المواصلات تحديدا كبيرا على اتجاه العمليات الرئيسية . ففي حملة فلسطين مثلا (١٩١٧) كان من الضروري مد خط حديدي من رفح الى الشلال حتى يمكن تطويق يسار الأتراك عند بير سبع . كما أن اتجاه المواصلات الرئيسية فى شمال افريقيا فرض أن يكون مسرح العمليات فى منطقة السهل الساحلى ، بينما لم يستخدم طريق الاقتراب المار بجغبوب وسيوه والبحرية الا قوات صغيرة .

(ج) وتمتاز الصحراوات بمناخ قارى . فتفاوتت درجات الحرارة فيها تفاوتاً كبيراً . لا بين فصول العام المختلفة فحسب ، بل وبين ساعات اليوم الواحد كذلك ويؤثر هذا على الجنود ومعدات الجيوش من حملات ميكانيكية ، وطائرات ، ودبابات وعلى العمليات الحربية فنجو الصحراء حار صيفا مما يسبب أمراضاً عديدة للجنود ، علاوة على أنه ينهك قوى الجنود ومقدرتهم على التحمل وخاصة إذا قيد استهلاك الماء . كما أن هبوب رياح الحماسين والزوابع الرملية ينشأ عنه تلف المعدات وتعطيل العمليات الحربية أياً ما . ف تقتصر العمليات على فصول العام الأخرى دون الصيف كما يزيد في الصيف تأثير السراب وهذا يحدد من إمكان المراقبة ويخضع المراقب ويؤثر كثيراً من الناحية التكتيكية المحلية .

وفي الشتاء ، تهب على الصحراء رياح باردة قارسة ، وقد تنخفض درجة الحرارة الى ما دون الصفر وتسقط الأمطار في مناطق السهول الساحلية ، مما يعطل العمليات الحربية فكان لسقوط الأمطار (نوفمبر ١٩٤٢) أثر كبير في تعطيل قوات الجيش الثامن المدرعة أثناء مطاردتها للقوات الألمانية المنسحبة ، مما أعطى للأخيرة فرصة قطع الاتصال والافلات غرباً .

وهذه التأثيرات الجوية تتطلب أعداداً خاصاً وتجهيزاً معيناً لوقاية الأفراد ، والمعدات الحربية وترتيبات خاصة لصيانتها أكثر مما يتطلب الأمر في أى منطقة أخرى ، علاوة على ما تفرضه الأحوال الجوية من تعطيل للعمليات الحربية ، فمثلاً منع ارتفاع درجة الحرارة قوات بريطانية من الاستيلاء على جغبوب وأجلت العملية لهذا السبب (يوليو ١٩٤٠) .

(د) وتختلف طبيعة سطح الأرض في المناطق الصحراوية اختلافاً كبيراً . فبينما توجد مناطق يمكن لجيش كامل اختراقها بسهولة بسرعة عالية في حملاته الميكانيكية ، لأيام متوالية ، توجد كذلك مناطق الرمال الناعمة والكثبان الرملية التي لا يمكن اختراقها ، مثل منطقة بحر الرمال العظيم الممتد على حدود مصر الغربية جنوب سيوه لمسافة ٦٠٠ ميل ، بعرض حوالى ١٥٠ ميل ، والذي يعتبر أعظم منطقة غرود رملية في العالم .

وتعتبر منطقة السهل الساحلى والهضبة الجنوبية صالحة لسير الحملات الميكانيكية ولذا كانت هذه المنطقة مسرح العمليات الرئيسية . وذلك بالنسبة لصلاية أرضها كما كان الطريق الأوسط فى شبه جزيرة سينا هو طريق الاقتراب الرئيسى للقوات التركية (فبراير ١٩١٥) . أما اختيار القوات البريطانية للطريق الساحلى والرملى ، فيرجع لأسباب أهمها وفرة المياه به ومكان مساعدة الأسطول للقوات المتقدمة .

وتمتاز مسارح العمليات فى الصحراء بخلوها من الموانع الطبيعية التى تعوق التحرك والتى يمكن اتخاذها كمواقع دفاعية جيدة ، أو الاستناد عليها . ولذلك أصبحت القوات الخفيفة الحركة قادرة على القيام بحركات التطويق للمواقع الدفاعية المعادية وخاصة أن الدفاع فى الصحراء لا يمكنه الاستناد الى موانع طبيعية تامة الا فى مناطق محدودة جدا (منطقة العلمين فى صحراء مصر الغربية) . وذلك نظرا الى أن تقيد وسائل المواصلات لحجم القوة المستخدمة فى الصحراء ، يجعل هذه القوات غير قادرة على مد مواجهتها الى درجة كبيرة الا اذا ضحت بالعمق . ولذلك يستعاض عن الموانع الطبيعية فى الصحراء بالموانع الصناعية (حقول الألغام) التى تنشأ أمام وحول الموقع الدفاعى ، وكذا ، تستند أجناب الموقع الدفاعى فى الصحراء على قوات خفيفة ومدرعة بدلا من الموانع الطبيعية .

وتعتمد السواتر فى الأراضى الصحراوية ولذلك فالتحركات عبرها لا يمكن سترها من المراقبة الجوية ، مما يجعل تحقيق المفاجأة الاستراتيجية دون استعداد كبير ودون احراز التفوق الجوى فوق أرض العمليات ، أمرا غير ممكن . ومن هنا نشأت أهمية التحركات والعمليات الليلية (تحرك ويقل ١٩٤٠ وهجوم مونتجمرى ١٩٤٢) .

ويمكننا اجمال تأثير الأراضى الصحراوية على العمليات الحربية فى الآتى :-

١ - ازدياد أهمية خفة الحركة ، بالنسبة لقوة النيران ، وهذا يدعو الى زيادة نسبة القوات المدرعة .

٢ - تحديد حجم القوات المحاربة نظرا للصعوبات الادارية ، وتحديد مساح عملياتها .

٣ - ازدياد أهمية تنظيم خطوط المواصلات والدفاع عنها .

٤ - ازدياد أهمية الموانع الصناعية لحماية المواقع الدفاعية .

٥ - عدم اتصال القوات المحاربة اتصالا مباشرا ، أثناء فترات السكون الحربى .

٦ - عظم طول المسافات التى تقطعها القوات أثناء تحركها نظرا لعدم أهمية الاحتفاظ بالأرض أو اكتسابها .

٧ - طبيعة جو الصحراء تحدد من العمليات الحربية فى فصول خاصة من العام .

٨ - أهمية أعمال الاخفاء والتمويه .

٢ - مساح العمليات المنبسطة أو المتعرجة الزراعية

أهم المميزات الخاصة لهذه المناطق هى اجتماع الصور المختلفة للظواهر الطبوغرافية الطبيعية والصناعية فيها مما يكسب الحرب فيها صورة خاصة . وأهم العوامل التى تؤثر على طبيعة العمليات الحربية فى هذه المناطق هى :-

(١) تمتاز هذه المناطق بتوفر الموارد الطبيعية ، زراعية وصناعية ، ولذلك يمكن للقوات المحاربة أن تحصل على قسم من لوازمها محليا . فاذا أمكن تنظيم تموين القوات محليا من هذه المناطق ، أضاف ذلك الى خفة حركتها بالنسبة لعدم اعتمادها الكلى على قواعدا الرئيسية فى الحلف . كما حدث عندنا اختيرت القوات الألمانية المدرعة للخط الفرنسى عند الأردن (مايو ١٩٤٠) وتقدمت

مئات الأميال غربا معتمدة الى درجة بعيدة للحصول على لوازمها على الموارد المحلية .

وبالنسبة لتوفر الموارد الطبيعية في هذه المناطق ، نجد أنها آهلة بالسكان مما يجعل منها مراكز حيوية ، سياسية واقتصادية . وتتواجد هذه المراكز قريبة من بعضها البعض ، كما قد توجد أحيانا على مقربة من الحدود . فيصبح لذلك من الضروري الدفاع عنها للاحتفاظ بها . ولذا تعتبر مسألة كسب الأرض حيوية ، اذا قورنت بأهميتها في المناطق الصحراوية الجذباء .

(ب) وتمتاز هذه المناطق كذلك بوجود شبكة واسعة من المواصلات الحديثة والطرق البرية والمجاري المائية التي تصلح للنقل الحربي . وهذا يساعد كثيرا على امكان حشد قوات عظيمة ، لأن توفر وسائل المواصلات السريعة يجعل من السهل تموين القوات وامدادها بشرط سلامتها . ولذلك تجند الدول الأوروبية جيوشا عظيمة العدد تحاول بها أن تغطي جميع مناطقها الحيوية ويساعدها على ذلك جودة شبكة مواصلاتها . ولذلك نجد العمليات الحربية في مثل تلك المناطق عبارة عن هجمات أمامية ما دامت الجبهة سليمة فتقل فيها فرصة المناورات الواسعة واستغلال خفة الحركة . ولذلك تزيد نسبة الوحدات المشاة على الوحدات المدرعة اذا قورنت مثلا بالنسبة بينهما في المناطق الصحراوية . كما أن الأغراض العسكرية المباشرة للعمليات الحربية تتركز في الاستيلاء على ، أو الدفاع عن عقد المواصلات الرئيسية في الميدان . ولذلك يحدد اتجاه المواصلات ، استراتيجية الحملة ، كما تحدد طاقتها القوة التي يمكن حشدتها والسرعة التي يمكن أن يتم بها هذا الحشد .

(ج) وان من أهم مميزات هذه المناطق ، أن الصور المختلفة للظواهر الطوغرافية تجتمع معا . فيتألف من الوديان والتلال الخطوط الاستراتيجية ، ومن الأنهار والبحيرات والغابات والمستنقعات الموانع الاستراتيجية ، ومن المدن والخطوط الحديدية والطرق والمطارات والموانئ ، النقاط الاستراتيجية .

ان العامل الرئيسى الذى يتأثر فى الحرب فى هذه المناطق هو المقدرة على « التحرك » فان وجود الموانع الاستراتيجية فى مسرح العمليات سيحد من حرية العمل ، ويضعف القدرة على المناورة ، وبالتالي يجعل العمليات أكثر بطئا واستنزافا لقوة النيران . ولذلك تزيد أهمية المشاة فى مثل هذه المناطق على أهمية القوات الخفيفة الحركة المدرعة وذلك حتى يتيسر للقائد كسر الخط الدفاعى المعادى لانقاذ قوة مدرعة من الثغرة .

وعلاوة على ما تفرضه الموانع من تحديد للقدرة على الحركة ، تفرض خطوط المواصلات اتجاه الحركة . فوجود خطوط مواصلات موازية لخطوط التقدم يزيد من خفة حركة القوات وان كان يحدد مدى انتشارها وطول المواجهة التى تحتلها ان لم تكن هناك خطوط عرضية تساعد على امكان الحشد بسهولة أمام أى منطقة مهددة . الا أن هذه الخطوط العرضية تصبح معرضة للعمليات الحربية المعادية .

وبالنسبة لتقييد خفة الحركة فى هذه المناطق ، تزداد أهمية قوة النيران كوسيلة تبادلية للضغط على المواقع الدفاعية ، مما يتطلب نسبة أعظم من المدفعية ، كما أن اعتراض الموانع لاتجاه التحرك واحتمال تدمير المعابر عليها ، يتطلب زيادة معدات العبور ووحدات المهندسين . كما أن وجود المدن والقرى ، يجعل وتركيز تقابل خطوط المواصلات فيها ، وسهولة تحصينها والدفاع عنها ، يجعل لها أهمية خاصة فى رسم الموقع الدفاعى . فتصبح القرى والمدن نقاطا محصنة فى المنطقة الدفاعية ، مما يتطلب مهاجمتها بقوات تغلب فيها نسبة وحدات المشاة . هذا من جهة تأثير طبيعة الأرض على النسبة التى تراعى فى تشكيل القوات البرية المحاربة . ولنتقل الآن لبحث قيمة الموانع الاستراتيجية من وجهة نظر المدافع والمهاجم .

١ - الأنهار

تعتبر الأنهار منذ القدم حدودا طبيعية بين الدول المتجاورة ، ويرجع

السبب في ذلك الى سهولة تعيين وتحديد مثل هذا الحد الفاصل ، والى اعتبارها موانعا تفصل بين الدولتين وتعطل الاعتداء .

ومن الضروري دراسة كل ما يتصل بالأنهار التي تجرى في الدولة ، أو في مسارح العمليات المحتملة لتقدير مدى أهميتها كموانع استراتيجية ، وبالتالي تقدير الدور الذي ستلعبه الأنهار في العمليات . ففي عمليات الفلاندرز (مايو ١٩٤٠) كانت الخطط التبادلية الثلاثة التي وضعت لمعاونة بلجيكا بقوات انجليزية وفرنسية تتقدم من فرنسا عبر الحدود ، تستند كلها الى الأنهار وقنوات الري . فكانت الخطة الأولى تقضى بالوقوف على نهر الأيسكوت وقال الأيزر ، والثانية بالوقوف على خط الأيسكوت فقط من مولد الى غنت على أن يقوم البلجيكيون بعمليات التعطيل على خط الحدود وقال البرت ، أما الثالثة بالوقوف على خط نهر دندر . وبالرغم من نجاح القوات الألمانية السريع الا أن القنوات والأنهار كانت ذات أثر كبير في عمليات التعطيل فقد استمرت معركة البلجيك ٢٢ يوما في مدى ٥٦ ميلا .

ومدى أهمية النهر كموانع استراتيجية تتوقف على : -

١ - طبيعة وادي النهر - فإذا كان النهر يجري في قاع أخدود عميق لا يمكن إقامة كوبرى عليه أصبح مانعا قويا . مثل أخدود كلورادو في أمريكا الشمالية الذي يبلغ ارتفاع جوانبه ميلا .

٢ - اعتراض الجنادل والشلالات لمجرى النهر ، مما يجعل العبور بالقرب منها أو الملاحة فيها أمرا صعبا بالنسبة لسرعة التيار .

٣ - عظم عرض النهر ، وعدم صلاحية شواطئه لإقامة الكبارى ، وعمقه ، وانعدام القناطر والمعاير فوقه .

٤ - وجود مستنقعات على جوانب النهر ، مما تعتبر مانعا للإقامة والتحرك .

٥ - حالة المواصلات المؤدية الى النهر والمنشأة على أجنابه .

٦ - احتمال تجمد سطح النهر بسبب برودة الجو ، وامكان عبوره بالقوات والمعدات .

وينبغي دراسة العوامل التالية ، بالنسبة للموانع المائية عموما التي قد تصادف القوات المحاربة في مسارح عملياتها : -

- ١ - اتجاه النهر ، وهل يوازي التقدم أو يعترضه .
- ٢ - عمق النهر ، عرضه ، سرعة تياره في مختلف الفصول .
- ٣ - شواطئه - طبيعتها ، ارتفاعها - السواثر الموجودة عليها .
- ٤ - المخاضات والقناطر والكمبارى - محلاتها ، طاقة حمولتها .
- ٥ - الطرق الموصلة للنهر - حديدية وبرية ، والطرق العرضية الممتدة على شاطئ النهر وتسمح بالتحركات العرضية .
- ٦ - امكان استخدام النهر للمواصلات المائية أو كميناء للطائرات المائية .

أهمية النهر من الوجهة الدفاعية

تميل أى قوة مستحبة الى أن تجعل بينها وبين المهاجم مانعا مائيا ، تزداد أهميته كلما زاد اتساعه وصعب عبوره . الا أن أمثلة التاريخ الحربى تدلنا على أن النهر لم يكن فى يوم من الأيام عائقا تاما لهجوم ينفذ بعزيمة . فيقول كلاوزفيتز « ان المانع المائى دفاع قوى ضد هجوم ثانوى ، ولكنه دفاع ضعيف أمام هجوم قوى » وذلك بالنسبة الى أن النهر يكون دائما كثير التعاريج ، كثير السواثر ، فيضطر المدافع الى وضع قوات كبيرة على شاطئه ، مضحيا بذلك العمق ، كما أن الدفاع يصبح « خطيا » (Linear) ، مما يجعل من السهل كسره . وكلما قلت قوات المدافع ، كلما قل نفع المانع المائى كخط دفاعى . فلم يحاول نابليون بعد هزيمته فى ليزج أن يدافع خلف الرين عند مانهم ، ولو أنه اكتسب وقتا ثمينا بخدعته بأن سيدافع عند هذه النقطة .

ولذلك ، فاذا اعتبر النهر كخندق عظيم فى شبكة الدفاع بعمق ، فقد يصبح

عظيم الأهمية ، أما إذا استند النظام الدفاعى تماما على النهر ، فلن يمكن للمدافع أن يصد هجوما ينفذ بعزيمة .

ولكى يمكن تقدير النهر كمانع مائى ، ضد الهجوم . يجب تقدير مدى نجاح تدمير الكبارى والمعابر المنشأة عليه . فمثلا تسبب عن عدم تدمير كبارى الميز فى مواجهة الجيش الفرنسى التاسع (مايو ١٩٤٠) عدم احراز القوات الفرنسية للوقت الكافى لاعادة التنظيم مما ترتب عليه اختراق الجبهة اختراقا تاما . وتزيد أهمية النهر كمانع مائى ، اذا أمكن للمدافع اغراق مناطق واسعة حوله ، باطلاق مياهه لتغطى الأراضى الواطئة على شاطئيه . ففى هذه الحالة ، تحدد المواجهة التى ينبغى الدفاع عنها ، وتحدد عدد نقاط العبور المناسبة من وجهة نظر المهاجم .

ولقد وضعت خطة لاغراق أراضى غرب القاهرة (صيف ١٩٤٢) فى حالة مواصلة القوات الألمانية التقدم الى وادى النيل ، بغرض تعزيز الدفاع عن القاهرة والاقتصاد فى القوات المدافعة ، كما فاجأ الصينيون (يونيو ١٩٣٨) القوات اليابانية بنسف أكبر سدود النهر الأصفر عند مدينة شينجشو ، ملتقى الطرق الحديدية والزراعية ، فجرفت المياه الكثير من معداتهم وجنودهم وطفعت على مواصلاتهم وأفسدت وسائل تموينهم .

النهر من وجهة نظر المهاجم

يتطلب وجود أنهار فى مسرح العمليات من القوات المهاجمة ، دراسة مستفيضة لطبيعة النهر والعوامل التى تزيد أو تنقص من أهميته كمانع استراتيجى . ووجود الأنهار فى مسرح العمليات يتطلب من المهاجم زيادة نسبة قوات المهندسين ضمن تشكيلاته المحاربة ، والتفكير مبكرا جدا فى نوع أدوات العبور اللازمة حتى لا يضيع الوقت بعد الوصول الى المانع فى طلب هذه الأدوات ، مما قد يعطى الفرصة للمدافع لكسب الوقت لاعادة التنظيم .

وبالنسبة لأهمية معابر الأنهار ، وضرورة الاستيلاء عليها سليمة ، تحاول

القوات المهاجمة الاستيلاء عليها قبل أن تصل إليها القوات المنسحبة ، وذلك باستخدام القوات المحمولة بالطائرات للاستيلاء عليها سليمة من التخریب .

ويملى اتجاه الأنهار على المهاجم استراتيجية حملته . فوجودها معترضة خط تقدمه سيحدد له خطوط الانسحاب والدفاع التى يحتمل أن يصادفها ، كما أن وجود أنهار موازية لخط التقدم يحمى جنب القوة المتقدمة . كما يملى وجود النهر اتجاه التقدم ، فكان النيل مقيدا لحملة استرجاع السودان كما كان الدجلة مقيدا لاتجاه العمليات الحربية فى العراق .

ب - البحيرات والمستنقعات

تعتبر مناطق البحيرات والمستنقعات والأراضى الواطئة التى يمكن غمرها بالمياه ، من أعظم الموانع الاستراتيجية ، حتى ليعد اجتيازها أشق بكثير من اجتياز سلاسل الجبال المتوسطة الارتفاع .

فتحدد هذه المناطق اتجاه التقدم تحديدا تاما ، وتقيده الى الطرق والممرات القليلة التى تمر بينها أو تحترقها . ولذلك يجب على القائد أن يدرس مسالك هذه المناطق ، وأن يعرف مواعيد تجمد سطح المستنقعات والبحيرات اذا كانت درجة حرارة الاقليم تنخفض انخفاضاً يسمح بذلك ، كما فى بحيرات فنلندا ، وكذا مواعيد نشوء المستنقعات اذا كانت تنشأ نتيجة لعوامل طبيعية فيضان النيل مثلا فى منطقة السدود بسبب غمر المناطق التى على الشاطئین ، ويعرف كذلك مواعيد انتشار الأوبئة والأمراض فى مناطق المستنقعات وخاصة فى الأقاليم الاستوائية .

وتاريخ الحروب حافل بأمثلة كثيرة عن تأثير البحيرات والمستنقعات والمناطق الواطئة التى يمكن اغراقها ، على سير العمليات الحربية . فلعبت بحيرات الماسوريان (سبتمبر ١٩١٤) فى قتال الجيش الألمانى الثامن ضد الجيشين الروسين الأول والثانى دورا كبيرا . اذ حدد وجود البحيرات من امكان الاتصال بين الجيشين الروسين فأمكن للجيش الألمانى التاسع من مهاجمة وهزيمة

كل منهما على حدة • كما تحدد بحيرات الشاطئ الشمالي لمصر بين بور سعيد والاسكندرية أماكن النزول المحتملة على الشاطئ وطرق الاقتراب الى الدلتا ولقد كان لمستنقعات شرق بولندا أثر كبير على خطوط عمليات نابليون واستراتيجيته عام ١٨١٢ ، كما أن المستنقعات المنتشرة على شاطئ مقدونيا تحدد نقط النزول على الشاطئ عند سالونيكى وديدى أجاتش (فى تركيا الأوربية) . ولقد كان لغمر منطقة سهل الطينة شرق قنال السويس (١٩١٥) أثر كبير على تحديد المواجهة التى احتلتها القوات البريطانية فاستطاعت القيادة البريطانية توفير ٢٥ ميلا من مواجهة الدفاع ضد الهجوم التركى .

ج - الغابات والأحراش

تعتبر الغابات والأحراش الكثيفة من الموانع الطبيعية الهامة بالنسبة لتحديد طرق السير فيها مما يعوق العمليات فيها • كما أن الغابات لها مميزات خاصة تفرد بها • فهى تقيد مدى النظر مما يجعل استخدام الطائرات للمراقبة الجوية قليل الفائدة ، وتعوق المراقبة للمدفعات فتحد من امكانها تطبيق نيرانها بسرعة ، ولذلك يغلب ، ويفضل ، استخدام الأسلحة القصيرة المدى ، التى تتداولها المشاة ، التى تعتبر السلاح المفضل للحرب فى مناطق الغابات .

وتزيد أهمية الغابات كمانع استراتيجى ، اذا انتشرت بها الأمراض والأوبئة ، وصعب التحرك فيها لكثافتها وانعدام الطرق بها ، ولذا تعتبر غابات افريقيا الاستوائية من العقبات الهائلة لائى قوة حربية تعمل فى هذه المنطقة . وهى لذلك تفوق غابات أوروبا فى أهميتها ، فليست الأخيرة من عظم المساحة والكثافة بحيث تؤثر الى حد كبير على الحملات الحربية • فمثلا تمكنت القوات المدرعة الألمانية من اختراق منطقة غابات الأردن الوعرة بسهولة نسبيا (مايو ١٩٤٠) وبذلك حققت المفاجأة الاستراتيجية للفرنسيين فكسرت خط دفاعهم وطوقت قوات الحلفاء فى شمال بلجيكا .

٣ - مسارح العمليات الجبلية

الجبال من الموانع الاستراتيجية العظيمة ، ولذلك تعتبر من خير الحدود التي تفصل بين الدول كجبال البرانس بين اسبانيا وفرنسا ، وجبال الألب التي تحد إيطاليا شمالا . وتؤثر الجبال الموجودة في مسرح العمليات الحربية تأثيرا عظيما على استراتيجية الحملة وتكتيكاتها وتعتبر المناطق الجبلية عادة مناسبة للعمليات الحربية الدفاعية والتعطيلية . نظرا لتحديد عدد الممرات الصالحة التي تخترقها ، حيث يمكن للقوات اجتياز سلسلة الجبال ، وسهولة الدفاع عنها . وتدلتنا محاولتنا الاستيلاء على القدس (نوفمبر وديسمبر ١٩١٧) على مدى ما تلاقيه القوات المهاجمة من صعوبات . الا أن الجبال ، كالانهار ، تضطر المدافع الى اتخاذ موقع دفاعي غير مرن وتعطى الفرصة للمهاجم لاستخدامها كساتر لحشد قواته ، واختيار نقطة اختراقه ، فاذا نجح في الاختراق عند نقطة في سلسلة الجبال ، انهار نظام الدفاع كله .

تتوقف أهمية الجبال كمانع استراتيجي على العوامل التالية :-

(١) اتجاهها - فاذا اعترضت سلسلة الجبال خط التقدم اصبح عبورها شاقا وخاصة اذا كانت عبارة عن عدة سلاسل متتالية فتضطر المهاجم الى التوقف بعد عبور كل منها للاستعداد لاختراق السلسلة التالية . أما اذا كانت موازية لخط التقدم ، فيصبح في هذه الحالة من السهل التقدم في الوديان التي تفصلها وتحمي الجبال جنب القوات المتقدمة . الا أن الاتصال بين أقسام القوة المتقدمة على عدة خطوط يصبح أمرا صعبا ، وتناسب هذه الصعوبة مع عدد الممرات والطرق التي تمر بهذه السلاسل في اتجاه متقاطع مع خطوط التقدم .

(ب) الممرات - عددها واتجاهها وارتفاعها وطبيعتها وبالتالي صلاحيتها لسير الحملات الميكانيكية ، ومدى انحدارها وطولها والفصول التي يمكن اجتيازها فيها فاذا كانت الممرات ضيقة عالية ، أصبح من الصعب تقدم قوات ميكانيكية فيها ، وقاست الجنود كثيرا من انخفاض درجة الحرارة . ولعل عبور القوات البريطانية

للمرات المؤدية الى القدس وصعوبة معاونتها بالمدفعية من الأمثلة التي توضح تأثير هذا العامل على العمليات الحربية .

(ج) عرض سلسلة الجبال - مما يزيد من قيمتها كمانع دفاعي . فجبال الألب يراوح عرضها بين ٨٠ و ١٥٠ ميلا ، وتعد حدود الهند الشمالية أعظم مناطق جبلية على سطح الأرض مما دفع عنها غائلة العدوان من هذا الاتجاه . وتبعا لعرض السلسلة الجبلية ، تختلف الجبال من فاصل تام لايمكن عبوره الى فاصل أقل صعوبة ومانع بسيط .

(د) وعورة سطح الجبال - مما يزيد من صعوبة التحرك ، ما لم تتوافر الطرق البرية والخطوط الحديدية ، التي تعتبر نادرة في المناطق الجبلية ، ويمكن تدميرها بسهولة عند نقط حيوية يتسبب عنها تعطيل استراتيجي لتحرك القوات المهاجمة . ففي هجوم ويفل الأول في الصحراء الغربية ، تعطلت الفرقة ٦ الاسترالية بسبب تدمير القوات الايطالية للطرق التي تخترق منطقة الجبل الأخضر ولم تتمكن من الاشتراك في معركة بيضاء فم (فبراير ٤١) .

(هـ) ارتفاعها - لأن مدى ارتفاع الجبال ، وموقع اقليمها الجغرافي ، يحددان مدى ارتفاع خط الثلج الدائم ، والوقت الذي تصبح فيه الممرات مغلقة بسبب تراكم الثلوج فيها مما يجعل المرور فيها مقصورا على شهور معينة . كما أن ارتفاع الجبال يحدد درجة الحرارة بها ونوع الحاصلات التي تنمو فيها ، ومقدار تحمل الجنود لجو هذه المناطق المرتفعة وما يتطلبه ذلك من تجهيزات معينة لتدقيتهم وطهي طعامهم ووقايتهم من أمراض الجبال ، ثم ان ارتفاع الجبال يحدد امكان عبور قممها بالطائرات ومدى التجهيزات الضرورية لتمكين الطائرات من الطيران فوقها .

(و) شكل الجبال - وهل هي سلسلة مستقيمة أم دائرية ، وفي الحالة الأخيرة نجد أن الممرات والطرق التي تخترق سلسلة الجبال تباعد خارج المحيط ، وتتقابل داخله عند مركز الدائرة . فجبال الألب مثلا تتجه ممراتها بحيث تتركز في شمال إيطاليا ، بينما تبدأ هذه الممرات من مناطق متباعدة في أرض فرنسا .

(ز) طبيعة الجو في المناطق التي تفصلها سلسلة الجبال - فغالبا ما تكون سلسلة الجبال حدا فاصلا بين الأجزاء مما يتطلب استعدادا خاصا . فبالانتقال من السهل الساحلى فى فلسطين الى وادى الأردن بعد اجتياز سلسلة جبال يهوذا ، نصادف جوا قاريا شديد الحرارة صيفا الى درجة عدم امكان المعيشة فى الوادى فى هذا الفصل .

هذه العوامل المختلفة يجب دراستها دراسة وافية قبل الاقدام على القيام بعمليات حربية فى مناطق جبلية ، لأن التقصير فى تقدير هذه العوامل سيجعل الحملة فاشلة والاستمرار فى تنفيذها باهظ التكاليف .

والآن ، لنبحث مدى تأثير طبيعة المناطق الجبلية على القوات التى تحارب فيها : -

(ا) من ناحية تشكيل القوات ، ستكون نسبة التشكيلات المشاة الى المدرعة أعظم منها فى المناطق الزراعية التلية ، أو الصحراوية . كما ينبغى زيادة نسبة وحدات المهندسين لاصلاح وتمهيد الطرق والممرات التى قد يدمرها المدافعون أثناء انسحابهم .

(ب) ستتطلب الحرب فى المناطق الجبلية استخدام قوات خفيفة ، اذ سيصبح من العسير استخدام الحملات الميكانيكية الثقيلة والمدفعية الثقيلة . وقد يتطلب الأمر الاستعاضة بحملات الدواب أو بالحمالين لأغراض تموين القوات التى تعمل على ارتفاع عظيم دون أن يصلها بمراكز التموين خطوط وطرق صالحة . كما قد يستعان بالنقل الجوى ، وذلك باسقاط لوازم التموين من الطائرات على مناطق العمليات ، أو سرعة تعزيز الوحدات التى تقاتل فى مناطق جبلية وعرة .

(ج) قد تزداد أهمية السلاح الجوى كوسيلة للاستطلاع لحفظ الاتصال بين القوات المتباعدة والتى تتعرض عادة لفقد الاتصال بينها وبين رؤسائها وتقل أهمية الاستطلاع الجوى اذا كانت الجبال تكسوها الأشجار فتصبح وظيفة الاستطلاع شاقة مما قد يتيح الفرصة لتحقيق المفاجأة . كما قد يصبح استخدام السلاح الجوى

محدودا اما لشدة التيارات الهوائية أو تلبد الجو بالغيوم وانخفاض درجة الحرارة
فى المناطق الجبلية .

- (د) تجهيز القوات والمعدات تجهيزا خاصا لتحمل أجواء هذه المناطق .
- (هـ) تدريب القوات تدريبا خاصا ، اذ أن الحرب فى هذه المناطق تتطلب
لامركزية عظيمة فى القيادة والسيطرة ، فمثلا خصصت ألمانيا فى الحرب العالمية
الآخيرة بعض تشكيلاتها للعمليات الحربية فى مناطق البلقان الجبلية .
-

الفصل الثالث

المناخ

تؤثر الظواهر الجوية للأقليم تأثيرا عظيما على سكان الاقليم ، وحاصلاته الزراعية والصناعات التي تقوم به وازدهار تجارتها . ومن الضروري أن يدرس القائد تأثير الجو على هذه العوامل المختلفة لأقليمه ، والأقاليم التي قد يقوم بعمليات حربية فيها بغرض الوصول الى نتائج سليمة عن تأثير المناخ على قواته ووسائل تموينه والعمليات التي سيقوم بها وتسليح قواته ومعداتنا .

يؤثر الجو في اجرام الأشياء ، فنجد أهل المناطق القطبية كلهم قزم ، ونجد سكان المناطق المعتدلة أعدل الناس أجساما . كما يؤثر الجو على الصحة فأصلح الأجواء الجاف ، لا بالبارد القارس أو الحار فمثلا ، يسوء الجو وتتفشى الأمراض والأوبئة حول الغابات الاستوائية حيث تشتد الحرارة وتكثر الرطوبة . كما يؤثر الجو على استعداد السكان العقلي ، فلا نجد قوة الإدراك وحدة الفكر وصفة الرزانة وملكة الاختراع الا في الأجواء المعتدلة بينما يدعو ارتفاع درجة الحرارة الى تراخي القوى الجسمية والعقلية فيقل المجهود عموما ويركن السكان الى الكسل والحمول وعدم السعي كما أن للجو تأثيره الخاص في تكوين طباع وأخلاق الشعوب مما يوجب دراسة هذا العامل الهام وتأثيره في شعوب الدول التي قد تصبح صديقة أو عدوة ليتمكن بذلك تقدير مجهود هذه الشعوب الحربي وقوة احتمالاتها للعمليات الحربية ومواطن الضعف فيها وتطبيق هذه المعلومات تطبيقا عمليا للاستفادة من قوات هذه الشعوب أعظم فائدة اذا كانت حليفة أو مهاجمة مواطن الضعف فيها اذا كانت عدوة .

ويؤثر الجو على نوع حاصلات الاقليم الزراعية فمن النبات ما يضر به البرد

ولا يطيب الا فى البلاد الحارة أو الدفئة كالقطن والذرة والأرز وقصب السكر .
ومنه ما يتحمل البرد كالقمح والكتان ، وهى مع ذلك لاتجود الا فى أجواء خاصة
فاذا راجعنا خريطة توزيع المحاصيل الزراعية ، أمكننا الحكم فى الحال بما وهبت
الجهات الاستوائية من البسطة فى الحاصلات النباتية ، ونجد خطوط الملاحظة منها
متجهة نحو أوروبا حيث الجو بارد ، لتموينها بالغذاء والكساء .

ومن المصنوعات ما لا يصلح الا فى أجواء خاصة مناسبة كصناعة غزل الأقطان
والأصواف التى يفضل القيام بها فى الأجواء الباردة الرطبة ، كما تتأثر التجارة
بطبيعة جو الاقليم . ففى الممالك الباردة تعطل المواصلات شتاء فيبقى على المواصلات
الحديدية والنهرية وتغلق الموانى وتتحول منها التجارة . وإذا انهمرت السيول
اكسحت الطرق والخطوط الحديدية كما يسبب الضباب خللا فى التجارة .

وهكذا يؤثر الجو تأثيرا عظيما على جميع أطوار حياة البشر المادية . وبالنسبة
لما هنا من ارتباط بين الحرب وطبيعة حياة البشر ، فقد أصبح لزاما على القائد
العسكرى دراسة طبيعة الأجواء المختلفة التى سيحارب فيها جنوده لتقدير أثرها
عليهم وعلى عملياته الحربية وسيتوقف على صحة تقديره فشل عملياته أو نجاحها .
وأهم الظواهر الجوية التى يدرسها القائد فى مسرح العمليات هى درجة
حرارة الاقليم وأمطاره والرياح التى تهب عليه . ويمكن تلخيص تأثير الحالات
الجوية على القوات ومعداتھا فيما يأتى : -

أولا - تأثير الظواهر الجوية على القوات

١ - يؤثر الجو على صحة الجنود ونوع الغذاء الذى ينبغى أن يقدم لهم فالجو
يترتب عليه ما بالاقليم من أمراض متوطنة وأوبئة تنتشر فى أوقات معينة من
العام . ويتطلب هذا اتخاذ اجراءات خاصة لوقاية الجنود ككسر التعليمات الصحية
وعمل ترتيبات وقائية لدرء الأمراض كحقنهم وتوزيع الأدوية عليهم وتوفير
الكساء والغذاء المناسبين ، وتجفيف المناطق التى سيحشد فيها الجنود وخاصة فى
الاقاليم الممطرة ، وتقدير الخسائر التى ستجتم عن الأمراض وبالتالى اعداد

المستشفيات ومراكز القاهرة وتوفير جنود الاحتياط لسد هذه الخسائر غير الطبيعية
ففى حملة العراق وغاليولى (١٤ - ١٩١٨) كانت نسبة الخسائر بين القوات
بالنسبة للأمراض أعظم بكثير من الخسائر نتيجة العمليات الحربية . ففى الحملة
الآخيرة دخل ١٠ آلاف جندى المستشفيات خلال ثلاثة أيام متوالية تعرضت
خلالها القوات لأجواء متباعدة تبأينا عظيما .

٢ - تؤثر حالة الجو فى الأقاليم تأثيرا ظاهرا على قوة تحمل الجنود . ففى
الأجواء الباردة جدا أو الحارة جدا ، تصبح الجنود غير قادرة على القيام بأى نشاط
عملى . فالجو الحار يبعث على الحمول ويجعل القيام بأى مجهود ولو كان ضئيلا
أمرا شاقا . والجو البارد الذى تصحبه الزوابع الثلجية والصقيع ينقص من
مقدرة الجنود على القيام بالعمليات الحربية . بينما تعتبر الأجواء المعتدلة والباردة
نوعا خير الأجواء للقيام بالأعمال الحربية اذ تزيد مثل هذه الأجواء من نشاط
الجنود .

ولا يقتصر تأثير الجو على نوع الفصل من العام ، بل ويختلف تأثيره فى
ساعات اليوم المختلفة . ولذلك ينبغى على القائد العام والقائد المحلى اختيار أنسب
فصول العام ، وخير ساعات اليوم للقيام بالعمليات الحربية .

ثانيا - تأثير الظواهر الجوية على التموين

يتأثر تموين القوات فى الميدان بظواهره الجوية من ناحيتين :-

١ - يؤثر الجو على المواصلات التى تعتبر بمثابة شرايين الجسد للقوات
المحاربة . ولا يستطيع جيش مواصلة القتال ما لم تكن مواصلاته سليمة . ففى
فصول الأمطار الشديدة والعواصف تصعب عملية النقل الجوى ، والنقل البرى
وخاصة عندما لا تكون الطرق البرية والحديدية الجيدة متوفرة . فقد تقتلع الخطوط
الحديدية نتيجة السيول ، ويتوقف السير على الطرق الغير مرصوفة التى تصبح
موحلة عقب الأمطار . ففى الهجوم الايطالى (سبتمبر ١٩٤٠) كان أحد أسباب

توقف القوات الإيطالية شرق سيدى برانى الانتظار حتى يتم تمهيد طريق برى جيد من السلوم الى سيدى برانى .

٢ - وسيطر جو الاقليم على طبيعة حاصلاته . فخصب الاقليم يرجع الى كمية الأمطار التى تسقط عليه والرياح التى تهب عليه ودرجة حرارته . فاذا كان الاقليم خصبا، أمكن للقوات المحاربة الحصول على قسم من حاجيات التموين محليا . أما اذا كان الاقليم مجدبا ، أصبح من الضرورى نقل جميع حاجيات القوات من قواعد الخلفية ، ويجعلها تعتمد اعتمادا كليا على خطوط المواصلات التى تربطها بهذه القواعد ، مما يحد من خفة حركة القوات من الوجهة الاستراتيجية فالقوات التى حاربت فى صحراوات أفريقيا الشمالية كان جذب الاقليم يحد من مدى العمليات الحربية التى تقوم بها ، ويحد حجم القوة التى يمكن استخدامها فى الخطوط الأمامية . فلم تتمكن الفرقة الأسترالية السادسة من العمل كشكيل واحد بعد الاستيلاء على طرق نظرا للموقف الإدارى فى الصحراء الغربية (يناير وفبراير ١٩٤١) .

وعلاوة على ذلك ، ينبغى اختيار الأغذية الملائمة لطبيعة الجو ، واتخاذ الترتيبات اللازمة للمحافظة على مواد التموين حتى لا تفسد ، وخاصة فى المناطق الحارة .

ثالثا - تأثير الظواهر الجوية على العمليات

تحدد الظواهر الجوية للأقليم أفضل مواسم العام للقيام بالعمليات الحربية . ففي الفصول الحارة ، تتوقف العمليات الحربية غالبا ، بينما تعتبر الفصول الباردة أنسب مواسم العام للعمليات فمثلا تأخر هجوم جرازيانى من يوليو ١٩٤٠ حتى سبتمبر الى أن تحسنت الأحوال الجوية . وفى المناطق الشمالية قد يفضل الانتظار الى فصل الشتاء برغم برودته وذلك حتى تتجمد مياه الأنهار والبحيرات فيمكن التحرك عليها كما حدث فى العمليات الروسية ضد فنلندا . وفى المناطق الجبلية ، كما فى شرق افريقيا ، يفضل القيام بالعمليات الحربية قبل فصل الأمطار

فى الصيف ، التى تسبب عنها صعوبة التحرك والعمل بالنسبة لعدم صلاحية الطرق للسير ، ويصبح الجو حارا رطبا ذا تأثير سىء على صحة الجنود • كما عاق سقوط الأمطار أثناء المطاردة التى أعقبت معركة العلمين (نوفمبر ١٩٤٢) القوات المدرعة البريطانية من اللحاق بالقوات الألمانية المرتدة غربا •

ولقد ساعد الضباب الذى انتشر فوق منطقة العمليات فى الأردن (ديسمبر ١٩٤٤) على نجاح الهجوم المضاد الألمانى ، اذ عطل الضباب استخدام قوة الحلفاء الجوية المتفوقة عن اكتشاف الحشد الألمانى ، ثم عن معاونة القوات البرية . كما أن العواصف الرملية الشديدة التى كانت تحدث فى مسرح العمليات بشمال افريقيا كانت تعطل من النشاط البرى والجوى وتعطل وسائل المواصلات اللاسلكية . كما أن للرياح تأثيرا كبيرا على الأعمال الحربية المحلية . فيتوقف استخدام الغازات والدخان ، كوسيلة من وسائل القتال ، على درجة الحرارة ومدى رطوبة الجو أو جفافه وشدة الريح واتجاهه . كما أن للظواهر الجوية أثر على استخدام المدفعية للضرب الحسابى مما يتطلب دراسة تفصيلية خاصة للأحوال الجوية حتى يمكن استخدام هذه الأسلحة استخداما موفقا .

رابعا — تأثير الظواهر الجوية على التسليح والمعدات

يتأثر تسليح القوات وتجهيزها بالظواهر الجوية فى ميدان القتال . ففي المناطق الحارة كالصحراء الليبية كان من الضرورى تجهيز الدبابات والعربات بتجهيزات خاصة لتبريد المياه . كما يتطلب هبوب الزوابع الرملية صيانة خاصة للمعدات الحربية . وفى المناطق الباردة ، حيث تغطى الثلوج الأرض يصبح من الضرورى تجهيز القوات المحاربة بمعدات خاصة ، كزحافات الثلج ، لاستخدامها فى التحرك ، وكذا تجهيز الطائرات بزحافات ليتمكنها الطيران والهبوط بأمان واعداد المعدات الميكانيكية اعدادا خاصا حتى لا تتجمد المياه والزيت بخزاناتها كما تجهز العربات بجنازير لمنعها من الانزلاق فى المناطق الموحلة •

الفصل الرابع

موارد الثروة الطبيعية

اتخذت الحرب منذ أوائل القرن التاسع عشر شكلا جديدا ، وتطورت تطورا عظيما نتيجة بدء عصر الصناعة التي امتزجت بأعمال البشرية في كل ناحية من نواحيها حتى أصبحت مصدر قوة للانسان يزيد بها من مقدرته ويوفر بها من مجهوده . وبدأ أثرها واضحا جليا في الحرب العالمية الأولى . إذ أدت الصناعة الى اختفاء الجيوش المحترفة الصغيرة التي نشأت في القرن التاسع عشر ، لتحل محلها جيوش عظيمة ، هي مجموع الأفراد الصالحين للقتال في الأمم المحاربة . فأصبحت الحرب صراعا بين الملايين من الجنود ، في حرب طويلة الأجل ، تلعب العوامل الاقتصادية الدور الأول فيها . وخرجت المعركة تبعا لذلك من ميدان القتال الى المدنيين في الحقول والمصانع والذين بات عملهم وراء خطوط القتال مساهمة لها قيمتها الحيوية في الصراع ، إذ باتت الحرب تعتمد على كمية الانتاج الزراعي والصناعي للدولة المحاربة .

لقد أصبحت الحرب الحديثة حربا شاملة تقوم على توفر قوة المادة في الدولة ولذا فان أهمية هذه العوامل الاقتصادية قد جعلت من الضروري ، لكي يمكن للدولة مواصلة الحرب وبلوغ أغراضها ، أن تحشد عناصر القوى المادية فيها وأن تدمج هذه القوى في قوة واحدة مركزة ، وذلك بفرض اشراف الدولة على كل مواردها الطبيعية ومرافق الحياة فيها .

وعناصر القوى المادية في الدولة تتضمن : -

أولا - مواردها الاقتصادية - وهذه تشمل خامات الصناعة في الدولة التي يتوقف عليها اعداد القوات المسلحة ومواردها الزراعية والحيوانية ، وتجارتها

الخارجية التي تستند اليها كمية الثروة الأهلية للدولة ، ومقدرتها على تمويل الحرب .

ثانياً - القوة البشرية - التي يتوقف عليها مقدرة الدولة على الانتاج وحجم قواتها المسلحة وتعبئة هذه القوة يتطلب ادماج كل فرد في الأمة في عجلة الحرب ليؤدي نصيبه في المجهود الحربي للدولة .

أولاً - الموارد الاقتصادية

لم تدرك الأمم المحاربة أهمية العوامل الاقتصادية وتأثيرها الا في أواخر الحرب العالمية الأولى ، عندما أصبح من الجلي أن القرار الأخير سيرجع الى العامل الاقتصادي وأن الحرب والاقتصاد يجب أن يسيرا جنبا الى جنب .

ولذلك عندما بدأت بعض الدول استعدادها للحرب العالمية الأخيرة ، كانت أول خطوة لها هي تعيين موعد دخولها الحرب ، ثم بدأت حشد صناعاتها واستعدادها الزراعي على هذا الأساس وذلك بتعيين هيئات اقتصادية كان الغرض منها تنظيم موارد الدولة الزراعية ونتاجها الصناعي والأيدى العاملة بها وثروتها الأهلية . وكانت أسس السياسة الاقتصادية التي وضعت للاستعداد هي : -

١ - تطابق الخطط الاقتصادية للدول مع خططها العسكرية ، فعلى طبيعة واتجاه العمليات الحربية المنتظرة يجب أن تبني السياسة الاقتصادية للدولة . فقد تضطر الدولة الى اخلاء بعض مناطقها الزراعية أو الصناعية أمام تهديد معادي ، كما قد تقطع مواصلاتها مع الدول الأجنبية التي تعتبر مصدرا لحاجاتها الزراعية أو الصناعية . ولذلك ، ينبغي رسم سياسة الدولة الحربية ، ثم تكييف سياستها الاقتصادية لتسايرها .

٢ - تطبيق نظرية الاكتفاء الذاتي الاقتصادي ، وذلك بتنمية الانتاج الزراعي والصناعي الى أبعد درجة حتى يمكن للدولة مواصلة القتال حتى اذا فصلت عن العالم الخارجي . ولكن لما كان هناك حد لما تستطيع التربة أن تجود به من مواد غذائية وما تحتويه من ثروة معدنية لذا توجه الجهود نحو : -

(١) استنباط الحاجات البديلة ، كالبترول والمطاط الصناعى مما يعوض بعضا من النقص فى الموارد الطبيعية •

(ب) تحديد الاستهلاك الداخلى ومنع الاسراف بتحديد استهلاك المدنيين وتنظيم الانتاج والتوزيع ومراقبة الصادرات والواردات وانتاج الكماليات .

٣ - الحصول على الموارد الطبيعية للأمم المجاورة التى يظل الاتصال بها ممكنا زمن الحرب . فكان البلقان قبل الحرب الأخيرة مسرحا للنشاط الاقتصادى الألمانى فشجعت ألمانيا زراعات معينة واستغلال مناجم خامات خاصة كانت تفتقر إليها فى هذه المنطقة . ثم بسطت ألمانيا سيطرتها العسكرية على هذه المنطقة فى الحرب لتحصل على انتاج هذه الدول .

٤ - وقاية الموارد الطبيعية ضد وسائل الحرب التعرضية والضرب الجوى باتخاذ اجراءات الدفاع السلبي عن مراكز الانتاج بتوزيعها واخفائها والدفاع الايجابى بوقايتها . وترتبط بوقاية الموارد المحلية ، وقاية المواصلات الداخلية والخارجية ضد العمليات البحرية أو الجوية أو البرية المعادية .

٥ - احصاء القوة البشرية فى الدولة ومحاولة تعزيزها بمختلف الطرق وتنسيق توزيعها على مرافق الدولة المختلفة جميعا لضمان حاجات القوات المسلحة ودور الصناعة والزراعة والادارة للدولة حتى لا تطغى مطالب الواحدة على الأخرى .

هذه هى الأسس التى تبنى عليها الخطة الاقتصادية للدولة فى أثناء السلم حتى يمكنها مجابهة الحرب ، وسنعالج عناصر الاقتصاد المختلفة كل على حدة لنرى كيف تطبق هذه الأسس عمليا فى الدولة • وهى كالآتى :-

الصناعة

ان أدق وأخطر نواحي الحرب الشاملة انما تكمن فى معركة الانتاج الحربى ، لأن التطور الفنى للصناعة الحربية يتطلب تقديرا جيدا لوسائل استخدام موارد

الدولة ، ووقتا طويلا لحشد هذه الموارد . ولذلك يجب وضع خطط التعبئة الصناعية فى زمن السلم لتنفيذها فى أقصر وقت فى زمن الحرب .
وتتضمن خطة التعبئة الصناعية توفير الأيدي العاملة ، والمواد الأولية ، والأموال ، والمصانع .

١ - الأيدي العاملة - لا يقتصر الأمر فى تعبئة الأيدي العاملة للصناعة على ادماج أكبر عدد من العمال والعمالات فى دور الصناعة فحسب، بل يتطلب اعداد كل منهم اعدادا فنيا خاصا مما يحتاج تنظيمها هائلا وجهودا عظيمة .
وتلجأ الدولة لسد النقص فى الأيدي العاملة ، الى اتخاذ اجراءات حاسمة كزيادة ساعات العمل اليومى والغاء الصناعات الكمالية وحشد الصناعات المدنية ، ودعوة من لا يصلحون للخدمة العسكرية والنساء والفتيات . وفى زمن الحرب تعزز القوة البشرية باستخدام ذوى العاهات وأسرى الحرب وقوة انتاج الأيدي العاملة الأجنبية بشراء منتجات هذه الدول .

ويساعد انتشار استخدام المعدات الميكانيكية ، بين أفراد الدولة ، فى زمن السلم، واتباع الدولة فى صناعاتها طرقا ترمى الى تبسيط الانتاج، على سرعة ادماج المدنيين الذين لم يسبق لهم ممارسة الأعمال الصناعية ، فى دور الصناعة .

٢ - المواد الأولية - ان الحرب الحديثة لا تقوم الا على أساس الصناعات الثقيلة . ويقدر الخبراء ان مليون جندي يحتاجون سنويا الى ٦ ر ٣ مليون طن من الحديد و ٤٨ مليون طن من الفحم ، عدا المواد الأخرى الهامة التى تدخل فى الصناعة ، والمواد الأولية الضرورية للصناعة اما أن تكون معدنية أو نباتية أو حيوانية .

١ - الخامات المعدنية

١ - تعتمد الصناعة أولا على وجود المواد الضرورية لانتاج القوة المحركة ،

وهى :-

الفحم - ترجع أهمية الفحم الى استخدامه لانتاج القوة المحركة للقاطرات وللنفن ، و انتاج القوة الحرارية للمصانع لاستخلاص المعادن وصهرها ، كما أنه علاوة على ذلك المادة الأولية لعدد عظيم من الصناعات . فمنه الكوك ويستخدم لاستخلاص المعادن وفي مسابك الحديد ، ومنه القار الفحمي وزيت القار وهو وقود جيد ، ومنه البترول الصناعي وغاز النشادر وتصنع منه الأسمدة كما يستخرج من الفحم بعض المواد الكيميائية الداخلة في صناعة السكرين والفرقعات . وأهم الدول المنتجة للفحم هي إنجلترا وألمانيا وبلجيكا والروسيا والولايات المتحدة التي تعتبر أعظم الدول استخراجا لهذا المعدن .

البترول - هو دعامة الحرب والسلم وخاصة بعد سيادة الحرب الميكانيكية ، فهو عنصر أساسي لاغنى عنه للنقل الآلى الحديث ، برا وبحرا وجوا كما أنه قوام الصناعة الآلية التي تستمد منه القوة المحركة . كما تستنبط منه مواد لها خطرها في عمل الفرقعات . كما يستخدم في النواحي الاجتماعية للضاءة وتوليد الحرارة وتسيير الجرارات الزراعية فيزداد الانتاج ويقتصد في المجهود البشرى ولذلك أصبح البترول عاملا من العوامل الأساسية في توجيه سياسة الدول واقتصادياتها وأصبح التسابق على امتلاك موارده أو السيطرة عليها طابع العصر الحاضر ، وهو تسابق تستخدم فيه كافة القوى الحربية والسياسية والاقتصادية بحيث يمكن القول أننا نشاهد منذ بداية القرن الحالى بوجه عام ، وفي العقدين الأخيرين بوجه خاص ، حربا عنيفة من أجل امتلاك مصادره .

ويكاد يتركز وجود البترول فى أربع مناطق محدودة هى :-

١ - القارة الأمريكية ، وهى أعظم مناطق البترول فى العالم ويبلغ انتاجها الانتاج العالمى كله .

٢ - منطقة آسيا الغربية وبلاد العرب واقليم القوقاز وهذه تنتج ١٦٪ من الانتاج العالمى .

٣ - جنوب شرق آسيا وأهم مناطقه جزر الهند الهولندية .

٤-١ - اقليم الكربات فى القارة الاوربية .

وزيت البترول مادة قابلة للاشتعال ، نتج من اتحاد عنصرى الايدروجين والكربون . وتتفاوت الحالة التى يوجد عليها فيكون سائلا أو صلبا أو على هيئة الغاز . ومشتقاته تلقى ضوءا على أهميته ومدى استعماله فى شتى الأغراض العسكرية والاقتصادية والعمرانية . وأهمها : -

١ - غازات ايدروكربونية : - الاثير (للمحركات) وغازات سائلة (لقطع المعادن) والبوتاجاز (للوقود) .

٢ - تقطيرات بيضاء - نفثالين وكيروسين وزيت اضاءة .

٣ - تقطيرات وسطى - زيت غاز وزيت امتصاص .

٤ - تقطيرات ثقيلة - زيوت ثقيلة وشمع وزيت التشحيم .

٥ - المخلفات - كوك وقار وجلسرين وزيت تشحيم وزيت وقود .

ولما كانت بعض الدول تفتقر الى موارد كافية منه فى أراضيها لهذا تلجأ الى البترول الصناعى ، كما فعلت ألمانيا فى الحرب الأخيرة فانتجت مليون طن سنويا . الا أن هذه العملية شاقة باهظة النفقات . كما لجأت بعض الدول التى تفتقر الى البترول والفحم الى الاعتماد على توليد الكهرباء من مساقط المياه لانتاج قوة محرركة . وتعتبر أمريكا والروسيا وإيطاليا من أكبر الدول التى تستخدم الكهرباء لإدارة مصانعها .

أما المعادن الأساسية للصناعات الحربية فهى : -

الحديد - ويخلط بأنواع أخرى من المعادن لصناعة الصلب .

النحاس - ويستخدم فى الصناعات الكهربائية وصناعة الذخائر .

الاليومنيوم - ويستعاض به عن النحاس فى بعض الصناعات الكهربائية ، ويستخدم لصناعة أجزاء فى آلات الطائرات والعربات .

المنجنيز - صناعة أنواع من الصلب وفي الصناعات الكيميائية .

النيكل - صناعة الصلب لعمل دروع الطائرات والدبابات .

الكروم - صناعة الصلب الذى لا يصدأ .

التونجستن - صناعة الصلب وبعض الصناعات الكهربائية عوضاً عن النحاس .

الزنك - يستخدم مع النحاس أو بدلاً منه فى بعض الصناعات .

الوولفرام والموليدنىم - صناعة الصلب والدروع والمقذوفات الحارقة للدروع

الرصاص والأتيمونى - صناعة ذخيرة الأسلحة الصغيرة .

الزئبق - المواد المفرقة .

القصدير - لصناعة البرونز .

المغنسيوم - لصناعة السبائك الخفيفة .

الكبريت والقوسفات وكربونات الصوديوم والنترات - للصناعات الكيميائية

والمفرقات والأسمدة والمطاط والأصبغة والمنسوجات والصابون والزجاج .

الأورانيوم - الزيوت المعدنية - الصفيح .

ب - الخامات النباتية والحيوانية

وأشهر الخامات النباتية التى تستخدم فى الصناعة هى :

القطن - لصناعة المنسوجات والمفرقات . وأهم مصادر إنتاجه الولايات

المتحدة والهند ومصر والسودان وبعض مناطق إفريقيا الاستوائية .

التيل والكتان - لصناعة المنسوجات ويزرع التيل فى الأقاليم الحارة، ويزرع

الكتان فى الجهات المعتدلة الممطرة .

المطاط - ويؤخذ من افرازات أشجار المطاط التى تنمو فى المناطق الحارة

الرطوبة ويستخدم فى عمل الاطارات ومعدات الوقاية . وأهم مصادره البرازيل وأواسط افريقيا والهند وشبه جزيرة الملايو وجزر الهند الشرقية الهولندية .

الأخشاب - من أهم الحاصلات النباتية . وأهم مصادره الغابات الاستوائية (أشجار الأبنوس) وغابات أوربا الشمالية وكندا (أشجار البلوط) ويستخدم فى صور مختلفة فى المعدات الحربية والاستحكامات .

أما الحامات الحيوانية اللازمة للصناعات الحربية فهى :-

الصوف - لصناعة الملابس الصوفية وأهم مصادره استراليا ونيوزيلندة وجنوب افريقيا وبعض ممالك البحر الأبيض مثل آسيا الصغرى وأسبانيا وايطاليا .

الجلود - لصناعة الأحذية وكثير من المعدات الحربية . وأهم مصادر الجلود المصنوعة هى انجلترا والولايات المتحدة وألمانيا وفرنسا .

الحرير - ويدخل فى صناعة بعض حاجيات القوات المحاربة ، كصناعة المظلات الواقية .

هذه هى أهم المواد الأولية اللازمة للصناعة . الا أن كل هذه المواد لا يمكن أن تتوفر حتى فى أعظم المجموعات الاقتصادية فى العالم . ولذلك توجه الدولة جهودها الى زيادة مواردها قبل وأثناء الحرب بالوسائل الآتية :

استنباط الحاجات البديلة - وذلك بالوسائل الكيميائية ، فاستنبطت الامونيا الصناعية لصناعة المفرقات والأسمدة ، واستخرج البترول الصناعى من الفحم . كما استخدمت غازات الفحم البنى لادارة آلات الاحتراق الداخلى . وتقدمت صناعة المطاط والحرير الصناعى واستعاض عن النحاس بالاليومنيوم الذى أمكن توفيره بذلك لصناعة الذخائر ، كما خلط الرصاص بالأتيموني للحصول على أنواع أصلب مما ساعد على توفير الرصاص اللازم لصناعة الذخيرة .

احتلال مناطق الموارد الطبيعية - فتبسط الدولة زمن السلم نفوذها السياسى أو العسكرى على مناطق الموارد الطبيعية ، كما تخضع استراتيجيتها زمن الحرب

لمطالبها الاقتصادية فاحتلت اليابان فى الحرب الأخيرة جزر الشرق الأقصى لتحصل على بترولها والبوكسيت والكروم كما استولت ألمانيا على زيت رومانيا وحديد الترويج واللورين ونحاس يوغوسلافيا وعززت بريطانيا مركزها فى الشرق الأوسط مصدر البترول لقوتها .

الشراء من الدول المحايدة أو عن طريقها - كما استولت ألمانيا على كروم تركيا وبترول روسيا ، قبل اعلان الحرب عليها واستطاعت عن طريق ايطاليا المحايدة الاستيراد من الأمريكيتين . ولكن هذا المصدر يتعرض عادة لاجراءات الدولة المعادية . فبريطانيا فرضت الحصار البحرى على ألمانيا وأوقفت صادرات بعض المحايدين اليها ، وحددت واردات الدول المحايدة حتى لا تعيد تصديرها الى ألمانيا .

التخزين - وتلجأ الدولة الى هذه الوسيلة قبل الحرب ليكون لديها احتياط من المواد الأولية تسد بها مطالبها .

الاقتصاد الداخلى - وذلك بالاشراف على توزيع الخامات والغاء الصناعات الكمالية وتقييد الاستهلاك المحلى ، وجمع المعادن التى لا يحتاجها المدنيون كأسوار المنازل (الحديد) وأوانى الطهى (الأليومنيوم) والأخشاب وغيرها .

٣ - رؤوس الأموال

هناك وسائل عديدة تلجأ اليها الدولة للحصول على رؤوس أموال لتمويل صناعات الحرب ، التى تتطلب مبالغ طائلة لا يمكن لدولة ذات دخل ثابت محدود تدبيرها بغير أن تلجأ الى بعض أو كل من الوسائل التالية :-

(١) زيادة صادرات الدولة فى زمن الحرب لتحصل بقيمتها على حاجياتها من الأسواق الأجنبية ، وشراء الدولة للأوراق المالية الأجنبية التى يملكها أفرادها ، والاستيلاء على الأموال الوطنية المستثمرة فى ممالك أجنبية فتوفر لديها العملة الأجنبية اللازمة للشراء من الأسواق الخارجية .

(ب) فرض الضرائب وزيادة قيمتها تبعاً لحاجة الدولة ، ومنع الأفراد من استثمار أموالهم في غير صالح المجهود الحربى .

(ج) عمل القروض الوطنية والأجنبية ، اما بأن تقرض الدولة أموالاً أو تستورد حاجاتها من الدول الأجنبية مع تأجيل دفع ثمن البضائع . فمثلاً تمكنت بريطانيا من استيراد مصنوعات أمريكا بفضل قانون الاعارة والتأجير الذى أوقف دفع أثمان هذه المصنوعات الى ما بعد نهاية الحرب .

٤ - المصانع

والدعامة الأخيرة لقيام الصناعة هو وجود المصانع . وتواجه الدولة عادة عند نشوب الحرب مشكلة نقص مصانعها الحربية ، وخاصة اذا كانت مسألة الانتاج الحربى فى أيدي مصانع أهلية خارجة عن اشراف الدولة المباشر .

وعموماً تضطر الدولة الى زيادة عدد مصانع الانتاج الحربى عند نشوب الحرب لمواجهة استهلاك المعدات والذخائر والأسلحة ، ولذلك تلجأ الى تحويل المصانع المدنية الى مصانع حربية عند نشوب الحرب . ويتم هذا التحويل بسرعة اذا كان تنظيم المصانع المدنية فى زمن السلم قد وضع بعناية لتحويل للانتاج الحربى فى أقصر وقت . ولذلك تتخذ الدولة التدابير الآتية فى زمن السلم :-

(١) تشييط الصناعات المدنية المطابقة لاحتياجات القوات المسلحة ، كتشجيع المدنيين على اقتناء أنواع خاصة من العربات والمجاريث الميكانيكية . وعند نشوب الحرب يمكن تحويل المصانع بسرعة لانتاج العربات الحربية والدبابات .

(ب) تصدير المعدات الحربية فى زمن السلم وهذا يساعد الدولة المصدرة على زيادة عدد مصانعها الحربية فى زمن السلم . وبذا يصبح لديها عند نشوب الحرب عدد عظيم من المصانع الحربية .

(ج) بناء المصانع الاحتياطية - وهذه مصانع كاملة لها مديروها وعمالها ، وتختبر من حين الى آخر ولكنها لاتعمل باستمرار فى الانتاج وعند نشوب الحرب يستدعى العمال وتبدأ المصانع انتاجها فوراً .

وتبنى الدولة مصانع جديدة وتوسع مصانعها القائمة ، وتراعى عند وضع خطط الانشاء قرب المصانع من مناطق التعدين وسهولة المواصلات البرية المؤدية اليها ، وقربها من مراكز العمال كما يراعى توزيع واخفاء هذه المصانع بالتمويه أو بنائها تحت الأرض وتوفير الدفاع الجوى الايجابى عنها .

الزراعة

لقد نسبت هزيمة المانيا فى الحرب العالمية الأولى الى سوء حالة التغذية فيها . والمقصود من ذلك هو نقص العناصر الضرورية لبناء الجسم (البروتينات) أو الوقاية من الأمراض (الفيتامينات) فاذا لم تتوفر هذه العناصر بالكمية الضرورية ضعفت الصحة وانتشر المرض وقل الانتاج ، وخارت الروح المعنوية . ولذلك فان توفير المواد الغذائية فى الدولة زمن الحرب ، بتنظيم الانتاج والتوزيع ، لهو من الأهمية بمكان .

وتؤثر العوامل التالية على الانتاج الزراعى فى الدولة فى زمن الحرب :-

١ - نقص الأيدى العاملة - وتعالج الدولة هذا النقص الناشئ من تعبئة الأيدى العاملة للقوات المسلحة والصناعة ، أو بالنسبة لهجرة السكان من المناطق المهتدة بالغزو ، باستخدام الآلات الميكانيكية الى أقصى حد لتوفير الأيدى العاملة والاقتصاد فى المجهود واكثار الانتاج .

٢ - عدم كفاية الأرض الزراعية - اما لصغر مساحة الأرض الصالحة للزراعة ، أو تخريب واجتياح مناطق واسعة بسبب العمليات الحربية أو هجرة المزارعين من المناطق المهتدة . ويمكن زيادة كمية الانتاج باصلاح الأراضى وتقوية تربتها بالأسمدة ، وانتقاء البذور ، وتحويل الأراضى المتروكة كملاعب أو حدائق عامة أو خاصة الى مزارع للحبوب والبقول .

٣ - زيادة الاستهلاك الفردى - يزداد متوسط الاستهلاك الفردى فى زمن الحرب نتيجة لمضاعفة الفرد المقاتل أو العامل لمجهوده . ويتطلب هذا تحديد

استهلاك كل فرد تبعا للاعمال التى يؤديها، باصدار بطاقات يحدد فيها كمية الغذاء التى يستطيع كل فرد الحصول عليها أسبوعيا .

٤ - اضطراب وسائل النقل - نتيجة تعرضها للأعمال الحربية المعادية ، وإيقاف الجزء الأكبر منها على النقل الحربى ، مما يؤثر على توزيع الانتاج ونقل البذور والأسمدة . ومن ذلك نشأت نظرية الاكتفاء الذاتى المحلى . فتحاول كل منطقة داخل الدولة ، بل وكل مدينة وقرية أن تنتج حاجاتها من الأغذية النباتية على الأقل .

الا أن هذه الجهود لن تكون كافية لتحصل الدول المحاربة على حاجاتها جميعا ولذلك ، فانها تلجأ الى اتخاذ الوسائل الآتية لسد النقص فى مواردها الغذائية :-

(١) الحصول على الموارد الأجنبية - وذلك اما بالاستيراد من الدول المجاورة المحايدة ، أو باحتلال مناطق هذه الموارد فى زمن الحرب . ولذلك نجد ان المشكلة الغذائية للدول المحاربة كثيرا ما يكون لها نفوذ واسع على تطور العمليات الحربية . فاندفاع المانيا فى الحرب العالمية الأخيرة فى بلدان البلقان وسهول روسيا الجنوبية ، كان الدافع له الرغبة فى الحصول على موارد هذه الأقاليم من القمح .

ولقد حل العلم مشكلة الاستيراد والنقل من الدول الأجنبية ، وذلك بتسهيل مسألتى النقل والتخزين عن طريق استخلاص الفيتامينات من الأغذية الطازجة وتجفيف الفواكه واللبن واللحوم والحبوب . وبذا أمكن نقل كميات كبيرة منها بطائرات النقل أو فى حجم صغير فى السفن التجارية والخطوط الحديدية .

(ب) استخدام الأغذية البديلة - بالرغم من أن العلم لم يتقدم كثيرا فى هذا الاتجاه الا أنه أمكن استنباط كثير من المواد الغذائية التى يمكن الاستعاضة بها عن غيرها مما يكون صعب الاستيراد والانتاج المحلى . وأهم الأغذية النباتية التى استخدمت هو « فول الصويا » الذى يمكن به تعويض النقص فى اللحوم ، كما

يصنع من دقيقه الحبز . كما استنبط السكر وأنواعه وعلف الماشية من الخشب وهذا الأخير كان له أثر كبير فى زيادة الزبد الحيوانى .

أما النباتات اللازمة للصناعة ، فقد أمكن لروسيا زراعة نوع من المطاط يطلق عليه اسم (كوك ساجيز) لا يقل فى صفاته عن مطاط المناطق الحارة ، كما أمكن استنباط كثير من المواد من الخشب لصناعة المفرعات وبعض المنسوجات وذلك عوضا عن استخدام القطن .

(ج) التخزين - ولقد أصبح ذلك ممكناً بعد التغلب على الصعوبات الفنية للتخزين وذلك بتجفيف المواد الغذائية وحفظها فى مخازن توزع فى أنحاء المملكة كإجراء ضد تدميرها من الجو . على أن يحوى كل مخزن عددا من الأنواع الغذائية المختزنة وبذا يصبح من الممكن تموين أى منطقة ، اذا قطعت مواصلاتها مع باقى أجزاء الدولة ، من المخازن الموجودة بها .

(د) تقييد الاستهلاك المحلى زمن الحرب مع ضمان توفير القيمة الغذائية لكل فرد وذلك تبعا للمجهود الذى يبذله .

هذه هى المشكلات التى تصادف الدولة زمن الحرب بالنسبة لسياساتها الغذائية والوسائل التى تلجأ إليها لسد النقص فى مواردها الغذائية . الا أن الأمر لا يقتصر على تغذية القوات المحاربة والأهالى المدنيين للدولة المحاربة فحسب ، اذ يجب على الدولة فى المنطقة التى تغزوها التفكير فى أهالى هذه المنطقة بتوفير الاغذية التى تتوافر فيها المواد الغذائية الكافية لهم . وليس هذا بالأمر الهين وخاصة فى المناطق التى تعتمد فى تغذيتها على مناطق أخرى لا تزال فى يد قوات الجانب الآخر . هذه المشكلة تضطر الدولة التى تغزو قواتها أرض دولة أخرى العمل على توفير المواد الغذائية الكافية لسكان المناطق المغزوة وخاصة اذا كانت هذه المناطق لا تنتج محليا ما يكفى حاجاتها .

وتتوقف مزارع الدولة الزراعية وحاصلاتها على طبيعة مناخ الاقليم ، ومدى خصوبة أرضه ، وتوفر اليد العاملة بالاقليم ، وأهم الموارد الزراعية هى :-

القمح - أهم أنواع الحبوب الغذائية ، ويزرع فى المناطق المعتدلة والاستوائية وأهم مناطق زراعته الولايات المتحدة والهند وروسيا والارجنتين واستراليا . ويزرع بكميات متوسطة فى منطقة الشرق الأوسط .

الذرة - من حاصلات المناطق الحارة ، كما تنمو أيضا فى المنطقة الواقعة بين خطى عرض ٤٠ درجة و ٥٠ درجة شمالا . وتعتبر الغذاء الرئيسى فى بعض البلدان ، كالهند والسودان ومصر . وأهم مناطق زراعتها الولايات المتحدة والهند وجنوب افريقيا وكينيا وتنجانيقا وروسيا .

الأرز - الغذاء الرئيسى لمعظم سكان الهند والصين واليابان والهند الصينية وتعتبر من أهم مناطق زراعته فى العالم ، وتحتاج زراعته لرطوبة عظيمة ودرجة حرارة مرتفعة .

الفاكهة والخضر - وتعتبر أهم المواد الغذائية توفيراً للفيتامينات اللازمة لوقاية الجسم من الأمراض . وتختلف اختلافا كبيرا بالنسبة للتربة والمناخ الصالحين لزراعتها . ولذلك توجد الفاكهة والخضر فى جميع الأقاليم المناخية المختلفة . وهناك بعض الحاصلات الزراعية وهى تلى ما سبق ذكره فى الأهمية ، كالشعير ويزرع فى المناطق الباردة المعتدلة ، والشوفان وينمو فى الأجواء الباردة ، والسكر ويستخرج من قصب السكر وجذور البنجر ، والشاى والبن والكافا والمواد الزيتية التى تؤخذ من بعض النباتات كالزيتون وجوزور الهند والسمسم وبذرة القطن .

وتعتبر المنتجات الحيوانية من أهم المواد الغذائية ، اذ تمد الجسم بالبروتينات الضرورية لبنائه . وأهم هذه المنتجات اللحوم والبيض والألبان ومستخرجاتها كالحبن والزبد . وتخضع الثروة الحيوانية للدولة فى زمن الحرب للمبادئ التى سبق تطبيقها على الزراعة ، كتنقيد استهلاكها والاستعاضة عن نقصها بالبروتين النباتى ، وبالأسماءك ، كما تزاد موارد الدولة بالاستيراد ، وتعزىز الانتاج

المحلى بتحسين الأنواع الموجودة من الحيوانات واكثار نسلها بالطرق العملية فى التربية والتغذية .

ثانيا — القوة البشرية

تعتمد الحرب الشاملة اعتمادا عظيما على القوة البشرية التى يمكن استخدامها لأغراض الصراع الحربى . فبالرغم من تأثير التطور الصناعى تأثيرا واضحا على زيادة مقدرة الجندى فى ساحة القتال . الا أن هذا لم ينقص من حجم القوات المسلحة التى تستخدمها الدول المحاربة فى الميدان . كما أنه قد أصبح لهذا التطور تأثير بعيد على العلاقة العديدة بين الجنود فى الميدان ومجموع أفراد الأمة المحاربة . فاذا قارنا الجيوش الحالية بجيوش القرن التاسع عشر لبدأ لنا جليا عظم كمية المعدات الحربية التى أعدت بها الجيوش الحديثة ومدى تعقيد أسلحتها الفنية . فالبندقيّة قد تخلت عن مكانها العدد عظيم من الأسلحة الآلية التى تحتاج ل ذخيرة أضعاف ما كانت تحتاج اليه البندقيّة . كما ازداد ثقل وعدد قذائف المدفعية تبعا لازدياد سرعة اطلاق المدافع الحديثة . وأضاف انتاج العربات والدبابات والطائرات مشكلات معقدة بالنسبة للتموين . وتبعا لزيادة مطالب الجيوش الحديثة ، ازدادت أهمية العمال فى المصانع والمزارعين فى الحقول . ففى عام ١٩١٤ كانت نسبة العمال الى نسبة الجنود كنسبة ١ : ٤ ، ثم ارتفعت هذه النسبة خلال الحرب فأصبحت ١ : ٣ ، وقدرت قبل الحرب العالمية الأخيرة على أساس ١ : ٢ حتى أصبح من المنتظر أن تضحى حاليا ١ : ١ أو حتى أن يزيد عدد العمال على عدد الجنود فى الميدان .

ومن هنا نشأت ضرورة دراسة القوة البشرية للدولة دراسة مستفيضة ، وأهمية وضع خطط تعبئتها عند الحرب كجزء حيوى من الاستعداد للدفاع ، وبذلك فقط يمكن أن تتفادى الدولة اضعاء الوقت من وضع خطط ارتجالية ، ولانقاص الوقت المطلوب لتدريب الرجال للقيام بنصيبهم فى المجهود الحربى على الوجه الاكمل ، وحتى يمكن تنسيق احتياجات القوات المسلحة والمصانع

والحقول والمواصلات وغيرها تنسيقاً جيداً يقلل من فرصة استخدام القوة البشرية بطريقه غير اقتصادية .

أن أول عامل يجب دراسته فى مشكلة القوة البشرية ، هو تعدادها . اذ سيتوقف على حجم هذه القوة ، حجم القوات المسلحة للدولة ، وما يمكنها استخدامه ، للأغراض الأخرى اللازمة للمجهود الحربى . ففى أثناء السلم ينبغى دراسة تعداد السكان ، ونسبة المواليد والوفيات فيهم حتى يمكن تقدير التعداد فى أى وقت . كما تلجأ الدولة ، لزيادة تعدادها ، الى تشجيع الزواج والنسل بمختلف الطرق الأديية والمادية ، حتى يتوفر لديها فى وقت الحرب التعداد الضرورى لشن حرب شاملة .

أما فى زمن الحرب ، فلن يقتصر استخدام القوة البشرية على الرجال فحسب ، بل سيتناول استخدام النساء والأطفال والشيوخ على حد سواء ، كل فيما يصلح للقيام به من أعمال تناسب واستعداده ومقدرته . الا أنه ، مهما كان تعداد سكان الدولة عظيماً ، فستشعر أثناء الحرب بالنقص فى القوة البشرية المتوفرة لديها لإدارة دفعة الانتاج الحربى فى المناطق الخلفية وللقتال فى الخطوط الأمامية . ولذا تلجأ الدولة أثناء الحرب الى اتخاذ اجراءات صارمة لزيادة كمية انتاجها بالوسائل التالية :-

١ - زيادة ساعات العمل اليومى وأيام العمل الأسبوعى .

٢ - إلغاء الصناعات الكمالية ، ودعوة أصحاب المهن الحرة ، وحشد الصناعات المدنية .

٣ - دعوة النساء والفتيات ، والرجال حتى سن الخمسين والشبان الذين لم يصلوا بعد الى سن التجنيد .

٤ - استخدام ذوى العاهات فى الأعمال التى يمكنهم ممارستها .

٥ - استخدام أسرى الحرب والعمال الأجانب المتطوعين .

٦ - منع تغيير الأفراد من عمل لآخر حتى لا تفقد الدولة ساعات عمل بسبب هذا النقل .

والقوة البشرية فى الدولة ، ليست مسألة تعدادها فحسب ، لأن كفاءة الأفراد وكمية انتاجهم تتوقف على حالتهم الصحية ، ودرجة تعليمهم ، وطباعهم ، وتوزيعهم فى أرجاء الأقليم .

للمناخ والحالة الاقتصادية للدولة تأثير كبير على صحة سكانها . فكلما انخفض مستوى المعيشة فى الدولة ، ازداد الفقر وتبعه ازدياد الأمراض المتوطنة والوبائية ومما يؤثر على الحالة الصحية للسكان وينقص من قوة تحملهم وشدة بأسهم فى القتال ، ومتوسط انتاجهم كما أن المناخ والبيئة يؤثران على الحالة الصحية . فالأقاليم الحارة تزيد فيها نسبة المرض ، ويقل فيها مجهود الفرد بالنسبة لسرعة ارهاقه بالنسبة لحرارة الأقليم ، كما أن الجنود الذين قد يدعون للقتال فى أقاليم مناخية مختلفة ، لن يتحملوا قسوة المجهود المطلوب منهم كما لو كانوا فى حالة صحية جيدة .

والحرب الشاملة ، يتوقف نجاحها على حشد القوى الفكرية للدولة فى خدمة الحرب . وتعتمد القوة الفكرية للسكان على مدى ذكائهم ونشاطهم ونسبة المتعلمين فيهم . وللموقع الجغرافى للدولة تأثير على ذكاء ونشاط السكان . فالملاحظ أن مستوى نشاط السكان وذكائهم فى المناطق المعتدلة يفوق ما عليه سكان المناطق الاستوائية ، مما يجعل فى مقدور الأولين العمل على استنباط وابتكار وسائل كثيرة لخدمتهم اقتصاديا ، وحربيا . كما أن قلة نسبة المتعلمين فى الدولة يحد من مدى انتاجها وصلاحية جنودها فى الميدان نظرا لتعقد فن الحرب وطريقة استخدام المعدات الحربية مما يتطلب مستوى معيناً من الثقافة . كما تتوقف مدى مؤازرة الأئمة للحرب ومساهمتها فيها على ادراك كل فرد منها الغرض الذى يقاتل من أجله ، وواجبه فى المجهود الحربى العام ، مما يتطلب أن يكون أفراد الأئمة على شئ كبير من الثقافة الوطنية والتعليم العام .

وتتوقف مقدرة أفراد الأمة ومدى مساهمتهم في المجهود الحربي ، على مدى تجانس السكان في الأصل واللغة والدين والعقائد . لأن عدم التناسق في هذه الصفات يجعل التعاون بين الأفراد أمرا معقدا ان لم يكن مستحيلا ، ويجعل مجهود هؤلاء الأفراد الذين لا يجمعهم أصل أو لغة أو دين ، مجهودا ضعيفا كما قد يسبب هذا الاختلاف مشاكل معقدة قد تسبب وقوع اضطرابات داخلية وما يترتب على ذلك من ضرورة اتخاذ اجراءات واسعة للمحافظة على الأمن الداخلي ، ولذلك فان نقاء الجنس يعتبر من العوامل الحيوية في تأليف أفراد الأمة في كتلة واحدة ، أصلب عودا في القتال ، وأشد حماسا لها ، وأكثر عنادا في الدفاع ، لأن وجود عناصر أجنبية في الدولة ، يضعف مقدرتها على مواجهة العدوان الخارجي وتركيز جهودها لمقاومته .

ولموقع الدولة الجغرافي وطبيعة أراضيها تأثير كبير على طباع السكان . فتأهلى المناطق الجبلية أصلب عودا وأقدر على احتمال المشاق وأكثر حبا للمغامرة من سكان المناطق السهلية المنبسطة . وتبعاً لذلك ، تتولد في السكان روح حرية خاصة اما أن تكون :-

١ - روحا حرية ايجابية - وتبدو في صورة المقدرة على الانتاج وهى تلك الصفة التى تظهر فى عدم رضا الفرد بالحالة الراهنة والأمر الواقع ، ورغبته فى الابتكار لاطهار كل قديم فى مظهر جديد . وهذه الصفة هى التى تمكن الفرد من الاستمرار فى الكفاح بالرغم من ضعفه المادى . كما تبدو الروح الحربية الايجابية فى صورة « الفردية » وهى صفة تكسب الفرد روح الاستقلال فتسهم بفضلها فيه حرية الفكر وتقدير الواجب ومواجهة الخطوب بهدوء وتكسبه الثقة بالنفس ، ثم تظهر أيضا فى صورة حب العمل للعمل ذاته مما يعين الفرد على تحمل مشقة العمل والمخاوف والهزيمة والخسائر دون استياء .

أو :

٢ - روحا حرية سلبية - لا تبدو الا اذا أثارتها الظروف والملمات .

وتختص بهذه الروح الشعوب الزراعية التي تعتمد على الطبيعة فى توفير غذائها ،
ولذلك تخلق فيها روح المسألة .

ومسألة توزيع القوة البشرية فى داخل أرجاء المملكة ، مسألة حيوية .
فإذا كانت القوة البشرية متجمعة فى منطقة صغيرة نسبيا سهلت تعبئتها للمرافق
الحيوية المختلفة ، أما إذا كانت موزعة فى أقاليم متباعدة ، فستصبح تعبئتها أمرا
شاقا كما أن هذا التوزيع سيعنى اختلاف الأقاليم المناخية التى تحيا فيها الأقسام
المختلفة من القوة البشرية . مما يجعل استخدام سكان إقليم فى إقليم آخر متباين
من الناحية المناخية أمرا صعبا . ولعل أكثر دول العالم سيطرة على شعوب متفرقة
متباينة العادات والتقاليد والدين واللغة ، روسيا وبريطانيا . فسكان الإمبراطورية
البريطانية ، القوة البشرية التى ستعتمد عليها فى الحرب ، يختلفون من وثنين
الى مسلمين ومسيحيين ، ومن ساكنى أدغال افريقيا ، الى رعاة المواشى فى استراليا ،
وعمال المصانع البحرية فى إنجلترا . وينطقون بلغات عديدة ولهجات أكثر
عددا ، ولهم عاداتهم المختلفة وطباعهم الحربية متفاوتة ولذلك فإن تعبئة سكان
هذه المناطق تبرز مشكلات خطيرة زمن الحرب . اذ من الضرورى ، تحقيقا لمبدأ
الاقتصاد فى القوة ، استخدام العناصر المختلفة للقوة البشرية كل منها فيما هو
أهل للقيام به من أعمال ، وكذا فى الأقاليم المناخية الأكثر ملاءمة له ، بل وللقيام
بالعمليات الحربية التى تلائم خواص سكان كل إقليم ، وطباعهم ، وما غرسه فيهم
بيئتهم من روح حربية ايجابية أو سلبية .

كما أنه يجب مراعاة الحذر التام فى تأليف الوحدات والتشكيلات . حتى
لا يصطدم جنود الوحدة الواحدة بسبب تباينهم فى الدين والعادات . بل وحتى يصبح
التشكيل كله وحدة مؤلفة من قوات متجانسة .

وعلاوة على أهمية دراسة توزيع القوة البشرية من وجهة التعبئة ، فإنها
حيوية أيضا من وجهة التمرين والاعاشة . اذ يجب دراسة سكان كل إقليم من
الدولة ، وموارده الزراعية ومعرفة حاجياته الخارجية حتى يمكن فى زمن الحرب
اتخاذ الاجراءات الكفيلة بمواصلة تمرين شعوب هذه المناطق المختلفة ، ومدى

العبء الذى سيلقى على وسائل المواصلات الخارجية التى ستقوم بنقل مواد ولوازم التموين . كما أن معرفة توزيع القوة البشرية يساعد على معرفة مدى ما يفيض عن حاجة كل اقليم ، أى ما يمكن تصديره من هذا الاقليم لاقليم غيره .

ومسألة توزيع القوة البشرية داخل منطقة معينة مسألة هامة لتقدير المشكلات التى قد تنشأ اذا تعرضت المنطقة للعمليات الحربية . وأهمها اخلاء الأفراد من المناطق المهددة واعاشتهم فى مناطق جديدة بعيدة عن مسرح العمليات ، وما يتطلبه ذلك من توفير وسائل النقل ، والملاجئ اللازمة ، والترتيبات الخاصة بتموين هؤلاء الأفراد فى الأماكن التى هاجروا اليها .

ان مقدرة القوة البشرية للدولة ، عامل حيوى للصراع فى الحرب الشاملة . ومشكلة أعظم من أن تدرس بلا تعمق وعناية ، ولذلك فالسياسة الخاصة بالقوة البشرية التى تضعها دولة ما هى سياسة بعيدة المرمى ، تهدف الى نتيجة لا تتحقق الا بعد أجيال وقرون ولعل بعد النظر الحقيقى قد تجلى فى التوصيات التى تقدمت بها احدى اللجان المشكلة لبحث مشاكل القوة البشرية وتوزيعها فى الامبراطورية البريطانية . فقد كان أحد مقترحات اللجنة ، اعادة تنظيم وتوزيع الأجناس المتقدمة فى الامبراطورية على جميع مناطق وأقاليم الامبراطورية ، وذلك عن طريق تنظيم هجرة متواصلة من المناطق المتمدينة الى المناطق الأقل تمدينا ، وبذلك يمكن الوصول ، فى القرون القادمة الى تحقيق التجانس بين شعوب الامبراطورية ، ورفع مستوى الشعوب المتأخرة فيها .

الفصل الخامس

المواصلات

لطرق المواصلات غرضان ، ولكل منهما شبكة خاصة . أما الأول فهو التقدم الزراعى والصناعى والثقافى للدولة . وتمتد خطوط مواصلات هذه الشبكة لتربط المناطق الزراعية والصناعية بعضها ببعض داخل أراضى الدولة ، وبالدول الأجنبية الأخرى لتساعد على ترويج الحاصلات الزراعية وازدهار الصناعة .

والغرض الثانى من انشاء خطوط المواصلات ، غرض حربى . ولذا تنشأ له خصيصا شبكة من المواصلات تربط بين المناطق الزراعية والصناعية فى الدولة وحدودها الخارجية ، حتى تسهل بذلك عملية التعبئة وتموين القوات واخلائها . ان الحرب بوجه عام عملية تحرك ، ومن الأغراض الأساسية للاستراتيجية نقل أكبر قوة ممكنة الى حيث تحدث أكبر ضرر للعدو ، وتنفيذ ذلك بوسيلة أسرع مما قد يتبعها العدو لحشد قواته . ولذلك يتوقف نجاح استراتيجية الدولة فى الحرب على كفاءة خطوط مواصلاتها ، التى غالبا ما تكون العامل الحاسم فى الحرب .

وينحصر تأثير خطوط المواصلات فى تحديدها لحجم القوة التى يمكن نقلها الى ميدان القتال فيما بعد ، وفى تحديدها لاتجاه العمليات التى ستقوم بها هذه القوات فمثلا ، لعب الخط الحديدى من الاسكندرية الى طبرق ، وميناء بنى غازى وطرابلس دورا حيويا فى العمليات الحربية فى شمال افريقيا (٤٠ - ١٩٤٢) وبالمثل ، حددت الوسائل المتوفرة للنقل البحرى من حجم القوة التى أمكن انزالها عن شواطئ شمال غرب افريقيا .

ولذلك ، فمن الضرورى قبل تجريد حملة ما ، أو القيام بعملية حربية ،

تقدير حجم القوة المطلوب ارسالها الى مسرح القتال ، ووسائل المواصلات المتيسرة في مسرح العمليات ، ثم تقدير امكان تحريك هذه القوة وامدادها . ولذلك يمكن بدراسة طاقة مواصلات الدول ، واتجاهاتها استنتاج اتجاه العمليات الحربية التي قد تقوم بها وحجم القوة التي تستطيع استخدامها .

وعلاوة على ذلك ، تعتبر طرق المواصلات خير مرشد للقائد في سياسته الحربية وعملياته في ميدان القتال . فدراسة اتجاه هذه الخطوط ، ونقط ضعفها يمكن توجيه العمليات الحربية بحيث تصاب اداة العدو اصابة فادحة . ولذلك أصبحت عقد المواصلات من الأغراض الحربية المباشرة ، بالنسبة لأن السيطرة عليها تعنى ارباك امداد القوات المعادية ويربك منطقتها الخلفية ولعل خطة الجنرال اللنبي لمعارك المجيد كانت من أكثر الخطط تأثرا باتجاه خطوط المواصلات التركية ونقط ضعفها ، حيث تجتاز الممرات والوديان العميقة والكبارى . ولما كانت الطرق البرية تتبع نفس الاتجاه ، لذلك هدف في خطته الى الاستيلاء على عقد هذه المواصلات عند درعة ويسان وعفولة ومسعودية وبذلك قطع خط رجعة الجيشين السابع والثامن شمالا ، ولم يبق مفتوحا أمامهما سوى درب صخرى وعري يؤدي شرقا الى وادي نهر الأردن .

وبالنسبة لما للمواصلات في الدولة من تأثير عظيم لا على العمليات الحربية فحسب ، بل وعلى المسائل المدنية التي تؤثر على المجهود الحربي عموما ، كالاخلاء والتموين ، لذلك ، تتخذ الدولة في زمن السلم ، وعلى ضوء استراتيجيتها في زمن الحرب ، الاجراءات الكفيلة بتعزيز طرق مواصلاتها جميعا لتستطيع مواجهة المطالب الحربية والمدنية . وذلك بانشائها وتدريب العمال الفنيين اللازمين لادارتها ، وتشجيع الشركات الأهلية لتعزيز وسائل المواصلات الداخلية .

وعندما تنشب الحرب ، تحتكر الدولة وسائل النقل عموما لتوجيهها الى خدمة المجهود الحربي ، سواء لنقل الجنود والمعدات ، أو ترحيل المدنيين أو توزيع الانتاج . ولذلك ، تحدد التحركات المدنية على بعض الخطوط كما تمنع على خطوط أخرى ، وبذلك يمكن للهيئة المشرفة على النقل القيام بتبعاتها الكثيرة .

وتتعرض وسائل المواصلات عموما تعرضا خطيرا للعمليات الحربية ، أو أعمال التخريب ولذلك تتخذ الدولة مختلف الوسائل لحماية طرق النقل . وذلك بتوفير الدفاع الجوى عن عقد المواصلات البرية والموانئ والمطارات ، واتخاذ الوسائل السلبية كالتمويه والاختفاء ، وتحويل طرق القوافل البحرية وتغيير الموانئ المهددة بغيرها تكون أقل تعرضا ، كما تتبع طريقة القوافل المحروسة . كما ينبغي على الدولة توفير وسائل اصلاح أو تعويض ما يخرب أو يدمر من هذه الوسائل بواسطة الأعمال العدائية ، وذلك كتجهيز ورش الإصلاح وإنشاء مصانع للإنتاج . وهناك خمس وسائل مختلفة للنقل . ولكل منها مزاياه الخاصة وعيوبه . ولذلك لا يمكن الاعتماد على احداها دون الأخرى ما لم تفرض طبيعة الأرض والأحوال الجوية تحديد استخدام هذه الوسائل . ولذلك نجد هذه الوسائل كلها ، كلما أمكن ، تتضافر معا فى مجهود واحد منسق لخدمة المجهود الحربى ، كل منها حسب مزاياه الخاصة .

١ - النقل البحرى - ويعتبر عموما أكثر وسائل النقل اقتصادا . الا أنه يتطلب أن تكون السفن مناسبة للنقل الحربى ، مما يستلزم تغيير نظام السفن المدنية للأغراض الحربية ، كما أن النقل البحرى يتطلب تنظيما هائلا ودقيقا لعمليات شحن أو انزال الجنود أو المعدات أو غيرها حتى يمكن تفادى ما قد ينشأ من تعطيل فى الموانئ نتيجة اضطراب النظام .

وتتوقف كفاءة النقل البحرى على وجود موانئ جيدة ، طاقتها عظيمة ، واستعدادها كامل ، تتفرع منها خطوط مواصلات برية عديدة حتى يمكن تفادى تكديس ما تنزله السفن بالميناء وتتوفر فيها وسائل حمايتها من الهجمات البرية أو البحرية أو الجوية ، وكذلك على حماية المسالك البحرية المؤدية الى الموانئ اما بامتلاك قواعد بحرية وأسطول لحماية السفن ، أو باتباع نظام حراسة القوافل البحرية ضد هجمات الطائرات البعيدة المدى والغواصات والألغام .

وتلعب النقل البحرى دورا حاسما فى جميع مراحل وعمليات الحرب العالمية الأخيرة . فتوقف على كفاءته امكان امداد بريطانيا بالمواد الغذائية ومعدات

الحرب من مستعمراتها ومن الولايات المتحدة ، كما لعب دورا محليا هاما فى عمليات انزال القوات الأمريكية - البريطانية فى شمال افريقيا (عام ١٩٤٢) ، وفى تموين قوات ألمانيا وإيطاليا فى شمال افريقيا ، وفى الحملة البريطانية التى أرسلت الى اليونان عام ١٩٤١ وفى عمليات غزو القارة الأوروبية عام ١٩٤٤ . وكان العامل المسيطر على جميع هذه التحركات هو احراز التفوق البحرى والجوى على طول طرق المواصلات البحرية التى استخدمت .

٢ - النقل الحديدى - تعتبر الخطوط الحديدية أعظم وسائل المواصلات طلاقا بالنسبة لعظم طاقتها فى نقل كميات عظيمة لمسافات طويلة وبسرعة عالية . ولذلك لا يمكن أن يستغنى عن النقل بواسطتها فى العمليات الحربية الواسعة النطاق . الا أن انشاءها يتطلب وقتا طويلا ، كما أنها تتعرض تعرضا خطيرا ، عند الكبارى والمضائق ، للضربات الجوية أو أعمال التخريب . وعلاوة على ذلك ففي المناطق التى تفتقر الى شبكة جيدة جدا من الخطوط الحديدية ، تعتبر هذه الوسيلة مقيدة لحرية التحركات ، وبالتالي تحدد اتجاه العمليات .

وتعتبر أكثر بلاد العالم استخداما للخطوط الحديدية للأغراض الحربية هى ألمانيا بفضل مابذلته من عناية ودقة واحكام فى استخدام هذه الوسيلة ، استطاعت فى الحرب العظمى (١٤ - ١٩١٨) أن تنقل ٣٥ مليون جندي بكامل معداتهم فيما بين ٣ و ١١ أغسطس الى ميدان القتال فى بلجيكا ، كما تمكنت من نقل أربعة عشر فرقة فى الشهر فوق مسافة ألف ومائتى ميل من وإلى الميدان الشرقى والغربى ، كما أرسلت بعض الفرق البريطانية من الميدان الغربى الى إيطاليا أى مسافة ٨٥٠ ميلا بمعدل فرقة كل أسبوع . وكان متوسط عدد القطارات التى استخدمتها ألمانيا فى نقل قواتها بين الميدان الشرقى والغربى ٤٠ - ٤٥ قطارا لكل فرقة .

ويمكن تقدير المسافة التى تقطع يوميا بالقطار بحوالى ٢٠٠ ميل . وباستخدام خطوط مزدوجة يمكن تسير قطار كل ساعة على الخط الحديدى بشرط توفر تسهيلات شحن وانزال الجنود أو المعدات والبضائع فى الجهة الأخرى . أما على

الخطوط الفردية ، فيمكن تقدير الكثافة على أساس قطار كل ساعتين . ولو أنه من الممكن زيادة هذه الكثافة تحت ظروف خاصة .

٣ - النقل البرى - وهو أكثر وسائل النقل مرونة ، والوسيلة المثلى للتوزيع الا أن هذه الوسيلة لا تقارن بالنقل البحرى أو الحديدى لنقل كميات كبيرة لمسافات بعيدة .

ويضعف استخدام الحملات الميكانيكية من خفة حركة القوات فى الميدان ، وتجعلها تتحرر من تقييد الخطوط الحديدية فيمكنها بذلك أن تعمل على مسافة شاسعة ، من رؤوس الخطوط الحديدية .

ففى شمال افريقيا ، استخدمت الحملات الميكانيكية على طول خط المواصلات من رأس السكة الحديدية فى مرسى مطروح الى بنى غازى . الا أن النقص فى الحملات الميكانيكية كان يحدد من حجم القوات المحاربة التى يمكن استخدامها فى الخطوط الأمامية . فمثلا لم يكن ممكنا امداد القوات البريطانية التى ستهاجم البردية (يناير ١٩٤١) الا بعد أن أخلت القوات الايطالية المراكز المطلة على ميناء السلوم وبذلك سمحت للبريطانيين باستخدامه كما لم تستطع الفرقة ٦ الاسترالية من العمل كشكيل كامل بعد الاستيلاء على طبرق لنقص الحملات الميكانيكية .

٤ - النقل المائى الداخلى - أهم خواص النقل على الطرق المائية الداخلية هى بطء هذه الوسيلة وعظم طاقتها . ولذلك يستخدم النقل المائى كوسيلة مكملة للنقل الحديدى والبرى لنقل ما لا يتعرض للفساد بالنسبة لطول الوقت الذى يستلزمه النقل ، وكذا فى الحالات التى لا تكون السرعة عاملا حيويا فيها . ويتوقف استخدام هذه الوسيلة على صلاحية المجارى المائية . ففى مناطق السدود فى أعالى النيل ، وعندما فيض النهر والترع المتفرعة منه وتزيد سرعة التيار ، وفى مناطق الجنادل والشلالات ، يصعب جدا استخدام هذه الوسيلة أحيانا وتستخدم كوسيلة رئيسية فى المناطق التى تفتقر الى وسائل أخرى من المواصلات ، كما فى المنطقة بين الشلال ووادى حلفا .

٥ - النقل الجوى - هو أحدث وسيلة للنقل ، ويمتاز بالسرعة العظيمة التى يمكن أن يتم بها النقل ، ثم بالمرونة الهائلة لهذه الوسيلة . الا أن طاقة هذه الوسيلة ما زالت دون طاقة وسائل النقل الأخرى ، بالرغم من ازدياد طاقة حمل طائرات النقل زيادة كبيرة . وقد لعب النقل الجوى دورا خطيرا فى بعض عمليات الحرب العالمية الثانية . فلقد كان احتلال ألمانيا للنرويج فى ابريل ١٩٤٠ أول عملية حربية استخدم فيها النقل الجوى على مدى واسع فى عملية حربية من الدرجة الأولى . وقد تمت هذه العملية بنجاح بمؤازرة النقل البحرى . الا أن العملية الحربية التى انتهت باحتلال كريت فى يونيو ١٩٤١ ، كانت أول عملية حربية استخدم فيها النقل الجوى فقط لنقل الجنود والمعدات ولوازم التموين . كما استخدم بعد ذلك فى تحريك القوات الهندية على حدود الهند - بورما لصد الهجوم اليابانى ، ثم فى عمليات غزو أوروبا فى يونيو ١٩٤٥ . أما فى الصحراء الغربية ، فلم يرق بغير أعمال بسيطة لتموين حامية جغوب الايطالية ، وجيوب المقاومة الألمانية على الحدود المصرية - الليبية . ولذلك ، فلا شك أن النقل الجوى سيلعب دورا خطيرا فى الحروب المقبلة .

ويتوقف استخدام هذه الوسيلة على توفر الطائرات الخاصة للنقل ، وعلى اعداد أراضى النزول ، ثم على الأحوال الجوية فوق منطقة العمليات اذ أن وجود زوابع رملية أو ثلجية ، والضباب والأمطار الغزيرة تعطل القيام بهذه العمليات . كما أنه من الضرورى لنجاح هذه العمليات تحقيق السيطرة الجوية المحلية فوق منطقة العملية ، اذ أنه بدون احراز التفوق الجوى ، لن يصبح القيام بهذه العملية أمرا ميسورا .

ان توفر وسائل المواصلات فى مسرح العمليات أمر هام للاحتفاظ بحرية العمل للقوات المحاربة ، وخفة حركتها الاستراتيجية . ولن تتمكن احدى الوسائل السابقة من كفاية مطالب أى قوة حربية . ولذلك يجب استخدام الوسائل المتيسرة بمسرح العمليات كشبكة واحدة تدير العمل عليها هيئة مركزية واحدة حتى تتمكن من تنسيق التحركات العامة ، وتلبية جميع مطالب القوات المحاربة ، سواء

كانت نقل جنود أو تموين أو معدات • إذ أن عدم السيطرة على وسائل المواصلات يترتب عليه خلل في نظام عملها ، وبالتالي عدم كفايتها للمطالب الرئيسية للقوات المقاتلة .

وبالنسبة لأهمية خطوط المواصلات في العمليات الحربية ، يجب على القائد دراستها من وجهتي نظر طاقتها واتجاهاتها ، ومواطن ضعفها وذلك قبل أن توضع مشروعات الحشد في مسرح العمليات المنتظرة ، وذلك حتى لا يضع القائد خططه للعمليات الحربية على أسس خاطئة فلا يمكن تنفيذها لعدم تحمل وسائل المواصلات المتيسرة لكفاية مطالب نقل الجنود و تموينهم في مسرح العمليات .

وكما تتوقف سرعة نقل القوات وحشدها على توفر وسائل النقل ، كذلك تعتمد اعتمادا عظيما على مدى تنظيم وتوفر وسائل المواصلات الحطية والبرقية . فكما لا يمكن للحكومة المركزية السيطرة على أقاليم الدولة بسهولة دون توفر وسائل المواصلات الداخلية ، كذلك لا يمكنها زمن الحرب تنفيذ التعليمات الحربية اللازمة بغير توفر هذه الوسائل داخل الدولة بين مختلف أقسامها . وهذا يتطلب اتخاذ تدابير متصلة زمن السلم والحرب لتعزيز الوسائل الحطية والبرقية بإنشاء محطاتها في أقاليم الدولة المختلفة ، وزيادة طاقتها لتحمل ضغط المطالب العسكرية والمدنية ، كما ينبغي اتخاذ الوسائل الكفيلة بحمايتها ضد التخريب والتدمير ، أو التقاط الرسائل بوسائل الانصات المختلفة .

الفصل السادس

الارتباطات السياسية

ترتبط السياسة الخارجية للدولة ارتباطا كبيرا باستراتيجيتها في السلم والحرب فالسياسة الخارجية ينبغي أن ترسم بطريقة تكفل تعزيز الموقف الحربى للدولة . ولذلك ، نجد الدول العسكرية العظمى تضع أسس سياستها الخارجية على ضوء استراتيجيتها بغرض تأمين مركز الدولة الحربى أو تعزيزه ، فتحاول اجتذاب الدول المحيطة بها فتبسط عليها نفوذها السياسى أو الحربى ، أو تعقد معها محادثات التبادل المعونة ، وخاصة تلك التى يمكن أن تهدد بعوائها مواصلات الدولة ومناطقها الاقتصادية أو السياسية الهامة ، ودراسة الجغرافيا العسكرية للدولة وللأقاليم المحيطة بها هى التى ترشد الرجل العسكرى الى المطالب الاستراتيجية لدولته فى خالتي الدفاع عنها أو عدوانها . ومن هنا نشأت الرابطة بين هذا العلم وبين دراسة الارتباطات السياسية للدولة التى يجب أن يعنى بها الرجل العسكرى عنايته بدراسة الحقائق التى تتضمنها الجغرافية العسكرية .

ونذلك ، يجب أن يكون للرجل العسكرى كلمة فى توجيه السياسة الخارجية للدولة طبقا لما تمليه نواحي الضعف أو القوة فى مركز دولته الحربى فى أى صراع ، وذلك حتى يمكن للعسكريين أن يقاتلوا تحت أحسن الظروف ملائمة لاحتياجات دولتهم . وهذه الاحتياجات قد تكون حربية أو اقتصادية .

ومن الأمثلة على توجيه السياسة الخارجية للدولة لتطابق احتياجاتها الحربية عقد المعاهدة الألمانية - الروسية فى أغسطس ١٩٣٩ والتى أملت على ألمانيا ضرورة حربية بحته هى وقوع ألمانيا فى موقع متوسط بين روسيا وفرنسا وبريطانيا ورغبتها فى عدم القتال على جبهتين رئيسيتين . وبالرغم من أن قرار مساعدة

بريطانيا ليونان (١٩٤١) أملت السياسة الخارجية فقد كان صحيحا من الناحية الاستراتيجية ، وذلك بالنسبة لأهمية الموقع الجغرافي لليونان الذى يمكن منها تأمين شرق البحر الأبيض المتوسط والتحكم فى بحرايجه والادرياتيک . ولقد كان تحالف المانيا وايطاليا مرجعه المطالب الحربية • فايطاليا بحكم موقعها الجغرافى كان بإمكانها اغلاق البحر الأبيض المتوسط ومنع المواصلات البحرية البريطانية فيه ، والضغط على مصر والسودان من مستعمراتها فى شمال وشرق افريقيا واشغال قوات بريطانية عظيمة للدفاع عنهما .

أما توجيه السياسة الخارجية للاستجابة للمطالب الاقتصادية للدولة ، فنجد خير الأمثلة عليها توطيد العلاقات البريطانية الأمريكية قبل دخول أمريكا الحرب حتى يمكن لبريطانيا استيراد ما تحتاج اليه من موارد طبيعية من أغذية وخامات ، وكذا من معدات الحرب وغيرها لتعزيز آلة الحرب البريطانية . فأقرت الولايات المتحدة قانون الاعارة والتأجير الذى مكن بريطانيا من الحصول على أغلب ما تحتاج اليه لمواصلة الحرب بعد سقوط فرنسا .

وهذه الاتفاقات قد تكون ثنائية أو جماعية أو عالمية . فالمعاهدات الثنائية تعقد بين دولتين لتحديد مدى المساعدة المتبادلة (حربا أو اقتصادا) ، كالمعاهدة الفرنسية البولندية فى فبراير ١٩٢١ وكان الغرض منها حصول فرنسا على ضمان حربي كاف ضد ألمانيا ، والمعاهدة المصرية - الانجليزية فى أغسطس ١٩٣٦ لتأمين مركز بريطانيا فى الشرق الأوسط ضد الاعتداء الايطالى . أما المعاهدات الجماعية فتعقد بين أكثر من دولتين كالتحالف الثلاثى بين ألمانيا وايطاليا والنمسا الذى عقد عام ١٨٨٢ ، والمعاهدات التى عقدت بين تشيكوسلوفاكيا ورومانيا ويوغوسلافيا لمساعدة فرنسا على أن تساعد فرنسا هذه الدول ضد هنغاريا وخاصة ليوغوسلافيا ضد ايطاليا ، ثم هناك الاتفاقات العالمية ، بغرض منع العدوان ومنظمة هيئة الأمم المتحدة تمثل اتفاق ٥٧ دولة على استخدام مواردها وقواتها العسكرية ضد أى اعتداء يقع من دولة ما ، ثم هناك المعاهدات التى تبرم بين دول العالم العظمى ، كمعاهدة مونتر و ١٩٣٦ التى حددت حرية الملاحة فى الدردنيل

والبوسفور وتحصين هذه المضائق • واتفاقية ١٨٨٨ الخاصة بحياد قناة السويس .

وكما يجب على الرجل العسكرى توجيه السياسة الخارجية بالقدر الذى يعزز موقف الدولة الحربى ، عليه كذلك دراسة الارتباطات السياسية أو العسكرية القائمة والتي قد تقيد من حريته فى القيام بالعمليات الحربية وتقرير ما اذا كان من صالح دولته عدم التقيد بها أو احترامها . فمثلا ، كانت دول أوروبا الغربية قد ضمنت حياد بلجيكا . الا أن رأى العسكرى الألمانى كان يقول بأن نجاح الهجوم الغربى يتطلب غزو البلجيك بالنسبة لموقعها الجغرافى الممتاز وعدم وجود موانع طبيعية أو صناعية هامة فى شمال فرنسا . وبالرغم من أن عواقب مهاجمة بلجيكا لم تغب عن المسئولين فى ألمانيا ، الا أن فون مولتكة أعلن أنه سينفذ هذه الخطة للضرورة الحربية البحتة .

وعلى الرجل العسكرى كذلك دراسة المعاهدات والتحالفات المعقودة بين الدول الأجنبية حتى يستطيع تقدير مدى تأثير تنفيذ هذه التحالفات فى حالة قيام نزاع بين دولته واحدى الدول المرتبطة بهذه التحالفات . وما يترتب على ذلك من اضعاف مركز دولته من الوجهة الحربية بالنسبة لما قد تتمخض عنه هذه التحالفات من تبادل المعونة الحربية والاقتصادية . فمثلا ، رفضت ايطاليا ، فى التحالف الثلاثى مع ألمانيا والنمسا ، الاشتراك فى حرب ضد فرنسا فى حالة مساعدة بريطانيا لها وذلك لادراكها مركز بريطانيا البحرى القوى فى حوض البحر الأبيض المتوسط وتعرض سواحلها للهجوم البحرى دون أن يكون لديها وسائل الدفاع الكافية .

من ذلك يتبين لنا أهمية دراسة الاتجاهات السياسية الإقليمية والعالمية كجزء متمم لدراسة الجغرافيا العسكرية ، وذلك لتقرير استراتيجية الدولة فى السلم والحرب .



خريطة حوض النيل

نقاس الرسم
كيلومتر

الباب الثاني

جغرافية وادى النيل

الفصل السابع

« لا يوجد فى العالم نهر ارتبطت به حياة السكان الذين يعيشون فى حوضه ارتباط سكان حوض النيل بالنهر الذى يجرى فيه . ولا توجد أرض تدين بوجودها أولا ثم بخصوبتها ثانيا كما تدين تربة مصر والسودان بوجودها وخصوبتها لنهر النيل ، ولا يوجد اقليم يتوقف حياته على ماء نهر كما تتوقف حياة وادى النيل على ما يحمله اليها النهر وروافده من الماء بل لا يوجد شعوب يتوقف مستقبلها الاقتصادى - من حيث التوسع فى أراضيها واستصلاح الصحارى والبرارى فيها - كما يتوقف المستقبل الاقتصادى لشعب وادى النيل على المشروعات التى يمكن أن تقام للتحكم فى النهر ، تحكما يزيد من كمية الماء الذى يمكن تخزينه من فصل الفيضان الى أشهر التحريق . »

فدراسة حوض نهر النيل تعتبر الدعامة الواجب أن تقام عليها دراسة الجغرافية العسكرية لمملكة مصر والسودان فيجب أن نلم بطبيعة حوض هذا النهر وأقسامه الطبيعية والسياسية وأحواله المناخية والنباتية وتعرف ما له من أهمية من الوجهة الحربية .

الوصف العام لحوض نهر النيل ومجراه :

نهر النيل من أهم أنهار العالم وثانيها طولاً اذ يبلغ طوله من أقصى منبعه عند بحيرة نجانيقا الى البحر الأبيض المتوسط ٦٨٠٠ كيلو متراً أو ما يريد عن

٤١٥٠ ميل ولا يضارعه في الطول ويزيد عليه غير نهر المسيسيبي مع فرعه المسوري
اذ يبلغ طوله ٦٧٦٠ كيلومترا أو ٤٢٠٠ ميل. ولكن يفوقه الكثير من الأنهر في
كمية المياه التي يحملها مثل نهر الكونغو الذي يبلغ متوسط المنصرف منه زهاء
٣٥ ألف متر مكعب في الثانية ، في حين لا يزيد متوسط المنصرف من النيل على
ثلاثة آلاف متر مكعب في الثانية .

حوض النيل

حوض النهر عبارة عن مجموعة الأقاليم التي تمتد مياهاها وأمطارها والتي
تنحدر نحو واديها هضابها وجبالها وتلالها ، ولحوض كل نهر حدوده التي تحده
وتعينه وتفصله وروافده من نهر أو أنهار أخرى . وقد تكون هذه الحدود جبالا
أو تلالا مرتفعة وتسمى بخط تقسيم المياه .

هذا ويجب أن نفرق بين حوض النهر وواديه فالوادي ليس الا جزءا من
الحوض يشمل الجهات المنخفضة التي تحف بمجرى النهر في حين أن الحوض
يشمل الأودية والسهول والجبال والهضاب التي تنحدر عادة نحو مجراه .

ويشمل حوض نهر النيل مساحة متسعة تقرب من ٢٩٠٠٠٠٠٠ كيلو متر
مربع أو ٣٠٠٠ القارة الأوربية ويشمل جزءا من إقليم تنجانيقا (افريقيا الشرقية
الألمانية سابقا) وكينيا وأوغندا والكونغو البلجيكي والسودان والحشة ومصر .
ويشمل حوضه زيادة على ذلك بحيرة فيكتوريا التي تعد أكبر بحيرة عذبة في
نصف الكرة الشرقي ، ويشمل أيضا جبل رونزوري (ويبلغ ارتفاعه ٥١٢٠ متر)
وهو ثالث جبال افريقيا ارتفاعا .

ويمتد من خط عرض ٤ جنوبا الى خط عرض ٣١ شمالا على وجه التقريب
وبذلك فهو يمتد من قلب القارة الافريقية الى شمالها وبذا يشمل لاتساع مداه طولاً ،
وتباينه ارتفاعاً ، الكثير من مختلف المناخ وكذا الكثير من مختلف الأحياء النباتية
والحيوانية فمن نباتاته ماهو من نوع نباتات جبال الألب وتنموفي أعالي جبال كينيا
ورونزوري الذي يغطي الجليد قممه على الدوام ومنها الغابات الاستوائية الكثيفة

بصعيد البحيرات . وحشائش الفيلة الطويلة المنتشرة فى أكثر أراضى أوغندة ، وغابات سافانا القليلة الأشجار الموجودة فى الجزء الجنوبى من الحوض والنباتات الكثيفة التى تنمو بالمستنقعات الاستوائية وغابات أواسط السودان ذات الأشجار الشوكية ، والنباتات الضئيلة التى تنمو فى الصحراء المكونة للجزء الشمالى من الحوض وبحوض النيل زيادة على ذلك المحصولات الوفيرة التى تزرع فى بعض أقاليم المملكة المصرية والسودان والحبشة • أماحيوانات الجزء الجنوبى من الحوض فتشمل الكثير من الأنواع ، وأكثرها شيوعا . الفيلة والجاموس والأسد والفهد والغزال والعوام والطيال والكثير من أنواع الخيول القصيرة . والخنازير البرية والقردة . وعلاوة على ذلك فالمنطقة غنية بطيورها ، ويقطن حوض أعالى النيل الكثير من الحشرات المؤذية والوبائية وعلى الأخص ناموس الملاريا ، وفى بعض الجهات يوجد ذباب تسي تسي وغيره من أنواع الذباب القارص التى تسبب الأوبئة التى تصيب الانسان والحيوان ، ولايمكن الاحتفاظ بالماشية فى بعض جهات الجزء الجنوبى ولا تكون هناك وسيلة للنقل غير استخدام الحمالين ، وقد أغنى عنهم النقل الميكانيكى فى الجهات الموجودة بها طرق تصلح لذلك .

أقسام مجرى النيل

وينقسم مجرى النيل الى الأقسام الآتية :

أولا - منطقة البحيرات الاستوائية .

ثانيا - النيل الأبيض وينقسم الى :

(١) بحر الجبل .

(٢) بحر الزراف .

(٣) بحر الغزال .

(٤) نهر السوبات •

ثالثا - النيل الأزرق وروافده .

رابعا - العطرة .

خامسا - النيل من الخرطوم حتى مصبه .

أولا - منطقة البحيرات الاستوائية :

تشمل هذه المنطقة منابع النيل وقد أطلق عليها هضبة البحيرات حيث يوجد فيها خمس بحيرات كبرى . فيكتوريا ، البرت ، ادوارد ، جورج وكيوجا ، وكلها متصلة بالنيل ، ويزيد ارتفاع هذه الهضبة على ١٢٠٠ متر في المتوسط ، والبحيرات الخمس المذكورة من أهم بحيرات العالم وهي :-

١ - بحيرة فيكتوريا • أكبر بحيرات الدنيا القديمة وتقع في منطقة منخفضة وسط الهضبة الاستوائية وتنحدر إليها أكثر مياه هذه الهضبة وتمتد من شمالي خط الاستواء بنصف درجة تقريبا إلى خط العرض ٣ درجة جنوبا وساحلها على العموم كثير التعاريج والتلال وبها عدة جزر وأهم نهيراتها نهر كاجيرا وأقصى منابعه عند خط عرض ٤ درجة جنوبا من بحيرة تنجانيقا بالأراضي البلجيكية وهذه هي أبعد نقطة جنوبية يستمد منها النيل مياهه .

٢ - بحيرة البرت - تقع بحيرة البرت فيما بين خطي عرض ٢١ درجة • وأهم الأنهار التي تمدها بالمياه هو الذي ينبع من بحيرة ادوارد ويصب غرب جبل رونزوري ، نهر سماليكي ويتبع نصفها الشرقي وهو الأكبر قليلا لأوغندا ونصفها الغربي للكنغو البلجيكي ويجري الحد الفاصل بين المملكتين وسط البحيرة من مصب نهر السماليكي إلى مخرج نيل البرت .

٣ - بحيرة ادوارد - تقع جنوب خط الاستواء مباشرة وثلاثة أرباع البحيرة واقع داخل حدود الكونغو البلجيكية وتصب فيها جملة نهيرات ، وإلى جنوب خط الاستواء بنحو اثنتي عشرة دقيقة يخرج من بحيرة البرت بوغاز كازنجا يوصل ما بينها وبين بحيرة جورج •

٤ - بحيرة جورج - وهى بحيرة صغيرة قليلة الأهمية ، وهى واقعة على خط الاستواء تماما ويصلها بوجاز كازنجا بحيرة ادوارد ، وتقع كلها فى إقليم أوغندا وتحف شواطئها مرتفعات عالية من الشمال والغرب والجنوب .

٥ - بحيرة كيوجا - وتقع شمال بحيرة فيكتوريا وقد أخذت الرواسب تملأ هذه البحيرة بسرعة حتى أصبحت مقسمة الى عدد من البحيرات الصغيرة ، ويمكن اعتبار هذه البحيرة بصفة عامة كأنها مساحة كبيرة من المستنقعات التى لا يزيد متوسط عمقها عن أربعة أمتار ، وسوف تتحول هذه البحيرة بعد تمام ملئها بالرواسب الى سهل واسع الأرجاء .

ثانياً - النيل الأبيض :

يتكون أعالي النيل الأبيض من مجموعتين من الأنهر تصب احدهما فى بحيرة البرت وتشمل بحيرتى جورج وادوارد وتصب الأخرى فى نيل فيكتوريا وتشمل بحيرتى فيكتوريا وكيوجا ، ويستمد النيل الأبيض مياهه من بحر الجبل وبحر الغزال .

١ - بحر الجبل - يطلق اسم بحر الجبل على المجرى الأساسى للنيل الأبيض من الجنوب وهذه التسمية أطلقها العرب وكانوا أول من أبحروا فيه ، ويشمل جزء نهر النيل ما بين مخرجه من بحيرة البرت جنوبا واتصاله بنهر السوبات شمالا حتى نهاية بحيرة نو ، وطول هذه المسافة ١١٥٦ كيلومترا .

٢ - بحر الزراف - يجرى بحر الزراف من مستنقعات بحر الجبل شمالا لغاية شبة ، ثم سير شمالا فى مجرى كثير الالتواء والانحناء ويحف بشواطئه الأعشاب المائية والمستنقعات ، ولم يكن مجرى بحر الزراف متصلا فى أعلاه بمجرى بحر الجبل اتصالا مباشرا ولكن فى سنة ١٩١٠ أرسلت الحكومة المصرية أسطولا من السفن ذات الكراكات ، فقام بحفر قناتين طولهما نحو ٦٩٤ كيلومترات

توصلان ما بين مجرى بحر الجبل والزراف فأصبح هذا الأخير متصلاً اتصالاً مباشراً
ببحر الجبل في نقطة منتصف المسافة بين غابة شمية وحلة النوير .

٣ - بحر الغزال - بحر الغزال وبحر الجبل هما النهران اللذان يمدان مصر بالمياه
في زمن التحاريق (أى في الشتاء) ويطلق اسم بحر الغزال بوجه التخصيص
على النهر الذي ما بين مشرع الرق وبحيرة نو ويتصل ببحر الجبل عند بحيرة
نو ، ويستمد مياهه من المنحدرات الشمالية لحط تقسيم المياه بين النيل والكنغو
الذي ينحدر منه الكثير من مجارى المياه الى سهول السودان ، ومن هذا المجرى
يبدأ بحر الغزال في مجرى تحف به الغدران ويشبه الجزء الأدنى من بحر الجبل .

٤ - بحر السوبات - يصل بحر الجبل ببخيرة نو ثم يعطف لجهة الشرق وهو
في هذه المنطقة كما شرحنا سابقاً نهر ضعيف الجريان واذ هو على ضعفه هذا
تأتيه قوة جريان جديدة يمد به نهر السوبات الذي يتصل ببحر الجبل في نقطة
يلوغ هذا النهر درجة الاعياء ، ويرجع الفضل في استمرار جريان مياه نهر النيل
في هذه المنطقة الى ما يأتي به نهر السوبات .

ثالثاً - النيل الأزرق وروافده :

ينبع النيل الأزرق من بحيرة تانا بصعيد الحبشة على ارتفاع ١٨٤٠ متراً
ويجرى النهر بعد تركه البحيرة في واد يتزايد في العمق تدريجياً حتى يشبه
الهوة في بعض الأماكن الى أن يصل سهول السودان جنوب الرصيرص ويتصل
به في هذا الجزء الكثير من النهرات التي تجري كالسيول . والنيل الأزرق بوجه
عام نهر جبلي شديد الانحدار في كل مجراه من بحيرة تانا الى الخرطوم ، ويجتاز
النيل الأزرق لدى الرصيرص جنادل يصبح من بعدها صالحاً للملاحة حتى
الخرطوم لمدة من السنة ، ويلاحظ أن الرصيرص واقعة على نفس خط العرض
الذي يخترق بحيرة تانا فهي اذن واقعة غربي تلك البحيرة ، والمسافة التي
تفصلهما لا تزيد عن ٣٠٠ كيلو متر ولكن لا ينحدر النيل الأزرق الى الرصيرص

بطريق مستقيم ومباشر كما ينحدر نهر العظيرة الى سهول السودان بل يتجه
النهر الى الجنوب الشرقى ثم الجنوب الغربى ثم الغرب ثم يتجه الى الشمال الشرقى
فتراه يصل الرصيرص بعد جريان ٩٧٥ كيلو مترا لا ٢٠٠ كيلو متر ، ويتصل
النيل الازرق مع النيل الأبيض عند الخرطوم بعد أن يصب فيه رافدان مهمان
وهما دندر ورهاد •

رابعاً — العظيرة :

يعد نهر العظيرة نهرا جليلا شديد الجريان يشبه السيل الجارف ، فهو يغاير
الأنهار الدائمة ويجف مجراه فى وقت التحريق حتى اذا ما هطلت امطار الجبشة
فى أواخر مايو ويونيه ارتفع مستوى النهر وجاء الفيضان فجأة ، يلتقى بالنيل
جنوب بلدة بربر وهو آخر روافد النيل الكبرى فلا يتصل بالنيل بعد
العظيرة روافد بل اخوار وسيول قليلة الأهمية •

خامساً — النيل بين الخرطوم والبحر الأبيض المتوسط :

تقع مدينة الخرطوم فى منتصف المسافة تقريبا ما بين أقصى منابع النيل ومصبه
واذا درسنا مجرى النيل نلاحظ أنه بسيط الانسياب غير سريع الجريان
ويتحد عند الخرطوم النيلان الأبيض والازرق ، وقد أصبح الأول ضعيف
الجريان قد لا يتيسر له اذا ترك بمفرده أن يحفر له مجرى يسيل فيه الى البحر
الأبيض المتوسط فيأتى النيل الازرق المتدفق المياه الشديد الانحدار المندفع
التيار فيعيد الى النيل قوته وعنفوانه ، والنيل فيما بعد الخرطوم من صنع النيل
الازرق •

والنيل فيما بين الخرطوم واسوان يجرى فى سهل متسع قليل الانحدار فى
أوله ما بين أراضي فسيحة سهولها من الخرسان النوبى المتكون فوق طبقات من
الصخور البلورية القوية الشديدة الصلابة ، وحيث تبدو هذه الصخور يكون
مجرى النهر كثير الجنادل والمندفعات التى تسمى بالشلالات وهى الشلال السادس

والخامس والرابع والثالث والثاني والأول وتسمية هذه المندفعات بالشلالات فيه شيء من التجاوز إذ ليس هناك مانع للمياه في موضع ما وإنما هي مواضع من النهر يشتد فيها انحدار مجراه وتعرضه في بعضها صخور وجنادل ، فليكن لفظ شلال هنا دالا على مجرد عقبة في مجرى النهر بوجه عام ، وأولى هذه العقبات تعرض مجرى النهر على بعد ٧٧ كيلومترا من الخرطوم ومجرى النهر هنا عبارة عن خائق ضيق لا يزيد اتساع النهر فيه عن ٢٠٠ متر ، وانحدار الماء شديد بنوع خاص في الجزء الشمالى للخائق ولعل السبب الأهم في هذا الانحدار هو ضيق المجرى لانحدار الصخور التى يسيل فوقها النهر ، وطول هذا الخائق نحو ١٦ كيلو مترا وهو الذى يسمى تارة خائق شيلوكه وتارة بالشلال السادس .

ومن بعد شيلوكه يتسع مجرى النهر ويعتدل انحداره ، وتبقى هذه الحالة الى ما بعد عبيديه شمالى بربر ، وفي هذه المنطقة يتصل به نهر العطرة على بعد ٣٢٧ كيلومترا من الخرطوم ، ومن بعد عبيدية بضع كيلومترات يبدأ للشلال الخامس وبعد اجتيازه يسير النهر فى مجرى خال من العقبات حتى جزيرة شيلي ومن بعد هذه الجزيرة يبدأ الشلال الرابع وهو عبارة عن جزء من مجرى النهر طوله نحو ١١٠ كيلومترات تكتنفه مستنقعات وجزر صغيرة وجنادل ، والنهر هنا شديد الانحدار ، والاقليم من أول الشلال الخامس الى آخر الشلال الرابع قليل الزراعة والعمرن ثم تتبدل الحال فيما بعد مروى ويجرى النهر بانحدار ضعيف وتقع على جانبيه كثير من الأراضى المنزرعة وتعد المنطقة الواقعة بين مروى وأبو فاطمه أعمر بقعة فى وادى النيل ما بين الخرطوم واسوان وعند ابى فاطمه وهى النقطة التى تفصل مديرية دنقلة عن مديرية حلفا تعرض مجرى النهر الصخور البلورية الصلبة مرة أخرى وهنا يبدأ ما يسمى الشلال الثالث ونهايته بالقرب من حلفا .

وطول الشلال الثالث والحالة هذه لا تقل عن ٣٨٠ كيلو مترا يعترض مجرى النهر فى اثائها مالا يقل عن ١٣ مجموعة عن الجنادل والعقبات ، وقد يطلق اسم الشلال الثالث فى الخرائط على أول هذه الجنادل الواقعة قرب جزيرة

ارجوان • فمن بعد ابى فاطمة مباشرة يعترض سير النهر الثلاث مجموعات من الجنادل وهى حنك ، سميث ، وشعبان ، ويرجع تكوين هذه جميعا الى وجود صخور من الجرانيت تعترض النهر وتجعل جريانه سريعا وانحداره شديدا ، وبعد هذه الجنادل بنحو ٦٠ كيلومترا تعترض النهر جنادل تشبهها ويطلق عليها اسم جنادل جنيد ثم يجرى النهر لمسافة ١١٠ كيلومترات خاليا من العقبات يجتاز بعدها جنادل عمارة ثم جنادل صال وتتلوها جنادل عكاشة ثم تنجر وانويجل واتيرى ، والنهر فى كل هذه المواضع شديد الانحدار ، وبعد هذه بنحو ١٠ كيلو مترات يبلغ النهر جنادل سممه الذى يعتبر نهاية الشلال الثالث ، ومن بعد سممه بمسافة ٤٠ كيلومترا لا يعترض النهر عقبات حتى يبلغ سرس ومن بعدها شلالات جيمى وعبكة وهى التى يطلق عليها الشلال الثانى أو شلال حلفاء وبلدة حلفاء نفسها واقعة شمال هذه الجنادل بنحو تسعة كيلومترات .

نستخلص مما تقدم أن النيل ما بين الخرطوم وحلفاء يجرى بانحدار شديد أشد بكثير من مجراه جنوب الخرطوم أو شمالى حلفاء ، ولهذا العامل أهمية عظيمة فى نظام النهر وكيانه اذ يعد هذا الاقليم من أشد أقاليم افريقيا حرارة وجفافا ، ودرجة تبخر الماء فيه عالية جدا ، فلو كان نهر النيل فى هذا الاقليم بطيء الجريان كثير الالتواء يعلو فيضانه ضفته ويتسع مجراه كما هى الحال فى مجراه الجنوبى لكان ما يفقده من مائه فى هذا الاقليم أعظم بكثير مما يفقده فى سواء ، فلهذه الجنادل والمندفعات التى تعترض هذا الجزء من النيل أهمية خطيرة اذ أن انحدار الماء واندفاعه بهذه السرعة العظيمة قلل من مقدار ما يفقده النهر بالتبخر ، هذا فضلا على أن عمق النهر فى أكثر هذا الاقليم وقلة اتساعه نسبيا مما جعل سطحه المعرض للتبخر ليس كبير ، وبعد اجتياز حلفاء يصبح النهر قابلا للملاحة خاليا من العقبات حتى أسوان ، ويوجد على ضفته فيما بين هذين المكانين جزء ضيق من الأرض الزراعية .

وعلى بعد ٣٤٥ كيلو مترا من حلفاء يجتاز النيل شلاله الأول والأخير عند أسوان ويرجع تكوين هذا الشلال الى وجود انكسارات فى الصخور اتجاهها:

العام من الجنوب الى الشمال وقد تكونت أودية أخدودية ضيقة هي التي ينحدر فيها النهر ، ويعترض مجرى النهر فى هذا الجزء جزر ثانية تقسمه الى قسمين أو أكثر وهذه الجزر تعترض مسيل النهر فى مسافة طولها ١٢ كيلو مترا وأشهرها ألهيا وعواض وفيلى ، وانحدار النهر هنا شديد جدا ومجراه ضيق فى طول التلال .

وبعد اجتياز أسوان يجرى النيل مسافة ١٢٠٠ كيلو متر حتى يبلغ مصبه دون أن يعترض مجراه جنادل أو مندفعات . وبعد اجتياز النيل مدينة الخرطوم حتى البحر الأبيض المتوسط لا يصب فى النيل نهر أو رافد ذو شأن سوى عطبرة ، ولكن يوجد أودية جافة متصلة بوادى النيل على حافته اليمنى واليسرى قد تملؤها المياه فى فصل الأمطار وقد لا تتصل مياهها الى النيل وهذه الأودية والروافد تدل دلالة واضحة على سعة حوض النيل فى هذه المنطقة حتى انه ليمتد غربا الى هضبة دارفور وشرقا الى المنحدرات الغربية لتلال البحر الأحمر ثم يضيق حوض النهر خصوصا فى الجهة الغربية ويكون اتساع حوضه قليلا جدا ، وتبقى الحال كذلك فى مصر اللهم الا اقليم الفيوم ، أما من الجهة الشرقية فالحد الأقصى لحوض النهر هو قمم الجبال والتلال الممتدة غربى البحر الأحمر ، وتختلف سعة وادى النيل فيما بين أسوان ومصبه اختلافا كبيرا فيبدأ ضيقا ثم يتسع فجأة عند كوم امبو ثم يضيق ثانية حتى لا يفصله عن الصحراء فاصل كبير ، ثم يتسع مرة أخرى عند أدفو تدريجيا حتى بلدة قنا وهنا تقترب هضبة ليبيا من وادى النيل ويغير النهر اتجاهه فينحدر الى الغرب مع ميل قليل الى الجنوب ، ومن بعد نجع حمادى يتسع وادى النيل وتتسع مساحة السهل الخصب الذى كوته رواسبه ومتوسط اتساعه نحو ١٥ كيلومترا ويقل اتساعه عن هذا فيما بين الصف وحلوان حيث تتراوح سعته بين ٦ و ١٠ كيلومترات ، وفى شمال القاهرة يتسع السهل الرسوبى فيكون فى اقليم الدلتا مثلثا قاعدته مرتكزة على البحر الأبيض المتوسط ورأسه جنوب القاهرة ، وانحدار النيل فى مجراه من أسوان الى مصبه فى غاية الاعتدال ، فلا هو سريع الانحدار كما هى الحال فى الهضبة الجبلية (النيل

الأزرق) ولا هو بطيء جدا كالنيل الأبيض وبحر الجبل في منطقة السدود ، وقد أوجد هذا العامل سهولة الملاحاة في هذا الجزء من النهر .

دلتا النيل

تكون دال النيل من كثرة الرواسب التي يأتي بها النهر وقلة المد والجزر في البحر الأبيض المتوسط ، وإذا درسنا معظم دالات الأنهر نجد أن الأنهار قد تكون لها فرعا رئيسيا واحدا وآخر ثانويا كدال نهر الكنجج والنيجر ، ومنها ما له مصبان رئيسيان ومصاب أخرى أقل أهمية ، ومنها ما له عدة مصبات تتساوى في الأهمية كنهر مكنزى ، ويعد النيل من النوع الثاني وله فرعان رئيسيان فرع دمياط وفرع رشيد .

فرع دمياط - يبلغ طول هذا الفرع من القناطر الحيرية الى البحر ٢٤٢ كيلو متر ومتوسط سعته ٢٧٠ مترا .

فرع رشيد - يبلغ طوله ٢٣٦ كيلو مترا ومتوسط سعته ٥٠٠ متر وهو أهم من سابقه من حيث اتساع مجراه ومقدار ما يحمله من ماء .

اقليم الفيوم - عبارة عن المنخفض العظيم وبه بحيرة قارون ويصله بالنيل طريق مائي ضيق منخفض وهو ما يسمى بحر يوسف ويخرج الآن من ترعة الابراهيمية وكان فيما مضى يخرج من النيل مباشرة قريبا من ديروط وهو يسير غرب النيل وموازيا له حتى يصل بلدة اللاهون فيغير اتجاهه وينحرف غربا حتى ينتهى للمنخفض الكبير الذى فيه اقليم الفيوم ، ويدخل بحيرة قارون التى لا تزيد مساحتها اليوم عن ٢٢٥ كيلو مترا ومستوى سطحها منخفض عن سطح البحر بنحو ٤٥ مترا وتبلغ مساحة المنخفض العظيم الذى فيه بحيرة قارون وأراضى الفيوم الزراعية ١٨٠٠ كيلو متر والأراضى المنزرعة ١٢٠٠ كيلو متر فقط والباقى صحارى أو بحيرات ، ويوجد جنوب غربى منخفض الفيوم منخفض آخر اسمه وادى الريان تبلغ سعته ٧٠٠ كيلو متر ، وينخفض قاعه عن سطح البحر بنحو ٤٢ مترا فى أعماق أجزائه .

مناخ وادى النيل :

ان موضوع دراسة مناخ حوض النيل من المواضيع التى لا تهتم المهندس والزراع والاقتصادى فقط بل والرجل العسكرى أيضا ، وأن اتساع مدى حوض النيل الذى يحتل نحو خمس وثلاثين درجة من درجات العرض ويحتوى على كثير من المرتفعات والمنخفضات نشأ عنه اختلاف عظيم فى المناخ وقل أن يوجد فى العالم نهر قد اختلفت أقاليمه المناخية كما هى الحال فى نهر النيل ويرجع هذا لعدة عوامل . فالأمازون مثلا الذى يضارع النيل طولا ومساحة واقع كله تقريبا فى المنطقة الاستوائية . أما نهر النيل فيمكن تقسيم مناخه على وجه التقريب الى خمسة أنواع على الأقل .

أولا - مناخ استوائى وهو عبارة عن حوض النهر فى المتابع الاستوائية حتى خط عرض ٥ درجة شمالا .

ثانيا - المناخ المدارى ويشمل أكثر حوض بحر الجبل والنيل الأبيض .

ثالثا - مناخ موسمى وهو يشمل هضبة الحبشة .

رابعا - مناخ صحراوى يشمل جزءا كبيرا من السودان ومصر .

خامسا - مناخ البحر الأبيض المتوسط ويشمل الدلتا .

وقبل التكلم عن هذه المناطق واظهار ما لكل من خواص وما بينها من تباين واختلاف يجب أن نذكر العناصر التى تؤثر على المناخ وهى الحرارة والرياح والأمطار ، وأن هذه العوامل الثلاثة ليست بذات أهمية واحدة فى الإقليم الحارة وفى الأقطار الاستوائية والمدارية بل والمعتدلة ، فليست الحرارة هى الفارق الأعظم الذى يتميز به مناخ الإقليم ، وهذا هو الحال فى حوض النيل فمثلا نلاحظ أن متوسط الحرارة طول العام فى بلدة (مانجو) بأوغندا شمال بحيرة فيكتوريا مباشرة هو ٢١٫٩ درجة ومتوسط الحرارة طول العام فى دمياط ٢٠٫٢ درجة أى أنه لا يكاد يكون هناك فارق فى متوسط الحرارة بين منبع النيل ومصبه ، حقيقة يوجد اختلاف ظاهر فى درجة الحرارة بين بعض أقاليم النيل والبعض

الآخر، ولكن يمكن القول أن الحرارة في حوض النيل كله مهما اختلفت من قطر الى قطر ليست الظاهرة الطبيعية الكبرى ولا العامل المناخي الأعظم، بل يعد المطر أهم فارق يمتاز به اقليم من أقاليم النيل عن الآخر وهذا هو الحال دائماً فيما بين الأقاليم ذات المناخ الحار، أما في الأقاليم الشمالية فدرجة الحرارة هي الفارق الأهم الأعظم.

اذن فالأمطار هي أول عامل يجب دراسته ويعد العامل المباشر في التأثير على الحياة، ويرتبط نزول المطر كل الارتباط بالرياح وهبوبها، ويرتبط هبوب الرياح بحالة الضغط الجوي لافي حوض النيل وحده بل وفي الأقطار المتاخمة له. اذن فدراسة الضغط الجوي لازمة لتفهم الظواهر الملازمة لحوض النيل. ولتوزيع الضغط الجوي أربعة فصول ممكن تسميتها بشتاء من نوفمبر الى مارس وصيف من يونية الى سبتمبر مع فترتي انتقال قصيرتين بينهما. ويتمركز الضغط المرتفع على الصحراء الكبرى في مدة فصل الشتاء وتكون رياح وادي النيل جزء من الرياح التي تدور حوله وللضغط المرتفع مركز آخر فوق أواسط آسيا. وتخترق إفريقيا منطقة من الضغط المنخفض محورها يقرب من شمال خط الاستواء وتهب على العموم رياح شمالية على وادي النيل حتى خط الاستواء ويعيق هذا الدوران العام الانخفاضات الجوية التي تسير على البحر الأبيض المتوسط من الغرب الى الشرق فتكثر الرياح الجنوبية في الوجه البحري شتاء وفي فبراير حتى يكون تأثير الضغط المنخفض على البحر الأبيض المتوسط واضحا تكون الرياح السائدة على نصف الساحل حتى مدينة القاهرة جنوبا متجهة نحو الجنوب الغربي ويكون الريح العام شماليا بين خطي العرض ٣٠ و ٢٠ درجة شمالا على مدار السنة. وفي التوزيع الصيفي تتكون منطقة منخفضة الضغط فوق الشمال الغربي من النهر وانحداره على العموم من الغرب الى الشرق. أما في الجزء الشمال من الحوض فتهب باستمرار رياح شمالية وفي النصف الجنوبي تكون الرياح على العموم جنوبية غربية تحمل معها الندى الذي يسقط أمطارا في جنوب السودان والحشة وعلى العموم توجد منطقة قليلة الضغط ذات خطوط

ضغط متساوية مغلقة أثناء فترتي الانتقال فوق أواسط السودان تدور حولها الرياح بينما تهب رياح شمالية على الجزء الشمالى من الحوض وأهم ما يتوقف عليه اتجاه الرياح فى صعيد البحيرات هو شكل المكان الطبوغرافى ، ويمكن انقول على وجه التقريب بأن طقس النصف الشمالى من الحوض أثناء الصيف أكثر انتظاما من طقس الشتاء والأمر بالعكس فى الجزء الجنوبى . وبازدياد قوة الرياح تزداد قوتها على نقل الرطوبة من المحيطات الى القارات وهناك ارتباط بين درجة أمطار النيل وفيضانه والاختلاف ما بين الضغط الجوى فى المحيط الهندى والأطنطى من جهة وأواسط آسيا من جهة أخرى ، فاذا كان الاختلاف كبيرا جدا كانت الرياح شديدة والأمطار غزيرة وفيضان النيل عاليا .

ومما سبق يتضح أن مناخ حوض النيل والاختلافات الاقليمية الموسمية هما نتيجة تفاعل الظاهرات المتيورولوجية التى ذكرناها وهى الضغط العالى فيما وراء المدارين والانخفاض الاستوائى ثم فى حالة الضغط فوق آسيا . ويحسن بعد هذه المقدمة العامة ذكر حالة المناطق وهى :

- ١ - منابع أعالى النيل .
- ٢ - شمال أوغندة وجنوب السودان .
- ٣ - الخرطوم وشمال السودان .
- ٤ - هضبة الحبشة .
- ٥ - القطر المصرى .

١ - منابع أعالى النيل :

تقع منابع النيل فى أواسط أفريقيا أى فى المنطقة الاستوائية ومناخها من النوع الذى نسميه المناخ الاستوائى ، ومميزات هذا المناخ أن ليس هناك اختلاف ظاهر فى متوسط الحرارة معظم أيام السنة ، فأكثر متوسط للحرارة فى شهر فبراير اذ تصل الى ٢٢ ر ٢٢ درجة ثم هى أخفض ما تكون فى يولية حيث تنزل

الى ٤ ر ٢٠ درجة ، فالاختلاف الموسمي اذن ضئيل جدا من حيث الحرارة وكذا لا تختلف الحرارة كثيرا بين كل يوم وآخر ولكن لا يمنع هذا من أن يكون الاختلاف بين الليل والنهار أكثر ظهورا ، فمثلا فى عين تيبة يبلغ اختلاف درجة الحرارة بين الليل والنهار نحو ١٤ درجة اذ تنخفض حرارة الليل فى المتوسط نحو ١٥ درجة مئوية وتزيد درجة حرارة النهار ٢٥ درجة مئوية ، ويكثر أيضا هذا الاختلاف فى بلاد أوغندة فقد يبلغ العشرين درجة فى وادلاى . وهذا الاختلاف ما بين حرارة الليل والنهار هو من خصائص الأقاليم الحارة وهو أكثر ظهورا فى الأقاليم الصحراوية الجافة منه فى الأقاليم الاستوائية والمدارية . وأهم عامل مناخى تتميز به الفصول فى هذه المنطقة هو المطر لا الحرارة . فيزداد المطر فى شهر مارس وأبريل ثم يقل نوعا ما فى يولية وأغسطس ويزيد مرة أخرى فى ديسمبر وليس هناك شهر يخلو من المطر . فمنابع النيل متشابهة كل التشابه من حيث الحرارة والمطر . ولكن لا يغرب عن البال أن الأقاليم المرتفعة منها تكون أقل حرارة من المنخفضة فجبال الفون ورونزورى يشتد فيهما البرد ويتساقط عليهما الجليد بكثرة .

ويقرب متوسط سقوط الأمطار فى صعيد البحيرات من ١٢٨٠ ملممترا فى العام رغمًا من اختلافه فى أغلب الجهات الى أن يبلغ حده الأعلى وهو ١٨٠٠ ملممترا ويبلغ سقوط الأمطار نهايته العظمى فى الجزء الجنوبي من صعيد البحيرات فى شهر ابريل ونهايته الصغرى فى شهرى يونيه ويوليه . وقد تسقط الأمطار بصعيد البحيرات فى أى وقت من السنة . ولكن باتجاهها شمالا يتميز الفصلان فصل الرطوبة وفصل الجفاف .

٢ - شمال أوغندة وجنوب السودان :

يمكن القول أن سقوط الأمطار يحدث فى منطقة تتبع سير الشمس شمالا وجنوبا متأخرا شهرا أو شهرين . ويعزى أصل الكثير من أمطار حوض نهر النيل الى الجزء الجنوبي من المحيط الاطلانطيقى ، وتفسير ذلك أن الشمس فى

المنطقة الاستوائية تسامت خط الاستواء مرتين في مارس وسبتمبر ، ويعقب
مرورهما فصلان ممطران أى أكثر مطرا من بقية العام .

أما شمال خط الاستواء فتكون المدة بين انحدار الشمس شمالا ورجوعها
جنوبا أقصر، فمثلا تسامت الشمس خط العرض الخامس عشر في أوائل مايو ثم في
أوائل أغسطس فلا يكون بين المساماة الأولى والثانية غيرمدة تقل عن ثلاثة أشهر
وفى هذه الحال لا يكون هناك سوى فصل ماطر واحد وفصل جفاف طويل ،
ومن هذا نرى أنه كلما اتجهنا شمالا مبتدئين من خط الاستواء كلما اقرب
الفصلان الممطران تدريجيا الى أن يتحدا ويندمجا ويكونا فصلا واحدا بالقرب
من الدائرة السابعة من دوائر العرض وهذا الفصل الممطر لنفس السبب يصبح
أقصر فأقصر كلما اتجهنا شمالا الى أن ينعدم تماما فى شمال السودان ، فهو فى
الجنوب أكثر منه فى الشمال ، فلمطر عند خط الاستواء ١٥٠٠ مم ويتناقص الى
١١١٨ مم عند نمولى و ٩٨٧ مم عند منجله و ٨٧٣ مم عند غابة شمبة .

٣ - الخرطوم وشمال السودان :

بعد الاقليم الواقع بين الخرطوم وأسوان من أكثر أقاليم العالم حرارة ومناخه
قارى أى أن الاختلاف عظيم بين حرارة شتائه وصيفه ، وصحراوى للاختلاف
الكبير بين حرارتي نهاره وليله ، وفى فصل الشتاء يكون هذا الاقليم منخفض
الحرارة بالنسبة الى أقليم أعالى النيل وان تكن حرارته أكثر من حرارة مصر
فى هذا الفصل ، فمثلا يبلغ أقل متوسط الحرارة الشهرى فى الخرطوم ٢١٫٢
درجة وفى منجلة ٢٤٫٨ درجة ، أما فى فصل الصيف فانه يكون أكثر حرارة
من أى جزء آخر فى جميع حوض النيل ، فأعلا متوسط النهاية العظمى للخرطوم
فى شهر مايو ٤١٫٨ درجة وفى منجلة ٢٨٫٥ درجة ، وأبرد شهور السنة فى
الخرطوم وهو شهر يناير الذى تبلغ متوسط حرارته ٢٢٫٥ درجة ثم تأخذ
درجة الحرارة فى الارتفاع حتى تبلغ أقصى حدها فى شهرى مايو ويونيه وتصل
الى ٤١٫٨ درجة ، بعد ذلك تبدأ سقوط الأمطار فى هذا الاقليم فينقص متوسط

الحرارة فى يولية الى ٣٢ر١ درجة وفى أغسطس الى ٣١ر٢ درجة وأما فى
سبتمبر فتزيد درجة الحرارة قليلا عن شهر أغسطس ، فضلا عن هذا الاختلاف
فى أشهر السنة فهناك اختلاف بين درجة الحرارة نهارا وليلا ، ففي شهر يناير
تنخفض الحرارة فى الليل وتبلغ حدها الأدنى حوالى الساعة السادسة صباحا
فتكون ١٦ درجة ثم تأخذ فى الزيادة تدريجيا حتى تصل حدها الأقصى فى
الساعة الرابعة بعد الظهر حيث تقرب من ٢٩ درجة ، فدرجة الاختلاف بين
الليل والنهار فى شهر يناير نحو ١٣ درجة ، ويبلغ هذا الاختلاف أشده
فى شهر ابريل فقد يزيد عن ١٤ درجة ويكون أقل ما هو عليه فى شهر سبتمبر
اذ يبلغ عشر درجات .

وبمناسبة شرح مناخ هذه المنطقة يجب التحدث عن ظاهرة جوية لها أثرها
معروفة عند أهل السودان بالهبوب ، وهو عبارة عن زوبعة اعصارية تحمل
مقادير هائلة من التراب والرمل وتهب بقوة عظيمة وقد تكون أحيانا من الشدة بحيث
تقتلع الأشجار وتعطل المواصلات البرية والنيلية ، واقليم الخرطوم هو الذى
اشتهر بحدوث الهبوب ، على أن المنطقة المعرضة لحدوثه واسعة جدا وتمتد من
طوكر وكسلا شرقا الى الفاشر والأبيض غربا ، ويحدث الهبوب عادة فى أشهر
انظر التى هى أيضا أشهر الصيف وأكثر حدوثه فى شهر يونية ويولية ، وقد
يدوم الهبوب مدة من الزمن تتراوح بين النصف ساعة وبضع ساعات ، ومتوسط
زمن الهبوب الواحد ثلاث ساعات ونصف ، ويختلف مصدر الهبوب باختلاف
فصول السنة ففي فصل الجفاف أى الفصل الذى تقل فيه هذه الزوابع ، فأكثر
هبوبه يكون من الجنوب أو الجنوب الشرقى ، والهبوب عبارة عن زوبعة اعصارية
محدودة المدى وموضعية برغم شدتها ، وهى نتيجة تسخين الهواء فى مساحة
عظيمة محدودة لمدة خمسة أيام فينشأ عن هذا التسخين تخفيف عظيم للضغط
وهو تخفيض موضعى ، وهذا يسبب الأعاصير المحدودة المدى الشديدة القوى
الحرزونية الحركة التى يندفع فيها تيار الهواء من الأرض للسماء حاملا كميات

من التراب والرمال ويصحب الهبوب عادة هبوط في الضغط الجوى وكثيرا مايلازمه برف ورعد ومطر وبعد حدوثه تنخفض درجة الحرارة نوعا ما .

٤ - هضبة الحبشة :

يختلف اقليم هضبة الحبشة كل الاختلاف عن بقية حوض النهر ، ولهضابه وجباله المرتفعة أثر واضح فى اعتدال درجة الحرارة وغزارة الأمطار ، ولئن كان المطر فى بعض نواحي الهضبة الاستوائية يعادل أو يفوق المطر فى هضبة الحبشة الا أن مطر الهضبة الاستوائية موزع ومفرق على طول السنة ، أما فى الحبشة فغزير يسقط كله فى موسم واحد محدود ويهطل مدرارا ويسبب جريان الروافد والانهار ويختلف مناخ الحبشة اختلافا بينا تبعا للارتفاعات المختلفة ، ففي الأودية العميقة والمنخفضات تشتد الحرارة ، ويقل هبوب الرياح فيكون مناخها مداريا شديدا فى حرارته ورطوبته وأردأ مناخ هو المناخ الذى تتجمع فيه الحرارة والرطوبة فتستحيل المعيشة فيه ، أما الجهات المرتفعة حيث ترتفع الجبال الى أكثر من ٤٥٠٠ متر وحيث يكسوها الجليد على الدوام فمناخها قطبي وبردها شديد ، وأنسب هضاب الحبشة للإقامة هى ما كانت وسطا بين النوع الأول والثانى وهى الهضاب الحبشية الممتدة التى يتراوح ارتفاعها بين ١٧٠٠ و ٢٤٠٠ متر .

وعلى وجه عام تعتبر هضبة الحبشة من أكثر الأقاليم اعتدالا لأن وقوعها فى المنطقتين المدارية جعلها شديدة الحرارة ولكن ارتفاعها العظيم عن سطح البحر عمل على تلطيف هذه الحرارة دون أن تخفضها الى درجة يصبح معها البرد قارصا لا يحتمل وأن هذين العاملين الحرارة المدارية والارتفاع العظيم عن سطح البحر ساعدا على اعتدال مناخ الحبشة وجعله صالحا لإقامة الجنس الأبيض ، ومن العوامل التى ساعدت على تلطيف درجة الحرارة فى الهضبة الحبشية توافق فصل المطر الغزير فى يونيه ويوليو وأغسطس وسبتمبر مع الزمن الذى تكون فيه أشعة الشمس عمودية أو قريبة من أن تكون عمودية ، فازدياد الحرارة الناتج من

تعتمد أشعة الشمس يلطف كثيرا سقوط الأمطار الغزيرة في فصل الصيف اما في فصل الشتاء عندما تقل الأمطار الى درجة الانعدام في شهر ديسمبر ويناير وفبراير فان الحرارة تكون أحيانا أعلا منها في أشهر الصيف ، ومن هذا نرى ظاهرة غريبة في مناخ الحبشة وهي أن درجة حرارة شتائها تعادل درجة حرارة صيفها وقد تزيد عليها ، وأن حرارة الشتاء والربيع نسبيا يصحبها شيء من الجفاف ، بينما حرارة الصيف منخفضة تصحبها رطوبة فالأولى أكثر احتمالا من الثانية .

فعاصمة الحبشة «اديس أبابا» مثال حسن لاعتدال الحرارة ، ويبلغ ارتفاعها عن سطح البحر ٢٤٤٠ مترا وتقع على خط درجة العرض ٩٢ ومتوسط أقل حرارة فيها هو ١٣٫٧ درجة في شهر يولية وأعلاه ١٧٫٨ درجة في شهر مايو فمناخ اديس أبابا اذن معتدل جدا طول السنة وان يكن الهواء قبل شروق الشمس يبرد جدا في العادة .

أما من حيث الأمطار فهي غزيرة جدا في أكثر هضبة الحبشة وأكثر الأشهر سقوطا هي الأشهر الصيفية يونية ويولية وأغسطس وسبتمبر ، ونسبة ما يسقط من المطر في أشهر الصيف الى ما يسقط منه طول العام كنسبة ٨٠ في المائة وأشهر الشتاء عادة هي أشهر الجفاف ولو أن قليلا من المطر قد يسقط بنوع خاص في شهر فبراير ، وغزارة هذه الأمطار هي التي تسبب فيضان النيل اذ يستمد نهر النيل أكثر مياهه من النيل الأزرق الذي يبلغ معدل تصريفه في شهر أغسطس ٥٨٥٠ مترا مكعبا في الثانية ثم يتناقص حتى يبلغ ١٠٠ متر مكعب في الثانية في شهر ابريل وفي شهر سبتمبر الذي يبلغ فيه نهر النيل أعلاه فان نسبة ما يستمد على التقريب كالاتي :-

٦٩ في المائة من النيل الأزرق و ١٧ في المائة من نهر عطبرة و ١٤ في المائة من النيل الأبيض أى أن هضبة الحبشة تمد النيل بمقدار ٨٦ في المائة من مياهه .

٥- مناخ المملكة المصرية :

لقد ذكرنا عند التحدث عن مناخ حوض النيل المؤثرات المناخية التي تتأثر بحوضه ، وأن الجزء الشمالى من هذا الحوض يتأثر بالانخفاضات الآتية من جهة المحيط الأطلنطيقى أى من جهة الغرب ، وأن هذه الانخفاضات قد يصل تأثيرها الى النصف الجنوبى من أرض مصر ، وإذا درسنا الانخفاضات التي تؤثر على انقطر المصرى نجدها تأتي من غرب البحر الأبيض المتوسط وتسير متجهة الى الشرق ولكنها عند اقترابها من القطر المصرى لا تسلك دائما سبيلا واحدا وقد يكون مركز الانخفاض على البحر الأدرياتيكي وشبه جزيرة البلقان وقد يكون فوق الأناضول وجزيرة قبرص أو فى أرمينيا وسوريا أو يكون فوق واحة سيوة . ثم تقترب حتى ترابط على الدلتا ، وقد يكون مركزه فوق شبه جزيرة سينا فهذه الانخفاضات تؤثر بالطبع فى اتجاه الرياح وعلى نوعها ، فقد تكون حارة أو باردة وجافة أو ممطرة حسب منشئها فى الإقليم الذى مرت به فإذا كان الانخفاض واقعا فوق شبه جزيرة سينا كانت الرياح بالطبع أقرب الى الغربية ، وإن كان الانخفاض واقعا على واحة سيوة كانت الرياح الهابطة على الدلتا شرقية أو جنوبية شرقية وهذه الانخفاضات البحرية كثيرة الحدوث فى أشهر الشتاء والربيع ونادرة فى شهر يونية ومنعدمة فى أشهر الصيف وأوائل الخريف وأكبر تأثير لهذه الانخفاضات هو ما تحدثه من تغير فى اتجاه الرياح ، فالقطر المصرى عادة عرضة لهبوب الرياح الشمالية التي تهب باضطراب على سائر القطر فى أشهر الصيف وليس هناك شهر ينقطع فيه هبوب هذه الرياح انقطاعا تاما ، ولا يؤثر على اضطراب هبوب هذه الرياح الا مرور هذه الأعاصير التي تجعل اتجاه الرياح غربيا أو جنوبيا أو شرقيا أو بين هذه الاتجاهات .

و: كثر الجهات تأثرا بهذه الانخفاضات هو ساحل البحر الأبيض المتوسط لاقترابه من طريق الأعاصير ، وكلما ابتعدنا عن ساحل البحر الأبيض المتوسط كلما قل تأثير هذه الانخفاضات وقل أن يصل نفاذ هذه الأعاصير الى المينا حتى

فى أشهر الشتاء فيعتبر المنيا الحد الفاصل بين الاقليم الذى يتأثر بأعاصير البحر الأبيض المتوسط والاقليم الجنوبية التى لا تتأثر بهذه الأعاصير الا نادرا ، فلندرس كلا من هاتين المنطقتين ولنبدأ بالمنطقة الجنوبية التى لا تختلف أجزاؤها من حيث المناخ اختلافا كبيرا لأنها كلها متأثرة بعوامل واحدة ، فحاراتها متشابهة وشهر يناير أقلها رياحا وشهر يولية أشدها حرارة ، وتزيد الحرارة كلما سرنا جنوبا وتقل تدريجيا نحو الشمال ، ففي الشتاء ترتفع الحرارة نهارا الى ٣٠ ٣٣ درجة حوالى الساعة الثانية بعد الظهر ثم تقل فى الليل حتى تصل ٩ ٩٦ درجات قبل الفجر ، وأما فى الصيف فترتفع الحرارة فى أسبوط أثناء النهار الى ٣٧ درجة ، ولكنها فى أسوان تصل الى ما يقرب من ٤٢ درجة ، وهى درجة حرارة عالية جدا ، ولولا جفاف الهواء لكنت أكثر مما تحمله الطاقة البشرية ثم تنخفض الحرارة ليلا فى أسبوط الى ٢٢ ٢٦ درجة وفى أسوان الى ٢٥ ٢١ درجة فيكون الاختلاف اليومي ١٤ ١٥ درجة فى الأولى و ١٦ درجة فى الثانية .

من هذا نرى أن مناخ هذا الاقليم صحراوى قارى لا ينزل فيه شئ من المطر الا النادر جدا ويحدث عاما ثم ينقطع أعواما ، هذه هى المنطقة الجنوبية وهى تكاد تكون متشابهة كل الشبه من الوجهة المناخية ، أما المنطقة الشمالية المحصورة بين المنيا وساحل البحر الأبيض المتوسط فلا يجوز اعتبارها اقليما واحدا ، وأهم ظاهرة نلاحظها هى المطر لأنه وحده يجعل هناك فرقا محسوسا بين سواحل البحر الأبيض المتوسط وبين اقليم القاهرة وحلوان ، وإذا ألقينا نظرة على خط توزيع الأمطار فى مصر السفلى نلاحظ فرقا ملموسا بين اقليم بنى سويف والقاهرة وبين اقليم القاهرة والاسكندرية ، وخير تقسيم لهذه المنطقة هو :-

أولا - القسم الأول وهو القسم الصحراوى الواقع جنوب خط ممتد من جنوب السويس الى بحيرة قارون .

ثانيا - القسم الثانى ويشمل منطقة القاهرة وحلوان وبنها وطنطا والمنصورة والزقازيق ويتراوح ما يسقط فيه من الأمطار بين ٢٥ ، ١٠٠ ملليمتر .

ثالثاً - القسم الثالث وهو اقليم البحر الأبيض المتوسط. وهو خاضع لمناخ البحر الأبيض المتوسط الذى يمتاز بمطر الشتاء وجفاف الصيف وأمطار هذا الاقليم كلها نتيجة أحوال مناخية متشابهة ، ويتراوح ما يسقط من المطر حول هذا الاقليم بين ١٠٠ و ٢٠٥ مليمترات وهو أقل فى الشرق منه فى الغرب ، وفى رشيد ١٥٣ مليمترا وفى دمياط ١٢٤ وفى الاسكندرية ٢٠٤ وفى بورسعيد ٨٣ ، وهذا الفرق الكبير يرجع الى تقويس سواحل الدلتا فالجزء المحصور بين فرعى دمياط ورشيد بارز داخل فى البحر بحيث أصبحت السواحل مختلفة الاتجاهات فمن اقليم مريوط الى رشيد يتجه الساحل من الجنوب الغربى الى الشمال الشرقى ، ومن رشيد الى دمياط يكون الاتجاه من الغرب الى الشرق تقريبا ، ومن دمياط الى بورسعيد يكون الاتجاه الساحلى من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى ، وأكثر هبوب الرياح التى تحمل المطر الى سواحل مصر تكون اما من الغرب أو من الشمال الغربى ، وفى كلتا الحالتين نرى ساحل الاسكندرية ومريوط ورشيد يعترض هبوب هذه الرياح ولا شئ أدعى الى سقوط الأمطار من اعتراض السواحل أو الجبال أو هبوب رياح رطبة ، فاذا هبت الرياح الغربية على الدلتا أسقطت جزءا عظيما من أمطارها ووصلت الى بورسعيد وحمولتها من المطر قليلة ، أما اذا هبت الرياح الممطرة من الشمال الغربى فان اتجاهها يكون بموازيا لساحل البحر عند بورسعيد ، ومعلوم أن المطر ينزل قليلا اذا كانت الرياح التى تحمله تهب موازية للساحل ، ويؤثر البحر والرياح التى تهب منه على درجة حرارة الأقاليم المجاورة لساحله ، فالاسكندرية فى فصل الشتاء أدفأ من القاهرة وفى الصيف أقل حرارة منها .

ومن الرياح الواجب معرفتها رياح الخماسين وأكثر ما يكون هبوبها فى شهر ابريل ، وهناك اعتقاد شائع أن رياح الخماسين تهب فى أثناء الخمسين يوما التالية لشم النسيم ، وهذه الفكرة لا تستند على أساس علمى ، فان يوم شم النسيم نفسه ليس بتاريخ محدود ، فقد يجئ فى أوائل مايو كما حدث فى سنة ١٩٢٩

وفى أوائل ابريل كما حدث سنة ١٩٣٩ فكيف يكون يوم شم النسيم هو أول
الخمسين مع هذا التباين فى تاريخ حدوثه وحقيقة الأمر أن المدة التى تهب فيها
رياح الخمسين تبدىء من شهر فبراير وتنتهى فى منتصف يونيه ، وهى عبارة عن
رياح تهب من الجهات الجنوبية (والجنوبية الشرقية والغربية) على مصر السفلى
وسبب هبوبها مرور انخفاضات آتية من الغرب ، وأكثر الأشهر تعرضا لهذه
الرياح هو شهر ابريل .

الباب الثالث

الجغرافية العسكرية لمصر والسودان

القسم الأول

مصر

يتناول هذا الباب دراسة جغرافية مصر العسكرية ببحث العوامل الجغرافية التي تؤثر على سياستها الحربية وطبيعة العمليات التي قد تدعى قواتها للقيام بها دفاعا عن نفسها داخل حدودها . وسيقسم البحث الى الأقسام التالية : -

أولا - موقع مصر الجغرافي - والعوامل التي زادت من أهميته ومدى تأثير هذا الموقع على سياسة مصر الخارجية والحربية .

ثانيا - المعالم الطبيعية والظواهر الجوية ، ومدى تأثيرها على تشكيل القوات وعملياتها ودراسة أهم الخطوط والموانع الاستراتيجية في مصر .

ثالثا - موارد مصر الطبيعية والزراعية والحيوانية والصناعية والبشرية .

رابعا - المواصلات الداخلية .

خامسا - ارتباطات مصر السياسية ، ويمكن على ضوءها تقدير مدى التزاماتها وتبعاتها الخارجية .

الفصل الثامن

موقع مصر الجغرافى

تقع مصر فى الزاوية الشمالية الشرقية من افريقيا ، وتمتد من البحر الأبيض المتوسط شمالا الى خط عرض ٢٢ جنوبا ومن خط الطول ٢٥ شرقا الى البحر الأحمر وخليج العقبة ثم الحد الممتد من كيلات على خليج العقبة الى رفح على ساحل البحر الأبيض المتوسط .

ولقد سبق القول أن أهمية الموقع الجغرافى للدولة تزيد أو تنقص تبعاً لمرور خطوط المواصلات العالمية بها ، ووفرة مواردها الطبيعية وتحكم موقعها فى طرق الاقتراب الرئيسية المباشرة الى المناطق الاستراتيجية الحيوية . ولقد اجتمعت هذه العوامل جميعاً فى مصر ، فدفعتم بمركزها الجغرافى الى أسمى مكانة ، وجعلت منها مركزاً حيوياً من الوجهة العالمية . فقد أبرزت حملة الاسكندر على مصر أهمية موقعها ، وخاصة وقد صاحب عهده تواصل العالم بامتداد أسباب التجارة بين أقسامه وقيام الصلات الثقافية والاقتصادية والسياسية بينها . فاحتكت مناطق الحضارة التى كانت منفصلة من قبل ، احتكاكاً مباشراً ، وتقاربت أجزاء العالم وظهرت العالمية ووضعت أسس الاتصال العالمى . وبظهور العالمية برزت قيمة موقع مصر الجغرافى بالنسبة لتحكمه فى المواصلات بين الشرق والغرب وبين الشمال والجنوب . فافتتحت بذلك صفحة جديدة فى تاريخ مصر ، ولم يعد أمر التاريخ مقصوراً على أهل الوادى ولكنه أصبح متصلاً بمسائل عالمية لا دخل لمصر فيها ، بل كثيراً ما سيرتها عناصر لا تتصل بمصر .

ولقد ازدادت أهمية موقع مصر الجغرافى منذ أواخر القرن الثامن عشر ، عندما بدأ التنافس العالمى بين الدول العظمى الغربية على المستعمرات الشرقية ،

فكانت حملة نابليون فى عام ١٧٩٨ أول نقطة تحول فى تاريخ مصر الحديث ، وبدأت منطقة الشرق الأوسط عامة ، ومصر خاصة ، منذ ذلك التاريخ ، تحتلان مركزا بارزا فى الصراع السياسى والحربى للدول الأوروبية . فمصر تقع فى وسط الطريق بين الشرق والغرب ، وهى نقطة التقاء آسيا وإفريقيا وأوروبا ، وبحكم هذا الموقع كانت تسيطر على الطرق البرية المتجهة شرقا . وبافتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ ، أصبحت مصر تحتل مركزا عالميا بالنسبة لتحكمها فى أقصر طريق بحرى بين الشرق ، مصدر الحامات ، والغرب حيث قامت الصناعات فكان لهذه القناة العالمية الفضل الأول على تقدم الحضارة الأوروبية وارتفاع المستوى المادى لها . ثم تطور بعد ذلك النقل الجوى ، منذ أوائل القرن العشرين ، وازداد زيادة عظيمة بفضل تأمين الطيران وسرعة الطائرة وطاقته حملها ومدى عملها . مما جعل النقل الجوى يتبوأ مركزا ممتازا بين وسائل المواصلات الأخرى . وأصبحت مصر ، بفضل موقعها وصلاحيه جوها ، نقطة التقاء خطوط الطيران العالمية .

وبذلك أصبحت مصر بفضل موقعها الجغرافى المسيطر على طرق المواصلات العالمية ، وبفضل وفرة مواردها وصلاحيه جوها وانسباط أرضها ، محورا للنزاع العالمى فى حوض البحر الأبيض المتوسط ، وكان لهذه العوامل أثرها البارز فى تولى مصر مركزا استراتيجيا حيويا ، كان العامل الرئيسى فى توجيه تاريخها وعلاقتها مع دول البحر الأبيض ودول أوروبا منذ أوائل القرن التاسع عشر .

أولا — مصر وطرق المواصلات البحرية العالمية

فى عام ١٨٥٦ هبط فرديناند لسيبس الاسكندرية حاملا معه مشروع حفر قناة السويس ومعزما عرضه على والى مصر محمد سعيد باشا .

وبالرغم من جميع العقبات التى أقامتها بريطانيا لمنع تنفيذ المشروع بالضغط السياسى على تركيا حتى لا توافق على المشروع ، وبمنع أصحاب رؤوس الأموال الانجليز من الاكتاب فى هذا المشروع ، بالرغم من جميع هذه العقبات التى

كان منشؤها خوف انجلترا من حرمانها من المزايا التي كانت تتمتع بها باحتكارها
البقل البحري - وخوفها من مستقبل فرنسا واحتمال عدائها لها مع سيطرتها
على القناة مما يعتبر تهديدا مباشرا لمركز بريطانيا في الهند ، فقد افتتحت القناة
في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ .

الأهمية الاقتصادية لقناة السويس

صاحب افتتاح القناة استخدام السفن البخارية ، وبذلك بدأ التوسع المطلق
لأوروبا التي كانت في هذا الوقت تسير بخطى واسعة سريعة نحو ثورة صناعية
عظمى . فأصبحت هذه القارة مصنعا عظيما للعالم ، وأصبحت سرعة النقل عاملا
حيويا بالنسبة لتجارتها . وتغيرت طبيعة تجارة الشرق . فبعد أن كانت هذه
التجارة لا تعدى الكماليات الصغيرة الحجم ، أصبح الشرق موردا لخامات ضخمة
الحجم ، ثقيلة الوزن ، ليس من السهل إعادة شحنها ونقلها من وسيلة مواصلات
الى أخرى . وأصبح من الضروري استخدام أسرع وسيلة مواصلات واحدة
بين الشرق والغرب ، الأمر الذي حققته قناة السويس . فأصبح لها الفضل
الأول في ازدياد نشاط التجارة العالمية ازديادا عظيما ، فبلغت أوروبا بفضلها الى
درجة التشبع الصناعي (Over Industrialization) اذ أناحت لها القناة الحصول
على خامات الصناعة الهامة والتسلط على أسواق الشرق العظيمة لاستهلاك
انتاجها ومن المحتم أنه لو أغلقت القناة لكانت النتيجة هبوط المستوى المادي
للحضارة الأوروبية .

وهكذا تحولت التجارة العالمية مرة أخرى الى البحر الأبيض المتوسط بعد
أن ظلت منذ عام ١٤٩٨ تمر في طريق رأس الرجاء الصالح . وذلك راجع
الى المزايا العظيمة التي عادت على الملاحة البحرية من اتباع طريق القناة .
فمقارنة أطوال الرحلات الأساسية بين أوروبا والشرق عن طريق قناة السويس
وطريق الكاب ، لوجدناها أقصر بكثير في الحالة الأولى عنها في الحالة الثانية .
ويعطينا الجدول التالي فكرة عن مدى النقص في طول هذه الرحلات ، والكسب
المادي في كل حالة :-

من ليفربول	عن طريق	الكسب فى المائة
الى	الكاب	السويس
بومباى	١٦٠٨٠	٦٢٢٣
يوكوهاما	١٤٤٣٦	١١١١٣
مايبورن	١١٨٩٠	١١٠١٨
		٨

كما أن الكسب عظيم جدا فى حالة خطوط الملاحة المتجهة من دول البحر الأبيض الى الشرق فهو فى حالة الطريق من جنوا الى بومباى يبلغ ٠.٥٨ / ومن استنبول الى بومباى يبلغ ٠.٧٠ /

وهذا النقص فى طول الرحلات يعنى ثلاث ميزات . أولها ، السرعة التى تتم بها الرحلات وهى عامل حىوى فى التجارة ، لأن المعول فى التجارة على الوقت - والميزة الثانية المترتبة على السرعة هى امكان مضاعفة عدد الرحلات التى تقوم بها سفينة فى مدة معينة . أما الميزة الثالثة ، فهى الاقتصاد المترتب على السرعة ، فى كمية الوقود اللازمة للسفن ، وهذا داع الى نقص تكاليف النقل ، وبالتالي نقص تكاليف الاتاج .

ولهذه الميزات ، ازداد مدى النشاط التجارى العالمى ، وارتفعت نسبة عدد السفن المارة فى القناة ارتفاعا عظيما خلال ثلاثة أرباع القرن الماضى . ففي عام ١٨٧٠ ، مرت بالقناة ٥٠٠ سفينة تحمل ٢٦ ألف مسافر ونصف مليون طن من الحامات والمصنوعات . بينما مرت بالقناة عام ١٩٣٨ حوالى سبعة آلاف سفينة تحمل ثلاثة أرباع مليون مسافر و $٣٦\frac{1}{4}$ مليون طن من الحامات والمصنوعات .

والمنطقة الاقتصادية التى تعتمد على قناة السويس تترقب على العلاقة بين أوربا من جهة والمحيط الهندى والشرق الاقصى واستراليا من جهة أخرى . وتبدو لنا أهمية هذه الحقيقة اذا علمنا أن هذه المناطق هى أكثر بقاع العالم ازدهاما بالسكان اذ يقطنها ثلاثة أرباع الجنس البشرى ، وأن هذه المناطق هى أعظم مناطق العالم ثروة فى الحامات .

ولقد كان نصيب كل من مناطق الشرق من تجارة القناة^(١) هو :-

الهند والشرق الأقصى ٦١٢ ٪ من تجارة القناة

الشرق الأدنى ٣١١ ٪ » »

استراليا ٦٥ ٪ » »

شواطئ غرب أمريكا ١٢ ٪ » »

وتعتبر بريطانيا أكثر دول أوروبا استخداما لطريق قناة السويس لتجارتها .
فبمقارنة عدد السفن التابعة لكل من الدول الهامة التي مرت في القناة ، بعدد
السفن كلها التي اجتازتها ، لكان نصيب هذه الدول كالاتي :-

انجلترا	٥٠٤ ٪	من مجموع حمولة السفن المارة في القناة
ايطاليا	١٣٤ ٪	»
المانيا	٩١ ٪	»
هولندا	٨٧ ٪	»
فرنسا	٥ ٪	»
النرويج	٤٣ ٪	»
	٩٠٩ ٪	من تجارة القناة

ومن ذلك يتضح لنا أحد الأسباب التي دفعت بريطانيا الى محاولة الحصول
على مركز ممتاز في مصر - الدولة المسيطرة على قناة السويس - فباعتبارها أكبر
الدول البحرية في القرن التاسع عشر كانت القناة تمثل حلقة هامة في مواصلاتها
الامبراطورية الى الهند واستراليا . وبالرغم من منافسة الدول الأوروبية الأخرى
للتجارة البريطانية ، حتى انخفضت تجارتها المارة بالقناة من ٧٦١ ٪ في الفترة
١٨٧٠ - ١٨٨٠ الى ٥٠٤ ٪ في عام ١٩٣٨ ، الا أنها ظلت تحتكر التجارة
العالمية في القرن العشرين . ولا شك أن اغلاق قناة السويس واضطرار السفن

(١) احصاء عام ٣٨ / ١٩٣٩ .

البريطانية الى اتباع طريق رأس الرجاء الصالح سيغنى خسارة تتراوح بين ٤٠ و ٣٠ ٪ للتجارة البريطانية .

وتبلغ واردات بريطانيا التي تمر بالقناة حوالى ١٤ ٪ من مجموع وارداتها جميعا وتتضمن هذه النسبة ٩٤ ٪ من احتياجات بريطانيا من المطاط و ٩٠ ٪ من احتياجاتها من الكتان والجوت و ٧٥ ٪ من الصوف، و ٦٢ ٪ من المعادن و ٤٢ ٪ من القمح و ٣٦ ٪ من البترول . كما تمر بالقناة ٩ ٪ من مجموع صادرات بريطانيا كلها الى الهند فقط .

هذه هي الأهمية الاقتصادية لقناة السويس ، والدور الذى لعبته فى التأثير على الانتاج العالمى الا أن مستقبل القناة باعتبارها طريقا عالميا للنقل ، محفوف بالخطر ، نظرا الى شدة منافسة بعض الطرق البرية والبحرية والجوية الأخرى للملاحة بالقناة ، وأهم طرق النقل العالمى التى تؤثر على أهمية قناة السويس هي :-

١ - الخط الحديدى عبر سيبيريا

تم انشاء هذا الخط فى عام ١٩٠٤ ، ويصل موسكو بفلاديفوستوك ، ويبلغ طوله ٥٣٩٠ ميلا . فاذا قورنت هذه المسافة ، بتلك بين لندن ويوكوهاما عن طريق قناة السويس البالغ طولها ١١١٢٠ ميلا ، نجد أن الخط الحديدى قد أنقص المسافة الى النصف ، وبالتالي أنقص الوقت الذى تستغرقه الرحلة .

وبالرغم من أن عدم الاستقرار السياسى فى روسيا فى الشطر الأول من القرن الحالى ، وضعف أسباب الأمن على هذا الخط ، لم يساعدا على جعله منافسا قويا للقناة ، الا أنه من المنتظر حاليا وروسيا تسيطر على شرق أوروبا ، ان يكون هذا الخط الحديدى الوسيلة الرئيسية لتنشيط التجارة بين شرق أوروبا وبين شرق آسيا .

٢ - الخط الحديدي باريس - البصرة

يبلغ طول هذا الخط ٣٧٠٠ ميلا - وتستغرق الرحلة ٦ أيام ، علاوة على ٤ أيام أخرى بالبحر من البصرة الى الهند . بينما تستغرق الرحلة البحرية من مرسيليا الى بومباي ١٢ يوما . فاذا انتظم العمل على هذا الخط فقد يصبح منافسا قويا للنقل البحري نظرا للسرعة وانخفاض تكاليف النقل ، وخاصة لاستيراد خامات الشرق وتصريف منتجات جنوب شرق ووسط أوروبا . الا أن هذا الخط يمكن اعتباره وسيلة للتغلغل السياسي والاقتصادي في اتجاه الهند وآسيا ، أكثر منه طريقا لنقل البضائع الثقيلة .

٣ - طريق بناما البحري

تعتبر اليابان وجزائر الهند الشرقية وشرق استراليا والشواطئ الغربية للأمريكتين ، المنطقة الاقتصادية التي تعتمد على قناة بناما . الا أن المنافسة بين القناتين غير شديدة بالنسبة لاختلاف المنطقتين اللتين تعتمدان على كل منهما . ولكن نظرا الى أن رسوم المرور بقناة بناما أقل ٤٠ ٪ من رسوم المرور في قناة السويس ، فقد يصبح هذا عاملا هاما في تفضيل طريق بناما بين غرب أوروبا والشرق الأقصى .

٤ - طريق رأس الرجاء الصالح

تعتبر منافسة هذا الطريق لطريق قناة السويس منافسة مباشرة . فشاطئ شرق أفريقيا أقرب الى أوروبا عن الطريق الأول . كما أن ارتفاع رسوم المرور في قناة السويس تدفع الملاحة الى تفضيل طريق الكاب وخاصة في فترات الازمات العالمية عندما لا تكون السفن كاملة الحمولة ، وفي حالات الاضطرابات الدولية في منطقة البحر الأبيض المتوسط . اما في أوقات الرخاء وتشاط التجارة وارتفاع أسعار البضائع تفضل شركات الملاحة استخدام طريق القناة حتى يمكن الاستفادة من السرعة التي تتم بها الرحلات لاستخدام السفن أعظم عدد من المرات .

٥ - النقل الجوى

لقد ادخل تقدم النقل الجوى عاملا جديدا فى المنافسة القائمة للنقل البحرى فى قناة السويس . الا أنه ما يزال مقتصرًا على نقل المسافرين والبريد والبضائع الصغيرة الحجم . وهو يفضل الطريق البحرى نظرا لتوفيره الوقت اللازم لقطع المسافة بين أوروبا والشرق . فالمسافة بين مرسيليا وبومباى تستغرق ١٢ يوما بالبحر ، بينما يستغرق السفر بين لندن والهند ثلاثة أيام ونصف . وهذه السرعة تعوض ارتفاع تكاليف النقل الجوى .

٦ - خطوط أنابيب البترول

تأتى موارد الشرق الأوسط فى البترول فى المرتبة الثانية من حيث الانتاج العالمى بعد موارد الولايات المتحدة . ولقد كان من المنتظر أن ينقل انتاج هذه الموارد الى أوروبا عن طريق القناة . الا أن مد أنابيب البترول بين مصادر العراق والبحر الأبيض المتوسط قد حرم قناة السويس من أربعة ملايين من الاطنان كانت ستمرفها على حاملات البترول . ولا يمر بالقناة حاليا سوى قسم من انتاج آبار ايران يبلغ ٤/٤ مليون طن ويمثل ٨٣٪ من مجموع انتاجها . وقد تقصت كمية البترول المارة بالقناة بحوالى مليون طن بعد افتتاح خط أنابيب البترول الواصل من العراق الى حيفا وطرابلس ، والذي يغذى أسطول بريطانيا وبعض دول البحر الأبيض بحاجاتها من البترول .

وقد حاولت مصر أن تكون أحد موانئها (السويس أو الاسكندرية) نقطة انتهاء خط أنابيب البترول المزمع انشاؤه من مصادر المملكة العربية السعودية وبذلك يمكن تعويض الخسارة الناشئة عن عدم نقل انتاج هذه الآبار فى قناة السويس . الا أنه قد تم الاتفاق أخيرا (سبتمبر ١٩٤٧) على أن تمر هذه الأنابيب بسوريا ولبنان .

الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس

تعتبر قناة السويس من الوجهة الاستراتيجية • حلقة حيوية في مواصلات الدول الأوروبية التي تحتفظ بمستعمرات في الشرق الأقصى • فاستخدام القناة قد مكن هذه الدول من بسط سيطرتها العسكرية على هذه المستعمرات والاحتفاظ بالأمن الداخلي فيها ضد الثورات المحلية للشعوب المستعمرة ، ودفع أى تهديد خارجي يقع عليها من الدول العظمى القريبة منها • كما ان امكان نقل القوات العسكرية والمعدات بسرعة بين هذه الدول ومستعمراتها عن طريق قناة السويس ، قد ساعد هذه الدول على تخفيض قواتها العسكرية المحلية في هذه المستعمرات الى الحد الأدنى بالنسبة لسهولة امدادها بسرعة اذا حدث ما يهدد سلامتها .

والدول التي يهملها استمرار بقاء القناة مفتوحة للملاحة من الوجهة الاستراتيجية ، في الوقت الحالى ، هي بريطانيا وفرنسا وهولندا • وكانت ايطاليا حتى انهيارها في الحرب العالمية الأخيرة ، احدى الدول التي تهملها القناة بالنسبة لوجود مستعمرات لها في شرق أفريقيا .

وباعتبار بريطانيا أكثر دول العالم اعتمادا على قناة السويس اقتصاديا واستراتيجية ، لذلك نجدها قد وجهت جهودها نحو السيطرة سياسيا وعسكريا على مصر التي تخترق أراضيها القناة • ففي عام ١٨٧٥ اشترت نصيب مصر من أسهم القناة وبذلك ضمنت عشرة أصوات في مجلس ادارة القناة . وفي عام ١٨٨٢ احتلت مصر عسكريا وبقيت فيها ٦٥ عاما للدفاع عن هذا الشريان الحيوى ضد المحاولات التي بذلتها ألمانيا وتركيا في الحرب العظمى والمانيا وايطاليا في الحرب العالمية الثانية للاستيلاء على القناة أو لتعطيل الملاحة بها .

وتتأثر قيمة قناة السويس الاستراتيجية باعتبارها أقصر طريق للمواصلات البحرية بين أوروبا والشرق ، بالتطورات الحربية الحديثة وما يستجد من أسلحة القتال ووسائل استخدامها . واستخدام قناة السويس في زمن الحرب يتوقف على : -

(أ) أمن القناة نفسها .

(ب) أمن الطرق البحرية المؤدية الى القناة من البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر .

ولقد ثبت خلال الحربين الأخيرتين صحة هذه الحقيقة . فاستهدفت القناة والمسالك البحرية المؤدية اليها لوسائل التعرض التالية : -

١ - الهجوم البرى على مصر عبر صحرائها الشرقية أو الغربية ففى الحرب العالمية الأولى كانت القوات التركية التى تركت فى صحراء سيناء عقب الهجوم التركى الأول فى فبراير ١٩١٥ سبب تهديد خطير لحرية الملاحة فى القناة . فاذا قدرنا أن هذه القوات كانت تسير على أقدامها أو تستخدم الابل ظهر لنا جليا مدى ما تتعرض له حرية الملاحة فى القناة نفسها من خطر اذا استهدفت لهجوم قوات ميكانيكية حديثة ، أو لاغارات سريعة تقوم بها . وهذا يجعل من الضرورى أن يكون الدفاع عن القناة نفسها لا على حدود مصر فحسب ، بل على أقصى مسافة شرقا أو غربا يمكن المدافعة أن تصل اليها .

٢ - التعرض الجوى لخطوط الملاحة - باستخدام قاذفات القنابل ضد القوافل البحرية المتجهة نحو القناة من الغرب أو من الجنوب ، وباستخدامها لتدمير السفن بالقناة ، أو لتدمير موانئها ونقط ادارة الحركة عليها . كما يمكن تعطيل الملاحة بها باستخدام القوات المحمولة بالطائرات لاحتلال النقاط الحيوية على القناة أو لتدميرها .

٣ - التعرض البحرى لخطوط الملاحة - من قواعد بحرية فى البحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر وقد يتخذ هذا التعرض صورة ايجابية باستخدام وحدات بحرية عائمة أو غواصات لتهديد القوافل ، أو باستخدام الألغام البحرية وخاصة فى مناطق المضائق وخاصة اذا قدرنا سهولة القيام بهذه العمليات التعرضية نظرا لضيق حوض البحر الأبيض وضرورة سير القوافل البحرية فى مسالك خاصة لا يمكنها الخروج عنها .

٤ - القيام بأعمال التخريب باستخدام أفراد الطابور الخامس للقيام بعمل سريع مباغت فى القناة نفسها .

ومن ذلك يتضح لنا أن قناة السويس لا تفقد أهميتها الاستراتيجية زمن الحرب اذا توافرت الشروط التالية : -

١ - احتفاظ دولة واحدة ، أو مجموعة دول متحالفة ، بالتفوق الجوى والبحرى فى المنطقة الممتدة من جبل طارق الى باب المندب . وهذا يتطلب احراز قوات بحرية وجوية متفوقة ، وقواعد بحرية وجوية داخل حوض البحر الأبيض والبحر الأحمر وفى منطقة القناة نفسها .

٢ - احتفاظ هذه الدولة ، أو مجموعة الدول المتحالفة ، بقوات برية كافية لصد أى تهديد برى قد يوجه للقناة ، وللدفاع عن القواعد البحرية والجوية ، ولضمان حماية القناة نفسها ضد أعمال التخريب .

وبالنسبة لتطور الأسلحة الجوية نظرا للتطور الفنى العظيم الذى ترتب عليه زيادة سرعة الطائرة ومدى عملها وطاقه حملها ، وكذا تطور القوات البرية الميكانيكية والمدرعة . لذلك أصبح من الضرورى أن تكون قواعد الدولة ، أو مجموعة الدول المتحالفة ، التى ترغب فى دفع التهديد عن طريق الملاحة البحرى فى البحر الأبيض المتوسط وقناة السويس والبحر الأحمر ، على أقصى مسافة أمام هذا الطريق لدفع قواعد الدولة ، أو مجموعة الدول المعادية الى أبعد مسافة ممكنة عن طرق الملاحة . ولقد كانت هذه الحقيقة هى العامل الأساسى الذى وجه سياسة بريطانيا الخارجية والحربية منذ الحرب العظمى (١٤ - ١٩١٨) .

وقد أدركت أوروبا منذ افتتاح قناة السويس الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لها . ولذلك وجهت اهتمامها الى تحقيق حياد القناة ببقائها مفتوحة للملاحة فى زمنى السلم والحرب على السواء ، وعدم انفراد دولة واحدة أو مجموعة دول بالسيطرة عليها . ولذلك عقد مؤتمر القسطنطينية فى اكتوبر سنة ١٨٨٨ وتقرر

أن يلقى عبء الدفاع عن القناة على مصر ، وأكدت معاهدة فرساي هذه الاتفاقية ، التي كفلت حرية المرور فى القناة . وقد وقع على هذه الاتفاقية مندوبو بريطانيا والنمسا والمجر وفرنسا وألمانيا وإيطاليا وروسيا وإسبانيا وتركيا والأراضي الشمالية . وتتضمن هذه الاتفاقية النقط الهامة التالية : -

١ - تبقى الملاحة بقناة السويس حرة مفتوحة وقت السلم ووقت الحرب للسفن الحربية والتجارية دون أى تحيز للملكيتها .

٢ - يجب ألا تسبب حالة الحرب أو الأعمال العدائية بقصد منع حرية الملاحة فى القناة الاقدام على عمل فى القناة أو فى مينائى الاقتراب إليها أو على مدى ثلاثة أميال بحرية منها .

٣ - لا تزيد مدة بقاء السفن الحربية فى بور سعيد أو السويس عن ٢٤ ساعة .

٤ - لا تنزل الدول المحاربة وقت الحرب فى القناة أو فى موانئها أى قوات حربية أو ذخائر أو مهمات حربية .

الآن قواعد هذه الاتفاقية لم تطبق عمليا الا فى حالات خاصة جدا . فخلت بريطانيا ، بحكم وجودها فى مصر ، شروط هذه الاتفاقية فاستخدمت موانئها لانزال الجنود والعتاد الحربى فى الحربين الأخيرتين ، كما منعت السفن الاسبانية من التزود بالفحم من السويس أثناء الحرب الاسبانية الامريكية عام ١٨٩٨ . وفى عام ١٩٣٥ أثير موضوع اغلاق القناة لمنع السفن الإيطالية من المرور الى مستعمراتها فى شرق افريقيا أثناء الحرب الإيطالية الحبشية . الا أنه بحث هذا الاقتراح من الوجهة القانونية لم يوجد فى أحكام الاتفاقية ما يمنع إيطاليا من استخدام حق المرور فى القناة .

وعلى ذلك ، يمكن القول أن مسألة حياد القناة لا تتعدى أن تكون مسألة نظرية ، وأن تطبيقها زمن الحرب لن يكون ممكنا ما لم تكن مصر متخذة موقف الحياد التام دون أن يكون لقوات أجنبية سيطرة عليها .

ثانيا - مصر وطرق المواصلات الجوية العالمية

ترجع أهمية النقل الجوى ، الى توفير الوقت اللازم لاتمام رحلة ما ، نظرا للسرعة الهائلة التى تستطيع بها الطائرات أن تقطع المسافات الشاسعة ، وخاصة اذا قورنت هذه الوسيلة بوسائل النقل البحرى والبرى الأخرى. ولقد انتشرت خطوط الملاحة الجوية بعد نهاية الحرب العالمية الأخيرة نظرا للتطور الفنى العظيم الذى ترتب عليه تأمين النقل الجوى الى حد بعيد . وانتشرت خطوط الملاحة الجوية التى تربط بين قارات العالم ، والخطوط المحلية التى تربط الاقاليم المتقاربة ، ومدن المملكة الواحدة .

ويتوقف انتشار خطوط الملاحة الجوية على العوامل التالية :-

١ - مرور الخطوط الجوية بعدة مراكز تجارية هامة ، مثلها فى ذلك مثل خطوط السكك الحديدية والسفن البحرية .

٢ - السلامة - بتوفير الطائرات الحديثة والمطارات الجيدة ، وملاءمة جو المنطقة وطبيعة أرضها للطيران . فمثلا تعتبر المناطق الجبلية والصحراوية موانع جزئية نظرا للاضطرابات الجوية التى تحدث فيها وصعوبة انشاء المطارات الحديثة بها .

وتعتبر مصر ، من أهم نقط التقاء طرق النقل الجوية العالمية ، بالنسبة لموقعها الجغرافى المتوسط بين الشرق والغرب ، وملاءمة جوها للطيران وانسباط سطحها مما يسهل انشاء المطارات بها . ولذلك ، تمر بمصر معظم الخطوط الجوية العالمية التى تربط أمريكا وبريطانيا وفرنسا بالهند والصين وأستراليا ، وجنوب افريقيا . وأهم خطوط الملاحة الجوية التى تمر بمصر هى :-

١ - خطوط الملاحة الامريكية :

وتقوم بتنظيمها شركة Trans World Airlines وقد افتتحت خطين ، أحدهما لنقل المسافرين والآخر لنقل البضائع والمسافرين .

(١) Sky Cargo and Air Express Route ويربط واشنطن بالقدس
مارا باريس وروما وأثينا والقاهرة .

(ب) Air Express Route ويربط سان فرسيسكو ولوس انجيلوس
بشنجهاى مارا بليشبون ومدريد والقاهرة ثم العراق وايران والهند .

٢ - خطوط الملاحة البريطانية :

وتقوم بتنظيمها شركة Br. Overseas Airway Coy وقد افتتحت الخطوط
التالية :-

(١) لندن - كلكتا مارا بمالطة والقاهرة ثم العراق والهند .

(ب) لندن - سنغافورة مارا بمرسيليا والقاهرة ثم العراق والهند حيث
تصل بشركة Qantas Empire Airways التى تصل سنغافورة بسيدنى فى استراليا .

(ج) لندن - جوهانسبرج مارا بالقاهرة والخرطوم .

٣ - خطوط الملاحة الفرنسية :

وتقوم بتنظيمها شركة Air France وتمر خطوطها الجوية بالقاهرة فى
طريقها الى جزيرة مدغشقر أو شنجهاى .

٤ - خطوط الملاحة الهولندية :

وتقوم بتنظيمها شركة KLM وتمر خطوطها الجوية بالقاهرة فى طريقها بين
أمستردام وجزر الهند الهولندية الشرقية .

٥ - خطوط الملاحة البلجيكية :

وتقوم بتنظيمها شركة Sabena وتمر خطوطها من بروكسل الى القاهرة .

٦ - خطوط الملاحة التشيكوسلوفاكية :

وتمر فى طريقها من براغ الى القاهرة براوما وأثينا .

٧ - خطوط الملاحة الاثيوبية :

وتمر في طريقها من أديس أبابا الى القاهرة بأسمرة .

٨ - خطوط الملاحة الايرانية :

وتمر في طريقها من طهران الى القاهرة ببغداد .

٩ - خطوط الملاحة العراقية :

وتمر في طريقها من بغداد الى القاهرة باللد (فلسطين)

١٠ - خطوط الملاحة المصرية :

وتربط القاهرة بقبرص وبيروت وحيفا واللد وبغداد .

١١ - خطوط الملاحة اللبنانية :

وتربط القاهرة ببيروت ومعظم بلدان الشرق الأوسط .

وبذلك أصبحت مصر مركزا اقليميا للنقل الجوي في منطقة الشرق الأوسط
ومركزا عالميا للطرق الجوية بين الشرق والغرب وبين الشمال والجنوب .

ويعتبر ميناء فاروق الأول الجوي (١٥ كيلو مترا شمال شرق القاهرة)
ومطار ألماتة المدني (شمال شرق القاهرة) مركزا لحركة النقل الجوي العظيمة
وكذلك يعتبر مطار روض الفرج المائي ومطار رأس التين بالاسكندرية
مرسيتين للطائرات المائية صالحين للاستعمال طول العام .

ثالثا - مصر وطرق المواصلات السلكية واللاسلكية

يبلغ طول خطوط المواصلات السلكية الممتدة تحت سطح البحر ٣٥٠ ألف
ميل . وتعتبر السيطرة على المواصلات السلكية العالمية عاملا هاما في السيطرة من
النواحي الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية ووسيلة هامة لتحقيق التعاون من
جميع الوجوه بين مناطق العالم المتباعدة ، وعاملا حيويا في نشاط التجارة العالمية
بتحقيق الاتصال بين مناطق العالم المصدرة والمستوردة .

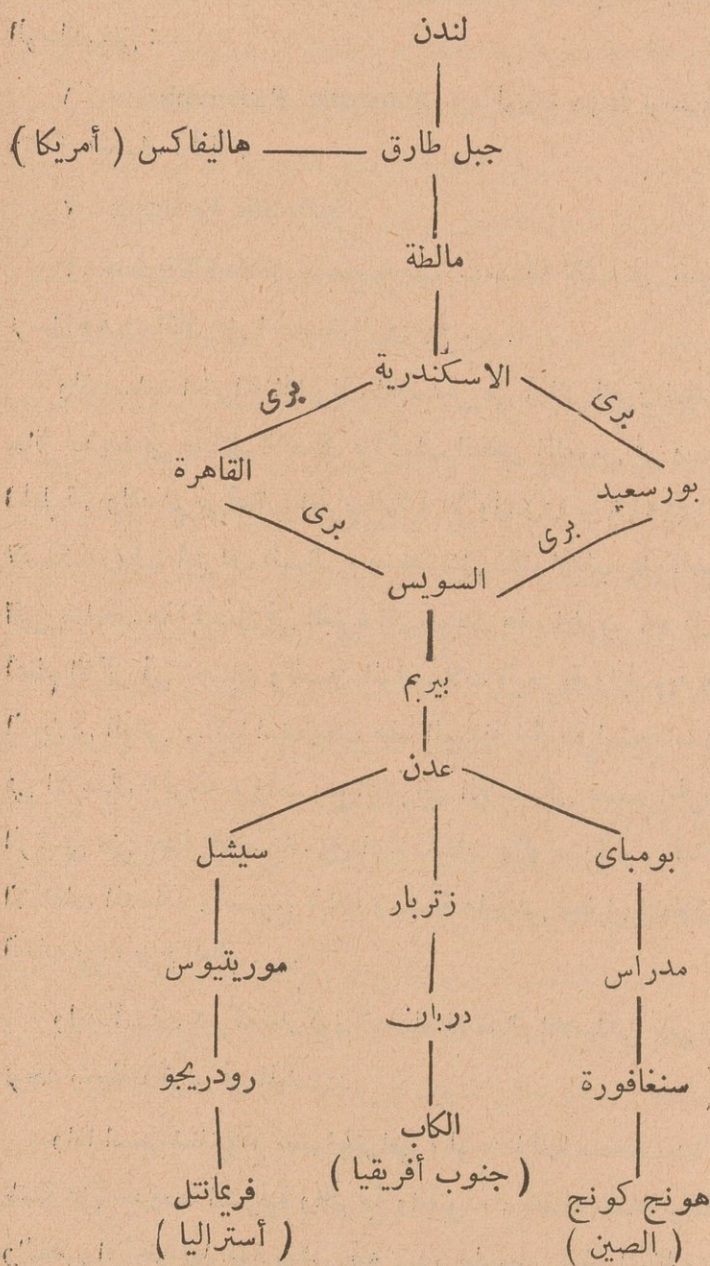
وتتوقف سلامة المواصلات السلكية على :-

١ - السيطرة البحرية والجوية على المنطقة التى تمر بها خطوط المواصلات السلكية البحرية اذ بدون ذلك يمكن رفعها أو إتلافها أو تحويلها . ففى أثناء الحرب العالمية الأولى ، رفعت بريطانيا الخط البحرى الألمانى الذى يخترق الاطلنطى . وحولته الى الممتلكات البريطانية .

٢ - تأمين الأجزاء البرية من الخطوط السلكية . وهذه تتعرض للهجوم البرى أو الجوى أو أعمال التخريب . فمثلا يمكن تدمير الوصلة البرية الممتدة عبر الأراضى المصرية بين قسمى الخط البحرى فى البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر .

ويمر بمصر بحكم مركزها الجغرافى المتوسط ، واشرافها على البحرين الأحمر والأبيض ، الخط السلكى الممتد بين بريطانيا وجنوب افريقيا واستراليا والصين . وتعتمد مصر ، لذلك ، فى اتصالاتها الخارجية على هذه الشبكة التى تمتلكها شركة بريطانية . ولذلك فان مصر عرضة فى وقت الحرب الى فقد اتصالاتها السلكى بالعالم الخارجى اذا لم تستطع استخدام هذه الخطوط كما أنها فى نفس الوقت ، فى مركز يمكنها من التحكم فى هذه الشبكة وقطع هذه الخطوط البحرية برفع الوصلة البرية التى تمر عبر أراضيها .

ويطلق على الخط السلكى الذى يمر بمصر اسم All Red Route وتبين اللوحة التالية الطريق الذى يسلكه هذا الخط :-



ولقد أدخلت أخيرا عدة تحسينات على وسائل الاتصال السلكى الغرض منها زيادة طاقة هذه الوسيلة لتتحمل ضغط المطالب الجديدة . وأهم هذه الوسائل هى :-

١ - Automatic Retransmission - لزيادة سرعة توصيل الرسائل وتقليل احتمال الخطأ .

٢ - Scientific Routeing

٣ - Wired Wireless ويسمح بإرسال رسالة ثالثة فى نفس الوقت الذى ترسل فيه رسالتان على الخطوط المزدوجة .

ولقد ساعد اختراع التلغراف اللاسلكى فى أوائل القرن العشرين على إيجاد حالة جديدة فى وسائل الاتصال ، أكملت النقص الملموس فى وسائل المواصلات الخطية . ولقد تم فى أعقاب الحرب العالمية الأولى (١٤ - ١٩١٨) انشاء أول شبكة لاسلكية ربطت أطراف العالم ، وساعد على ذلك التغلب على الصعوبات الفنية التى صادفت هذا العمل فى الفترة التى سبقت هذه الحرب . وكان لهذه الشبكة أعظم الأثر فى تحسين وتأمين المواصلات البحرية والجوية وزيادة النشاط التجارى العالمى . كما استخدمت هذه الوسيلة الحديثة استخداما واسع النطاق فى الأعمال الحربية ، وأصبح التلغراف اللاسلكى عصب الحرب ، والعامل الرئيسى على حفظ الاتصال بين التشكيلات والوحدات . كما استخدم فى الاذاعات المدنية ، وأصبح بذلك وسيلة هامة فى تحقيق التعاون العالمى ونشر الثقافة بين ربوع العالم .

ولقد أنشأت شركة ماركونى محطة للاتصال اللاسلكى بأبى زعبل . كما توجد محطة أخرى فى المعادى .

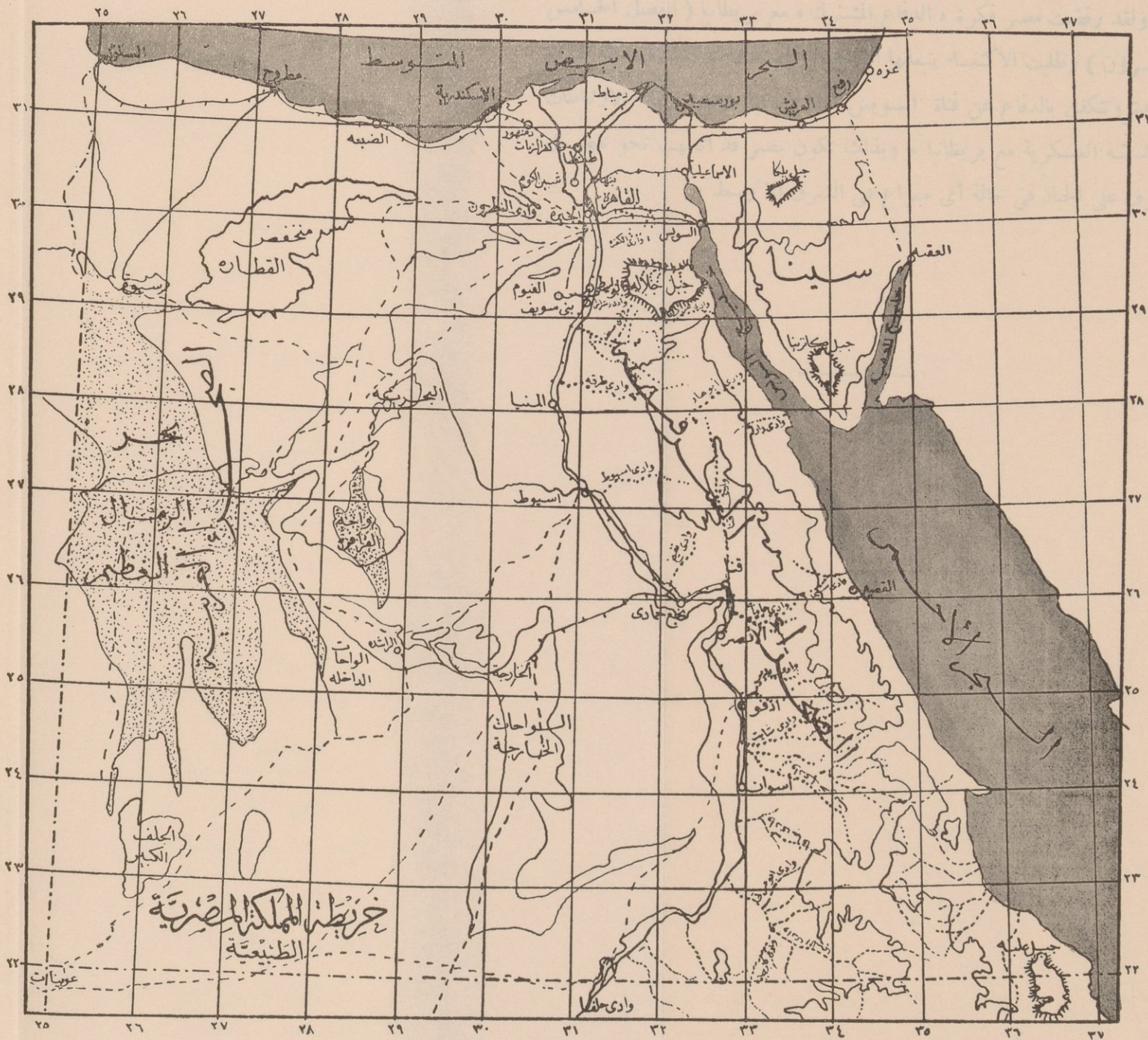
وإذا استعرضنا موقع مصر الجغرافى ، لوجدنا أنها محاطة بعدة ممالك صغيرة ناشئة على حدودها الشرقية والغربية والجنوبية ، بعضها تحتلها بريطانيا عسكريا ، والبعض الآخر لها نفوذ سياسى فيه . وترتبط مصر بهذه الممالك صلات سياسية واجتماعية وتاريخية وثيقة ، مما يستفصله فى الفصل الثانى عشر ، كما يحدد مصر

شمالا البحر الأبيض المتوسط الذى تقع عبره دول جنوب شرق أوروبا الصغيرة .
ولذلك تعتبر مصر حاليا ، آمنة من التهديد الحربى المباشر ، سواء برا أو بحرا
أو جوا . الا أن ذلك لا يعنى أمنها المطلق من تهديد غير مباشر . اذ قد فرض
عليها موقعها الجغرافى الممتاز وسيطرتها على طرق المواصلات العالمية ، أن تلعب
دورا هاما فى أى صراع ينشب فى البحر الأبيض المتوسط أو فى منطقة الشرق
الأوسط . فمصالح الدول العظمى ترتطم فى هذه المنطقة . ومصر ، نظرا
لأهميتها الاستراتيجية تعتبر قاعدة بحرية وجوية وبرية هامة ، تعنى السيطرة
عليها امكان السيطرة على شرق البحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط .

ولبريطانيا قوات عسكرية فى جميع الدول المحيطة بمصر - كما أن نفوذها
عظيم فى بعض الدول المجاورة لها . ويرجع السبب فى ذلك الى اهتمام بريطانيا
بتأمين مواصلاتها عبر البحر الأبيض والشرق الأوسط ، وتأمين مصالحها
الاقتصادية فى هذه المنطقة ، كما أن الولايات المتحدة بدأت تتخذ سياسة
ايجابية فى منطقة الشرق الأوسط ، مؤازرة منها لبريطانيا فى محاولة الاحتفاظ
بالحالة الراهنة Status Quo فى هذه المنطقة ضد التوسع الروسى جنوبا ، ولذلك
فان أى حرب تشترك فيها هاتان الدولتان ، ستجعل من الشرق الأوسط ميدانا
للعمليات الحربية وبالتالى ستجد مصر نفسها مهددة بحرا أو جوا أو برا بأى
عمليات حربية توجه ضد بريطانيا والولايات المتحدة فى هذه المنطقة . (انظر
الباب الرابع - الفصل الثامن والعشرون) .

ولذلك ستأثر سياسة مصر الخارجية والحربية تأثيرا واضحا بوجود النفوذ
الأمريكى الانجليزى فى المناطق المتاخمة لها . فاما أن تصبح مصر ، عسكريا
حليفة لهما ، فتحمل بذلك بعض التبعات فى نطاق السياسة الدفاعية لهذه الكتلة
فى الشرق الأوسط ، وبذلك قد تجد نفسها مضطرة الى خوض غمار حرب
خارج حدودها وفاء لتعهداتها أو تبقى خارج نطاق نفوذ الكتلة الغربية ، فقف
موقف الحياد فى أى حرب مستقبلية ، مما يضطرها الى الاحتفاظ بقوات كافية
للدفاع عن حيادها اذا حاولت احدى الدول المشبكية فى الصراع أن تخرقه .

ولقد رفضت مصر فكرة « الدفاع المشترك » مع بريطانيا (الفصل الخامس والعشرون) وطلبت الاكتفاء بتبعاتها الإقليمية والعالمية طبقا لميثاق هيئة الأمم المتحدة وتكفل بالدفاع عن قناة السويس طبقا لاتفاقية ١٨٨٨ والغاء الارتباطات السياسية العسكرية مع بريطانيا • وبذلك تكون مصر قد اتجهت نحو تفضيل الوقوف على الحياد في حالة أى صراع في الشرق الأوسط •



الفصل التاسع

المعالم الطبيعية والظواهر الجوية

تعتبر طبيعة مسرح القتال وظواهره الجوية عاملا هاما في توجيه العمليات الحربية في هذا المسرح . ودراسة طبيعة مسرح العمليات يجب أن تؤدي في النهاية الى تحديد طرق الاقتراب المحتملة ، والمناطق المهددة بالغزو ، وطبيعة العمليات في هذا المسرح ، ونوع القوات التي تناسب هذا المسرح الخاص . ويمكن تقسيم مصر من حيث طبيعة أرضها الى ثلاثة أقسام رئيسية ، كل منها ينقسم الى قسمين فرعيين ، وينفرد كل منها بمميزات خاصة :-

١ - وادى النيل

من شمال حلفا حتى البحر الأبيض المتوسط ، وهذا ينقسم الى :-

(١) مصر العليا - من حلفا الى جنوب القاهرة .

(ب) مصر السفلى - دلتا النيل وتمتد من جنوب القاهرة الى البحر الأبيض المتوسط فيما بين بور سعيد والاسكندرية .

٢ - صحراء العرب (الصحراء الشرقية) .

وهي المنطقة الممتدة من وادى النيل الى حدود مصر الشرقية على طول شاطئ البحر الأحمر وخليج العقبة والحدود السياسية الى رفح . وهي تنقسم الى :-

(١) القسم الشمالى - ويشمل صحراء سينا بين الحدود السياسية لمصر في الشرق وقناة السويس ويقع بين خليجى السويس والعقبة .

(ب) القسم الجنوبى - ويمتد من جنوب طريق القاهرة - السويس حتى حدود مصر - السودان .

٣ - صحراء ليبيا (الصحراء الغربية) .

وهي المنطقة الممتدة من وادى النيل شرقا الى الحدود المصرية - الليبية غربا وتنقسم الى :

(ا) القسم الشمالى - ويمتد من البحر الأبيض شمالا الى منطقة المنخفضات العظمى (تشمل سيوه ومنخفض القطارة والبحرية) جنوبا .

(ب) القسم الجنوبى - ويمتد جنوب منطقة المنخفضات العظمى الى حدود مصر - السودان .

١ - وادى النيل

١ - مصر العليا

يعتبر وادى النيل جنوب اسوان قسما من بلاد النوبة التى تمتد من محاذاة التقاء العظيرة بالنيل الى اسوان تقريبا . وهذا الاقليم صحراوى ، وترتفع الأرض على جانبى النيل الى الشرق حتى تصل الى ارتفاع ١٠٠٠ متر ، وإلى الغرب الى ارتفاع ٨٠٠ متر تقريبا . وتعتبر هذه المنطقة امتدادا للصحراء الكبرى وهى أقل مناطق جوض النيل من ناحية الثروة الزراعية . وتتركز الحياة فى مناطق صغيرة متباعدة فى الوادى الضيق حيث يقوم السكان النوبيون بزراعات قليلة .

ويعترض مجرى النيل فى الأراضى المصرية أول شلال جنوب أسوان مباشرة حيث يتخلل المجرى جزائر من صخور الجرانيت . أما جنوب الشلال وحتى حلقا فمجرى النيل صالح للملاحة . ويعتبر هذا القسم من النيل حلقة هامة فى الاتصال بين مصر والسودان . وقد اقيم عند الشلال الأول خزان اسوان أول نقطة حيوية على النيل داخل الحدود المصرية ، وواحد من عدة منشآت حيوية أخرى تمتد على طول النيل . وتتركز أهمية الخزان فى تنظيم الرى فى مصر بخزن الفائض من المياه فى موسم الفيضان حيث يزيد ايراد النيل زيادة عظيمة ، لكى يصرف منه عند ما يعجز النهر عن الوفاء باحتياجات مصر .

ويمكن الحجز على خزان أسوان حتى يصل منسوب المياه أمامه الى ٦ ر ٩٣ مترا
فإذا زاد وارد النهر عن هذا المنسوب، وتطلب الأمر فتح عيون الخزان ، تعرضت
الزراعة الصيفية في مصر العليا للغرق اذا فتحت الحياض قبل موعدها العادى .
اما اذا لم تفتح الحياض ابقاء على ثروة الوجه القبلى الزراعية تعرضت سلامة الوجه
البحرى للخطر . وبالنسبة لأهمية زراعات مصر السفلى، يعتبر فتح الحياض في
مصر العليا وتضحية الزراعة الصيفية فيها ، الوسيلة الأولى لدرء خطر الفيضان
العالى .

وبذلك يتضح لنا مدى ما تتعرض له مصر من أخطار اذا وقع خزان أسوان
فى أيدي معاديه ، يمكنها بالتحكم فى تصرف الخزان ، اغراق الأراضى
الزراعية فى زمن الفيضان أو حرمانها من المياه زمن التجاريق والقضاء على
الزراعات الشتوية فى الوادى .

يجرى النيل شمال أسوان الى القاهرة فى واد ضيق يتفاوت اتساعه ويتراوح
عرضه بين كيلو مترين وعشرة كيلو مترات ، ويبلغ أقصى اتساعه فى هذه
المنطقة عند كوم امبو وأدفو وشمال نجع حمادى حيث يبلغ اتساعه ١٥ كيلومترا .
ويحف بالوادى على جانبيه سلسلة من التلال الصخرية التى يبلغ ارتفاعها فى
بعض أجزائها ٣٠٠ مترا وتسير موازية للوادى . ولذلك تعتبر الأراضى التى
يمكن اصلاحها وزراعتها فى هذه المنطقة من الوادى محدودة جدا . كما أن
وجود هاتين السلسلتين يحدد العمليات الحربية التى تحدث فى مصر العليا فى
منطقة الوادى فقط .

وهذه المنطقة من الوادى غير مزروعة بأكملها ، فلاأراضى الزراعية فيها
موزعة على النحو التالى :-

١ - بين أسوان واسنا - مناطق ضيقة يبلغ عرضها بضعة أمتار على جانبي
النيل أحيانا وتتسع أحيانا أخرى الى بضعة آلاف من الأفدنة وخاصة عند
كوم امبو ودراو .

٢ - بين اسنا وأسيوط - يزداد اتساع الوادى - ولا تلتزم الأراضى الزراعية جانباً واحداً من النيل .

٣ - بين أسيوط والواسطى - يبلغ اتساع الوادى أقصاه وتكون الأراضى الزراعية عن يسار النيل بوجه عام .

٤ - بين الواسطى والقاهرة - يتوسط النهر قلب الوادى وتكون الأراضى الزراعية على الجانبين .

٥ - الأراضى الزراعية بمديرية الفيوم .

وتتصف المنطقة الزراعية عموماً بانسائها التام ، الا حيث تلتقى بالهضاب الصحراوية اذ ترتفع نوعاً . كما تتصف بكثرة الرياحات والترع والمصارف التى شقت فيها لتسهيل عمليتى الري والصرف . وتتجه أهم الترع والمصارف بموازاة النيل من الجنوب الى الشمال . وتتفرع من النيل من أمام عدة قناطر أنشئت لتنظيم التصريف فى الترع . وأهم قناطر وترع الوجه القبلى هى :-

١ - قناطر اسنا - ويتفرع من أمامها ترعاً أصفون (غرب النيل) والكلاية (شرق النيل) .

٢ - قناطر فؤاد الأول - عند نجع حمادى ويتفرع أمامها ترعاً الفؤادية والفاروقية .

٣ - قناطر أسيوط - يتفرع أمامها ترعة الابراهيمية وتمتد حتى الواسطى وتروى مليون فدان رياً مستديماً .

٤ - قناطر ديروط - يتفرع أمامها بحر يوسف لرى الفيوم .

وعمل هذه القناطر حجز المياه أمامها فيرتفع منسوبها فتغذى الترع المتفرعة أمامها . ولذلك تعتبر السيطرة على هذه القناطر وتأمينها أمراً حيوياً . اذ أنه بالتحكم فى تصريف المياه عندها يمكن اغراق الأراضى التى تروىها الترع ، أو حرمانها من المياه فتتلف المزروعات .

ونظرا الى أن الترع الرئيسية تمتد بموازاة النيل ، فذلك سيكون تأثيرها على العمليات الحربية فى منطقة الوادى ضئيلا . اذ أنها لا تعترض التحرك بموازاة النيل . الا أنه يوجد عدد من الترع الثانوية التى تمتد شرقا وغربا والتى يمكن استخدامها كموانع تكتيكية فقط لتعطيل التحرك شمالا أو جنوبا فى الوادى . ولذلك سيكون تأثيرها محليا فحسب . وعلى ذلك يعتبر العاملان الحاسمان فى التأثير على العمليات فى هذه المنطقة هما ضيق الوادى مما يحدد من امكان المناورة ويحدد من حجم القوة المستخدمة ، والثانى ، الضرورة الحربية والاقتصادية للدفاع عن ، وتأمين ، القناطر الحاجزة المنشأة على النيل .

وينفرد اقليم مديرية الفيوم ، باعتباره أحد أقسام وادى النيل فى مصر العليا ، بطبيعة أرض تختلف اختلافا بينا عن الأراضى الزراعية المنبسطة فى وادى النيل . فالفيوم واحة كبيرة خارج حدود وادى النيل ، يروىها بحر يوسف المتفرع من النيل عند ديروط ، وتنحدر أرضها تدريجيا الى بحيرة قارون التى تصب فيها مصارف الفيوم . والتى ينخفض منسوبها الحالى الى ٤٠ مترا تحت سطح البحر . وتشق أرض هذه الواحة وديان عميقة ، منحدره الجوانب ، تعتبر موانع صعبة الاجتياز . وبعض هذه الوديان جاف ، وبعضها الآخر تجرى فيه مياه الرى . ولقد كان من مزايا انحدارها الشديد امكان تنظيم رى الواحة واستخدام الهدارات لادارة السواقي والارحاء ومساعدة مشروعات توزيع المياه النقية فى قسم من الفيوم (مشروع الغرب) أو تصريف مياه الأراضى الزراعية (مشروع المختلط) .

وتمتد بحيرة قارون لمسافة ٤٠ كيلو مترا غرب وشمال غرب الفيوم . ويبلغ متوسط عرضها ٨ كيلو مترات ولذلك تعتبر مانعا تاما يحدد طرق الاقتراب الى الفيوم من الواحات البحرية ، اذ تصبح المنافذ الرئيسية لها من الجنوب أو الشمال . ويقع على مسافة ٣٠ كيلو مترا جنوبها وادى المويلح وعلى مسافة ٢٥ كيلو مترا جنوب غربها وادى الريان الذى قد يحول الى خزان عظيم تجمع فيه المياه زمن الفيضانات العالية لدرء خطرهما عن الأراضى الزراعية .

ب - مصر السفلى

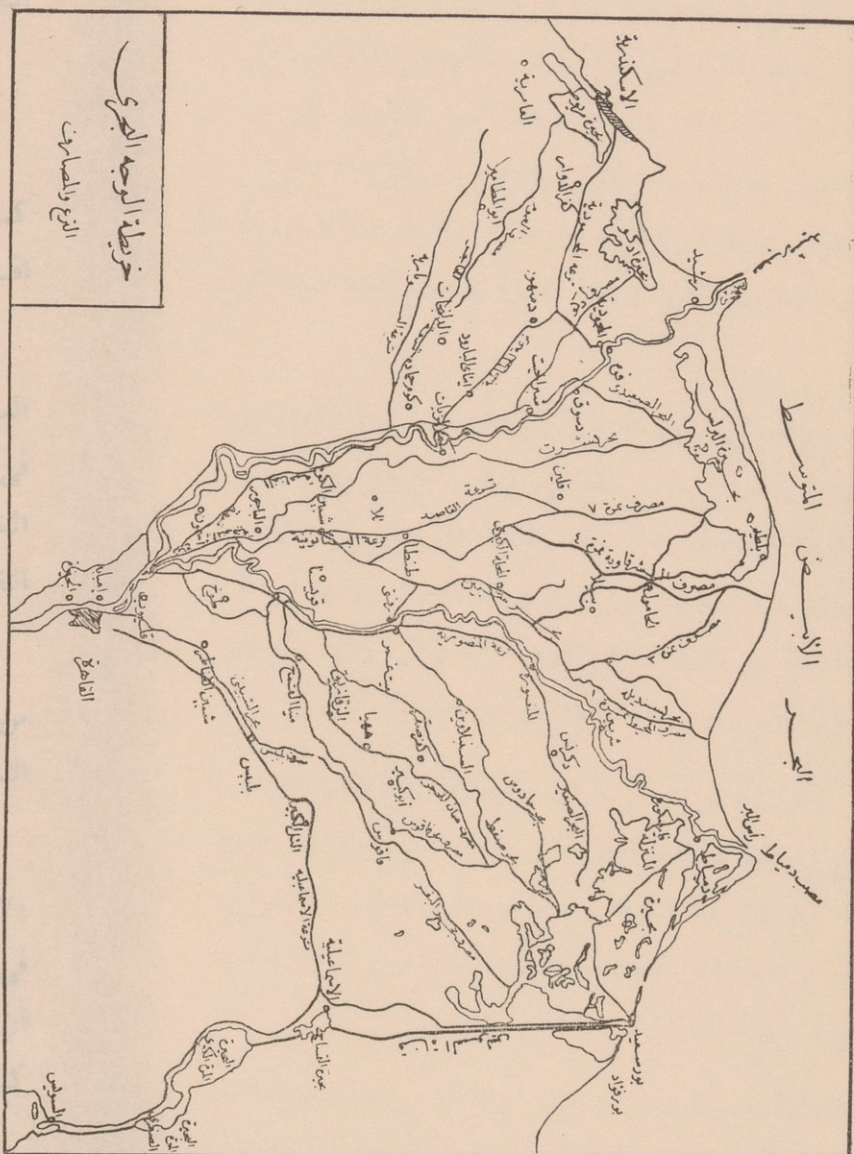
يتفرع النيل شمال القاهرة بنحو ٢٥ كيلو مترا ، الى فرعين رئيسيين :-
فرع دمياط وفرع رشيد . وتمتد الاراضى الغرينية التى نتجت من الرواسب التى
يأتى بها النهر فى مثلث رأسه عند القاهرة وقاعدته عند البحر الأبيض المتوسط
وتعتبر هذه المنطقة من أخصب بقاع العالم . ويبلغ طول فرع دمياط ٢٤٢ كيلومترا
ومتوسط عرضه ٢٧٠ مترا . ويبلغ طول فرع رشيد ٢٣٦ كيلو مترا ومتوسط
عرضه ٥٠٠ مترا . ولذلك يعتبر أهم الفرعين نظرا الى عظم كمية المياه التى
تدفق فيه .

ولقد انشئت قناطر محمد على شمال القناطر الخيرية مباشرة لتقادم العهد على
الاحيرة والخوف على سلامتها . وهى التى تنظم توزيع المياه المحجوزة أمامها على
الرياحات الرئيسية الممتدة فى الدلتا والتى تحمل المياه الى جميع أنحاء الوجه
البحرى الذى تبلغ مساحته ٤ مليون فدان تروى ريا مستديما . وتعين قناطر
زفتى المنشأة على فرع دمياط فى تغذية الترع المتفرعة أمامها والتى تروى مديرتى
الدقهلية والغربية . وقد نظم رى الوجه البحرى على الوجه التالى

١ - منطقة شرق الدلتا - وتمر بها ترعة الاسماعلية لرى الاراضى المجاورة
للصحراء كما أنها تهيم طريقا للملاحة النهرية الى قناة السويس وتعتبر مورد
الماء العذب لمدن القناة . وهناك ترعتا الشرقاوية والباسوسية لرى مديرية الشرقية .
والرياح التوفيقى المتفرع أمام قناطر محمد على ويمتد شرق فرع دمياط مباشرة
ويعتبر المجرى الرئيسى لرى شرق الدلتا .

٢ - منطقة وسط الدلتا - المجرى الرئيسى لريها هو رياح المنوفية الذى
تحكم فيه قناطر محمد على ويتزود من فرع دمياط أيضا بواسطة قناطر زفتى ،
ويتفرع منه عدة ترع .

٣ - منطقة غرب الدلتا - المجرى الرئيسى لريها هو رياح البحيرة ويتفرع



خريطة الوجه البحري

النهر والصحراء

أمام قناطر محمد على ويمتد غرب فرع رشيد مباشرة ، وتأخذ ترعة المحمودية من فرع رشيد عند بلدة العطف (شمال دسوق) للمساعدة فى رى مديرية البحيرة وامداد الاسكندرية باحتياجاتها من المياه العذبة .

ومن ذلك يمكن استنتاج : -

١ - ان القاهرة يمكنها التحكم فى كميات المياه التى تصل الى أطراف الدلتا كما يمكنها باطلاق المياه من قناطر محمد على اغراق أراضي الوجه البحرى أو اقسام منها اذا دعت الضرورة .

٢ - ان الاتجاه العام للرياحات والترع والمصارف نحو الشمال ، فمن الناحية العسكرية يعتبر اختراق الدلتا من الشرق الى الغرب أو بالعكس أمرا غاية فى الصعوبة لوجود أعظم عدد من الموانع الاستراتيجية والتكتيكية تعترض خط التقدم • كما أن وجود هذه الموانع يساعد قوة مدافعة أو منسحبة على تعطيل التقدم تعطيلًا عظيمًا .

٣ - ان وجود هذا العدد العظيم من الموانع المائية الرئيسية والثانوية ، سيحد من حرية التحرك فى منطقة الدلتا ، ويجعل العمليات الحربية فيها بطيئة باهظة الثمن .

٤ - نظرا لهذه العوامل - تحكم القاهرة فى الدلتا وصعوبة التحرك فيها ، ولاعتبارات سياسية وعسكرية أخرى ، ستكون القاهرة أهم غرض استراتيجى فى مصر السفلى ، وسيجعل من الأنسب لقوة برية متقدمة من الشرق أو الغرب أن تحاول السيطرة على القاهرة بالتقدم اليها مباشرة وبذلك يمكن تطويق الدلتا كلها وتفادى القتال فى أرضها فى أحوال غير مناسبة .

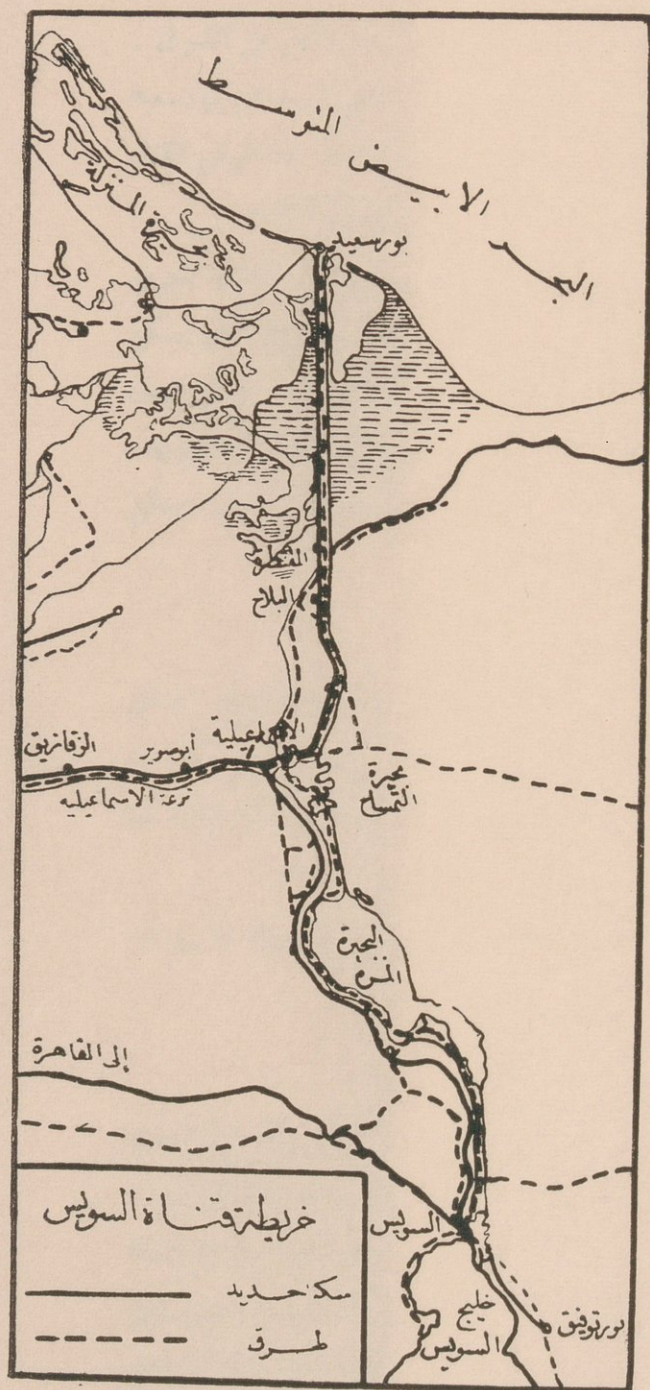
وتوجد بمنطقة مصر السفلى هيئات طبيعية وصناعية سيكون لها تأثير كبير على اتجاه العمليات الحربية عند أطراف هذه المنطقة • وهذه الهيئات هى : -

تعتبر منطقة برزخ السويس الفاصل الطبيعي بين صحراء سيناء ووادي النيل وقد شقت في هذه المنطقة قناة السويس بين رأس الخليج وبور سعيد ؛ وبذلك أضيف فاصل صناعي آخر زاد من أهمية وقمة هذا الفاصل الطبيعي .

وتعتبر منطقة قناة السويس آخر خطوط الدفاع عن دلتا النيل من جهة الشرق ، كما تعتبر منطقة العلمين آخر خطوط الدفاع عنها من الغرب . إذ أن منطقة قناة السويس تعد عنق الزجاجة المؤدى الى دلتا النيل وقد زاد من أهميتها وجود القناة نفسها التي تعتبر مانعا استراتيجيا تاما ، يمكن للقوات المدافعة عن دلتا النيل أن تلوذ به أمام عدو يفوقها عددا وعتادا . ولذلك ستلعب هذه المنطقة دورا هاما في خطط الدفاع عن مصر من اتجاه الشرق .

تمتد منطقة قناة السويس بين خليج السويس والبحر الأبيض المتوسط . وبذلك يحمى هذان المانعان التامان جنبى الموقع الدفاعى الذى يتخذ في هذه المنطقة . ففي الشمال ستحمى مؤخرته بحيرة المنزلة التى تمتد لمسافة ٥٠ كيلومترا للغرب ولا يمكن النزول فيها . وفي الجنوب تستند منطقة القناة على البحر الأحمر الذى تحف بشواطئه مرتفعات عظيمة يصعب اختراقها . ولذلك ، فأى هجوم سيوجه من الشرق ، سيكون هجوما مواجها .

وطول منطقة القناة ١٦٠ كيلو مترا ، الا أن هذه المواجهة يمكن انقاصها باغراق منطقة سهل الطينة التى تمتد لمسافة ٤٠ كيلو مترا جنوب بورسعيد على الضفة الشرقية للقناة كما أن وجود بحيرات التمساح والمرة يقلل المواجهة الباقية الى ٨٠ كيلو مترا . والقناة تجرى فى خط مستقيم تقريبا ، وعرضها يتراوح بين ٦٥ و ١٠٠ ياردة وعمقها ٣٤ قدما ، وتبعد عن الدلتا مسافة ٥٠ كيلو مترا ، وتعتمد مدنها الرئيسية كل الاعتماد على المياه العذبة التى تصلها من النيل بطريق ترعة الإسماعيلية ، التى تتفرع عند مدينة الإسماعيلية شمالا الى بورسعيد وجنوبا الى السويس . وباعتبار الإسماعيلية مركز الطرق البرية والحديدية فى



منطقة القناة ، لذلك فهي تعد الغرض الأول لآى مهاجم لمصر من الشرق .
فمتى امتلك بوابات المياه وفتحاتها فى المدينة ، أمكنه قطع المياه عن بورسعيد
والسويس بحيث يصبح من الصعب على أى قوات دفاعية البقاء عند طرفى القنال
ولو أن التحكم فى ترعة الاسماعيلية نفسها يمكن تحقيقه من القاهرة .

وأهم الهيئات الطبيعية فى منطقة القناة ، هو مضيق القنطرة . فالقناة تجري
بين بورسعيد والقنطرة فى شبه مضيق يحده شرقا سهل الطينة الذى يمكن
اغراقه ، وغربا بحيرة المنزلة التى لا يمكن اجتيازها . وينتهى هذا المضيق شمال
القنطرة مباشرة ، اذ تتسع الأرض على جانبى القناة فى منطقة القنطرة وجنوبها .
ولذلك ، فأى قوات معادية تهبط فى بورسعيد وتحاول التقدم جنوبا ، يمكن
ايقافها عند مخرج مضيق القنطرة بقوة صغيرة نسبيا .

من ذلك نستطيع استخلاص النتائج التالية :-

١ - ان قناة السويس تعتبر مانعا استراتيجيا هاما ، وخطا دفاعيا - يمكن
تحسينه .

٢ - ان أى هجوم يوجه لمصر من الشرق سيكون غرضه الاسماعيلية مما
يضع على المهاجم فرصة تحقيق المفاجأة الاستراتيجية .

٣ - ان محاولة انزال قوات فى بورسعيد والتقدم جنوبا عملية فاشلة اذا
دوفع عن مضيق القنطرة دفاعا محكما .

٢ - بحيرات الساحل الشمالى

تعتبر منطقة الساحل الشمالى بين بورسعيد والاسكندرية ، القسم الأوسط
من شاطئ مصر الشمالى الممتد لمسافة ٩٥٠ كيلو مترا بين رفح والسلوم .
فالقسم الشرقى من الساحل هو الممتد من رفح الى بورسعيد عند مدخل قناة
السويس ، ثم القسم الأوسط بين بورسعيد والاسكندرية ، والقسم الغربى وهو
الممتد من غرب الاسكندرية حتى السلوم . ويبلغ طول المنطقة الوسطى حوالى
٣٥٠ كيلو مترا وهى تشمل دال نهر النيل تقريبا . وتحف بها عدة بحيرات

تمتد بمحاذاة الساحل في هذه المنطقة فيما عدا بعض ثغرات بينها ، تعد طريق
الاقتراب من البحر الى دلتا النيل .

وتعتبر المنطقة الوسطى من شاطئ مصر الشمالى أكثر أقسامه تعرضا للغزو
البحرى للأسباب التالية :-

(١) وجود أهم موانئ الشاطئ في هذه المنطقة . وتعتبر الموانئ الجيدة
أول غرض لقوات تغزو مصر من الشمال ، لتكون قاعدة العمليات الحربية .

(ب) قرب هذه المنطقة من أخصب بقعة في مصر - الدلتا - حيث تتوفر
الموارد الطبيعية والاستيلاء عليها بسرعة يخفف من ضغط المطالب الادارية
للقوات الغازية .

(ج) وجود مواصلات برية ونهرية جيدة ، تمتد من الشاطئ الى الجنوب .

(د) قربها من أهم المناطق الاقتصادية والاستراتيجية والسياسية التي يؤثر
سقوطها على سير العمليات الحربية ونتائجها .

وتنقسم المنطقة الوسطى للشاطئ الشمالى الى ثلاثة أقسام :-

(١) القسم الأول - الممتد من بورسعيد الى دمياط ، ويتأخم الشاطئ في
هذا القسم بحيرة المنزلة الضحلة لمسافة ٥٠ كيلو مترا تقريبا . وهى تمتد جنوبا
لمسافة ٣٠ - ٣٥ كيلو مترا ، تعقبها أراض رخوة تنعدم فيها طرق المواصلات .
ولذلك تؤلف بحيرة المنزلة مانعا استراتيجيا تاما يحمى هذا القسم من الشاطئ
ضد الغزو البحرى .

(ب) القسم الثانى - الممتد بين فرعى النيل من دمياط الى رشيد ، والقسم
الشرقى من الشاطئ الى أراض رملية ناعمة يضعب السير فيها بحملات خفيفة ،
كما تمتد بحيرة البرلس بمحاذاة الشاطئ لمسافة ٥٥ كيلو مترا تقريبا . وهى
بحيرة ضحلة يتراوح عرضها بين ١٠ و ١٥ كيلو مترا وتمتد جنوبها منطقة
مستنقعات وحشائش لا يخترقها سوى عدد قليل من الطرق الغير صالحة للحملات

المتوسطة وتؤلف البحيرة والأراضى الرملية والمستنقعات مانعا استراتيجيا تاما
يستحيل اختراقه بقوات كبيرة .

(ج) القسم الثالث - الممتد من رشيد الى برج العرب (غرب الاسكندرية)
ويقع جنوب الشاطئ مباشرة بحيرتا أدكو (بين رشيد وأبى قير) ومريوط
(جنوب الاسكندرية) ويفصلهما عن الشاطئ شريط ضيق تقع فى القسم
الغربى منه ميناء الاسكندرية .

وعلى ذلك تحدد بحيرات الشاطئ الشمالى مناطق نزول أى قوات من
البحر فى المنطقة الوسطى من ساحل مصر الشمالى ، وتحصرها فى النقط التالية :-
(١) بورسعيد - الا أن عدم امتداد الشاطئ الصالح لنزول القوات امتدادا
كافيا وبالتالى امكان تحصينه تحصينا قويا ، ووجود مضيق القنطرة وتحكم
الاسماعيلية والقاهرة فى موارد المدينة من المياه ، يجعل انزال قوات فى هذه
المنطقة على مدى واسع أمرا محفوفا بالأخطار .

(ب) دمياط - وتقع على مسافة ٩ كيلو مترات من مصب النيل . ولقد تعرضت
هذه المنطقة فى الماضى لغزو القوات الصليبية ، الا أنه نظرا لعدم وجود ميناء جيد
بها ، يصبح من الصعب انزال قوات حديثة مجهزة تجهيزا تاما .

(ج) منطقة رشيد - الاسكندرية . ويعتبر هذا القسم أكثر أقسام المنطقة
الوسطى تعرضا للغزو البحرى ، وخاصة شرق الاسكندرية الذى تعرض فى
الماضى لأغلب عمليات انزال الجنود الى الشاطئ وذلك نظرا للأسباب التالية :-

١ - قربه من خطوط المواصلات الرئيسية التى تربط الاسكندرية بالدلتا .

٢ - قربه من ترعة المحمودية التى يمكن بالسيطرة عليها حرمان الاسكندرية
من موردها الوحيد للمياه العذبة .

٣ - صلاحية الشاطئ لنزول القوات .

٤ - وجود ميناء أبى قير الذى يمكن استخدامه لانزال المعدات الحربية حتى
يتم الاستيلاء على الاسكندرية .

٥ - وجود خطوط اقتراب رئيسية من الشاطئ جنوبا تقع على امتداد فرع رشيد بينه وبين بحيرة أدكو ، وعند مدينة أبي قير ، بين بحيرة أدكو ومريوط .

موانئ مصر

وتقع أهم موانئ القطر المصري في المنطقة الوسطى من الساحل الشمالى وعلى قناة السويس وهى :-

(١) ميناء الاسكندرية

يعتبر ميناء الاسكندرية ، من الناحية التجارية ، ثانى موانئ البحر الأبيض المتوسط بعد مرسيليا التى تعد منفذ أوروبا الى البحر الأبيض والاسكندرية هى الثغر الأول لمصر اذ يصدر منها ٩٠٪ . من مجموع صادرات القطر ، وتستقبل ٨٠٪ . من مجموع الواردات اليه . ويروبو سكانها على ٧٠٠ ألف نسمة عدا جالية أجنبية كبيرة .

ولقد استخدمت ميناء الاسكندرية خلال الحرب العالمية الثانية (٣٩ - ١٩٤٥) كقاعدة رئيسية لوحداث الأسطول البريطانى فى حوض البحر الأبيض المتوسط الشرقى بعد انسحاب الأسطول من مالطه وذلك بالنسبة لاستعداد الميناء العظيم لتكون قاعدة بحرية ، وسهولة الدفاع عنها بسد البواغيز المؤدية الى داخل مينائها، ولوجود وحدات من المدفعية المضادة للطائرات والساحلية المصرية بها. وهناك ثلاثة طرق للاقتراب برا الى الميناء - الطريق الأول الممتد بحذاء الساحل من الصحراء الغربية الى المدينة . ويمر بين البحر الأبيض وبحيرة مريوط فى سهل ضيق لا يتجاوز عرضه ٥ كيلو مترات ، وتكتنفه تلال رملية ناعمة فى الشمال . ولذلك يصعب دخول المدينة من هذا الاتجاه نظرا لسهولة الدفاع عنها . والطريق الثانى ، وهو طريق القاهرة - الاسكندرية الصحراوى ، ويجتاز بحيرة مريوط والمرتفعات الصخرية الوعرة الواقعة شمالها ولذلك، يسهل تدمير هذا الطريق والدفاع عن الاسكندرية من هذا الاتجاه . والطريق الثالث للاقتراب ، وهو الاتجاه الذى تسلكه المواصلات البرية الرئيسية بين الاسكندرية

والدلتا ، ويمر بين بحيرة ادكو ومريوط ويدخل المدينة من جهتها الشرقية حيث يلتقى بالطريق الساحلى والخط الحديدى الممتدين من رشيد وأبى قير الى الميناء . ويعتبر هذا الطريق أهم طرق الاقتراب البرى الى المدينة نظرا لسعته ، وامكان القوات المتقدمة عليه حرمان الاسكندرية من مورد مياهها وخطوط اتصالها بباقى أجزاء الدلتا . مما يحد من مقدرة القوات الدفاعية فى المدينة على مواصلة الدفاع .

(ب) ميناء بورسعيد

انشئ هذا الميناء مع قناة السويس عام ١٨٦٩ ، وهو ميناء صناعى نظرا لقلة غور المياه بالقرب من الشاطئ . ولذلك ترسو السفن خارج الميناء وتقل الشحنت منها واليها فى قوارب صغيرة . ومركز الميناء من الوجهة التجارية عظيم . فهو نقطة مراقبة مرور السفن فى قناة السويس ومحطة فحم على الطريق الأعظم بين الشرق والغرب ، وتقوم به حركة كبيرة فى تجارة المرور . وهى اعادة تصدير الواردات الى بلدان الشرق . ولبور سعيد المقام الثانى من حيث أهمية نصيبها من تجارة مصر الخارجية . وهى ثالثة مدن القطر بالنسبة الى عدد سكانها البالغ ١٦٠ ألف نسمة عدا جالية أجنبية كبيرة بها .

ولقد كانت بورسعيد زمن الحرب مأوى لقسم من الاسطول البريطانى فى شرق البحر الأبيض المتوسط . ولها أهميتها الاستراتيجية الخاصة بالنسبة لكونها المسيطرة على مدخل قناة السويس من البحر الأبيض المتوسط . وهى تعتبر ، نظرا للعوامل التى سبق ذكرها (١ - منطقة قناة السويس) أكثر أمنا من هجوم برى يوجه نحوها .

(ج) ميناء السويس

كانت ميناء السويس ، قبل افتتاح القناة واكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح مركز تجارة الشرق والغرب . ولقد أنشأت شركة قناة السويس حديثا ، ميناء بور توفيق عند الطرف الجنوبى للقناة ، فاتزعت بذلك أهمية المينائين اللذين

أشأهما سعيد باشا . كما أنشأت القوات البريطانية أثناء الحرب العالمية الثانية ميناءى عتاقة والادبية وجهازتهما تجهيزا تاما بالروافع والأحواض الجافة والورش لتخفيف الضغط على موانئ السويس .

والسويس ثلاثة الثغور المصرية بالنسبة لنصيبها فى تجارة مصر الخارجية . وقد زاد من أهميتها اكتشاف منابع البترول على شواطئ البحر الأحمر وإنشاء معامل تكريره بها . ويبلغ تعداد سكانها ٥٠ ألف نسمة عدا جالية أجنبية صغيرة تقطنها .

ويعتبر هذا الميناء أقل موانئ مصر تعرضا للغزو البحرى . فهى تقع عند الطرف الجنوبى للقناة ، ولا تواجه من ناحية البحر الأحمر أساطيل دول قوية ، ولذلك ازدادت أهميتها كمركز للتحركات البحرية من وإلى مصر خلال الحرب العالمية واستخدم خليج السويس كم منطقة تجمع للسفن حيث تنتظر دورها فى حالة نشوب صراع فى شرق البحر الأبيض المتوسط يترتب عليه خطورة استخدام ميناءى الاسكندرية وبورسعيد فسيكون لهذا الميناء أهمية عظيمة وعلاوة على أمن القناة من التعرض للعمليات البحرية ، فيعتبر آمنا من الغزو البرى المباشر نظرا لعدم وجود طرق اقتراب جيدة مؤدية اليه من الشرق (أنظر • صحراء الغرب - القسم الشمالى) •

(د) ميناء أبى قير .

ويعتبر أصغر موانئ الساحل الشمالى ، وبعد ٢٠ كيلو مترا شرق الاسكندرية وأهميته من الناحية التجارية ضئيلة نظرا لصغر الميناء نفسه ، وقلة عمق المياه وضيق مدخله فتضطر السفن الى أن ترسو خارجه .

الا أنه ، نظرا لتعرض منطقة الاسكندرية للغزو البحرى ، يعد غرضا هاما فى حالة انزال قوات فى هذا القسم من الشاطئ • اذ سيسمح استخدامه بانزال معدات وأسلحتها بسهولة الى البر للقوات التى تحاول تطويق الاسكندرية من الشرق . ولذلك فإن الدفاع عنه يعتبر مسألة حيوية .

السلوم

ميناء بحرية تصلح لرسو السفن المتوسطة وتقع على خليج السلوم وبها ثكنات
مقامة على هضبة ترتفع نحو ٥٠٠ قدم عن ساحل البحر ، وتعتبر السلوم مركزا
حربيا هاما اذ تقع على مقربة من حدود مصر الغربية .

ويصلها بالاسكندرية طريق يصلح لسيور السيارات يبلغ طوله نحو ٥٣٠
كيلو مترا (٣٤٨ ميلا) • وتقع بلدة السلوم فى سهل منبسط غير مرتفع كثيرا
عن سطح البحر يحيط به من جميع الجهات ما عدا جهة الساحل هضبة عالية
يلغ ارتفاعها نحو ٤٠٠ قدم لا يمكن للسيارات الصعود اليها الا من طريقين
أحدهما وهو شديد الانحدار ويتجه الى الحدود الليبية أما الثانى فأقل انحدارا
من الأول ويعرف (بنقب الحلفاية) .

ويوجد بخلاف هذين الطريقين أربعة نقوب لصعود هذه الهضبة ولكنها
لا تصلح الا للمشاة وحيوانات الحمل .

ويتفرع من الطريق الممتد الى الحدود الغربية عند ثكنات السلوم طريق
آخر الى واحة سيوة يبلغ طوله ٢٩٠ كيلو مترا ويمر بنقطة سيدى عمر (وبها
بئر رومانية) ثم بئر شفرزن فبئر الشجرة ، فالليل نمره ٨٧ فالباسور فسيوة •

مرسى مطروح

ميناء بحرية ، عاصمة محافظة الصحراء الغربية ومقر المحافظ وتبعد عن
الاسكندرية ٢٩٦ كيلو مترا ، ويصلها بواحة سيوة طريق يصلح لسيور السيارات
يمر بنقطة بئر الكنائس (٥٥ كيلو مترا من مطروح) والبويب (تبعد ٧٠ كيلو
مترا من بئر الكنائس) وبئر فؤاد الأول .

القصير

تقع جنوب سفاجة بنحو ٤٥ ميل بحريا ، وهو أقرب موانئ البحر الأحمر

لوادى النيل ويصلها بقنا طريق يصلح لسير السيارات ويوجد بالقرب منها مناجم
للفوسفات .

٢ - صحراء العرب

١ - القسم الشمالى

تعتبر شبه جزيرة سيناء مفتاح مصر من الناحية الشرقية • وهى القنطرة التى
توصل بين آسيا وأفريقيا ، كما أنها حلقة الاتصال التى تربط فلسطين بمصر ،
وقد نشأت أهميتها منذ افتتاح قناة السويس فأصبحت سيناء بمثابة الدرع الواقى
الذى يحميها من الشرق •

وشبه الجزيرة مثلث الشكل ، طوله من الشمال للجنوب ٤٠٠ كيلومترا ،
ومن الشرق للغرب ٢٠٠ كيلومترا • وتمتد حدود مصر الشرقية فى هذه المنطقة
على ضلع المثلث بين رفح الى الكيلات ويبلغ طوله ١٧٠ كيلو مترا ويمتد جنوبا على
طول الشاطئ الغربى لخليج العقبة (أنظر لوحة ٥) .

وتعتبر صحراء سيناء من بقاع العالم القاحلة الغير مأهولة • وتنقسم الى ثلاث
مناطق جغرافية رئيسية :-

١ - المنطقة الشمالية •

وتشمل السهل الساحلى الممتد بين رفح وبور سعيد يليه للداخل منطقة كثبان
رملية تبدأ من الركن الشمالى الغربى لشبه الجزيرة وتمتد على طول قناة السويس
حتى جنوب مدينة السويس . وتمتد شرقا بمحاذاة الساحل فى منطقة يتراوح
عرضها بين ٢٤ و ٨ كيلو مترا • ورمال الكثبان غير متماسكة الا اذا ربط بينها
العشب الذى ينمو على سطحها ولا يتوافر هذا الا فى مناطق محدودة جدا فى
الشمال ، اما فيما عدا ذلك فالرمل مفكك يغور تحت الاقدام .

ويخترقها مدق ساحلى من القنطرة مارا بقايطية ورمانه وبير العبد والعريش

ورفع • كما مدت القوات البريطانية خلال الحرب العظمى (١٤ - ١٨) خطا حديديا بين القنطرة وفلسطين .

والمياه متوفرة نوعا فى هذه المنطقة التى يصيها أكبر قسم من امطار شبه الجزيرة • ويتوافر بها المرعى ناحية رفح • الا أنه كلما اتجهنا غربا قل العشب وقل الماء واشتدت ملوحته • ويخترق هذه المنطقة وادى العريش الممتد من جبال التية جنوبا الى البحر الأبيض المتوسط • ويمتلاء الوادى بمياه الأمطار شتاء ويصبح سيلا خلال فترة قصيرة عقب الأمطار • ويعثر على المياه عادة بالحفر الى عمق يتراوح ما بين ١٢ و ١٨ بوصة •

وشاطئ البحر فى هذه المنطقة رملى منخفض ، مأؤه ضحضاح ولا توجد به موانىء صالحة لرسو السفن الكبيرة • الا أن السفن الصغيرة يمكنها الدخول فى العريش ورفح • وقد استخدمتا أثناء تقدم القوات البريطانية الى فلسطين فى الحرب العظمى لتموين القوات المتقدمة وتخفيف الضغط عن الخط الحيدى والحملاات التى كانت تعمل بين رأس السكة الحديد والقوات الأمامية •

وتمتد بحيرة البردويل بمحاذاة قسم من الشاطئ ، وتحمى بذلك الخط الحيدى جنوبها من غارات قوات صغيرة ، الا أنها تتمكن من النزول الى الشاطئ شرق وغرب البحيرة للقيام بعمليات صغيرة كتدمير الخط الحيدى ، الا أن وجود البحيرة ، وامكان اغراق سهل الطينة وعدم صلاحية الشاطئ عموما لنزول قوات كبيرة عليه ، ووجود منطقة كثبان رملية جنوب السهل الساحلى مباشرة يدفع عن الساحل فى هذه المنطقة تهديد غزو بحرى واسع النطاق •

٢ - المنطقة الوسطى •

وهى هضبة حجرية جدداء يبلغ ارتفاعها ٣٠٠٠ قدم ، والسير فوق الهضبة اثبت وأسهل منه فى المنطقة الشمالية • وتنتهى الهضبة فجأة فى الجنوب بحافة حادة هى خط تقسيم المياه بين الوديان المتجهة شمالا وجنوبا • وكمية المياه الموجودة فى هذه المنطقة قليلة ، وهى تنتج من تجمع مياه الأمطار عقب سقوطها فى الوديان

والخزانات الموجودة بالهضبة . وأهم المجارى المائية بالهضبة وادى العريش وادى
أم خشيب وتعتبر هذه المجارى على صغرها وقلة عمقها وجفافها (الا فى فصل
المطر) ذات أهمية كبيرة فى المواصلات فالطرق يغلب أن تتبعها والماء يوجد فى
آبار تحفر فى قاعها . على أن هضبة التيه قليلة المطر والعشب فقيرة فى الماء تباعد
الآبار فيها بعضها عن بعض .

ويحترق الهضبة طريق مرصوف من الاسماعيلية الى غزة . وهو صالح
لتحرك الحملات الميكانيكية الثقيلة عليه ، وكان محور تحرك القوات البريطانية
بين مصر وفلسطين دائما .

٣ - المنطقة الجنوبية .

وهى كتلة صخرية ذات جبال شديدة الانحدار يبلغ ارتفاع بعضها ١٠ آلاف
قدم . وتقطعها وديان عميقة عنت الطرق المتجهة شمالا وجنوبا . ويصيب هذه
المنطقة نظرا لشدة ارتفاعها مقدار من المطر أكثر مما يصيب هضبة التيه ، مما
كان له تأثيره فى توافر المياه فى وديان كثيرة فى الجنوب . وماء هذه المنطقة أكثر
عدوبة من مياه المنطقة الجيرية مما يزيد من أهميتها كمورد من أهم موارد المياه
فى شبه الجزيرة . ويفصل جبال هذه المنطقة عن ساحل خليجى السويس والعقبة
سهل رملى يضيق الى درجة التلاشى فى بعض اقسامه . والماء فى هذه المنطقة
الساحلية محدود ، وأقل عدوبة من ماء المناطق الصخرية .

ويمتد بهذه المنطقة مدق من القسيمة الى نخل والسويس . وهو غير صالح
لغير الحملات الخفيفة . ويمر الطريق بعدة ممرات أهمها ممر ميتلا ، شرق
السويس ، يمكن بتدميرها تحديد التحرك فى هذه المنطقة من الشرق الى الغرب
وشبه جزيرة سيناء شديدة الحرارة صيفا ، بينما تكثر التيارات الهوائية
الباردة والزوابع الرملية شتاء وتسقط امطارها من نوفمبر الى مارس .

ولقد تقدمت القوات التركية الرئيسية فى المنطقة الوسطى عند ما حاولت
غزو مصر فى فبراير سنة ١٩١٥ وستكون هذه المنطقة مسرح العمليات الحربية

الرئيسية فى المستقبل بالنسبة لصلاحية الأرض لتحركات الحملات الثقيلة والقوات المدرعة ولستر مدينة الاسماعيلية التى تعد الغرض الرئيسى للقوات التى تهاجم مصر من الشرق ، والتى ستكون القاعدة الرئيسة المحتملة للقوات المدافعة عن مصر . الا أن هذا لن يمنع استخدام الطريقين الشمالى والجنوبى لتأمين جناحى القوات الرئيسة التى تعمل على الطريق الأوسط .

وقد اعتبر خط القسيمة - العريش القاعدة الاستراتيجية الحقيقية للدفاع عن مصر (سير أرشبالدومورى - ١٩١٦) الا أن زيادة مدى عمل الأسلحة الجوية والبرية وسرعة العمليات فى المناطق الصحراوية التى تنعدم فيها المراكز السياسية والاقتصادية الهامة وبالتالى ، طول المسافات التى تقطعها القوات المحاربة فى انسحابها أو تقدمها ، سيجعل من الضرورى اعتبار هذا الخط أحد خطوط الدفاع الطبيعية عن مصر ، أما القاعدة الحقيقية فينبغى أن تكون على أبعد مسافة فى فلسطين لابتعاد أى قوة معادية الى أقصى مسافة عن مصر وبذلك تحصل القوات المدافعة على أكبر عمق استراتيجى ممكن ، كما أنها باندفاعها شمالا ، سيمكنها الحصول على قسم من مطالبها من الموارد المحلية وبذلك يخف الضغط عن خطوط مواصلاتها عبر الصحراء الجرداء .

ب - القسم الجنوبى

القسم الجنوبى من صحراء العرب منطقة قاحلة جرداء تمتاز بسلسلة من الجبال التى ترتفع الى ألفى متر فوق سطح البحر ، وتمتد بمحاذاة الشاطئ . وهى امتداد للحافة الشرقية لهضبة الحبشة . وأهم جبالها جبل الشايب والدخان وغريب وعتاقة . وتستكمل هذه الجبال امتدادها وارتفاعها عبر خليج السويس فى جبال شبه جزيرة سيناء .

وتتحد الجبال الى وادى النيل انحدارا شديدا ثم تستوى فى هضبة من الصخور الجيرية التى تنتهى باجراف هاوية عند وادى النيل . وتشققها وديان عميقة

بين الصخور يبلغ عمقها أحيانا مائة متر . مثل وادى الحمامات الذى يصل البحر
الأحمر بالنيل ووادى كوم أمبو ووادى حوف . أما فى اتجاه الشرق فتقرب
سلسلة الجبال كثيرا من البحر وخاصة عند خليج السويس حيث تلاطم مياهه
سفوح الجبال التى تنحدر انحدارا عظيما نحو البحر . ويفصلها عنه سهل ساحلى
رملى أو حصوى ضيق .

وتمتد على شاطئ البحر سلسلة من الصخور المرجانية . ولذلك حرم هذا
الشاطئ من الموانئ الهامة التى تصلح لرسو السفن الكبيرة ، وأقصر الأمر على
بعض الموانئ الصغيرة التى تستخدمها سفن صغيرة تعمل بين موانئ مصر
الشمالية وموانئ البحر الأحمر لنقل بعض الحامات التى تستخرج من هذه
المناطق . وأهم هذه الموانئ هى : -

الطور - وهو محجر صحى على الشاطئ الشرقى لخليج السويس .

أبو زنيمة - على ساحل خليج السويس الشرقى ويستخدم لتصدير معدن
المنجنيز من الجبال القريبة منه الى موانئ مصر الرئيسية .
الغردقة - وترجع أهميتها لقربها من آبار البترول .

سفاجة - وهو مرفأ طبيعى يعد أحسن موانئ ساحل البحر الأحمر ويصدر
منه الفوسفات رأسا الى الخارج لتحويله الى سماد (سوبر فوسفات) . وقد أدخل
على هذا المرفأ تحسينات عديدة فى مدة الحرب واستخدم كميناء ثانوى يصله
بوادى النيل طريق مرصوف وخط حديدى . الا أن الخط الحديدى قد انتزع
أخيرا .

القصير - وهى أقرب موانئ البحر الأحمر لوادى النيل ويوجد بقربها
مناجم للفوسفات .

ويمتد على طول ساحل البحر الأحمر طريق غير مرصوف من السويس
الى بور سودان - كما يصل الموانئ بوادى النيل عدة طرق أهمها :-

١ - طريق قنا - سفاجة - الغردقة .

٢ - طريق قوص - القصير .

٣ - طريق المعادى - بير عديب (جنوب السويس) .

ومناخ هذه الصحراء قارى متطرف . ويندر أن تسقط الأمطار بها ، الا أن عواصف الشتاء قد تصيب شطرها الشمالى المجاور لخليج السويس فى بعض السنين كما تصيب عواصف الصيف الشطر الجنوبى أحيانا . وعندما تسقط الأمطار تمتلئ الوديان بها . الا أن جل اعتماد سكان هذه المنطقة على الماء الباطنى الذى يسهل الحصول عليه فى الوديان بحفر الآبار ، أو من العيون الطبيعية التى تكثر فى الشطر الجنوبى من الصحراء بالنسبة لقربه من مناطق الحبشة الغزيرة الأمطار . ولذلك تعتمد كل موانى البحر الأحمر على وسائلها الخاصة لتقطير مياه البحر (القصير وسفاجة) أو ارسال المياه فى نقالات اليها (الغردقة) .

وتعتبر حدود مصر الممتدة على شاطئ البحر الأحمر مانعا طبيعيا عظيما
اذ أن الطبيعة قد حصنته تحصينا تاما بالآتى :-

١ - عدم صلاحية الشاطئ لاقتراب السفن الكبيرة ، وعدم وجود موانى جيدة عليه تصلح لانزال قوات كبيرة .

٢ - وجود سلسلة من الجبال الصخرية الشديدة الانحدار التى تخترقها دروب وعرة قليلة مما يحدد الطرق التى يمكن للحملات استخدامها لاجتياز المنطقة الجبلية مما يسهل مهمة المدافع .

٣ - وجود منطقة صحراوية جرداء بين البحر ووادى النيل يزيد من مناعة هذه الجبال ، مما يجعل مشاكل تموين قوة كبيرة معقدة نظرا لعدم وجود الطرق الصالحة لسير الحملات الميكانيكية فيما عدا طريق قنا - سفاجة .

ولذلك يعتبر القتال فى هذه المنطقة فى صالح المدافع عن وادى النيل ضد أى غزو بحرى ، اذ يستطيع الاستناد الى موارد وادى النيل فى هذه المنطقة ، والى

الطريق والخط الحديدي الممتدين على طول نهر النيل مما يجعل من السهل حشد القوات المدافعة بسرعة أمام أى طريق تسلكه القوات المهاجمة من البحر الى وادى النيل ، كما أن طول خط المواصلات للقوات المهاجمة واعتمادها التام عليها ، يجعل تهديدها بواسطة القوات المدافعة خطرا عظيم القدر . وأهم الحملات التى اخترقت هذه الصحراء هى الحملة الهندية التى أرسلتها بريطانيا عام ١٨٠١ لاجراج الفرنسيين من مصر . فقد وصلت القوة الى القصير وتقدمت منها الى وادى النيل دون مقاومة فى جو حار لافح وتحت ظروف سيئة بالنسبة لقلة المياه ، حتى وصلت الى قنا ثم تقدمت منها بحذاء النيل شمالا الى القاهرة .

وتمتد صحراء العرب جنوبا الى حدود مصر - السودان السياسية . ويصعب اختراق الحدود من الجنوب الى الشمال فى المنطقة الصحراوية بين جبال البحر الأحمر ووادى النيل نظرا لتجردها من الموارد الطبيعية وخاصة المياه ، واعتراض كثير من الوديان العميقة لاتجاه التقدم . كما يصعب السير فى المنطقة الجبلية نفسها لعدم وجود طرق صالحة بها . أما فى السهل الساحلى الممتد بحذاء شاطئ البحر ، فنظرا لضيقه ، يصبح تقدم أى قوة عليه أمر سهل ايقافه وصدده ، كما أن القوات المتقدمة تتعرض تعرضا خطيرا للهجمات الجوية فى طريق ضيق يعتبر مضيقا .

٣ - صحراء ليبيا

تعتبر منطقة شمال افريقيا عموما أكثر مناطق العالم جفافا ، فالأمطار التى تسقط فيها تكاد تكفى لزراعات شتوية قليلة على امتداد ساحل البحر الأبيض المتوسط أما فى الداخل فيوجد مثل الصحراء الليبية العظيمة الذى يمتد لمسافة ألفى كيلو متر من القاهرة الى جبال تونس ، ويمتد جنوبا من البحر الأبيض لمسافة ١٥٠٠ كيلو متر .

ولقد كانت عوامل التعرية سببا فى حدوث انخفاضات عظيمة ظهرت فيها المياه الناشئة من تسرب الأمطار التى تسقط فى المنطقة الاستوائية . وتظهر المياه

فى بعض المنخفضات كآبار ضحلة ، الا أنها تندفع بكميات وافرة فى البعض الآخر كواحات سيوة والبحرية والداخلة . وتفصل هذه المنخفضات عن بعضها مسافات شاسعة تبلغ بضع مئات من الكيلو مترات . وتقع هذه المنخفضات وسط هضاب مرتفعة ، تحدها انحدارات عظيمة تبلغ ألف قدم فى بعض الأحيان ، ويصعب النزول منها الى المنخفضات الا من نقط معينة قليلة .

وتنقسم صحراء ليبيا ، داخل الحدود المصرية ، الى قسمين :- الشمالى - ويمتد جنوبا لمسافة تتراوح بين ٨٠ و ٢٤٠ كيلو مترا ، حتى منطقة المنخفضات العظمى التى تمتد شرقا وغربا وتضم وادى النطرون ومنخفض القطارة وواحات البحرية وسيوة . والقسم الجنوبى - الذى يبدأ من جنوب منطقة المنخفضات ويضم أعظم غرود رمال فى العالم يطلق عليها « بحر الرمال العظيم » وواحات الفرافرة والخارجة والداخلة ، ويمتد جنوبا حتى شمال غرب السودان .

١ - القسم الشمالى

يتضمن القسم الشمالى من صحراء ليبيا السهل الساحلى والهضبة الجنوبية ومنطقة المنخفضات العظمى :-

١ - السهل الساحلى

ويمتد بحداء شاطئ البحر الأبيض المتوسط من الاسكندرية الى السلوم . ويبلغ أقصى اتساع للسهل ٢٠ كيلو مترا ، الا أنه يضيق فى مناطق كثيرة حيث تقترب الهضبة الجنوبية من الشاطئ وخاصة فى منطقتى فوكة والسلوم . ويحف بالسهل بعض المرتفعات التى تؤلف سلسلة واحدة متصلة فيما بين الاسكندرية والعلمين ، أو تؤلف عددا من التلال المنفصلة .

وشاطئ البحر فى هذه المنطقة فيما بين الاسكندرية والسلوم رملى يرتفع قليلا عن سطح البحر وهو ضحل قليل الغور ولذلك تنعدم فيه الموانئ ذات الأهمية التجارية فالسلوم ومرسى مطروح هما الميناءان الوحيدان الصالحان لرسو

السفن الصغيرة . وميناء مرسى مطروح أكبر الاثنين اذ يمكن للسفن التي تبلغ حمولتها ٣٠٠٠ طن أن تدخله الا أن التفريغ من السفن يتم فى صنادل أو سفن صغيرة . ويمكن استخدام الشاطئ لانزال قوات عليه فى عدة نقط منه أهمها رأس الضبعة والعجيلة وخنافيس ورأس الكنائس ورأس علم الروم وسيدى برانى ، حيث يمكن للسفن أن ترسو على مسافة حوالى ميل من الشاطئ . ولذلك تعتبر منطقة هذا الشاطئ أصلح من الشاطئ الشرقى (رفح - بور سعيد) لانزال قوات الى البر ، اذا لابتاحم الشاطئ موانع طبيعية كالبحيرات والأراضى السبخة ، علاوة على أن وجود موانى صغيرة عليه يسهل على القوات التى تهبط الى الشاطئ انزال المعدات المتوسطة .

وتسقط الأمطار فى السهل الساحلى فيما بين نوفمبر وفبراير ، فتتجمع أعلا الهضبة الجنوبية وتنحدر فى وديان عميقة تشق سفح الهضبة ، الى السهل الساحلى ، وتصبح بعدها منطقة السهل المتربة الجافة ، موحلة لزجة تعوق سير الحملات الميكانيكية خارج الطريق المرصوف . وكمية الأمطار التى تسقط على السهل الساحلى أعظم منها فى أى منطقة أخرى فى الصحراء الغربية . وتتجمع عادة فى خزانات صخرية تحت الأرض ترجع الى عهد الرومان . وأهم هذه الخزانات تلك الموجودة غرب مرسى مطروح . وتسمى هذه الخزانات آبار المعاطن ، وهى آبار ضحلة توجد بجوار الساحل وكميات مياهها محدودة جدا وتوجد بالحفر لأعماق قليلة . ثم هناك السوانى ، وهى آبار عميقة موردها المياه الجارية تحت سطح الأرض . وعموما تعتبر المياه بالسهل الساحلى متوفرة وخاصة فى فصل الأمطار الا أنه نظرا لعدم كفايتها لقوات عظيمة ، يتطلب الأمر إيصال الماء اللازم للقوة من مصادره الرئيسية فى وادى النيل ولقد مد خط أنابيب للمياه خلال الحرب العالمية الأخيرة من ترعة النوبارية حتى السلوم على امتداد السهل الساحلى ، وزود هذا الخط بكثير من المضخات ونقط التوزيع عند مناطق حشد القوات التى استخدمت فى الصحراء الغربية .

ويتمد بحذاء الساحل خط حديدي كان حتى نشوب الحرب يصل الاسكندرية
بمرسى مطروح ثم مد أثناء الحرب حتى طبرق . كما يوجد طريق مرصوف من
الاسكندرية الى السلوم ، وقد أنشأ الايطاليون القسم من برانى الى السلوم أثناء
توقف العمليات بعد هجومهم الأول (سبتمبر ١٩٤٠) .

ولذلك تعتبر منطقة السهل الساحلى ، وامتدادها للجنوب فوق الهضبة مسرح
العمليات الحربية الرئيسى فى الصحراء الغربية نظرا لتوفر المياه ووجود الموانى
به التى يسهل باستخدامها توين القوات المحاربة فى هذه المنطقة العديمة الموارد ،
ثم لوجود طرق المواصلات الرئيسة عبرها وقد اختيرت مرسى مطروح فى خلال
العمليات الحربية فى هذه الصحراء فى الحربين العالميتين لتكون القاعدة الأممية
لل قوات المقاتلة ، وقد حصنت قبل الحرب الأخيرة لتكون نقطة الارتكاز لعمليات
الصحراء الغربية .

٢ - الهضبة الجنوبية •

يقع جنوب السهل الساحلى جرف صخرى هو نهاية الهضبة الصحراوية التى
تمتد المسافة ٢٤٠ كيلو مترا بين السلوم وسيوه ، الا أنها تضيق فى اتجاه الشرق
حيث لا يتجاوز عرضها ٦٥ كيلو مترا بين البحر ومنخفض القطارة عند منطقة
العلمين • وتسير حافة الهضبة موازية لشاطئ البحر وتقترب منه عند فوكه
والسلوم حتى تشرف على البحر تماما . ويبلغ ارتفاع الهضبة ٥٠٠ قدم ، وهى
تبدأ فى الارتفاع تدريجيا من الشرق حتى تصبح متوسطة الارتفاع فى المنطقة
الواقعة جنوب مرسى مطروح سيدى برانى حيث يكون من السهل عبور سفح
الهضبة والنزول الى السهل الساحلى • الا أن الهضبة تزداد ارتفاعا كلما اتجهنا
غربا حتى يتعذر اجتياز سطحها الا عند نقط معينة • فلا يوجد ممر أو نقب صالح
لمرور الحملات الميكانيكية غرب سيدى برانى سوى نقب الحلفاية على مسافة ١٢
كيلو مترا جنوب شرق السلوم ، ونقب السلوم نفسه . وأرض الهضبة صلبة صالحة
فى جميع مناطقها لسير جميع أنواع الحملات الميكانيكية وهى تكاد تكون منبسطة
تماما فيما عدا بعض مناطق منها متفرقة تكتنفها تلال واطئة .

وتسقط الأمطار في منطقة الهضبة الى مسافة ٦٠ كيلو مترا جنوب شاطئ البحر . وتعتبر بعد ذلك خالية تماما من المياه حتى منطقة الواحات . وتتجمع المياه في خزانات ، تمر بها المدقات الرئيسية التي تخترق الهضبة من السهل الساحلى الى الجنوب (سيوه - مرسى مطروح وسيوه - السلوم) . وبسقوط الأمطار يصبح القسم الشمالى من الهضبة المترب الجاف ، موحلا لزجا بسبب تعطيل سير الحملات كما حدث أثناء المطاردة بعد معركة العلمين ، اذ عطل سقوط الامطار الشديدة القوات المدرعة البريطانية من تتبع القوات الألمانية المنسحبة (نوفمبر ١٩٤٢) .

ويعتبر القسم الشمالى من منطقة الهضبة متمما لمنطقة السهل الساحلى باعتباره محور العمليات الحربية الرئيسية فى الصحراء الغربية . فأى تقدم فى السهل الساحلى يجب أن يصحبه تقدم آخر لآعلى الهضبة وذلك نظرا لامكان قوات فى منطقة الهضبة من السيطرة تماما على السهل الساحلى .

ولا يوجد بالصحراء الغربية فى منطقتى السهل الساحلى والهضبة الجنوبية مواقع دفاعية جيدة لا يقاف تقدم على امتداد الشاطئ ، فيما عدا منطقتين فقط - الأولى عند السلوم وهو الموقع المتمدن السلوم الى كابوتزو وسيدى عمر ، وهو صالح كموقع دفاعى بالنسبة لقوة غربية . ويمكن للقوة التى تحتل هذا الخط أن تحرم القوات الشرقية من استخدام ميناء السلوم . والمنطقة الثانية الواقعة عبر السهل والهضبة عند العلمين حيث تضيق الهضبة بين البحر ومنخفض القطار الى مسافة ٦٥ كيلو مترا تقريبا ، وبذلك يمكن التحكم فى طرق الاقتراب الى الدلتا . وتعتبر هذه المنطقة آخر خطوط الدفاع عن الدلتا من جهة الغرب . ولقد لعبت دورا حاسما فى الحرب العالمية الثانية (يوليو - نوفمبر ١٩٤٢) اذ تمكنت القوات البريطانية المنسحبة من إيقاف التقدم الألمانى - الايطالى الى دلتا النيل . اما فيما عدا هاتين المنطقتين فلا يوجد بالصحراء الغربية موقع دفاعى طبيعى قوى يمكن الاستناد عليه فالمانع الوحيد الطبيعى هو حافة الهضبة الجنوبية وهذا يمتد موازيا لآى تقدم بين مصر وليبيا ، اما منطقة مستنقعات ملقا الواقعة

على الحدود بين السلوم وسيوه فلن يكون لها تأثير على سير العمليات الحربية في الشمال .

٣ - منطقة المنخفضات العظمى .

تنتهى الهضبة الجنوبية بجرف صخرى شديد الانحدار ، وتشرف على منطقة المنخفضات العظمى التى تضم واحة سيوه ومنخفض القطارة وواحة البحرية ومنطقة وادى النطرون .

ولقد كانت واحة جغبوب واقعة داخل حدود مصر السياسية حتى عام ١٩٢٥ . عند ما تم تنازل مصر لايطاليا عنها ، فضمت الى مستعمرة برقة . وبانهيار الامبراطورية الايطالية عقب الحرب العالمية الثانية طالبت مصر فى مؤتمرات الصلح اعادة هذه الواحة اليها ، الا أنه لم يتم بعد تقرير مصيرها .

(١) واحة سيوة

تقع واحة سيوه فى منخفض يبلغ ٧٠ قدما تحت سطح البحر . وتبعد ٥٠٠ كيلو متر غرب وادى النيل ، وعلى مسافة ٣٠٠ كيلو متر جنوب - غرب مرسى مطروح . وتمتد لمسافة ٥٠ كيلو مترا ، ويبلغ عرضها ٨ كيلو مترا من الشمال للجنوب . ومن هذه المنطقة ، تزرع مساحة تبلغ ربع مساحة الواحة وأغلب المساحة الباقية رملية تكثر بها البرك والمستنقعات . وتجتاز الواحة عدة طرق جيدة تصل بين الواحات الصغيرة وتمر بمناطق سبخة ، ولذلك فالتحرك فى الواحة مقيد بالطرق الموجودة .

ويطلق اسم واحة سيوه على مجموعة الواحات الصغيرة التى يضمها هذا المنخفض ، وكل منها نشأت حول عين أو مجموعة عيون مياه . وأهم هذه الواحات سيوه والاغورمى والزيتون وقرىشت وفطناس والمراجى وخميسة . ويقطنها حوالى ٤ آلاف نسمة .

وتحيط بواحة سيوه سلسلة من التلال المرتفعة تحميها من الشمال . وتجتاز هذه السلسلة عدة طرق تمر فى نقوب معينة أهمها المحجظ والبجار والجربة .

وهذه التلال مرتفعة حادة الميول ولذلك تعتبر النقوب طرق الاقتراب الممكنة الى الواحة من الشمال مما يسهل مهمة الدفاع عنها . أما فى جنوب الواحة فتمتد منطقة غرود رملية ناعمة هى الحد الشمالى لبحر الرمال العظيم . وتؤدى الى سيوة عدة طرق من السلوم ومرسى مطروح وجغبوب والواحات البحرية . وفيما عدا الطرق المؤدية من الشمال ، تعتبر المدقات المؤدية الى سيوة غير صالحة للسير فيما عدا الحملات الخفيفة .

والمياه بالواحة متوفرة جدا . فيوجد بها حوالى ٢٠٠ عين ، منها ٨٠ عينا تصلح للشرب والرى . ولذلك تعتبر الواحة قادرة على امداد حاميتها العسكرية وأبى قوات صغيرة أخرى بها توضع للقيام بأعمال خاصة بالمياه . الا أن مواردها الحيوانية والزراعية محدودة . ولو أنه من الممكن تموين قوة صغيرة من الموارد المحلية ويزرع بالواحة البلح والزيتون بكثرة وبعض الخضر والقمح والذرة والشعير وتزرع الفاكهة بكميات متوفرة فى الحدائق الكبيرة بها .

ونظرا لوجود المستنقعات بها أكبرها فى الزيتون وقرىشت وخميسة والمراجى ومجارى المياه الراكدة ، وانخفاضها وشدة حرارتها صيفا ، يتكاثر بها الناموس الحامل لمرض الملاريا مما يتطلب اتخاذ تدابير لحماية القوات منها ، وخاصة فى المدة من منتصف مايو الى نهاية يونيو وفى أوائل أغسطس .

وجو الواحة حار صيفا ، بارد شتاء وخاصة أثناء الليل . وتنعدم الأمطار فيها ، ولو أنها قد تسقط فى فترات متباعدة جدا .

ولواحة سيوة أهمية عسكرية عظيمة ، تنحصر فى كونها ملتقى جميع الطرق الصحراوية المؤدية شمالا الى السهل الساحلى وشرقا الى البحرية ووادى النيل وغربا الى واحات برقة (جغبوب وجالو) وباعتبارها مصدرا هاما من مصادر المياه فى المنطقة الجنوبية ، أصبحت هذه الواحة ، خلال الحرب الأخيرة ، قاعدة لمجموعات الصحراء البعيدة المدى التى كانت تقوم باغارات على الخطوط الخلفية للقوات الألمانية والايطالية فى برقة ، كما أن وجود مطار جيد بها ساعد

على جعلها قاعدة لعمليات استطلاعية واسعة النطاق جنوب برقة . الا أن الواحة لا تصلح لتكون قاعدة لعمليات قوات كبيرة بالنسبة لبعدها عن طرق المواصلات الرئيسية الممتدة في السهل الساحلى ، وبالتالي صعوبة تموين أى قوة كبيرة بها ، ولذلك لا تعتبر نقطة وثوب هامة لعمليات كبيرة ضد وادى النيل عن طريق واحة البحرية . وخاصة بالنسبة لرداءة الطريقتين الموصولتين بينهما . فالشمالى منهما يخترق منخفض القطارة حيث تصبح القوة المتقدمة مقيدة على هذا الطريق الذى لا يصلح لغير مرور حملات متوسطة . أما الطريق الجنوبى ، فيمر جنوب المنخفض مجتازا مناطق غرود وكثبان رملية ناعمة ، ومنخفضات كبيرة ومستنقعات ولا يمكن استخدامه لغير حملات خفيفة لقوات صغيرة تقوم بغارات استكشافية فى اتجاه البحرية .

(ب) منخفض القطارة

يقع منخفض القطارة على مسافة تتراوح بين ٦٠ و ٨٠ كيلو مترا جنوب شاطئ البحر الأبيض فيما بين العلمين ومرسى مطروح ، حيث يخرج منهما طريقتان يتجهان جنوبا ويلتقيان بالمنخفض عند المغرة وعين قطارة عند طرفى المنخفض الشرقى والغربى على التوالى . وحافة المنخفض بين هاتين النقطتين صخرية شديدة الانحدار جدا ، يصعب اجتيازها الى المنخفض حتى على الاقدام . وبذلك تؤلف هذه الحافة مانعا استراتيجيا عظيما يحمى جنب أى قوة تعمل شمال المنخفض .

وأرض المنخفض رملية ناعمة ، أو ملحية صلبة كثيرة التعاريج يستحيل اجتيازها بحملات ميكانيكية الا على الطرق الموجودة التى تخترق المنخفض من الغرب الى الشمال الشرقى أو الجنوب الشرقى .

وسطح المنخفض يقع على عمق ٥٠٠ قدم تحت سطح البحر مما يجعل جوه شديد الحرارة صيفا ، شديد البرودة شتاء . والمنخفض خال تماما من موارد المياه الصالحة للشرب فيما عدا منطقة المغرة عند حافته الشمالية الشرقية

التي تميل مياهها الى الملوحة وينتشر بها ناموس الملاريا وواحة القارة عند حافته الغربية والتي تتفرع منها الطرق المؤدية من المنخفض الى الجراولة (شرقي مطروح) شمالا ، وواحة سيوة جنوبا ، والواحة عبارة عن منخفض منعزل طوله من الشمال للجنوب ٦ كيلو مترات تحيط بها هضبة صخرية مرتفعة تخترقها عند نقط معينة الطرق الممتدة شمالا وجنوبا . وموارد المياه بالواحة قليلة جدا . وتتحصر أهميتها في كونها ملتقى الطرق بين شرق المنخفض والسهل الساحلي وواحة سيوة .

ويعتبر وادي النظرون امتدادا لمنخفض القطارة . وهو عبارة عن منخفض في الصحراء ، في منتصف المسافة على الطريق الصحراوي بين القاهرة والاسكندرية . ويبلغ طوله من الشمال الغربي الى الجنوب الشرقي حوالي ٦٠ كيلو مترا ، ومتوسط عرضه ١٠ كيلو مترات ، ويبلغ انخفاضه ٢٢ مترا تحت سطح البحر . ويقع المنخفض على مسافة ٥٠ كيلو مترا غرب الخطاطبة و ١٣٠ كيلو مترا شرق المغرة .

ويتضمن المنخفض سلسلة من البحيرات المالحة جدا ، يبلغ عددها ١٢ بحيرة ، ولا يزيد عمقها عن مترين ، وتمتد لمسافة ٥٠ كيلو مترا . وتزيد مياهها في زمن الفيضان ، وتكاد تجف تماما في أوقات التحريق . ولا يخترقها أى طريق . وتتحصر أهمية هذه المنطقة في كونها المكان الوحيد الذي يوجد به مياه بين منخفض القطارة والدلتا بالنسبة لقوة معادية متقدمة من الغرب . كما أن منطقة الوادي تحد من التحرك في المنطقة الصحراوية غرب الدلتا بين القاهرة والاسكندرية .

(ج) واحة البحرية

تقع واحة البحرية على مسافة ١٦٠ كيلو مترا تقريبا جنوب غرب الفيوم . وهى عبارة عن منخفض يبلغ طوله ١٠٠ كيلو مترا وعرضه ٥٠ كيلو مترا ، وينخفض مستوى الواحة بضع مئات من الأقدام عن الهضبة المحيطة بها ، والتي

تنحدر نحو الواحة فى جرف هائل يجعل دخول الواحة من الهضبة محمدا عند نقط معينة أهمها نحب الغرابى الذى يؤدى اليه طريق القاهرة الى الواحة والذى يدور دورة واسعة نحو الجنوب قبل أن يدخل الواحة ليتجنب غرود الرمال التى تقع شرق الواحة ، وهناك النقب ١٣ الذى يخترقه طريق مرصوف ويؤدى اليه طريق سيوة عبر منخفض القطارة . كما تدخل الواحة عدة طرق أخرى أهمها طريق الفيوم والفشن ومغاغة والفراغة .

والواحة عبارة عن مجموعة قرى نشأت كل منها حول عين أو مجموعة عيون ماء عذبة . وأهم هذه القرى القصر والباويطى ومنديشا والزبو . ويبلغ سكانها ٦٥٠٠ نسمة ويزرع قسم صغير من أرض الواحة بلح وموالح وشعير أما الباقي فأرض صحراوية أو صخرية تؤلف تلال حادة الميول منعزلة . ومواردها ضئيلة ويزرع بها الأرز الذى يبلغ محصوله ٣٢٠٠ أردبا فى العام ويمكن استبدال الأرز بزراعة الحبوب كالقمح والذرة ، كما يمكن زيادة الانتاج اذا زيدت اليد العاملة بالواحة ، وخاصة بالنسبة لصلاحية الأرض للزراعة . ونظرا لزراعة الأرز بالواحة ووجود مستنقعات نتيجة عدم تصريف المياه المختلفة بعد الري ، يكثر بالواحة بعوض الملاريا .

وتحصر أهمية الواحة من الوجهة العسكرية ، فى كونها آخر نقطة فى الصحراء غرب النيل تتوافر فيها المياه • ويمكن استخدامها لذلك كنقطة وثوب ضد منطقة وادى النيل من القاهرة الى المنيا • ولذلك فان تأمينها بقوة صغيرة نسبيا يوفر ضرورة وقاية كل هذه المنطقة من وادى النيل • كما يمكن من هذه الواحة تهديد الجنب الايمن لائى قوة تتقدم من ليبيا شرقا وتجتاز منطقة العلمين ، كما أن احتلالها ضرورى لتأمين أى قوة مصرية تعمل فى منطقة العلمين ضد تدخل قوات معادية تتقدم من سيوه شرقا .

ب - القسم الجنوبي

يلي منطقة المنخفضات العظمى للجنوب ، أعظم منطقة غرود رملية فى العالم يطلق عليهما اسم « بحر الرمال العظيم » والذى يمتد جنوب سيوه ومنخفض القطارة لمسافة ألف كيلومتر ويبلغ عرضه ٢٤٠ كيلو مترا • وهو عبارة عن غرود رمال عظيمة يبلغ متوسط ارتفاعها ١٠٠ قدم، وعرض العرد من ٢ الى ٤ كيلو مترا ، وتمتد من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى وبذلك يؤلف مانعا استراتيجيا هائلا يستحيل اختراقه من الشرق الى الغرب لغير عربات فردية خفيفة ينتخب طريق اختراقها للغرود بعناية تامة • الا أنه سهل نسبيا السير فى الوديان التى تفصل الغرود ، أى من الشمال الى الجنوب • ولذلك يمكن القول ان بحر الرمال العظيم يفصل بين أى عمليات تحدث فى المنطقة الواقعة شماله وتلك التى تقع جنوبه •

وتقع شرق بحر الرمال عدة منخفضات ظهرت فيها المياه فنشأت حولها واحات أشهرها واحات الحاريجة والداخلة والفرافرة • ويبلغ ارتفاع الهضبة التى تحيط بهذه المنخفضات ٢٥٠ - ٥٠٠ مترا فوق مستوى الواحات • وارتفاعها الا عظم نحو الجنوب على حدود مصر - السودان ، ويقل الارتفاع كلما اتجهنا شمالا .

١ - واحة الفرافرة .

تقع الواحة فى المنخفض الواقع غرب أسيوط وعلى مسافة ٣٠٠ كيلو متر منها • وترتفع الهضبة التى تحيط بهامن الشرق والغرب ٨٠٠ قدما فوق مستوى سطح الواحة . اما فى شمال الواحة ، فالهضبة أقل ارتفاعا • ويكتنف الواحة من الجنوب غرود رمال خفيفة متحركة يصعب السير عليها بحملات ميكانيكية • وترتفع الأرض جنوب الواحة تدريجيا لمسافة ١٥٠ كيلو مترا الى أن تتصل بالهضبة التى تحيط بالواحة الداخلة .

وبالرغم من عظم مساحة الواحة ، الا أنها أقل الواحات المصرية أهمية نظرا لقلّة موارد المياه بها مما أضعف قيمتها الاقتصادية • ولذلك تكاد تكفى موارد الواحة سكانها الذين يبلغون ألف نسمة ويزرع بالواحة القمح والذرة والأرز كما أن بها بعض الفاكهة .

ونظرا لعدم وجود مستنقعات بالواحة ، لذلك ينعدم فيها بعوض الملاريا . وتتصل الواحة بطرق صالحة لسير الحملات المتوسطة بكل من واحات البحرية والداخلية ويقع غرب الواحة بحوالى ١٠ كيلو مترات وفى منخفض واسع تغطى الرمال الخفيفة أغلب سطحه ، واحة الديلا . وأهم موارد المياه بالمنخفض عين الديلا وماؤها عذب جدا . وتفرغ من هذه العين الطرق الى الداخلية والبحرية وسيوه وتوجد عين لبيات فى المنخفض على مسافة ٤٠ كيلومترا من قصر الفرافرة ومياها مرة جدا لا تصلح للشرب حتى ولا للجمال .

٢ — الواحات الخارجة

تقع الواحة جنوب غرب مدينة جرجا على مسافة ١٤٥ كيلو مترا تقريبا من وادى النيل ، فى الجزء الشرقى من المنخفض الذى تقع الواحات الداخلة فى الجزء الغربى منه . وتحف بالمنخفض من الشرق هضبة عالية تبدأ على مسافة ٦ الى ١٥ كيلو مترا شرق الأرض الزراعية بالواحة . وتمتد الهضبة الى غرب الواحة لمسافة ٥٠ كيلو مترا ويزداد الى ١٤٠٠ قدم . ويحد الواحة من الجنوب أغراد رملية عظيمة .

وتشمل الواحة عدة قرى أهمها الخارجة وجنه وبولاق وبريس وبكل منها مجموعة من الآبار الصالحة للشرب • ومجموع سكانها يبلغ عشرة آلاف نسمة يزرعون القمح والشعير والأرز والفاكهة التى تصدر الى وادى النيل • ومواردها الزراعية تفيض عن حاجة سكانها المحليين ويمكنها كفاية حامية عسكرية بها . والواحات الخارجة ملتقى الخط الحديدى الضيق الذى يربطها بوادى النيل (عند نقطة المواصله شمال نجع حمادى) والطرق المتجهة الى الدروادفو والا قصر وأسيوط ، كما ينتهى إليها درب الأربعين المتجهة شمالا من أقاليم السودان

الغربية • والطرق المؤدية الى الفرافرة والداخلة وواحة الكفرة على الحدود المصرية الليبية • وبذلك يتحكم موقعها فى معظم دروب الصحراء التى تصل وادى النيل بالصحراء جنوب أسىوط .

٣ - الواحات الداخلة .

تقع الواحة على مسافة ١٢٠ كيلو مترا غرب الواحة الخارجة • وهى عبارة عن منخفض فى الصحراء يحده من الشمال هضبة عالية تمتد من شمال شرق الواحة الى شمالها الغربى • ويوجد جنوب هذه الهضبة الرئيسية ، هضبة فرعية أخرى على مسافة ٣ - ٥ كيلو مترات • وفى جنوب الأراضى الزراعية بالواحة تبدأ الأرض فى الارتفاع تدريجيا الى أن تصل الى مستوى الهضبة الصحراوية التى تمتد جنوبا الى شمال غرب السودان .

وتنقسم الواحة قسمين يفصلهما شريط من الأراضى الرملية القاحلة يبلغ عرضه عشرة كيلو مترات ويحوى كل منهما عددا من القرى أهمها قصر الداخلة (فى القسم الغربى) وبلات وتيدا (فى القسم الشرقى) • ويبلغ عدد السكان ١٨٥٠٠ نسمة .

وموارد مياهها عظيمة ، اذ يبلغ عدد الينابيع بها ٤٢٠ ينبوعا ، وعدد الآبار ١٦٢ • ومياهها عذبة • ولذلك تعد هذه الواحة بالنسبة لعدد سكانها ووفرة مياهها ومواردها الزراعية العظيمة أهم الواحات المصرية .

والداخلة نقطة التقاء الطرق المتجهة من الكفرة والفرافرة . ونهاية درب الطرفاوى المتفرع من درب الأربعين . ومنها تتفرع عدة طرق تصلها بوادى النيل عند أسىوط والواحات الخارجة . وبذلك تعتبر مفتاح قسم كبير من وادى النيل من جهة الغرب ، اذ يمكن منها التحكم فى جميع الطرق الموصلة الى الوادى فيما بين أسىوط شمالا والدر (قرب حدود مصر - السودان) جنوبا . وتجتاز هذه الطرق الهضبة التى تحيط بالواحة عند نقطة محددة ، يصعب اجتياز الهضبة فيما عداها . ولذلك تعتبر مشكلة الدفاع عن الواحة ، كما فى جميع الواحات المصرية ، أمرا متيسرا لقوة صغيرة بالنسبة لعظم مساحة الواحة .

الفصل العاشر

موارد مصر الطبيعية

يتناول هذا الفصل عرض موقف مصر الاقتصادى . فيتناول بشئ من التفصيل مواردها الزراعية والحيوانية والصناعية ، والقوة البشرية المتوفرة فيها . وتوزيع هذه الموارد ومدى كفايتها ، والوسائل التى يمكن بها تعزيز هذه الموارد حتى يمكنها الوفاء باحتياجات مصر فى حالة الحرب . ليتمكن على ضوء ذلك تقدير مدى المجهود الحربى لمصر .

لقد جعلت الحرب الشاملة من الضرورى وضع الخطط الاقتصادية للدولة على ضوء سياستها الحربية وما ينتظر أن تأتى به الحرب القادمة . ولذلك يجب دراسة مركز مصر فى عالم ما بعد الحرب من الناحية السياسية على ضوء النزاع العالمى فى منطقة البحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط ، وتقدير التقدم الفنى المنتظر لوسائل الحرب الحديثة على ضوء ما تمخضت عنه الحرب العالمية الأخيرة . لأنه من الرجم بالغيب تقدير أوجه التهديد المنتظر لمصر فى المستقبل ، وتحديد طرق الاقتراب التى قد تسلكها عناصر التهديد . وأكثر المناطق تعرضا لهذا التهديد . ولكن يمكن القول بصفة عامة أن التهديد البرى والبحرى المباشر قد زال بزوال الامبراطورية الإيطالية فى حوض البحر الأبيض المتوسط وأفريقيا الشرقية ، ولوجود دول صغيرة ناشئة على حدود مصر تربطها بها علاقات وثيقة ، علاوة على أن دول أوروبا الشرقية لم تصل الى درجة من الاستعداد المادى تمكنها من شن حرب من الدرجة الأولى .

الا أن التطور الحربى للأسلحة الجوية والبحرية والبرية قد جعل الحروب الشاملة لا تعترف بالمسافات التى تفصل الاقطار عن بعضها حتى ولو كانت

شاسعة . وبالنسبة للصراع الدولى الحالى فى منطقة الشرق الأوسط وشرق البحر الأبيض المتوسط، فقد تجد مصر نفسها غرضامن أغراض هذا الصراع فى حالة الحرب ، وتعرض فى هذه الحالة لغزو برى عبر صحرائها الشرقية ، أو بحرى على شواطئها الشمالية ، وغزو جوى اما معاونا لها أو مستقلا بذاته . وفى جميع هذه الحالات ستصبح منطقة الدلتا هى الهدف الأول المفضل للقوات المهاجمة . كما أن طبيعة التكوين الجغرافى لمصر يجعلها من أكثر بلاد العالم تعرضا للغزو الجوى . فبضربة واحدة يمكن فصل مصر العليا عن مصر السفلى ، أو فصل منطقة قناة السويس عنهما ، علاوة على تعرض نظام ريها الذى يتوقف عليه كيانها الاقتصادى للعمليات الجوية . كما أن مصر تعتمد اعتمادا عظيما على غيرها من الدول التى تصلها بمصر خطوط بحرية يمكن أن تعرض ، فى حالة نزاع فى البحر الأبيض المتوسط ، للقطع .

ولذلك ، يجب أن ترمى السياسة الاقتصادية للدولة الى تحقيق مبدأ « الاكتفاء الذاتى الاقتصادى » الى أقصى درجة ممكنة ، ومحاولة تطبيق الاستقلال الغذائى فى كل مناطق مصر العليا ومصر السفلى وقناة السويس . وذلك بتحديد الموارد الموجودة وطريقة توزيعها ومحاولة إعادة توزيعها على المناطق الثلاث مع تعزيزها وتعزيزا كافيا فى كل منطقة . ولن تؤدى أى سياسة اقتصادية الى هذه النتيجة الا اذا عملت على احتكار الصناعة والزراعة والتجارة الخارجية بالقدر الذى يكفى للنهوض بالحالة الاقتصادية فى مصر .

الا أن الاستقلال الاقتصادى لن يمكن تحقيقه ، اذ أن هناك حدا لما تستطيع التربة أن تجود به من مواد غذائية وخامات معدنية ، ولذلك ينبغى استكمال النقص محليا باستخدام الحاجات البديلة . ومحاولة سد النقص بعد ذلك فى الموارد الطبيعية بتنشيط التجارة مع الدول التى ينتظر أن تبقى المواصلات البرية والبحرية مفتوحة معها فى حالة الحرب ، ثم مراعاة الاقتصاد الداخلى فيما تفتقر اليه البلاد وذلك عن طريق تحديد الاستهلاك المحلى .

ولنعرج الآن لدراسة موقف مصر بالنسبة لكل من عناصر الاقتصاد القومى وما يمكن اتباعه لتحقيق مراميها الاقتصادية .

١ - الزراعة

تعتبر تربة وادى النيل من أخصب بقاع العالم وأعظمها انتاجا . ولقد كان للطبيعة اليد العليا فى ذلك . فقد منحت مصر مناخا معتدلا ، ومياها وافرة ، وتربة خصبة بما يحمله النيل كل عام من الغرين . فأتاحت بذلك للزراع خير ظروف ملائمة للانتاج الزراعى .

والثروة الزراعية فى مصر هى عماد الثروة القومية . فتمثل المحصولات الزراعية ٩٠٪ . تقريبا من الصادرات ، ويمثل القطن أهم حاصلات مصر الزراعية فهو العماد الرئيسى للثروة القومية . ففي عام ١٩٤٠ صدرت منه مصر ما يوازى ٧٧٨٪ . من مجموع صادراتها تقريبا .

الا أن مصر ، بالرغم من هذه العوامل الطبيعية ، قاصرة فى الوقت الحالى عن الاستقلال فى الشؤون الغذائية . ويدلنا على ذلك سوء ونقص التغذية بين عامة المصريين واستيراد ٢٥ - ٣٠٪ من حاجاتها من المواد الغذائية ، كاللحوم والقمح والزيوت والالبان ومستخرجاتها . ولقد برزت هذه الحقيقة فى زمن الحرب العالمية ، واضطرت الحكومة المصرية الى تحديد زراعة القطن لزيادة كمية الانتاج من القمح ، ولجأت الى خلطه بجبوب أخرى لتكفى الاستهلاك المحلى .

ولكى يمكن زيادة الانتاج المحلى لتحقيق الاستقلال فى الشؤون الغذائية ، توجد وسيلتان وهما زيادة المساحة المزروعة ورفع متوسط الانتاج للفدان .

(١) المساحة المزروعة

تبلغ مساحة الأراضى المزروعة حاليا $٥ \frac{1}{٢}$ مليون فدان ، تمثل ٣٪ من مساحة مصر جميعها يروى منها مليون فدان بالحياض ، (للأرض محصول واحد

كل عام) والباقي ربا صيفيا (للأرض ثلاثة محاصيل كل عام) . وبمقارنة سرعة النمو في عدد السكان بالنسبة لزيادة المساحة المزروعة ، نجد الفارق كبيرا .
فبينما زادت نسبة الأراضي ٢٥٪ . بين عامي ١٩٠٠ و ١٩٣٥ ، نجد أن عدد السكان قد زاد بنسبة ٥٥٪ . في المدة نفسها . ولا شك أن التطور في هذا الاتجاه قد نشأ عنه ازدياد اعتماد مصر على الواردات من الحاصلات الزراعية . ولذلك يجب البحث عن امكان زيادة مساحة الأرض المزروعة بمقدار يفوق سرعة نمو عدد السكان حتى تكفي محصولات الأرض للاستهلاك الغذائي المحلي .

وتتوقف زيادة المساحة المزروعة على عاملين - كمية المياه التي يمكن تخزينها لاستعمالها وقت جفاف النيل ، ثم على طبيعة الأرض على أجناب الوادي وما يمكن ايصال المياه اليه (بالنسبة لارتفاعها) واستصلاحه .

ولقد بحثت مسألة زيادة الأراضي الزراعية ، فوجد أنه من الممكن زيادتها الى ٧ أو ٨ مليون فدان بعد استصلاح الأراضي في شمال الدلتا والوجه القبلي والأراضي المحيطة بترعة الاسماعيليه . ويعتبر ذلك أقصى توسع زراعي ممكن في مصر . أما توفير الماء اللازم لرى هذه المناطق الاضافية فيتوقف على القيام بعدة مشروعات رى مختلفة تتضمن اقامة خزانات متعددة في مناطق النيل العليا . وهي :- خزان بحيرة فيكتوريا وخزان بحيرة تانا وتعليه خزان أسوان وانشاء قناة السدود في منطقة بحر الجبل . وبذلك فقط يمكن توفير المياه اللازمة لرى القطر كله ربا صيفيا بما في ذلك الأراضي الجديدة التي ستوزع .

الا أن هناك حدا لكمية المياه التي يمكن اختزانها ، ومساحة الأرض التي يمكن استصلاحها وزراعتها . فبالرغم من أن مشروعات الرى واستصلاح الأراضي ستكفل لمصر انتاجا يتكافأ وتعداد سكانها . الا أنه من المنتظر أن يزيد تعداد السكان بعد عام ١٩٦٨ متجاوزا انتاج الأراضي الزراعية ولذلك يجب البحث عن مصادر أخرى للانتاج .

(ب) متوسط الانتاج

هبط متوسط الانتاج فى مصر للفرد . مما ساعد على عدم اطراد الانتاج الزراعى اطرادا يتناسب مع زيادة السكان . ويرجع هذا الى العوامل التالية :-
١ - زيادة الاصابة بالحشرات .

٢ - تلف الأراضى الزراعية - وهذا يرجع الى تعميم الرى الصيفى مما حرم الأرض من الغرين الذى تركه مياه الفيضان كل عام ومن فائدة انكشافها لأشعة الشمس . كما أن عدم تمشى أنظمة الصرف مع نظام الرى أدى الى ارتفاع منسوب المياه الأرضية الناشئة عن مياه الرى والرشح . ولقد كان ازدياد ضعف الأرض سببا فى ازدياد نسبة استعمال الأسمدة من كيلو جرام واحد للفدان عام ١٩٠٢ الى ٥٩ كيلو جرام للفدان عام ١٩٣٥ ، مما كان سببا مباشرا فى ارتفاع تكاليف الانتاج الزراعى فى مصر .

٣ - عدم الأخذ بالوسائل الحديثة فى طرق الزراعة كاستخدام آلات الزراعة وانتقاء البذور والأصناف انتقاء عمليا .

٤ - الحالة الصحية والاجتماعية لطبقة المزارعين وهذه الحالة لم يمكن تداركها الا بزيادة الأيدى العاملة زيادة كبرى سترت ما أصاب الزارع من ضعف فى صفاته الجسمانية .

وينبغى لنا أن ندرك أن عدم كفاية المحصولات الزراعية للاستهلاك المحلى فى زمن السلم مشكلة أبسط بكثير منها فى حالة الحرب عندما يصبح من الضرورى رفع القيمة الغذائية للفرد بالنسبة للمجهود الشاق الذى يقوم به . فالجنود فى الميدان والعمال فى المصانع وغيرهم سيحتاجون الى كميات أعظم من المواد الغذائية مما يحتاجون اليه للقيام بأعمال السلم العادية ، ولذلك ستشدد حدة مشكلة الغذاء فى حالة الحرب .

ويزيد المشكلة الزراعية فى مصر حدة سوء توزيع الانتاج . فبينما يبلغ تعداد السكان فى كل من مصر العليا ٧٧ مليون نسمة (بما فى ذلك القاهرة)

ومصر السفلى ٧٨ مليون نسمة (تعداد ٤١) نجد أن مساحة الأراضى الزراعية هي مليونى فدان و $3\frac{1}{4}$ مليون فدان على التوالى ، علاوة على أن منطقة قنال السويس البالغ تعداد سكانها $\frac{1}{2}$ مليون نسمة لا تنتج حاصلات تذكر . فإذا قدرنا تعرض هذه المناطق للانفصال كلية عن بعضها البعض نتيجة عمليات برية أو جوية ، أدر كنا أهمية تحقيق الاستقلال الغذائى فى كل من هذه المناطق الثلاث بحيث يكفى انتاج كل منها سكانها . وهذا يمكن تحقيقه بتنفيذ تعميم الرى الصفى فى مصر العليا وزيادة مساحة الأرض الزراعية منها . أما منطقة القناة التى تعتمد اعتمادا كبيرا على الدلتا ، فيتوقف الانتاج الزراعى بها على تجفيف أقسام من بحيرة المنزلة وزيادة كمية المياه التى تحملها ترعة الاسماعيلية واستصلاح الأراضى الرملية بهذه المنطقة .

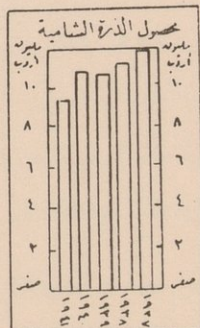
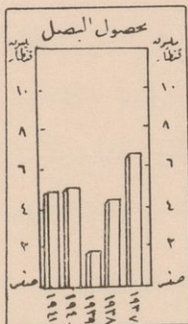
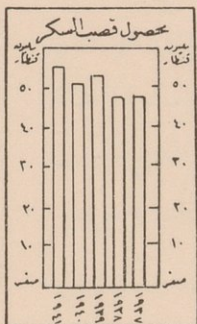
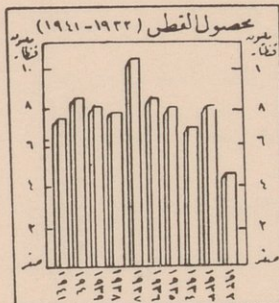
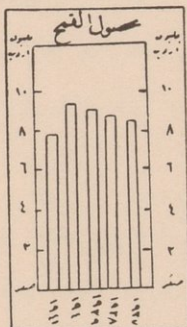
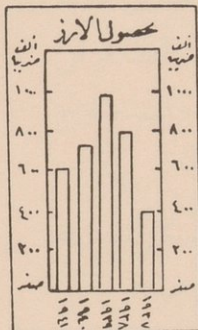
ولتقدير مدى النقص فى الثروة الزراعية فى مصر حتى يمكن مقابلة احتياجات السكان المحلية فى حالة الحرب ، ينبغى دراسة كمية الانتاج الزراعى لأهم المحصولات وهى :-

(١) القطن - وهو عماد الثروة القومية فى مصر ، الا أنه علاوة على عدم ثبات مستقبله بالنسبة لتحسين الأصناف الصناعية ، فانه يسبب اضطرابا لحالة مصر المالية . ولذلك ينبغى تحديد زراعته ليكفى الناتج الاستهلاك المحلى فحسب وبذلك يمكن زيادة كمية المحصولات الغذائية كالقمح والذرة والخضر وغيرها . وكانت مصر تصدر قطنها الى انجلترا واليابان حيث تقوم صناعة المنسوجات القطنية . الا أن الحرب العالمية أثرت على سوق القطن المصرى فى انجلترا بالنسبة للكميات الكبيرة التى اشترتها زمن الحرب واختزنتها . اما سوق القطن فى اليابان فيجد منافسة قوية من الولايات المتحدة التى حددت كمية الوارد من مصر والهند حتى يمكنها زيادة ما تصدره الى اليابان .

ويزرع القطن فى الوجه البحرى وبعض جهات مصر الوسطى .

(ب) القمح - ادى انخفاض أسعار القطن وقلة تصريف الموجود منه ، الى

المحاصيل الزراعية في مصر



السعى وراء محصول غيره ، فوجهت العناية الى زراعة الجبوب الغذائية • واهمها القمح • ويعتبر غذاء رئيسيا في مصر • الا أن كمية الانتاج منه ما زالت دون الاستهلاك المحلي • ولذلك كانت مصر تستورد منه قبل الحرب كميات كبيرة من استراليا والولايات المتحدة وفرنسا • وفي مدة الحرب ، تطلب الأمر خلط دقيق القمح بدقيق الذرة والشعير ليكفى الاستهلاك المحلي • كما طلبت مصر عام ٤٧ استيراد ٣٠٠ ألف طن قمح من الارجتين مقابل تصدير كمية موازية من الأرز •

(ج) الأرز - ويزرع في شمال الدلتا والفيوم • وتنتج منه مصر كمية تفوق استهلاكها المحلي ولذلك تصدر قسما من الانتاج • بلغت قيمته ١٦ مليون جنيه عام ١٩٤٠ •

(د) الذرة - يعتمد كثير من المصريين على الذرة كغذاء أساسي لهم نظرا لرخص ثمنها عن القمح • وتزرع في معظم أراضي الوجهين البحري والقبلي • وهي نوعان • - الذرة الشامية والذرة الرفيعة • وتستهلك جميع مقادير الانتاج محليا •

وعلاوة على ذلك يزرع في مصر الشعير وهو غذاء لاهالي الصحراء ويزرع في المناطق الرملية والأراضي التي تروى صيفا ، والفول ويعد من أهم المواد الغذائية للسكان ، والعدس وهو من الجبوب الغذائية العظيمة ، والبصل وهو من حاصلات مصر الزراعية الهامة وتصدر كميات عظيمة منه ، وقصب السكر ويستخرج منه السكر ، والخضر والفاكهة وهي غذاء رئيسي لطبقات خاصة في مصر •

ويلاحظ أن مصر تستطيع باعادة تنسيق سياستها الزراعية ، وزيادة مساحتها المزروعة وكمية المياه التي تخزن ، انتاج حاجاتها من المواد الغذائية • الا أن مصر تفتقر الى المطاط نظرا لعدم صلاحية الجو لنمو أشجاره ، والأخشاب نظرا لعدم وجود غابات كثيفة بها يمكنها سد احتياجاتها • ولذلك ، فتمشيا مع

الأسس الاقتصادية التي ذكرت (في الباب الأول) ، ينبغي محاولة سد هذا النقص باتنتاجه محليا أو استخدام المواد البديلة .

وقد وجد أن هناك أنواع من أشجار المطاط (كوك ساجيز) تنمو في المناطق المعتدلة ويمكن على ذلك زراعتها في أراضي مصر . كما ثبت أن مناطق البحر الأحمر صالحة لغرس أشجار (المانجروف) الحمراء . وقد قدرت المساحة التي يمكن غرسها بخمسة ملايين فدان . وهذا يغطي بلا شك قسما كبيرا من النقص في مورد الأخشاب .

وبالرغم من أن موقف مصر من ناحية الانتاج الزراعى مرضى ، الا أنه من الضروري البحث عن مصادر قريبة للمواد الغذائية يمكن الاستيراد منها في حالة نقص المواد المحلية اما لنقص الأيدي العاملة أو لاجتياح بعض المناطق الزراعية أثناء العمليات الحربية أو لاغراق بعض الأراضي الزراعية للتأثير على سير هذه العمليات . الا أنه يتعذر حاليا تقرير الطرق التي ستكون مفتوحة في حالة الحرب للاستيراد ، اذ يتوقف ذلك على الموقف الحربى في المناطق المجاورة لمصر واتجاه التهديد المنتظر لمصر . ولكن يمكن القول بصفة عامة أنه في حالة حدوث حرب في الحوض الشرقى للبحر الأبيض المتوسط ، ومنطقة الشرق الأوسط ستبقى مواصلات مصر مفتوحة مع المحيط الهندى ، ومع السودان وجنوب أفريقيا ، ويمكن في هذه الحالة استيراد النقص في المواد الغذائية عن طريقها . وينبغي أن تقوى مصر صلاتها التجارية وتعزز مواصلاتها البحرية والبرية في هذين الاتجاهين وتتخذ من التدابير في زمن السلم ما يكفل امكان الاستيراد في زمن الحرب .

اما من ناحية الثروة الحيوانية في مصر ، فان دراسة احصائية الحيوانات الموجودة بمصر في خلال الأعوام السابقة تبين لنا عدم نمو هذه الثروة نموا مضطربا يكفل كفاية الاستهلاك المحلى . ولذلك لجأت مصر في خلال أعوام الحرب الى تقييد الاستهلاك المحلى ، اما في حالة السلم فاتها تستورد من الأغنام والعجول ما يسد حاجاتها . وذلك من السودان ومراعى برقة .

ولذلك ينبغي تعزيز ثروة مصر الحيوانية وكمية انتاجها وذلك عن طريق تحسين الانواع الموجودة بتحسين غذائها وادخال انواع اجنبية جيدة ، حتى يمكن بذلك أن تفيض الثروة الحيوانية عن الاستهلاك المحلي ، وتزيد كميات الصوف والجلود اللذين يعتبر الناتج منهما دون الاستهلاك بالرغم مما لهما من أهمية خاصة كخدمات للصناعة .

٢ - الصناعة

تفتقر مصر الى كثير من الصناعات - فيما عدا بعض الصناعات الزراعية التي نشأت في مصر وحافظت على كيانها بالرغم من منافسة الصناعات الاجنبية لها ولقد نشأت أغلب هذه الصناعات في مصر نتيجة نشوب الحربين العالميتين الأخيرتين ، وتوقف سيل الواردات الى مصر مما أتاح الفرصة لنشوء هذه الصناعات وبقائها بعد زوال قيود الحرب على الاستيراد . فسدت بذلك قسما من حاجات الاستهلاك المحلي . وكانت أهم الصناعات التي ازدهرت في مصر هي :-
(١) غزل ونسيج القطن .

وقد تقدمت هذه الصناعة تقدما عظيما وأمكنها سد قسم كبير من حاجة الاستهلاك المحلي من الأقمشة القطنية وغيرها في زمن الحرب العالمية عندما انقطع سيل الوارد .

وتوجد أهم المصانع الميكانيكية في الاسكندرية (شركة الغزل والنسيج الأهلية) وفي المحلة الكبرى (شركة مصر لغزل ونسيج القطن) ، وفي القناطر الخيرية (مصنع الغزل لمصلحة السجون) . عدا عددا كبيرا جدا من المصانع اليدوية ، وبلغ استهلاكها مليون قنطار من القطن سنويا .

(ب) غزل الكتان

ويقوم به فرع من شركة مصر لغزل ونسيج القطن بالمحلة الكبرى . كما يوجد مصنع آخر شمال القاهرة (شركة مصر للكتان) .

(ج) انتاج وصناعة الحرير

وقد انتشرت هذه الصناعة انتشارا واسعا فى معظم مديريات القطر ويقوم بها عدد من المصانع الصغيرة • وأهم مصانع الحرير فى مصر هو المصنع التابع لشركة نسج الحرير بدمياط كما يوجد عدد من المصانع الميكانيكية التابعة للمدارس الصناعية •

(د) انتاج السكر

ويعد من أعظم الصناعات الزراعية التى تقدمت فى مصر تقدما كبيرا نتيجة لزراعة قصب السكر فى مساحات واسعة من الوجه القبلى .

(هـ) صناعة الصابون .

ويستعمل فى انتاجه زيت بذرة القطن والصودا الكاوية وهى موفرة فى مصر • وتشتهر القاهرة والاسكندرية وكفر الزيات والزقازيق وطنطا بهذه الصناعة •

وعلاوة على ذلك ازدهرت صناعة دبغ الجلود والمصنوعات الجلدية، واستخراج الزيوت من الجبوب النباتية وبذرة القطن والكتان ، كما قامت خلال الحرب صناعات غذائية وهى مستخرجات الألبان والأغذية المحفوظة، وصناعات كيميائية كصناعة المركبات الطبية والصودا والأحماض • وصناعات المواصلات النهرية والبحرية • كما بدى فى منتصف عام ١٩٤٧ فى انشاء مصانع للأسمدة ينتظر أن تفى بقسم كبير من احتياجات مصر .

الا أن مصر ، لكى تملك مقومات الدفاع عن نفسها ضد أى اعتداء خارجى دون الحاجة الى الاعتماد التام على الموارد الأجنبية (كما هو الحال الآن) ، يجب أن تصبح دولة صناعية تقوم فيها الصناعات الكهربائية والميكانيكية الثقيلة • وهذا علاوة على ما للصناعة من تأثير كبير فى رفع مستوى المعيشة وزيادة الثروة العامة وخاصة وان موارد مصر الزراعية قد أصبحت لا تفى بحاجة السكان •

ولكى تقوم الصناعة فى مصر ، ينبغى توفر القوى المحركة والحامات والمواد الأولية ، والأيدى العاملة ورؤوس الأموال • كما يساعد على ازدهارها قلة تكاليف الانتاج وعظم كميته التى تتوقف على مدى استهلاك الأسواق المحلية للمصنوعات .

(١) القوى المحركة

يعتبر الفحم الحجري أصلح وقود لتوليد القوى المحركة ، الا أن مصر خالية خلوا تاما منه . الا أن ذلك لا يعوق قيام الصناعة اذ يمكن الاستعاضة عن الفحم بمصادر القوى المحركة التالية : -

(١) القوى الكهربائية

وهذه يمكن الحصول عليها بتوليد الكهرباء من مساقط المياه . وهناك مشروعات لذلك ، أولهما توليد الكهرباء من خزان اسوان مما ييسر معه امداد مصر العليا بالكهرباء ، وادارة المصانع التى تنشأ فى هذه المنطقة لصناعة الأسمدة والصلب . وقد خطت مصر خطوة عملية ، أخيرا نحو تنفيذ هذا المشروع وبدأت فى تنفيذه . والمشروع الثانى خاص بتوليد الكهرباء بتنفيذ مشروع منخفض القطارة الذى يتضمن ايصال البحر الأبيض بالمنخفض بقناة وتوليد الكهرباء من مساقط المياه عند المنخفض . ويتيسر بتنفيذ هذا المشروع تغذية الوجه البحرى بالقوة المحركة .

وعلاوة على ذلك يمكن توليد القوى الكهربائية بإنشاء محطات مائية ووحدات اقتصادية فى جميع مناطق القطر لتغذية المشروعات الصناعية الصغيرة بما يلزمها من قوة محركة .

(٢) البترول

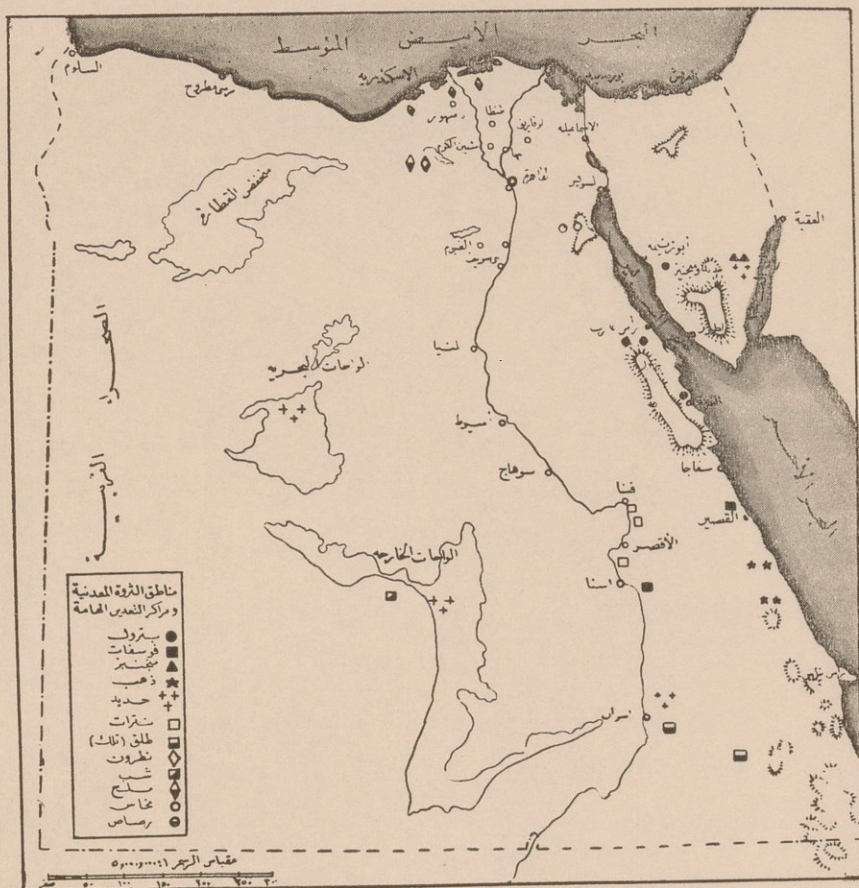
وقد أصبح موردا عظيما للقوة المحركة للمصانع وآلات الحرب والسفن . وتتركز مواطن البترول فى مصر فى الاقليم الساحلى للبحر الأحمر عند اتصاله

بخليج السويس . وقد بدأ الاهتمام بأعمال البحث والتنقيب قبل نشوب الحرب العظمى عند ما حصلت ثلاث شركات على تصريح بالبحث عنه في منطقة جمسه . وقد بلغ انتاج آبار جمسه ٢٦٥ ألف طن حتى عام ١٩١٨ الا أن مواردها نفذت وفي عام ١٩١٤ كشفت آبار الغردقة ورأس غارب التي تعتبر أغنى مواطن الزيت في مصر .

وقد اندمجت الشركات الثلاث وأصبحت تعرف باسم شركة آبار الزيت الانجليزية - المصرية . وقد عقدت اتفاقا مع الحكومة المصرية أصبح لها بمقتضاها حق البحث عن الزيت في مناطق متعددة ، وحددت أمانة الحكومة المصرية بما مقداره ٥٠٪ . من الانتاج كما صار لها ١٠٠ ألف سهم . ثم زيدت هذه الحصة الى ١٤ ٪ . في عام ١٩٣٧ . وتقوم الحكومة بتكرير نصيبها في معمل التكرير الأميرى بالسويس وتستهلك مصالح الحكومة كل انتاج هذا المعمل، الذى يكرر به ما تستورده الحكومة من زيوت خام لتكملة مطالبها .

وقد كان الانتاج بين عامى ٣٠ ، ٣١ حوالى مليونى برميل (الطن يوازى ٦٢٨٩٨ برميلا) الا أن كمية الانتاج نقصت في عام ١٩٣٨ الى ما يزيد قليلا عن ١٥ مليون برميل الا أن قيام الحرب العالمية قد دفع الشركة الى مضاعفة جهودها لزيادة الانتاج ، وفعلا زادت كمية الانتاج عما كانت عليه عام ١٩٣٨ (٦٦٦ ألف برميل) ، فوصلت الى ١١٨١ ألف برميل عام ١٩٤٢ .

ومع هذا فكمية الانتاج من الآبار المصرية لا تسد حاجة المطالب المدنية مما استدعى استيراد ٩٠٠ ألف طن من منتجات البترول المكررة (كيروسين وسولار وديزل ومازوت) من ايران والبحرين وفلسطين . وتجرى حاليا أعمال التنقيب فى جهات متعددة عند البحر الأحمر وشبه جزيرة سيناء الا أنه لا ينتظر أن يكفى كل انتاج مصر حاجاتها . ولما كانت الحكومة الامريكية ترمع مد أنابيب من مصادر المملكة العربية فى الزيت الى البحر الأبيض المتوسط لتيسير نقله ، لذلك تبذل مصر جهدها لتكون نهاية هذه الأنابيب ، أو أحد فروعها ، عند أحد



الموانئ المصرية حيث تقام معامل لتكريره وتوزيعه . ويتنظر أن ينقل خط الانابيب كله ٦ مليون طن ، يمكن تحويل ٤ مليون منها الى أحد موانئ مصر . وبذلك يمكن ضمان تموين البلاد بحاجاتها من منتجات البترول بتكاليف معتدلة وانتعاش الصناعات المحلية المتصلة بتكرير البترول وتشجيع انشاء صناعات محلية ومحطات قوى مما تكون ندرة الوقود أو غلو أسعاره سببا في عدم الشروع فيها .

(ب) المواد الأولية

لم تستغل الثروة المعدنية في مصر استغلالا تاما - كما لم تكشف كثير من الأراضى المصرية بحثا وراء ثروتها - الا أن المعادن والحامات التى كشف عنها وثبت وجودها ، والكميات المقدرة لها تكفى لقيام عدد كبير من الصناعات الكهربائية والميكانيكية . وسنورد هنا مجمل ثروة مصر المعدنية التى تستغل والتى كشف عنها طبقا للتقديرات المعتدلة التى عملت عنها .

(١) الحامات المعدنية

(١) خامات الحديد

توجد خامات الحديد فى كمية تقرب من ٣٠٠ مليون طن بمنطقة اسوان والحام من نوع جيد جدا ، كما يوجد قريبا من سطح الأرض مما يسهل معه استخراجها .

ويوجد مختلطا بأكاسيد المنجنيز فى منطقة سيناء الغربية والجنوبية . كما كشف عن بعض مصادره فى منطقة الصحراء الشرقية (جبل الجلالة وشمال طريق قنا - القصير) وفى الصحراء الغربية فى مناطق الواحات البحرية والخارجة والداخلية .

ولصناعة الصلب، ينبغى استيراد الفحم لاستخدامه فى تنقية الحام واستخلاص المعدن ، ثم خلطه بعد ذلك بالمعادن الآتية ، والموجودة فى مناطق مختلفة من الصحراء الشرقية وسيناء - وهى :-

النيكل والكروم والتونجستن والموليبدنم والمتجنيز والوولفرام . ولقد بلغ انتاج المتجنيز ١٧٦ ألف طن والوولفرام ١٣٧٣ طناً ، والنيكل (عام ١٩٣٨) كما كشف عن ٨٠ عينا في أوائل عام ١٩٤٣ لمعدن الكروم يمكن استخراج ١٥٠ - ٣٠٠٠ طن من كل منها .

(ب) النحاس

ويوجد مختلطا بكبريتات الحديد والزنك وفي صورة كربونات النحاس في الصحراء الشرقية وسيناء . الا أن كمياته قليلة ، ويمكن الاستعاضة عنه بالالسيوميوم المستخرج من الواحات الداخلة والخارجة في بعض الصناعات الكهربائية ، كما يمكن استخدام الزنك بدلا من النحاس .

(ج) الرصاص

ويوجد مختلطا بخام الزنك في منطقة جبل الرصاص بالصحراء الشرقية . الا أن مصر تفقر الى الاتيموني اللازم لخلطه بالرصاص لصناعة ذخيرة الأسلحة الصغيرة .

(د) القصدير

ويوجد في صورة أكاسيد القصدير ويخلط بالنحاس لصناعة البرنز وهو متوفر في سيناء والصحراء الشرقية .

(هـ) المغنسيوم

وتوجد خاماته بكميات ضئيلة لا تفي حاجة الصناعات الخاصة بالسبائك الخفيفة .

هذه هي أهم المعادن التي يمكن أن تقوم عليها الصناعات الكهربائية والميكانيكية وإفتقار مصر الى بعضها ينبغي الا يعوق المشروعات الصناعية . وتوفر في مصر كذلك الخامات اللازمة لصناعات الكيماوية أهمها : -

(و) الفوسفات

ويستخرج بكميات وفيرة من سيناء والصحراوات الشرقية والغربية ويصدر حاليا الى الخارج لصناعة سوبر فوسفات . وقد بلغ الانتاج عام ٣٩ أكثر من نصف مليون طن .

كما توجد النترات في صورة نترات البوتاسا ، والكبريت و كربونات الصوديوم والفلسبار والباراتيس وكلها خامات هامة في صناعة المطاط والورق والزجاج والصابون والصبغة وتكرير البترول والصناعات الطبية .

٢ - الخامات النباتية

تتوفر في مصر الخامات النباتية التالية :-

(١) القطن

ويستخدم في صناعة النسيج والمفرقات والسيليوموز .

(ب) الكان

لصناعة المنسوجات .

الا أن مصر تفتقر الى المطاط والأخشاب اللازمين في الصناعة ، وتقوم باستيرادهما حاليا من الخارج (انظر الزراعة) .

٣ - الحاصلات الحيوانية

وهي الصوف والجلود . وتتوقف كمية الانتاج على الثروة الحيوانية في مصر . والنتائج الحالية منهما أقل من الاستهلاك المحلي الا أنه من الممكن سد النقص فيهما باتخاذ التدابير الكفيلة بزيادة الثروة الحيوانية وتحسين نوعها .

ويتبين من هذا العرض الموجز لموارد مصر الطبيعية المعدنية والنباتية والحيوانية امكان قيام صناعات واسعة النطاق نظرا لتوفر المواد الأساسية للصناعات الميكانيكية الثقيلة والكيميائية . وتستطيع مصر أن تتغلب على افتقارها

لبعض الحامات اما بانتاجه محليا (المطاط والأخشاب) أو بالاستيراد من المناطق القريبة (النحاس والمغنسيوم والأتيموني والفحم) أو باستخدام المواد البديلة كلما أمكن ذلك (الاستعاضة عن الفحم كمولد حرارى بالترول) .

(ج) الأيدى العاملة

تحتاج الصناعة لمستوى عال من المهارة فى الأعمال من الناحية الفنية . وتقاسى مصر حاليا من قلة الأيدى العاملة المتخصصة وخاصة من عدم وجود طبقة رؤساء العمل . وهذه الطائفة هى فى الواقع مدار العمل فى المصانع اذ يقوم عليها عبء تدريب العمال على أن قيام الحرب العالمية قد ساعد على ايجاد طبقة متخصصة من العمال كانوا يعملون فى المنشآت العسكرية ويمكن لمصر الآن الاستفادة بالخبراء ورؤساء العمل الأجانب لتدريب العمال وايجاد هذه الطبقة المتخصصة من رؤساء العمل . كما يمكن بزيادة المدارس الصناعية وايفاد البعثات العلمية الخارجية خلق جيل جديد صناعى فى مصر .

(د) رؤوس الأموال

لا يعوز مصر أصحاب رؤوس الأموال التى تستثمر حاليا فى بعض الصناعات الزراعية . علاوة على وجود رؤوس أموال أهلية عظيمة لا تستغل ويمكن الانتفاع بها لبدء صناعات ميكانيكية ثقيلة وكيميائية . الا أن هناك صناعات ينبغى أن تمولها الحكومة (كصناعات الأسلحة والذخائر) أو يمكنها تركها فى أيدى المصانع الأهلية على أن تضمن استهلاك انتاجها . كما يمكن استثمار رؤوس الأموال الأجنبية بفتح باب استغلال الموارد الطبيعية والانتاج على أن تتخذ الوسائل الكفيلة بعدم تسرب المالية الأهلية الى الخارج . وسيساعد نقص تكاليف الانتاج وحماية الصناعات الأهلية من المنافسة الأجنبية على ازدهار الصناعة فى مصر - ويتوقف نقص تكاليف السلع على عظم كمية الانتاج . وهذا يتوقف بالتالى على فتح أسواق جديدة أجنبية للصناعات المصرية ، وأهمها أسواق السودان والبلاد العربية المجاورة . ويتوقف حماية

الصناعات الأهلية على ما تتخذه الحكومة من اجراءات كزيادة الضرائب على
المصنوعات الأجنبية الواردة وتخفيض ضرائب الدخل على المصنوعات المحلية ،
وتخفيض أجور النقل وتحسين وسائله .

ينبغي ألا تغفل الاعتبارات العسكرية عند انشاء المراكز الصناعية الهامة في
مصر فمن الضروري توزيع هذه المراكز على المناطق المختلفة في القطر ، مع
تركيز أعظمها حيوية للدولة في مناطق مصر العليا حتى تكون بمأمن من العمليات
الجوية أو الغزو البحري . اذا استهدفت منطقة الدلتا أو قناة السويس للتهديد .
وعلاوة على ما في ذلك من تأمين للصناعات الحيوية ، فان هذا التوزيع في عمق ،
سيعطى للقوات المحاربة الفرصة في الاستمرار في القتال اذا اضطرت للانسحاب
جنوبا . أما حشد المراكز الصناعية في المناطق الشمالية فسيعرضها للهجمات
الجوية علاوة على أن اجتياحها بسبب العمليات الحربية سيؤدي الى ايقاف
كل مقاومة .

وتحقق كل من منطقتي أدفو والمنيا الغرض السابق ، علاوة على أن
الكهرباء المستمدة من خزان أسوان سيمنكن ايصالها اليهما ، كما تمتاز هاتان
المنطقتان باتساع وادي النيل عندهما ، ووجود موارد زراعية بهما كافية لسد
حاجة العمال الذين سيعملون في المراكز الصناعية . وكذلك تمتاز المنيا بقربها
من الواحات البحرية وادفو بقربها من الواحات الداخلة والخارجة . ووجود قنا
بينهما على طريق المواد الأولية الموجودة بمنطقة الصحراء الشرقية .

وستكون السويس مركزا هاما للصناعة لتوفر البترول قريبا منها ، ووجود
كثير من مصادر الحثامات المعدنية في جنوب وغرب شبه جزيرة سيناء الا أن قيام
نور الصناعة بهذه المنطقة سيزيد من حدة المشكلة الغذائية بها بالنسبة للزيادة
العظيمة في عدد العمال الذين سيقدمون الى هذه المنطقة للعمل بها .

اما منطقة الدلتا ، فيتوقف قيام الصناعة بها على امدادها بالقوة المحركة امامن
أنابيب البترول التي تمتد اليها ، أو بإيصال القوة الكهربائية من اسوان اليها .

وعندئذ يمكن قيام الصناعات التي تتوفر خاماتها بالدلتا ، كالصناعات الكيماية المستندة الى القطن والتترات ، وصناعة المنسوجات والجلود ، وصناعات النقل البحرى التي تنشأ فى الموانىء .

٣ - التجارة الخارجية

موازنة التجارة :

التجارة الخارجية للدولة من مظاهر تقدمها الاقتصادى ، فقد أصبحت المواصلات فى العالم عاملا هاما فى تسهيل التبادل التجارى ، وأصبح تعاون الأمم فى الامور الاقتصادية لازما لكى تحصل كل دولة على ما ينقصها من السلع ، وتجد سوقا لتصريف الغلات والمصنوعات الزائدة عن حاجتها . وتتكون التجارة الخارجية لقطر ما من مجموع صادراته ووارداته .

ومن الضرورى موازنة قيمة صادرات كل بلد ووارداته . فان البلد الذى ترد اليه متاجر أكثر قيمة مما يصدر لا يلبث أن يصبح مدينا . كما أن البلاد التى تزيد صادراتها عن وارداتها تصبح دائنة لغيرها . ولذا يلزم موازنة صادرات كل بلد ووارداته . وليس من الضرورى أن تكون الصادرات والواردات بين كل قطرين على حدة متوازنة . ولكن من الضرورى أن تكون مجموع صادرات القطر ووارداته مع جميع الدول الأجنبية متوازنة .

ومن المهم ، من الوجهة الحربية ، مراجعة نوع صادرات وواردات كل قطر . فبذلك يمكن تقدير مدى اعتماد قطر ما على البلاد الأجنبية ، وادراك موطن الخطر فى موقف هذا القطر فى حالة الحرب . وبذلك يمكن اتخاذ الخطوات الضرورية فى القطر لتعزيز ما ينقصه من غلات أو مصنوعات الى أقصى درجة حتى يقل اعتماده على غيره من الأقطار فى حالة الحرب .

موازنة تجارة مصر الخارجية

كانت مصر حتى أوائل القرن التاسع عشر فى حالة سيئة من الناحية

الاقتصادية • وما زالت كذلك حتى عصر محمد علي فدخلت مصر في دور جديد من العمران والتقدم المادي ، فاضطرت تجارتها الخارجية ، وازدادت قيمة صادراتها على وارداتها ونمت ثروتها الأهلية ، حتى بلغت قيمة تجارتيها الخارجية في عام ١٩٢٨ حوالى ١١٠ مليون من الجنيهات .

الا أن صادرات مصر بدأت تعجز عن موازنة وارداتها خلال عدة سنوات كان فيها سعر القطن منخفضا ، مما استرعى الالتفات الى ضرر الاعتماد على غلة القطن وحده . كما أن الصادرات عاجزة بعد نهاية الحرب العالمية الثانية (٣٩-٤٥) عن موازنة الواردات • وذلك راجع الى عوامل عديدة مؤقتة • ولذلك لا يصح الاعتماد على تفاصيل تجارة مصر الخارجية حاليا للوقوف على مركزها الاقتصادى ولكن ينبغي الرجوع الى موقف مصر عام ١٩٣٩ قبل نشوب الحرب .

بلغت قيمة التجارة الخارجية لمصر في عام ٣٩ حوالى ٦٨ مليون جنيه ، بيانها كالاتى :-

الواردات	٣٣٧٥٨٠٠٠
الصادرات	٣٣١٩٣٠٠٠

ويتضح من هذه الأرقام أن الواردات قد زادت عن الصادرات بأكثر من نصف مليون جنيه . أى أن الميزان التجارى عام ١٩٣٩ لم يكن فى مصلحة مصر .

الصادرات

معظم صادرات مصر من المحاصيل الزراعية . وبلغت قيمة القطن ومستخرجاته ٧٢ ٪ / ٠ من قيمة الصادرات • فكان مجموع ثمن القطن ومستخرجاته المصدرة حوالى ٢٦٠٥ مليون جنيه • وكانت الصادرات الأخرى من الأرز والبصل وقصب السكر والفوسفات والصوف الخام والجلود والكتان الخام والبيض والطباق • واحتلت بريطانيا المرتبة الأولى بين الدول المستوردة (٣٧ ٪ / ٠ من صادرات مصر) ويأتى بعدها فى الأهمية فرنسا (١١ ٪ / ٠) واليابان والمانيا واسبانيا وايطاليا وسويسرا والولايات المتحدة .

اما واردات مصر فكان أهمها المعادن العادية ومصنوعاتها (٣ مليون جنيه) والأسمدة والفحم الحجري ومستخرجات البترول والمنسوجات القطنية وأخشاب البناء والمنسوجات الصوفية والحريرية والأجهزة والأدوات والآلات الكهربائية وكانت بريطانيا أعظم الدول تصديرا لمصر (٢٨ / ٠ من واردات مصر) والولايات المتحدة (٨ / ٠) والمانيا وايطاليا وفرنسا وبلجيكا وشيلي ورومانيا اليابان .

ومن ذلك يتضح لنا مدى اعتماد مصر التام على الدول الأجنبية في استيراد المصنوعات نظرا لعدم تقدم صناعات مصر واستغلال معادنها . وهذا يدلنا على مدى الخطورة التي تتعرض لها مصر في حالة اشتباكها في حرب تتعرض خلالها مواصلات مصر البحرية الرئيسية للقطع وامتناع الواردات الرئيسية . مما يدعو الى اتخاذ اجراءات واسعة خلال فترة السلم لتقوية مركز مصر الصناعي .

٤ — القوة البشرية

تتطلب الحرب الشاملة تعبئة القوة البشرية للدولة ، وادماج كل فرد فيها في عجلة الحرب ليؤدي نصيبه في مجهود الدولة الحربي ، سواء كان ذلك في قواتها المحاربة أو في دور انتاجها . الا أن القوة البشرية (أى تعدادها) ليست العامل الحاسم في حد ذاتها ، اذ ان هناك عوامل تؤثر على كفاءة هذه القوة فتضعفها أو تزيدها وبذلك يقل أو يزيد انتاج الفرد . ولذلك تعتبر دراسة القوة البشرية غير كاملة ما لم تقدر هذه العوامل تقديرا صحيحا حتى يمكن استخلاص النتائج الصحيحة عن مقدرة الدولة الحربية .

وتشمل دراسة القوة البشرية تقدير العوامل التالية : —

(١) حجم القوة البشرية ، واتجاهات الزيادة أو النقص فيها وتوزيعها داخل حدود الدولة .

(ب) الحالة الصحية .

• (ج) التعليم

• (د) الصفات العامة

(١) حجم القوة البشرية وتوزيعها

وسندرس القوة البشرية في مصر على ضوء هذه العوامل .

بلغ تعداد السكان في مصر عام ١٩٤٧ ١٩٤٨ ر ٠٤٠ ١٩ مليون نسمة منهم ٩١ ر ٠ / ٠ من المسلمين و ٨ ر ٠ / ٠ من الاقباط والمسيحيين و ٤ ر ٠ / ٠ من الاسرائيليين . ولقد كان تعداد السكان في عام ١٨٩٧ حوالى ٩ ر ٧ مليون نسمة وبذلك يكون متوسط الزيادة في مدى نصف قرن دون ١٠٠ / ٠ بقليل . وبناء على التقديرات المعتدلة ، سيبلغ السكان ٢٤ مليون نسمة عام ١٩٦٢ .

وترجع هذه الزيادة المطردة التى لا يوجد لها مثيل فى غير دول معدودة جدا فى العالم الى ارتفاع نسبة المواليد . فقد بلغت ٤١ فى الألف . وبالرغم من ارتفاع نسبة الوفيات الى ٢٧ فى الألف ، فإن الزيادة الناشئة ، والتى تقدر بحوالى ١٤ فى الألف (عام ١٩٤١) كانت سببا فى زيادة تعداد سكان مصر هذه الزيادة العظيمة . فاذا تحسنت الحالة الصحية العامة وارتفع مستوى المعيشة فى مصر ، فسينشأ عن ذلك تضخم تعداد السكان بأسرع مما سبق .

وتبلغ نسبة الأفراد الصالحين للخدمة العسكرية وهم الذين تتراوح أعمارهم بين ٢٠ ر ٥٠ عاما ، ٢٠ / ٠ من تعداد السكان . وهؤلاء هم الأفراد الذين سيتمكن تعبئتهم فى القوات المقاتلة أو للقيام بأشق الأعمال المدنية فى الدولة أثناء الحرب . أى أن مصر تستطيع (طبقا لتعداد ٩٤٧) الاعتماد على ٣ ر ٧ مليون فرد للخدمة فى القوات المسلحة والمصانع والحقول . فاذا قدرنا أن النسبة بين الجنود المحاربين فى الميدان والأفراد اللازمين للعمل فى مرافق الدولة المختلفة كنسبة ١ - ٣ أمكننا أن نحدد عدد القوات المحاربة التى تستطيع مصر حشدتها بحوالى ١ ر ٨ مليون

وهذا العدد يتضمن كل جندى فى القوات ، سواء كان من جنود الخطوط الأمامية أو الخلفية •

الا أنه من الضرورى ألا تقودنا هذه الأرقام للخطأ • فان الحالة الصحية والتعليمية العامة ستقل كثيرا من تعداد هذه القوة • كما أن حجم القوة المقاتلة فعلا سيكون دون القوة اللازمة لاعاشتها وتموينها بدرجة كبيرة •

وينبغى دراسة توزيع هذه القوة البشرية فى مختلف مناطق مصر وذلك لاعتبارات عسكرية واجتماعية نجملها فيما يأتى :-

١ - تقدير المجندين من كل منطقة لاعداد وسائل التعبئة اللازمة •

٢ - تقدير عدد الأفراد الذين يمكن استخدامهم فى منطقة ما للقيام باعمال عسكرية مختلفة •

٣ - تقدير مشاكل التموين والاخلاء لسكان المناطق التى تتعرض للعمليات الحربية وذلك بالنسبة لسكان الاقليم والمواصلات المتوفرة .

(ب) الحالة الصحية

تعتبر الحالة الصحية فى مصر سيئة اذا قورنت بمثلتها فى الدول الأوروبية • والدليل على ذلك ارتفاع نسبة الوفيات فكانت ٢٧ فى الألف عام ١٩٤١ ، مع أن أعلى نسبة للوفيات فى أوروبا لا تتجاوز ١٥ فى الألف • كما يدل على سوء الحالة الصحية تغشى الأمراض فى غالبية أبناء مصر •

ويتوقف تقدم الصحة فى مصر على عاملين - وهما تحسين التدبير الغذائى للأفراد الأئمة - ومقاومة الأمراض المتوطنة • ويمكننا ادراك سوء التدبير الغذائى اذا علمنا أن متوسط استهلاك الفرد فى مصر قد هبط منذ الحرب العالمية الأولى ١٣ / ٠ فى القمح و ١٦ / ٠ فى الذرة و ٤٠ / ٠ فى الفول يقابل هذا النقص

زيادة ٧٠٪ • فى السكر • اما مقاومة الأمراض المتوطنة فتأتى عن طريق العلاج والوقاية • وحالة العلاج فى مصر تبعث على بعض الرضاء وان لم تبلغ مبلغ الكفاية ، الا أن الاخفاق فى اتخاذ التدابير الوقائية الكافية كان السبب المباشر فى تفشى الأمراض المتوطنة • ولذلك يبلغ عدد المصابين فى مصر بالرمد الحيسى عالية ٩٥٪ • من السكان ، وبالنكستوما حوالى ٧٥٪ • كما أن هناك نسبة من المصابين بالبلاجرا (نتيجة سوء التغذية) وبالبهارسيا • كما يحتاج مصر عدد من الأمراض كالتيفوس والملاريا •

ولذلك ، نجد أن عدد اللائقين للخدمة العسكرية لا يتجاوز ٤٩١٪ • من مجموع المقترعين (عام ٤٤/٤٥) ومن هؤلاء اللائقين كان متوسط مرضى الانكلستوما ٥٦٪ • ومرضى البلهارسيا ٢٠٪ • عدا مرضى الرمد والجلد وغيرهما • ولذلك نجد ان تقديرنا لحجم القوات العسكرية المصرية فى حالة الحرب سيتأثر تأثيرا بالغا بالحالة الصحية للأفراد •

(ج) التعليم

لا تتجاوز نسبة المتعلمين فى مصر (فى جميع مراحل التعليم) ٢٠٪ • من تعداد السكان • والنقص فى التعليم يؤثر الى حد بعيد على مقدرة افراد الامة فى قواتها المسلحة ، ونتاجهم الصناعى والزراعى ، اذ أصبحت الآلة هى قوام الصناعة والزراعة والقوات المحاربة ، ويتوقف على كفاءة الأفراد فى استخدامها وصيانتها صلاحية القوات للقتال ، وسمية الانتاج .

ولا يقتصر الأمر على التحرر من قيود الامة بين أفراد الامة ، اذ يجب تثقيفهم سياسيا واجتماعيا • فلائم لا تقوم بعملها الا الى الجاف ، وانما تقوم بروحها وتعيش بحيويتها • والنزعة القومية هى أساس الحياة الاجتماعية ومنبع النشاط والقوة فى الامة • كما أن الحرب الشاملة تتطلب اجماع أفراد الامة على المقاومة واصرارهم على القتال ، الأمر الذى لا ييسر الا بالايمان الاجتماعى الذى يجعل اتحاد هذه الملايين فى روح واحدة واجماعهم على غاية مشتركة

أمرا ممكنا • وفي مصر لم يبلغ أغلبية السكان الى المستوى الثقافى المنشود فى النواحي السياسية والاجتماعية ، مما يضعف من المجهود الحربى لهذا القسم العظيم •

ولا يرجع النقص فى التعليم الى النقص فى متوسط ذكاء الفرد (وان كان عدم التعليم يؤثر فى النهاية على متوسط الذكاء) لأن ذلك أمر مرتبط بعوامل أخرى أهمها طبيعة الموقع الجغرافى وحالة الجو ووفرة الموارد . ولقد كان لهذه العوامل مجتمعة فى مصر أثرها على ارتفاع متوسط الذكاء الفردى . فلو أمكن تعهد هذا الذكاء بالتعليم والتثقيف لتوفرت لمصر قوة بشرية هائلة .

(د) الصفات العامة

يتصف سكان مصر عموما بالجلد والصبر وتحمل المشاق ، ويعيش قسم كبير معتمدا على قوة سواعده ، يرضيه الكفاف من العيش . ولذلك ، فالمصرى محارب جيد يقوى على تحمل مشاق الحرب الشاملة . كما أثبتت الشواهد فى الحرب العالمية • وبالرغم من انقطاع صلة السكان بالقتال منذ وقت بعيد ، وبالرغم من العوامل المختلفة التى كانت معولا لهدم الروح الحربية بين السكان ، الا أن الروح الحربية الايجابية لم تضعف ، تلك الروح التى تجلت فى أروع مظاهرها فى حروب محمد على باشا وفى حروب السودان التى خاضها جنود مصر تحت ظروف قاسية عنيفة ، ولا شك أن الاعداد الجسمانى والذهنى للسكان عموما ، بتحسين الصحة العامة ، ورفع مستوى التعليم والثقافة ، وتعهد البيئة المحلية المصرية ، سيرفع من الروح الحربية لافراد الامة الى المستوى الضرورى لمواجهة حرب شاملة .

ومن العوامل الهامة فى دراسة القوة البشرية فى مصر ، تقدير الجالية الأجنبية فيها ، فقد بلغ تعداد هذه الجالية حوالى ٢٠٠ ألف قبل الحرب العالمية الثانية . وسيزداد هذا العدد بانتهاء الحرب ما لم تتخذ الوسائل الكفيلة بتحديد الهجرة الى

مصر . وأكبر الجاليات الأجنبية فى مصر اليونانية (٣٧ . / .) من مجموع
الجاليات) ثم الإيطالية (٢٥ . / .) والبريطانية (١٧ . / .) ثم الفرنسية
والتركية . وتقتطن معظم هذه الجاليات من الشاطيء (الاسكندرية وبور سعيد
والسويس) والقاهرة وبعض المناطق الصناعية المصرية . ويمتحن معظم الأجانب
فى مصر الأعمال التجارية . ولقد مكث قسم من أفراد هذه الجاليات مدة طويلة
فى مصر . الا أن الروابط التى تربطهم بوطنهم الأصلى ما تزال قائمة مما قد
يترتب عليه مشكلة حادة فى زمن الحرب ، كما حدث فى الحرب العالمية الأخيرة
من وجهة الأمن الداخلى .

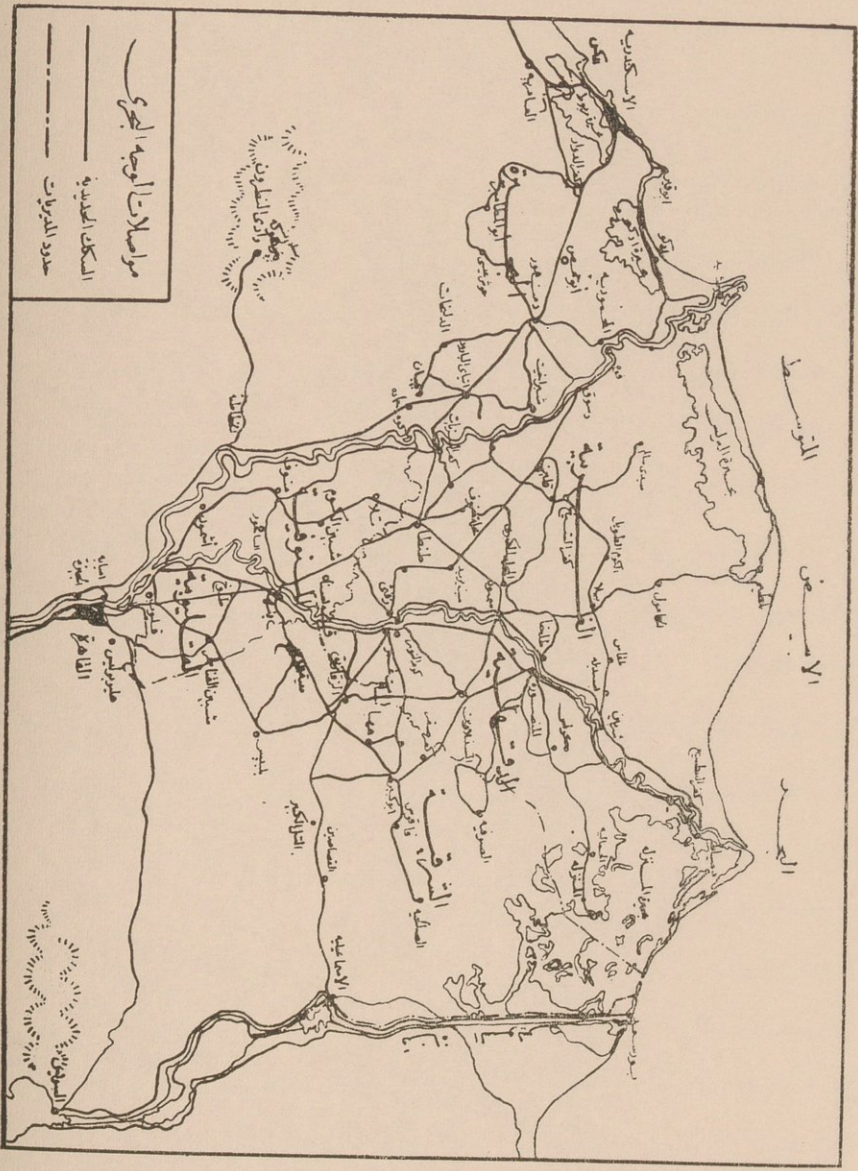
الفصل الحادى عشر

المواصلات الداخلية

كانت المواصلات الداخلية فى مصر حتى عام ١٩٣٦ منشأة على أساس تجارى بحت . فلم يكن هناك سوى خطان حريان يربطان الدلتا بالحدود المصرية ، الأول عبر سيناء وهو الذى أنشأته القوات البريطانية أثناء الحرب العظمى ، والثانى عبر الصحراء الغربية الى مرسى مطروح . وكان خطا مهملا حتى ظهور التهديد الايطالى لمصر فى عام ١٩٣٥ . أما الطرق فلم يكن هناك منها ماشق لمقابلة مطالب الحرب وضغطها ولا لمواجهة العدوان من الاتجاهات المحتملة .

وفى عام ١٩٣٦ أبرمت المعاهدة المصرية الانجليزية التى نصت على انتقال القوات البريطانية فى مصر الى منطقة القناة ، ولذلك اشترط فيها انشاء وتجديد بعض الطرق البرية والخطوط الحديدية لمواجهة احتمال نشوب الحرب بين ايطاليا وبريطانيا ووقوع عمليات حربية على حدود مصر الغربية ولذلك أنشئت شبكة من الطرق البرية وحسنت شبكة الخطوط الحديدية التى تصل بين منطقة قناة السويس والصحراء الغربية .

ولذلك ، يشوب طرق المواصلات الداخلية الرئيسية فى مصر بعض العيوب من وجهة اتجاهها وطاقها . مما يترتب عليه عدم امكان حشد القوة اللازمة فى المكان الحاسم . ولذلك يجب اعادة سياسة الانشاء والتجديد وتقوية الوسائل الموجودة حاليا على أساس أن تتحمل هذه الوسائل المطالب العسكرية كالتعبئة والحشد على حدود مصر الشرقية أو الغربية أو على شواطئها الشمالية وبحيث يمكنها كفاية مطالب الدفاع المدنى كالاخلاء والتموين . وينبغى الا يقتصر الانشاء



البحر المتوسط

البحر الأحمر

مواصلات أوجيه البحر

المسكن الحديدي

حدود المديريات

والتجديد على نوع واحد من المواصلات بل يجب أن تشمل طرق النقل الحديدي والبرى والنهرى والجوى للتعاون جميعا فى تحمل مطالب الدولة فى حالة الحرب .

وستناول بحث أهم طرق المواصلات الداخلية فى مصر وتفصيل عيوبها الأخرى ووسائل تعزيزها .

(١) الخطوط الحديدية

تعتبر الخطوط الحديدية فى مصر من أقدم سكك الحديد فى العالم . ففي عام ١٨٥٢ أنشئ أول خط حديدى بين القاهرة والاسكندرية ، وأنشئ الخط الحديدي بين القاهرة والسويس عام ١٨٥٨ لتنشيط التجارة بين البحرين الأبيض والأحمر وفى عام ١٨٦٧ أنشئ خط الوجه القبلى ومنذ ذلك الوقت امتدت شبكة المواصلات الحديدية حتى عمت أجزاء القطر المختلفة .

وتتبع الحكومة المصرية جميع الخطوط الحديدية الرئيسية التى يبلغ طولها ٣٦٠٤ كيلو مترا . وتعتبر القاهرة مركز هذه الشبكة الواسعة مما أكسبها أهمية استراتيجية عظيمة . وكل هذه الخطوط بالاتساع العادى $٨\frac{1}{2}$ ، ٤' كما أنها خطوط مزدوجة فيما عدا بعض خطوط رئيسية أهمها : -

(أ) خط الاسكندرية - مطروح

(ب) خط قنا - اسوان

(ج) خط القاهرة - السويس

(د) خط القنطرة - رفح

وجهزت هذه الخطوط عند المحطات الرئيسية بتحاويل وخطوط جانبية حتى يمكن استخدام الخط فى كلا الاتجاهين فى نفس الوقت . ولذلك بينما يبلغ متوسط سرعة القطارات السريعة على الخطوط المزدوجة ٧٠ - ٧٥ كيلو مترا فى الساعة ، لا يتعدى هذا المتوسط ٥٣ كيلو مترا فى الساعة فى المسافة من الأقصر الى أسوان .

وتمتلك الشركات فى مصر خطوطا حديدية طولها ١٤١٥ كيلو مترا .
فتمتلك شركة سكك حديد الدلتا نحو ألف كيلو متر فى مديريات الشرقية
والقليوبية والبحيرة وجميعها مفردة باتساع ٧٥ سنتيمتر . وتمتلك شركة سكك
حديد الوجه البحرى ٢٥٠ كيلو مترا فى مديرتى الدقهلية والغربية . وجميعها
خطوط مفردة باتساع متر واحد . وتمتلك شركة سكك حديد الفيوم ١٥٠ كيلو
مترا فى مديرية الفيوم وجميعها خطوط مفردة باتساع ٧٥ سنتيمترا .

ومن دراسة اتجاه وطبيعة شبكة الخطوط الحديدية يمكن استنتاج : -

(١) ان القاهرة هى أهم عقدة من عقد المواصلات فى مصر بالنسبة لتركيز
شبكة المواصلات عندها بحكم موقعها • ويليهما فى الأهمية مدينة طنطا التى
تعتبر مركز المواصلات فى الدلتا .

(ب) ان المحافظة على هذه الشبكة سليمة زمن الحرب يتطلب حراسة واسعة
النطاق نظرا للعدد العظيم من المجارى المائية التى تعبرها هذه الخطوط . فيوجد
فى الوجه البحرى ستة كبارى رئيسية وفى الوجه القبلى ثلاثة ، علاوة على
٣١ كوبريا متحركا على الترع المختلفة . ولذلك يصبح من السهل على قوة
جوية معادية اخلال المواصلات الحديدية الى درجة كبيرة .

(ج) ان تفاوت عرض الخطوط الحديدية التى تمتلكها الحكومة والتى تمتلكها
الشركات يجعل من الصعب جدا امكان استخدام خطوط تبادلية بين المدن
الرئيسية فى مصر .

(د) ان وجود عدد من الخطوط المفردة يضعف من مقدرة الخط الحديدى
كوحدة واحدة فاذا أريد مثلا نقل قوة من القاهرة الى مرسى مطروح ، يجب أن
تبنى التقديرات اللازمة على أساس أن القسم من الاسكندرية الى مرسى مطروح
خط مفرد وأن طاقته أضعف من طاقة القسم من القاهرة الى الاسكندرية .

(هـ) ان عدم وجود خطوط عرضية متفرعة من الخطوط الرئيسية ، سيحدد
اتجاه العمليات الحربية . فوجود الخطوط العرضية يسمح للقوة المقاتلة باحتلال
جبهة أوسع مما يمكنها احتلاله اذا كانت تعتمد على خط رئيسى واحد .

(و) عدم صلابة التربة فى كثير من أقسام الخطوط الحديدية ، وتعرضها للسيول والفيضان فى بعض المناطق يضعف من طاقة بعض الخطوط . فبينما تبلغ طاقة الخطوط الممتدة من القاهرة الى الاسكندرية والشلال وبورسعيد ٦٥ وحدة ، لا تزيد طاقة خط القاهرة - السويس عن ٤٥ وحدة وطاقة خط مطروح الحديدى عن ٥٤ وحدة^(١) - كما أن سرعة القطار تتأثر بطبيعة الأرض فتقل كلما كانت الأرض أقل ثباتا وتحملا للضغط .

ويمكن القول بصفة عامة أن القطار يستطيع قطع مسافة ٣٢٠ كيلو مترا يوميا وأنه يمكن ارسال ٢٤ قطارا على الخط المزدوج و ١٢ قطار على الخط الفردى اذا كان منظما تنظيميا جيدا .

٢ - الطرق البرية

تدل دراسة الطرق البرية الرئيسية على أنها قد أنشأت لغرض مقابلة تهديد من اتجاه الغرب . ولذلك تجدها قد شقت لتصل بين منطقة قناة السويس والقاهرة والاسكندرية . أما الطرق البرية التى تربط جنوب الوادى بشماله فلم تصل بعد الى المستوى اللازم لتحمل ضغط عمليات حربية فى هذا الاتجاه . فقيما عدا الطرق التى تصل القاهرة بكل من الاسكندرية وبورسعيد والمينا وحلوان ، لا توجد طرق مرصوفة جيدة مباشرة تربط القاهرة وداخلية الدلتا بأطراف وادى النيل الشمالية والجنوبية .

والطرق البرية فى مصر عموما يعيها :-

(١) اجتيازها لعدد كبير من المجارى المائية الرئيسية والثانوية ، علاوة على أن معظم الكبارى المنشأة على المجارى الثانوية لا تستطيع تحمل ضغط النقل الحربى ، وخاصة بعد التطورات الفنية الحديثة فى أنواع المركبات الحربية الضخمة التى قد يتجاوز ثقلها ٣٠ طنا . ولذلك يعتبر عدد عظيم من الطرق فى مصر غير صالح لاستخدامه للحملات والدبابات الثقيلة نوعا .

(١) عربة الركاب ٣ وحدات - [عربة مقفلة ١ وحدة - عربة سطح ١٥ طن ١ ١/٢ وحدة .

(ب) عدم اتساع الطرق الرئيسية والثانوية اتساعا كافيا . فالأولى تستطيع تحمل ضغط المرور فى اتجاهين ، بينما الأخيرة لا تتحمل فى أغلب الحالات ، المرور فى اتجاهين بسهولة كافية .

(ج) مرور معظم الطرق الرئيسية داخل المدن وبالقرب من القرى الكبيرة ، أو داخلها مما يعطل كثيرا السرعة التى يمكن أن تتم بها عمليات الحشد والنقل الحربى . ولذلك ينبغى أن تنشأ هذه الطرق بحيث تتجاوز مناطق العمران ، بأن تدور حولها . كما أن هذه الطرق الرئيسية تتلاقى فى أغلب الحالات بطرق ثانوية تقاطعها تقاطعا حاد مما يؤثر على سرعة المرور فيها . وينبغى أن تراعى فى انشائها عموما أحدث ما وصل إليه من شق الطرق الرئيسية .

(د) تمر معظم الطرق الرئيسية ، فى المناطق الزراعية ، بموازاة المجارى المائية وقريبة جدا منها مما يجعل من الصعب ، وأحيانا من المستحيل ، الخروج عن الطريق الرئيسى اذا دمر الطريق فى أحد أقسامه كما أن عدم وجود عدد كبير من الطرق الثانوية المتفرعة من الطرق الرئيسية يحرم القوات المقاتلة من إمكان الانتشار على مساحة واسعة .

(هـ) فيما عدا الطرق الرئيسية - لا توجد طرق أخرى مرصوفة جيدة ، وهذا العيب يبدأ أثره جليا فى فصل الأمطار ، وخاصة فى منطقة الدلتا ، عندما تصبح هذه الطرق موحلة لزجة ويصبح التحرك عليها بسرعة أمرا غير ممكن . ومن ذلك يتضح أن موقف الخطوط الحديدية ، من الوجهة العسكرية ، خير من موقف الطرق البرية ، وأنه من الضرورى القيام بعمل شبكة واسعة من الطرق البرية الجيدة ، وخاصة فى منطقة الدلتا ، يمكنها أن تفى بالمطالب الحربية المختلفة .

٣ - النقل المائى الداخلى

يعتبر نهر النيل وفرعاه والترع المتفرعة منه وسيلة هامة للنقل المائى الداخلى بالنسبة لقلّة تكاليف النقل ، وعظم طاقة هذه الوسيلة اذا قورنت بوسائل النقل

على الطرق . الا أن بطيء هذه الوسيلة يعيها . ولذلك فلا تصلح لغير نقل البضائع التى لا تتلف بسرعة كالغلال والأحجار والمصنوعات والحامات المعدنية . ويعيب النهر كوسيلة للنقل انخفاض مستواه فى زمن التحريق ، وقلة غور المياه بجوار الشاطئ مما يتعذر معه رسو السفن ، ووجود عدد عظيم من منشآت الرى والكبارى مما يعطل المرور كثيرا . وذلك علاوة على أن امكان استخدام النهر وفروعه وترعه للملاحة يتوقف على سرعة تياره . فنهري النيل شمال أسوان صالح للملاحة طول العام ، أما فرعاه والترع المتفرعة منه فللملاحة فيها أوقات معينة من العام ، كما يلي :-

فرع دمياط من ١٥ أغسطس الى أول فبراير ، وتعذر الملاحة فى باقى أيام السنة .

فرع رشيد بعد انتهاء الفيضان ، تصبح الملاحة متعذرة فيما بين قناطر محمد على وكفر الزيات .

ترع الوجه البحرى تستمر صالحة للملاحة طول العام عدا مدة التحريق الشتوية من ١٥ ديسمبر الى آخر يناير .

ترع الوجه القبلى صالحة للملاحة طول العام عدا المدة من أوائل يناير الى منتصف فبراير .

وما زالت هذه الوسيلة فى مصر مفتقرة الى الوسائل الحديثة للنقل . فلا توجد سوى بضع شركات (مصر للنقل والملاحة ، كوك ، النيل) تسير سفنا بخارية فى النيل لنقل المحاصيل . أما باقى وسائل النقل فتعتمد اعتمادا كبيرا على السفن الشراعية البطيئة .

وتتطلب ترقية هذه الوسيلة الهامة انشاء مراسى (سواحل) عند المدن الهامة ، وهذه لا يوجد منها سوى عدد قليل (مثل ساحل روض الفرج وأثر النبى بالقاهرة وساحل المحمودية بالاسكندرية) .

٤ - النقل الجوى

تبعاً للتطور فى النقل الجوى ، وسعياً وراء السرعة لتوفير الوقت أنشئت

بمصر شركة الملاحة الجوية (شركة مصر للطيران) تنظم رحلات جوية مستمرة وموسمية بين القاهرة وبعض مدن الوجهين البحرى والقبلى .
الا أن هذه الوسيلة لم تتقدم بعد التقدم المنشود . ويرجع السبب فى عدم انتشارها الى عدة عوامل أهمها عدم سعة الاقليم ولعدم وجود مدن رئيسية هامة كبيرة تفصل بينها مسافات شاسعة ، ثم لارتفاع تكاليف النقل وتوفير المواصلات الحديدية والبرية الجيدة بين مدن القطر الهامة .

ومن الضرورى فى مصر ، أن ينتشر النقل الجوى انتشارا واسعا ، وتشجيعه تشجيعا كافيا ليستطيع أن يحتل مركزا هاما بين سائر المواصلات الأخرى ، وذلك نظرا الى أن المواصلات البرية فى مصر يسهل جدا اخلاها لوجود نقط ضعيفة عديدة على طول الطرق . ولتركيز المواصلات البرية فى عدد قليل من النقط مما يسهل معه تدميرها أو تعطيلها . وفى هذه الحالة يستطيع النقل الجوى أن يعوض بعض النقص وخاصة وأن هذه الوسيلة لا تخضع للقيود المختلفة التى تحد من طاقة المواصلات البرية .

٥ - المواصلات السلكية واللاسلكية

تربط شبكة واسعة من الأسلاك البرقية جميع مراكز القطر ومحطات السكك الحديدية الحكومية والضيقة . كما توجد شبكة عظيمة من الخطوط السلكية تربط جميع مدن القطر وقراه ووحداته . كما تتصل مصر بالسودان وفلسطين بخطوط سلكية مباشرة فى الأراضى المصرية .

ولقد أنشئت دارالاذاعة اللاسلكية تتبع الحكومة المصرية . وانتشرت أجهزة الاستقبال انتشارا واسعا .

ويعتبر وجود هذه الشبكة الواسعة من المواصلات وسيلة هامة فى يد الادارة المركزية للسيطرة على أقسام القطر المختلفة ، وعاملا حيويا فى تسهيل الاتصال بين مختلف اجزائه ، وخاصة فى زمن الحرب عندما يتطلب الأمر اذاعة التعليمات الخاصة باعمال التعبئة والحشد والاخلاء وغيرها من الشؤون التى تحتاج السلطات اعلانها على أفراد الأمة بسرعة .

الفصل الثاني عشر

ارتباطات مصر السياسية والعسكرية

يتناول هذا الفصل بحث أهم ارتباطات مصر السياسية والعسكرية والتي تنظم العلاقة بين مصر والدول الأجنبية • ودراسة مواد المعاهدات والاتفاقات المختلفة أمر مكمل لدراسة الجغرافيا العسكرية ، اذ يتوقف على نوع هذه الارتباطات تقدير مدى الالتزامات والتبعات العسكرية التي قد تطالب مصر بتنفيذها مما يؤثر على سياستها الحربية •

وأهم هذه الاتفاقات والمعاهدات هي :-

- ١ - اتفاقية ١٨٩٩ التي نظمت العلاقات المصرية - البريطانية فيما يخص بالادارة في السودان (أنظر الفصل الثالث عشر) •
- ٢ - المعاهدة المصرية - الانجليزية ١٩٣٦ •
- ٣ - ميثاق جامعة الدول العربية •
- ٤ - ميثاق هيئة الأمم المتحدة •

أولا - المعاهدة المصرية الانجليزية ١٩٣٦

عقدت بين مصر وبريطانيا معاهدة تحالف في أغسطس ١٩٣٦ ، في وقت كانت كلا الدولتين تواجه نتائج خطيرة مترتبة على حالة اضطراب دولية . ففي هذا الوقت كان الاعتداء الايطالى على الحبشة قائما ، وكان العالم يتجه سريعا الى حرب عالمية .

ولقد قضت هذه المعاهدة :-

١ - بمراقبة قوات عسكرية بريطانية بمنطقة قناة السويس لمدة أقلها عشر سنوات . حتى يصبح الجيش المصرى قادرا على الدفاع عن حرية الملاحة فى القناة .

ولقد حددت هذه القوات بعشرة آلاف جندى وأربعمئة طيار ، عدا الافراد المدنيين اللازمين للإدارة والأعمال الفنية .

٢ - بمحافلة غير موقوتة تستمر نافذة (ولو عدلت باقى أحكام المعاهدة) وتقضى بنجدة كل دولة للأخرى فى حالة وقوع اعتداء عليها . وقد حددت مساعدة مصر لبريطانيا فى حالة الحرب ، أو التهديد بها ، فى اعطاء القوات البريطانية جميع التسهيلات الخاصة باستخدام المطارات والموانئ والسكك الحديدية .

كما نص فى الملاحق المرفقة بالمعاهدة على قيام مصر بتحسين وانشاء بعض الطرق والخطوط الحديدية التى تربط منطقة قناة السويس بالصحراء الغربية وعلى الترخيص للجانب البريطانى بدراسة الصحراء الغربية ورسم الخطط الحربية وإبقاء وحدات من القوات البريطانية فى الاسكندرية لمدة ثمانى سنوات .

ولقد تحقق الخطر الذى أبرمت المعاهدة لمواجهته بعد ثلاث سنين من توقيعها بنشوب الحرب العالمية الثانية .

ولقد طالب مصر ، أغسطس ١٩٤٧ ، من الهيئات الدولية اعتبار أن هذه المعاهدة قد استنفدت أغراضها، وأن الحرب كانت الأجل المشروط ضمنا لسقوط القيود التى فرضت على مصر فيها . وأن من حقها أن تبشر حقوقها فى السيادة كاملة ، وأن تقوم علاقاتها ببريطانيا على أساس القواعد العامة للقانون الدولى العام وعلى ميثاق الامم المتحدة .

ومعاهدة ١٩٣٦ تخرق اتفاقا هاما يعتبر جزءا من القانون العام الأوروبى وهو اتفاقية قناة السويس الدولية المبرمة فى اكتوبر ١٨٨٨ وتقوم هذه الاتفاقية على مبادئ أساسيين :-

١ - أن القناة طريق دولى للمواصلات مفتوح للأمم جميعا على أساس المساواة فى وقت السلم ووقت الحرب على السواء .

٢ - أن مسئولية الدفاع عن هذا الطريق الحوى تقع على مصر .
ومعاهدة ١٩٣٦ تعطى بريطانيا حق الدفاع عن قناة السويس ، مما لا يتفق مع مبادئ العالمية والمساواة والحيدة التى شرعتها الاتفاقية .

ثانيا - ميثاق جامعة الدول العربية

فى خلال المدة من سبتمبر ٤٤ ومارس ٤٥ ، عقد مندوبوا مصر والعراق ولبنان وسوريا وشرق الاردن والمملكة العربية السعودية واليمن ، سلسلة من المؤتمرات انتهت بوضع ميثاق جامعة الدول العربية يوم ٢٢ مارس ١٩٤٥ .

والغرض من الجامعة توثيق الصلات بين الدول العربية وتنسيق خططها السياسية تحقيقا للتعاون بينها وصيانة لاستقلالها وسيادتها كما أن من أغراضها تعاون الدول المشتركة فيها تعاوناً وثيقاً بحسب نظم كل دولة منها وأحوالها فى الشؤون الاقتصادية والمالية والمواصلات والثقافة وشئون الجنسية والشئون الاجتماعية والصحية .

وتنص المادة الخامسة من الميثاق على أنه « لا يجوز الالتجاء الى القوة لفض المنازعات بين دولتين أو أكثر من دول الجامعة . . . ويتوسط المجلس فى الخلاف الذى يخشى منه وقوع حرب بين دولة من دول الجامعة وبين أية دولة أخرى من دول الجامعة أو غيرها للتوفيق بينهما » .

وتنص المادة السادسة على أنه « اذا وقع اعتداء من دولة على دولة من أعضاء الجامعة أو خشى وقوعه . . . يقرر المجلس التدابير اللازمة لدفع هذا الاعتداء » .

وجاء بالمادة السابعة أن « ما يقرره المجلس بالاجماع يكون ملزماً لجميع

الدول المشتركة في الجامعة وما يقرره المجلس بالأكثرية يكون ملزما لمن يقبله .

وقد أرفق بالميثاق ملحقان خاصان : -

١ - بفلسطين :

بالرغم من أن المظاهر الخارجية لاستقلال فلسطين ظلت محجوبة لأسباب قاهرة ، فلم يعتبر ذلك مسوغا لعدم اشتراك فلسطين في أعمال مجلس الجامعة ولذلك رأت الدول الموقعة على الميثاق « أنه نظرا لظروف فلسطين الخاصة والى أن يتمتع هذا القطر بممارسة استقلاله فعلا يتولى مجلس الجامعة أمر اختيار مندوب عربي عن فلسطين للاشتراك في أعماله » .

٢ - بالتعاون مع البلاد العربية غير المشتركة في مجلس الجامعة .

أبدت دول الجامعة بأنه « يعينها بوجه خاص أن توصي مجلس الجامعة بأن يذهب في التعاون مع الدول العربية غير المشتركة في المجلس الى أبعد مدى مستطاع . وفيما عدا ذلك بالا يدخر جهدا لتعرف حاجاتها وتفهم أمانيتها وآمالها وبأن يعمل بعد ذلك على صلاح أحوالها وتأمين مستقبلها بكل ما تهيوه الوسائل السياسية من أسباب .

ثالثا - ميثاق هيئة الأمم المتحدة

تتضمن أغراض الهيئة الاحتفاظ بالسلام العالمى والامن الدولى ، عن طريق اتخاذ اجراءات مشتركة لمنع تهديد السلم ، وقمع أعمال العدوان ، والتوسط بالوسائل السلمية لمنع نزاع قد يهدد السلام العالمى .

ولادراك هذا الغرض ، وأغراض الهيئة الأخرى ، تعمل الدول أعضاء الهيئة فى حدود المبادئ التالية : -

١ - المساواة فى السيادة بين دول الهيئة .

٢ - يتكفل الاعضاء بالقيام بالتبعات التى يفرضها الميثاق .

٣ - يعطى الأعضاء كل مساعدة ممكنة للهيئة لتنفيذ أى عمل تقره الهيئة طبقاً لأحكام الميثاق .

٤ - يتمتع الاعضاء من تقديم أى مساعدة لأى دولة تتخذ الهيئة ضدها عملاً وقائياً أو تنفيذياً .

و « مجلس الأمن » تتضمن أعماله تحمل المسؤولية الأولية فى حفظ السلام العالمى بالنيابة عن هيئة الأمم المتحدة . وجميع أعضاء الهيئة ملزمين بقبول قرارات مجلس الأمن وتنفيذها طبقاً لأحكام الميثاق .

ولمجلس الأمن حق تقرير الوسائل السياسية والاقتصادية للمحافظة على السلام فى حالة قيام نزاع دولى . فإذا فشلت هذه الوسائل ، فلمجلس الأمن تقرير استخدام القوات المسلحة ، برية أو بحرية أو جوية ، لاعادة السلام .
ولذلك ، يجب على أعضاء الهيئة توفير القوات المسلحة والتسهيلات والمساعدات الضرورية للاحتفاظ بالسلام . ولكى يمكن اتخاذ تدابير حربية سريعة ، تحتفظ الدول الأعضاء بقوة جوية على قدم الاستعداد للقيام بأى عمل دولى مشترك . ويقرر مجلس الأمن ، بناء على ارشاد لجنة أركان الحرب ، مدى هذه القوة ودرجة استعدادها وخطط عملها .

ويجب الميثاق إيجاد منظمات أقليمية مناسبة للتصرف فى جميع المسائل الخاصة بالاحتفاظ بالسلام فى الاقليم . وتكون هذه الاتفاقات الاقليمية وسيلة عملية يستخدمها مجلس الأمن اذا لزم الأمر ، للقيام بأى عمل تنفيذى ضد دولة تقوم بعمل يهدد السلم .

القسم الثانى

السودان

تمهيد

الصلات المصرية - السودانية

أولا - تاريخ السودان القديم

يرجع تاريخ الصلات بين مصر والسودان الى عهد الدولة المصرية السادسة وقد نشأت الصلة بين القطرين نتيجة لوحدهما الجغرافية • فهما من الناحية الطبيعية يعتبران اقليما واحدا فاذا استثنينا الهضبة الاثيوبية العالية ، وهى اقليم منفصل له مظاهره الخاصة ، يمتد حوض النيل كله سهلا واحدا ينحدر فى تدرج لطيف نحو الشمال • ويقع هذا السهل بين حدود طبيعية واضحة • ففى شماله البحر الأبيض المتوسط وفى شرقه البحر الأحمر وهضاب أثيوبيا وفى جنوبه منطقة البحيرات المرتفعة وحوض الكنفو والى الغرب الصحراء الكبرى • ويخترق النيل هذا السهل من خط الاستواء الى البحر الأبيض المتوسط على طول ٦٥٠٠ كيلو مترا كأنه شريان يحمل الدم الى سائر أجزاء الجسم • فأرادت الطبيعة بذلك أن يكون وادى النيل كيانا واحدا ، وأقام التاريخ الشواهد على ذلك • وان كانت مظاهر هذه الوحدة قد تغيرت على مر العصور •

ان أول مملكة قامت في السودان كانت مملكة أثيوبيا (٢٧٠٣-١٦٠٠ ق.م) وكانت تمتد في أول عهدها من الشلال الأول عند اسوان شمالا الى أقاصي الحبشة جنوبا ، ومن البحر الأحمر شرقا الى صحراء ليبيا غربا وكانت تشمل أقاليم الحبشة ومعظم اقليم السودان الحالي • ولقد تعرضت هذه المملكة خلال حكم الدولتين السادسة والثانية عشرة لعدة غزوات قام بها ملوك مصر ، وامتدت آخر غزواتهم جنوبا حتى شلال سمنه •

ومرت بعد ذلك فترة غموض في العلاقات بين مصر والسودان أثر غزو الهكسوس لمصر (٢٢١٤ ق.م) ، الى أن غزت مصر أثيوبيا مرة أخرى في عهد الدولة المصرية الثامنة عشرة ، وبقيت لمصر السلطة عليها حتى عهد الدولة العشرين (١١١٠ ق.م) ، الى أن قامت في مصر الفتن والحروب الداخلية في عهد الدولة الثانية والعشرين فاستقلت اثيوبيا وقوى سلطانها ثم هاجمت مصر في أواخر حكم هذه الدولة وتغلغت شمالا الى أن غزتها تماما في عهد الدولة الرابعة والعشرين الى أن انتهى حكم أثيوبيا لمصر بعد ٤٩ عاما .

ثم حلت مكان مملكة أثيوبيا ، مملكة مروى (٦٦٤ ق.م) التي امتد سلطانها من الشلال الأول الى أعلى النيل الأزرق . وانقطعت الصلات بين مصر والسودان مدة سبعة قرون عند ما تعرضت لغزو الجيوش الاثيوبية ثم قوات الفرس الى أن بدأت فتوح الاسكندر المقدوني وخضعت مصر لحكم البطالسة الذين مدوا سلطانهم الى جنوب الشلال الأول .

وفي ذلك العهد بدأت المسيحية تنتشر ، وعمت مصر وامتدت منها جنوبا في وادي النيل حتى عمت بلاد النوبة • ولم تكد المسيحية تنتشر في أثيوبيا حتى أخذ الاسلام في الظهور في جزيرة العرب وفتح العرب مصر عام ٦٤٠ ميلادية • وفي عام ٦٤٣ أرسل عمرو بن العاص حملة الى بلاد النوبة فخضع لمصر سكانها واستمرت خاضعة لها حتى عام ١٥٠٥ • ولقد تخللت هذه الفترة عدة ثورات وفتن قام ملوك مصر باخضاعها .

ثم تبع هذه الفترة قيام مملكة سنار (١٥٠٥ - ١٨٢١) وهجرة عرب الوجه القبلى الى السودان حيث استوطنوه واختلطوا بالنوبيين وتزاوجوا وقامت منهم دولة عربية اخضعت لسلطانها كل السودان (عدا دارفور وكردفان) حتى الشلال الثالث . الا أن سلطانها لم يدم لقيام القن والثورات والانقسامات الداخلية الى أن غزتها مصر عام ١٨٢٠ فى عهد محمد على باشا ودخل السودان بذلك طوراً جديداً من نظام الحكم والمدنية .

ومن استعراض تاريخ السودان القديم ، نرى أن النيل لم يكن مصدراً لحياة القاطنين على ضفافه فحسب ، بل كان منذ فجر التاريخ سبيل نفاذ المدنية الى قلب أفريقيا ، فمن طريقه امتدت الثقافة الاسلامية الى السودان منذ مئات السنين . كما أن وحدة الوادى الجغرافية قد وثقت عراها وحدة الدين واللغة والثقافة . فم التوغل المصرى فى السودان على مدى القرون فى صورة سلمية عن طريق الامتراج بالهجرة . وكان هذا التوغل غير مقصود ، بل جاء نتيجة لقوى الطبيعة العاملة على الوحدة . كما قامت وحدة اللغة والثقافة بين سكان وادى النيل ورسخت جيلاً بعد جيل وقرناً بعد قرن ، فأصبحت تراثاً كان هو الذى مهد الى تحقيق وحدة مصر فى القرن التاسع عشر .

ثانياً — تاريخ السودان الحديث (١٨٢٠ - ١٩٤٧ م) :

١ - تاريخ الفتوح المصرى للسودان (١٨٢٠ - ١٨٨١) :

بدأت الروابط بين مصر والسودان تتوثق عراها منذ أوائل القرن التاسع عشر . فبعد أن كانت الوحدة بين القطرين لا تتجاوز الوحدة الجغرافية والاجتماعية ، بدأت الوحدة الاقتصادية لهذين القطرين تتجلى ، وأصبح من الواضح أن هذه الوحدة الاقتصادية المبنية على المصالح الزراعية والصناعية والتجارية يزيدها توثقاً اعتماد شقى الوادى كليهما على مياه النيل اعتماداً كلياً ، لأن التحكم فى مياه النهر وتنظيم مجراه يهيم شقى الوادى على حد سواء ويتوقف تقدمهما الاقتصادى على المشروعات الدقيقة التى تقام على مجرى النهر . ولذلك

أصبح من الخطر أن تصبح موارد النيل العليا في أيدي لا تقدر مصلحة مصر فيه مهما كانت الضمانات الموضوعة لكفالة حق مصر في مياه النيل وتوفير القدر اللازم لتوسعها الزراعي .

وعلاوة على ذلك ، أدرك محمد علي باشا أن تأمين حدود مصر الجنوبية يتطلب وحدة السودان ومصر . فلم تكن هناك حدود طبيعية تفصل بين القطرين ووجود دولة معادية لمصر في الجنوب يهدد مصر العليا تهديدا خطيرا . وليس أدل على ذلك من الخطر الذي كان يهدد مصر لو أن الممالك الذين فروا الى مصر العليا ودنقله واعتصموا فيها تمكنوا من إقامة دول قوية على حدود مصر الجنوبية .

كانت هذه الأسباب الاقتصادية والعسكرية هي التي دعت محمد علي باشا الى فتح السودان فأرسل حملة بقيادة اسماعيل باشا ، فتوغلت جنوبا حتى وصلت الى الخرطوم وسنار في عام ١٨٢١ . ثم انضم على الحملة ابراهيم باشا على رأس جيش آخر . وكان على اسماعيل استكشاف منابع النيل الأزرق والاستيلاء عليها ، وكان على ابراهيم باشا استكشاف النيل الأبيض . ولكنه اضطر للعودة الى مصر لمرضه ، أما اسماعيل فقد نجح في مهمته الا أنه قتل في عام ١٨٢٢ . ولم يستطع محمد علي باشا تجنيد جيش كبير من السودانيين اذ لم يلائمهم جو مصر وتفتت فيهم الأمراض . كما لم يجد مناجم الذهب ولم تستفد مصر كثيرا من تجارتها مع السودان ، الا أنه حقق لمصر الأمن لحياتها الاقتصادية والأمن الحربي لحدودها الجنوبية .

الا أن مصر لم توطد سلطانها كاملا على السودان ، وازدادت سلطتها ضعفا بموت محمد علي حتى قيام الثورة المهدية عام ١٨٨١ .

٢ - الثورة المهدية (١٨٨١ - ١٨٩٩) :

اشتعلت نيران الثورة ضد مصر عام - ١٨٨١ بزعمارة السيد محمد أحمد المهدي عند ما ضعفت قوات مصر في السودان بسحبها لاختتام الثورة العراقية ،

وقاومت الحاميات المصرية، كما أرسلت حملة بقيادة هكس باشا لاسترداد الأبيض في سبتمبر ١٨٨٣ إلا أن هذه الحملة فئت . ولذلك نصحت بريطانيا ، التي احتلت مصر في عام ١٨٨٢ ، باخلاء السودان الى وقت آخر أكثر ملاءمة ، بالرغم من أن الموقف لم يكن يبرر هذا الاخلاء ، ولذلك اعترض شريف باشا على ذلك ، إلا أن الخديوى توفيق صادق على اتمام الاخلاء ، فأرسل غردون الى الخرطوم ليتولى اعادة الجيش المصرى ، الا أنه طلب بعد وصوله ارسال قوات لخماد الثورة . وفي عام ١٨٨٤ حاصر الثوار الخرطوم ، فأرسلت حملة بقيادة اللورد ولسلى لانقاذها ، ولكن الخرطوم سقطت قبل وصول الحملة . فأعيدت حملة ولسلى وانسحب الجيش المصرى من السودان .

وقد حاول الدراويش غزو مصر عام ١٨٨٥ بقيادة التعايشى وعام ١٨٨٩ بقيادة النجومى إلا أن المحاولتين باءتا بالفشل . كما انتصرت القوات المصرية على قوات عثمان دجنة عام ١٨٩١ فى شرق السودان . ومنذ ذلك الحين هدأت الأحوال فى السودان الشرقى وبدأ مركز التعايشى يضعف فى السودان .

٣ - استرجاع السودان (١٨٩٦ - ١٨٩٩) :

فى عام ١٨٩٦ أرسلت مصر حملة مصرية اشتركت فيها قوات بريطانية تحت قيادة كشنر لاسترجاع السودان باسم خديو مصر . فانتصر على الدراويش فى واقعتى فركة وأم درمان . وبذلك انقضت دولة الدراويش بعد أن مكثت بالسودان ١٨ عاما كان السودان خلالها مثالا للفوضى والاضطرابات .

وقد فرضت بريطانيا بعد استعادة السودان اشتراكها فى ادارته مستندة على « حقوق ترتب بحق القتح » . فوضع اتفاق ١٨٩٩ الذى نصت مواده على كيفية ادارة السودان . وأصبح السودان منذ ذلك الوقت خاضعا للحكم الثنائى ، ويديره حاكم عام تعيينه بريطانيا بعد موافقة مصر . (انظر الفصل الثالث عشر) .

ومنذ ذلك الحين أصبح السودان خاضعا فعلا لطرف واحد من دولتى الحكم الثنائى (بريطانيا) ، وأصبح الحاكم العام ينفذ السياسة الخاصة التى رسمتها

بريطانيا لمستقبل السودان دون أن يكون للحكومة المصرية رأى فى الادارة .

٤ - اخلاء السودان (١٩٢٤ - ١٩٣٦) :

فرضت بريطانيا على مصر ، عقب مقتل السير لى ستاك فى سبتمبر ١٩٢٤ ، غرامة مالية قدرها نصف مليون جنيه ، وسحب القوات المصرية من السودان ، واطلاق يدها فى مياه النيل لرى منطقة الجزيرة كما أن القوات السودانية أصبحت منذ ذلك الحين خاضعة للحاكم العام .

ومنذ ذلك التاريخ انفردت بريطانيا بالحكم فى السودان ، مع قيام مصر بدفع نصيبها ($\frac{3}{4}$ مليون جنيه سنويا) فى تكاليف قوة الدفاع السودانية . وأصبح السودان فى معزل عن العالم الخارجى وخاصة مصر كما وهنت الروابط الاقتصادية بين مصر والسودان ، فأنشئت بور سودان على البحر الأحمر لتكون منفذا لتجارة السودان بدلا من طريقها التقليدى الطبيعى الى الشمال .

٥ - السودان عقب المعاهدة المصرية - الانجليزية (١٩٣٦ - ١٩٤٧) :

عقدت المعاهدة المصرية - الانجليزية فى عام ١٩٣٦ . ونص فيها على اعادة حق مصر فى الادارة المشتركة ، وعودة القوات المصرية الى السودان . وفتح باب الهجرة للمصريين . الا أن مصر لم تباشر حقوقها فى السودان مباشرة عملية فلم تنفذ هذه الحقوق وبقيت ادارة السودان فعلا فى يد الحاكم العام الذى ينفذ السياسة البريطانية فى السودان ، الى أن طالبت مصر أخيرا بانهاء الادارة البريطانية فى السودان لتحقيق وحدة القطرين .

الفصل الثالث عشر

الجغرافيا العسكرية للسودان

أولا - موقع السودان الجغرافى :

يكون السودان قلب القارة الافريقية بين خط الاستواء ومدار السرطان . وتفصله عن مصر فى الشمال حدود سياسية تمتد على طول خط العرض ٢٢ درجة شمالا وقد اتفق على هذا الحد بين مصر وبريطانيا فى اتفاقية ١٩ يناير ١٨٩٩ . والى الشرق ، يحد السودان البحر الأحمر واريتريا وجبال الهضبة الحبشية ، والى الجنوب الأراضى المرتفعة لاقليم افريقيا الاستوائية الذى يشمل أوغندا البريطانية والكنغو الحرة البلجيكية ، ويحده من الغرب والجنوب الغربى خط يمتد فى الصحراء الليبية عينته اتفاقية مارس ١٨٩٩ بين فرنسا وانجلترا ويقع على امتداد الأراضى العالية التى تعتبر خط تقسيم المياه بين أنهار النيل والكنغو وشارى .

وتبلغ مساحة السودان مليون وستة آلاف ميل مربع ، ويبلغ طول المسافة من وادى حلفا الى أوغندا ١٦٥٠ ميلا ، ويجرى النيل فيه لمسافة ألفى ميل من طوله وتحيط بالسودان مستعمرات فرنسا وبلجيكا وبريطانيا فى القارة الافريقية ، ومملكة أثيوبيا .

وترجع أهمية موقع السودان الجغرافى الى العوامل التالية :-

(١) سيطرة السودان على منابع النيل العليا ، فالسودان هو ملتقى جميع الفروع الرئيسية التى يتألف منها النيل الأعظم ولهذه الحقيقة خطرها بالنسبة لمصر خاصة . فان أى قوة معادية تسيطر على منابع النيل فى السودان تستطيع

التحكم فى مصر التى تعتمد حياتها واقتصادها على كمية المياه التى يحملها النيل إليها . ولقد أدركت بريطانيا هذه الحقيقة عقب احتلالها لمصر فى عام ١٨٨٢ ، وأدركت أن استمرار احتفاظها بمركزها الخاص فى مصر لتأمين قناة السويس يتوقف على عدم وقوع السودان فى يد دولة معادية عظيمة تستطيع التحكم فى مياه النيل . ولذلك رسمت سياستها على أساس المشاركة مع مصر فى ادارة السودان ، حتى تكون لها اليد العليا على وادى النيل . ولقد تعرض مركزها للخطر عندما استولت ايطاليا على الحبشة ، مصدر مياه الفيضان التى تغذى مصر سنويا بالطمى والمياه الكافية للرى الصيفى . الا أنه بزوال الامبراطورية الايطالية زال هذا التهديد الغير مباشر .

(ب) أعطى موقع السودان الجغرافى ميزة عسكرية كبيرة له فى أعقاب الحرب العالمية الثانية وبذلك بالنسبة لبريطانيا • فبالنسبة للأهمية الحيوية لمناطق الشرق الأوسط، ورغبة منها فى الاحتفاظ بقاعدة جديدة توفر ، لقواتها عمقا كافيا نظرا للتطورات الفنية الحديثة فى معدات القتال ووسائله، أصبح السودان القاعدة المفضلة لتوفر جميع الشروط الرئيسية فيه ، فبعده بعدا كافيا عن مناطق الصراع الرئيسية ، وتوفر موارده ، وموقعه الجغرافى الممتاز ، قد جعلت منه قاعدة آمنة للتدريب والاعداد ونقطة وثوب صالحة فى اتجاه الشمال . وهو بذلك يوفر لقوات بريطانيا فى الشرق الأوسط العمق الاستراتيجى الكافى فى حالة اضطرارها للانسحاب من هذه المنطقة .

(ج) وقوع السودان على طرق المواصلات الجوية والبرية بين المملكة المتحدة وجنوب افريقيا ، واحتمال انشاء طريق برى يعبر القارة الافريقية من الغرب الى الشرق مارا بالسودان يمكن استخدامه فى حالة وقوع اضطرابات دولية فى حوض البحر الأبيض . وبذلك يمكن لبريطانيا توفير وقت طويل كانت تستغرقه سفنها القادمة من المملكة المتحدة فى المرور حول القارة الافريقية فى طريقها الى الشرق الأوسط فى حالة تحويل طرق الملاحة من البحر الأبيض • وعلاوة على ذلك ، فللسودان شاطئ على البحر الأحمر

أُنشئت به ميناء بور سودان ومن هذه المنطقة يمكن تأمين المواصلات البحرية في البحر الأحمر بإنشاء قواعد جوية فيها .

أما أهمية الموقع الجغرافي للسودان من الناحية العسكرية بالنسبة لمصر فهي ان السودان يهيء لمصر العمق الاستراتيجي الضروري في الحرب الشاملة . فتستطيع القوات المصرية ، في حالة قتال مع دولة شمالية الانسحاب جنوبا الى السودان خارج مدى الضرب المباشر للقوات المهاجمة ، بغرض التجمع والاستعداد لضربة مضادة . وعلاوة على ذلك ، سيكون بالامكان توزيع المناطق الصناعية الهامة في شطرى الوادى بحيث لا تتركز كلها في منطقة واحدة فتعرض تعرضا مباشرا للعمليات البرية أو الجوية . وبذلك تستطيع مصر ، حتى بعد أن تفقد شطرا من أراضيها الشمالية الاعتماد على موارد الجنوب لسد حاجة قواتها المقاتلة .

ثانيا — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية :

ينقسم السودان من حيث طبيعة اقليمه ومناخه الى ثلاث مناطق جغرافية متباينة ، لكل منها طبيعته الخاصة ومناخه وحاصلاته :-

١ - جنوب السودان - وتمتد هذه المنطقة من طرف بحيرة البرت بين درجتى العرض ٣ و ٤ شمالا ، الى حوالى خط عرض ١٠ درجة شمالا . وتحدها من الشرق مرتفعات جنوب الحبشة ومن الغرب خط تقسيم المياه بين النيل والكنغو وشارى ، ومن الجنوب الهضبة الاستوائية التى تشمل منطقة البحيرات . وتشمل هذه المنطقة حوض بحر الجبل وبحر الزراف ، وحوض بحر الغزال وروافده ، وحوض السوبات وروافده . وهذه المنطقة ، حوض عظيم الاتساع ، أرضه مستوية جدا ولذلك تركد فوقها المياه وتكثر المستنقعات وتكون السدود النباتية التى تعترض مجارى الأنهار فتوقف التيار أحيانا . ويستثنى من ذلك الجزء الجنوبى من هذه المنطقة والممتد من بحيرة البرت الى خط عرض ٥ درجة شمالا المار بغندكرو . فهذه المنطقة جبلية وعرة المسالك شديدة الانحدار نحو السهول الشمالية ولذلك يجتاز بحر الجبل فيها عدة

شلالات ويمر في واد ضيق صخري مرتفع الأجناب . ويعتبر هذا القسم من بحر الجبل أكبر عقبة في سبيل الملاحة النهرية بين جنوب السودان وبحيرة البرت .

وتعتبر هذه المنطقة منطقة الانتقال بين اقليم الأمطار المستديمة عند خط الاستواء و اقليم الأمطار الصيفية في السودان الشمالى . ففي هذا الاقليم فصلان ممطران ، أحدهما في الربيع والآخر في الخريف وهما فصلا دخول هذه المنطقة في منطقة الحرارة العظمى في أثناء انتقال الشمس العمودية الى مدار السرطان ورجوعها الى خط الاستواء . وتعتبر هذه المنطقة أكثر جهات السودان أمطارا .

ويبلغ أعلا متوسط شهرى للحرارة في منجلا (على خط عرض ٥ درجة شمالا) في شهر مارس وفي ملكال (خط عرض ١٠ درجة شمالا) في ابريل . والفرق بين متوسط أحر الشهور وأبردها قليل . ويزداد هذا الفرق وضوحا كلما اتجهنا شمالا ، فتميز الفصول الحارة والباردة ، كما يندمج فصلا الأمطار كلما اتجهنا شمالا ليتألف منهما فصل ممطر واحد في الصيف .

وتعتبر منطقة السودان الجنوبي ، بالنسبة لما يكتنفها من مستنقعات وغابات وسدود عشبية ، وبالتالي لصعوبة المواصلات فيها وكثرة الأمراض الناشئة عن وجود المستنقعات ، من أقل الأقاليم في السودان تعرضا للغزو البرى نظرا لصعوبة القيام بعمليات حربية على نطاق واسع وخاصة في أشهر فيضان النيل الأزرق عندما يقف تيار النيل الأبيض جنوب الخرطوم وتفيض مياهه في السودان الجنوبي مغرقة الأراضي المجاورة للنهر .

٢ - شمال السودان - وتمتد هذه المنطقة في وسط اقليم السودان بين بلاد النوبة في الشمال وجنوب السودان . وتمتد من خط عرض ١٠ درجة شمالا الى خط عرض ١٨ درجة شمالا . وتحدها من الشرق سفوح الهضبة الحبشية ، وفي الغرب تتضمن اقليمى كردفان ودارفور حتى حدود السودان الغربية .

ويتوسط منطقة شمال السودان اقليم الجزيرة الواقع بين النيل الأبيض والأزرق ، بين سنار (على النيل الأزرق) والخرطوم . وهذا الاقليم هو أخصب مناطق السودان الزراعية وأهم مواطن الاستغلال حالياً فى السودان . وهو يشبه الى حد كبير المناطق الزراعية فى مصر بالنسبة لاستواء سطحه وكثرة الترع والمصارف المنشأة فيه للرى والصرف . ويوجد فى هذه المنطقة خزانان يعتبران من أهم المنشآت الحيوية للرى فى وادى النيل ، وهما سد مكوار جنوب مدينة سنار ، وخزان جبل الأولياء ، جنوب الخرطوم على النيل الأبيض ويمكن بالسيطرة على هذين الخزائين التحكم فى كميات المياه التى تنطلق فى النيل شمال الخرطوم . أما جنوب سنار فالأرض رملية اسفنجية خالية من مصادر المياه ، بها تلال جرانيتية منعزلة ، ويصعب التحرك فيها الا على المدقات الموازية للنيل .

والمنطقة الواقعة شرق اقليم الجزيرة تسدرج فى الارتفاع شرقا الى جبال الحبشة حيث تصبح طبيعة الأرض وعرة جدا ، تنتشر فيها الغابات الكثيفة وخصوصا حول حوض النيل الأزرق والعطبرة . فتبدأ جنوب سنار منطقة أحراش كثيفة على ضفتى النيل الأزرق ويتراوح عرضها بين ميل وميلين ، ثم تبدأ من سنجاً منطقة الغابات الكثيفة التى تنمو فيها الأعشاب الى ارتفاع ١٠ أقدام فى فصل الأمطار . أما نهر السوبات ، فتغمر مناطق الغابات منابعه العليا ، لمسافة ١٥٠ ميلاً ، ثم يجرى بعد ذلك فى أرض مستوية جداً عبارة عن سهل تنمو فيه الأعشاب ، وتتصل بالنهر عدة مجارى مائية ولذلك يصعب السير على مسافة أقل من ٢ - ٣ أميال منه . وترتفع الهضبة الحبشية على حدود السودان الشرقية الى ألفى متر . وتقطعها خيران عميقة ذات سفوح حادة تتجه من الجنوب الشرقى أو الشرق ، الى الشمال الغربى ، مما يجعل التحرك بين الحبشة والسودان مقيداً فى اتجاهات معينة يعتبر أهمها ، كطرق اقتراب الى شرق السودان ، الطرق التالية :-

(١) كسلا - أجوردات - كسرين - أسمر - (شمال خور القاش) •

(ب) الرصيرص - أديس أبابا ، (جنوب النيل الأزرق) •

(ج) القلابات - جندار (شمال بحيرة تانا) *

وتوجد بهذه المنطقة ، إقليم كسلا الزراعى ، حيث تنتهى مياه خور القاش بالتسرب فى باطن الأرض مما نشأ عنه انتشار الغرين على وجه الأرض مكونا دالا مروحية عظيمة المساحة يبلغ طولها ١٠٠ كيلو مترا تقريبا ، من الأرض الحصبة .

المنطقة الواقعة غرب النيل الأبيض تتضمن إقليمى كردفان ودارفور . وتمتد الأرض من النيل غربا على هيئة سهول ، تتخللها سهول كثيرة ترتفع حوالى ألفى قدم ، ويقطع هذه السهول وديان وخيران تنساب من التلال وتمتلئ بالأُمطار عقب سقوطها . وهى كثيرة وكبيرة الحجم حتى انها تكاد تشبه الاُنهار والنهيرات . ويغضى الوديان أعشاب واطئة تزداد كثافتها فى الوديان نفسها . وكلما اتجهنا جنوبا ازدادت كثافة منطقة الحشائش الى أن تبدأ منطقة غابات بحر الغزال . وتوجد بالمنطقة الغربية من كردفان عدة بحيرات ومستنقعات تمتلئ فى فصل الأُمطار الا أنها تجف مباشرة بعده . ويتوقف التموين بالمياه فى منطقة كردفان على فصل الأُمطار عند ما يمكن استمدادها من الآبار أو من المياه السطحية للمستنقعات والبحيرات . أما عقب الأُمطار فتجف المياه تماما حتى يضطر سكان بعض الأقاليم الى النزوح منها .

أما إقليم دارفور فعبارة عن هضبة يبلغ متوسط ارتفاعها ٣٠٠٠ قدم ويجرى خط تقسيم المياه بين النيل وبحيرة شاد فى اتجاه شمالى وجنوبى فى وسط الإقليم ويحدده خط ممتد من جبل ميدوب فى الشمال (٣٥٠٠ قدم) وجبل تاجالو وجبل مرة فى الجنوب (٦٠٠٠ قدم) وفى غرب المرتفعات تنحدر الأرض وتكون هضبة أعظم ارتفاعها ٤٠٠٠ قدم . ويخترق الجبال وديان عميقة تتجه عموما فى اتجاه الشرق والجنوب الشرقى لتصريف المياه شرق خط التقسيم . أما غربه ، فتجرى الوديان فى اتجاه الجنوب الغربى *

ويجاور إقليم دارفور افريقيا الاستوائية الفرنسية . وهى قاحلة جرداء

لمسافات كبيرة مما يجعل استخدام قوات كبيرة فيها أمرا شديدا الصعوبة وخاصة وأن طبيعة الأرض لا تناسب سوى عمليات على مدى ضيق تقوم بها قوات خفيفة صغيرة . ويعتبر أهم طريق للاقتراب الى وسط السودان عبر دارفور وكردفان هو الفاشر - الأبيض - كوستي .

ومناخ شمال السودان عموما قارى وخاصة كلما اتجهنا غربا ، لبعده عن البحار وطول فصل الجفاف فيه . ففي ثمانية أشهر من أكتوبر الى مايو يسود الجفاف وترتفع الحرارة وتهب الرياح التجارية الشمالية الشرقية تحت سماء صحو . وتسقط الأمطار فى المدة من يونيو الى أكتوبر . وتهب فى هذا الفصل الرياح الموسمية من الجنوب الغربى . وتقل الأمطار كلما اتجهنا شمالا أو غربا وتعتبر المواسم لسقوط الأمطار فى منطقة شمال السودان كالآتى :-

الخرطوم
أعلى النيل الأزرق } من منتصف يونيو الى آخر سبتمبر
السوبات

دارفور - من يوليو الى أغسطس

كردفان - فى الشمال ، من يونيو الى سبتمبر .

وفى الجنوب ، من أبريل الى أكتوبر .

ويبلغ أعلى متوسط للحرارة عموما فى السودان الشمالى فى شهرى أغسطس وسبتمبر وتصبح مناطق كثيرة من السودان الشمالى غير ملائمة للإقامة وغير صحية عقب سقوط الأمطار نظرا لانتشار المستنقعات التى يتوالد فيها الناموس . وأكثر الجهات فى السودان الشمالى الغير صحية هى على الترتيب ، أعلى النيل الأبيض وأعلى النيل الأزرق ، وكردفان وكسلا . ولذلك يعتبر القيام بعمليات حربية فى موسم الأمطار وعقبه مباشرة أمرا غير مناسب .

٣ - بلاد النوبة - وتمتد هذه المنطقة من محاذة التقاء العظيرة بالنيل الى خط

عرض ٢٢ درجة شمالا ، وتعتبر هذه المنطقة امتدادا للصحراء الغربية الأفريقية الشمالية .

ويتوسط هذه المنطقة وادى النيل ، وتمتد على جانبي النيل مناطق زراعية خصبة نوعا ، الا أنها تعتبر أقل مناطق النيل من ناحية الثروة النباتية . وهذه المناطق الزراعية متفرقة ومتباعدة ، تمتد أحيانا الى مسافة دون نصف كيلو متر ، وقد تزيد عرض المنطقة الزراعية الى خمسة كيلو مترات . وأكثر أقسام هذا الجزء من وادى النيل خصبا هو منطقة دنقلة .

والمنطقة الواقعة الى شرق النيل جافة رملية ، وتعتبر أكثر جهات السودان جدبا . وتوجد بهذه المنطقة تلال شديدة الانحدار ، يبلغ ارتفاعها ١٠٠ الى ٨٠٠ قدم فوق سطح السهل الرملى المنبسط الذى يرتفع تدريجيا من شاطئ النيل شرقا حتى يبلغ ارتفاعه ألفى قدم فى المنطقة التى يمر بها خط سكة حديد حلفا - أبو حمد . والأرض الواقعة شرق الخط الحديدى امتداد للمنطقة الجدية الواقعة جنوب طريق قنا - القصير . وهى تتضمن مساحات واسعة من صحراء رملية أو صخرية بها تلال ومرتفعات . وتستمر الأرض فى الارتفاع حتى خط تقسيم المياه بين النيل والبحر الأحمر الذى يمتد على خط طول ٣٥ درجة شرق . وتؤلف هذه المرتفعات مجموعة هائلة من الجبال الممتدة على طول شاطئ البحر الأحمر ، ويبلغ عرضها حوالى ٣٠ - ٤٠ ميلا ، ويقطعها عدد كبير من الخيران الصخرية .

وفى شرق السلسلة الجبلية ، يوجد سهل ساحلى ضيق يمتد شمالا الى السويس . وتنحدر سفوح الجبال انحدارا شديدا نحو البحر وتقطعها وديان تجرى فى اتجاه الشمال الشرقى لتصب فى البحر الأحمر .

أما غرب النيل ، فتمتد منطقة صحراوية متسعة قاحلة تغطيها الرمال والأغراد ، ترتفع تدريجيا نحو الغرب ، ولا يتجاوز ارتفاعها ٨٠٠ متر . وتعتبر هذه المنطقة أكثر أقاليم السودان جفافا وندرة فى السكان .

ولذلك يعتبر النيل هو طريق الاقتراب الوحيد للسودان من الشمال ، كما أن طريق بور سودان - العظيرة طريق الاقتراب من البحر الأحمر .

ويبلغ مدى الحرارة فى هذا القسم من السودان أقصاه ويشد الحر صيفا حتى يصل متوسط النهايات العظمى فى الظل ٤٣ درجة سنتيجراد ، كما يشد البرد شتاء حتى يبلغ متوسط النهايات الصغرى ٥ درجة .

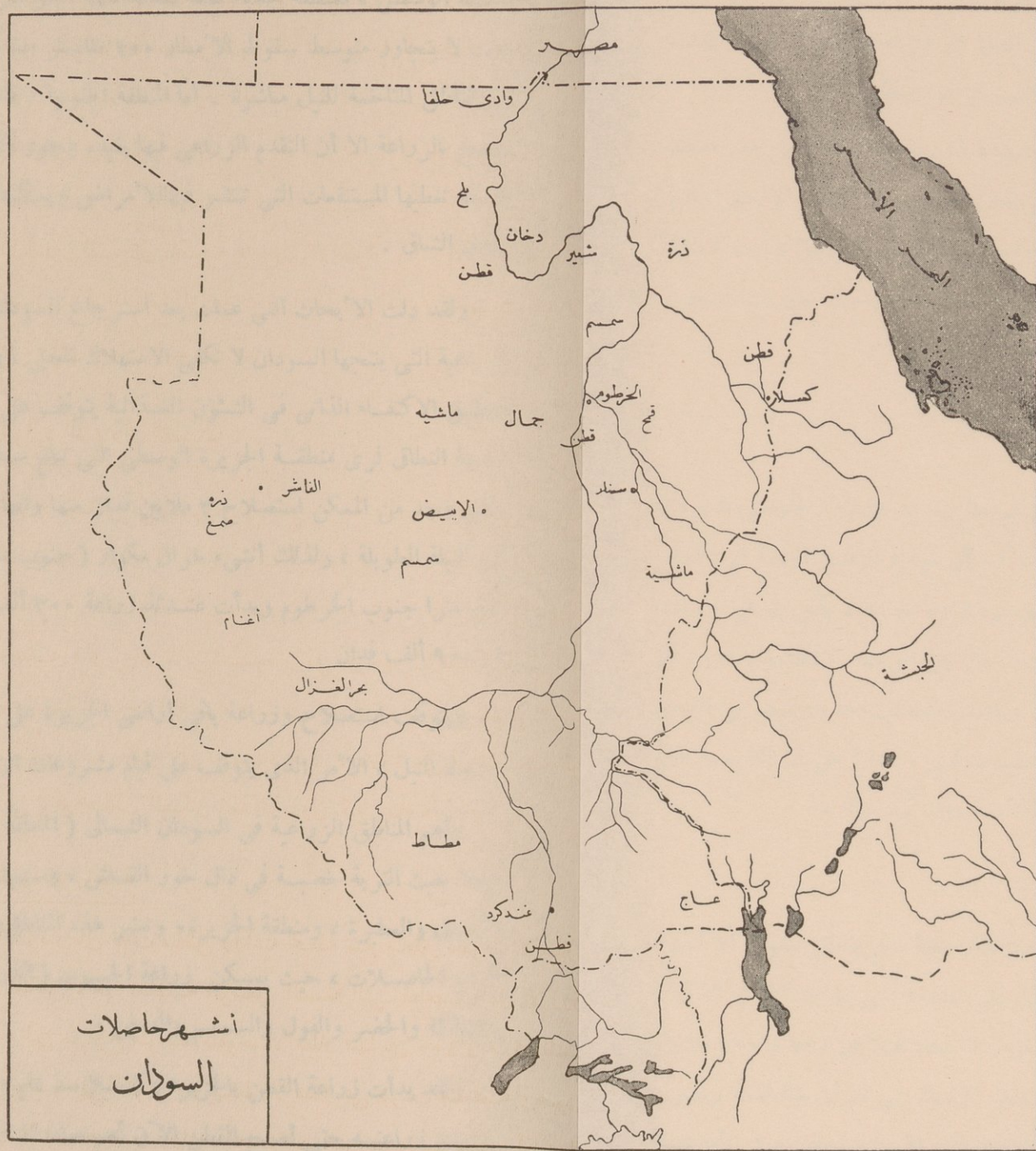
وتهب الرياح التجارية الشمالية الشرقية الجافة طول العام على هذه المنطقة فهى محرومة من المطر ، فيما عدا المرتفعات القريبة من البحر الأحمر والتي تسيبها بقايا أمطار السودان الصيفية فتخضر الأخوار والوديان وينبت الكلاء وبعض الأعشاب . أما المنطقة الواقعة غرب النيل فهى أجذب جهات الصحراء اللبية اطلاقا ، وأقل جهات السودان عمرا .

ثالثا — موارد السودان الطبيعية :

ان التقدم الاقتصادى فى السودان لم يبلغ درجة عالية . فأراضى السودان الزراعية لم تستغل استغلالا كاملا ، كما أن موارد الاقليم المعدنية لم يكشف عنها بعد بالرغم من العقيدة السائدة بوجود ثروة معدنية لا بأس بها فى جهات السودان المختلفة . ويرجع تأخر السودان من الوجهة الاقتصادية الى ، قلة عدد السكان بالنسبة لمساحة الاقليم ، وتكشف السكان وعدم رغبتهم فى القيام بالزراعة والتعدين مما يحتاج الى مجهود كبير ، علاوة على أن الطبيعة تقوم بقسط كبير فى توفير مطالب السكان الغذائية دون كبير عناء .

(١) الثروة الزراعية :

ينقسم السودان الى ثلاث مناطق زراعية مختلفة تتبع مناطق سقوط الأمطار . وأهم هذه المناطق ، هى المنطقة الوسطى المتسعة التى يقطعها النيل الأزرق والأبيض ، والتى يتراوح متوسط سقوط الأمطار فيها بين ١٠٠ و ٥٠٠ ملميمتر فى المدة من يوليو الى أكتوبر ، وتسقط الأمطار فى فترات متقطعة وبصورة عنيفة ، بحيث لا تسمح بغير زراعة المحصولات التى تنضج سريعا . أما شمال



المنطقة الوسطى ، فمنطقة جدياء تمتد لمسافة ٦٥٠ كيلو مترا جنوب حدود مصر حيث لا يتجاوز متوسط سقوط الأمطار ١٠٠ ملليمتر مما يحدد التقدم الزراعى فى المناطق المتاخمة للنيل مباشرة . أما المنطقة الجنوبية ، فأماطارها غزيرة بدرجة تسمح بالزراعة الا أن التقدم الزراعى فيها يقيده وجود آلاف من الكيلو مترات المربعة تغطيها المستنقعات التى تنتشر فيها الأمراض ويسكنها قوم قليلوا الرغبة فى العمل الشاق .

ولقد دلت الأبحاث التى عملت بعد استرجاع السودان على أن المحصولات الزراعية التى ينتجها السودان لا تكفى الاستهلاك المحلى ، وأن أى توسع زراعى لتحقيق الاكتفاء الذاتى فى الشئون الغذائية يتوقف على اقامة مشروعات مائية واسعة النطاق لرى منطقة الجزيرة الوسطى التى تبلغ مساحتها ٥ ملايين فدان والتى وجد من الممكن استصلاح ٣ ملايين فدان منها وانها صالحة لزراعة القطن ذى التيلة الطويلة ، ولذلك أنشئ خزان مكوار (جنوب سنار) على مسافة ٢٥ كيلو مترا جنوب الخرطوم وبدأت عندئذ زراعة ٣٠٠ ألف فدان ، زادت الآن الى ٩٠٠ ألف فدان .

ويتوقف استصلاح وزراعة باقى أراضي الجزيرة على زيادة نصيب السودان من مياه النيل ، الأمر الذى يتوقف على قيام مشروعات الرى المختلفة •

وأهم المناطق الزراعية فى السودان الشمالى (المنطقة الوسطى) هى مناطق كسلا حيث التربة خصبة فى دال خور القاش ، وسهول القصارف بين النيل الأزرق والعطبرة ، ومنطقة الجزيرة • وتعتبر هذه المناطق صالحة للزراعة وجميع أنواع الحاصلات ، حيث يمكن زراعة الجبوب (الذرة والقمح) والبقول والفواكه والخضر والفول والسمسم والدخن •

ولقد بدأت زراعة القطن بالجزيرة وكسلا منذ عام ١٩٠٠ ، وزادت أهميته واتسعت زراعته حتى أصبح القطن الآن أهم صادرات السودان ويبلغ متوسط

انتاج الفدان ٤ قناطير ، وتبدأ زراعته فى يوليو ويختم فى ديسمبر ويبلغ محصول منطقة الجزيرة وحدها ٨٠٠ ألف قنطار •

والأراضى الزراعية بالجزيرة وكسلا تشترك فى زراعتها وإدارتها الدولة ، التى تمثلها حكومة السودان ، والأهالى ، الذين يمثلهم المزارعون ، و Sudan Plantation Syndicate وشركة قطن كسلا ، اللتين توفران المساعدة الفنية ، والإدارة • وتحصل كل من الحكومة والأهالى على ٤٠ ٪ / ٠ من الحاصل ، وتستولى الشركة على ٢٠ ٪ / ٠ منه •

أما فى إقليمى دارفور وكردفان ، فتوقف الزراعة بهما على الأمطار • ولذلك فحاصلاتهما غذائية لكفاية استهلاك السكان • واهمها الذرة (الغداء الرئيسى فى السودان) والدخن والسمسم ، والشعير ، والقمح والقطن الأمريكى وتعتبر المنطقة الجبلية أخصب مناطق الإقليمين حيث تزرع حاليا مساحة واسعة تبلغ ٣٠٠ ألف فدان حيث بدأت تجارب استخدام الآلات الزراعية •

وتعتبر منطقة إقليم النوبة امتدادا للصحراء الكبرى • ولذلك فهى أقل مناطق حوض النيل من ناحية الثروة النباتية التى تتركز فى الوادى الضيق وأكبر المناطق الزراعية فى دنقلة حيث يقوم السكان بزراعة الذرة والقمح وبعض القطن والشعير والذرة الشامى والفواكه ، أما فى المنطقة الواقعة شرق وادى النيل فتزرع الذرة (عقب سقوط الأمطار) فى الوديان الكبيرة ، كما تنمو أشجار الجميز والسنت والاعشاب الصالحة للرعى • والمنطقة الزراعية الوحيدة فى الشرق هى منطقة طوكر الواقعة عند نهاية خور بركة الذى تتصرف مياهه فى الأرض مكونة دالا خصبا • وفى غرب وادى النيل ، لا ينمو ما يستحق الذكر نظرا لجفاف هذا الإقليم •

ولم يبلغ الإصلاح والتقدم الزراعى فى السودان الجنوبى شأوا هاما • ولقد كان اهتمام الحكومة السودانية موجها نحو زيادة كميات المحاصيل الغذائية لكفاية الاستهلاك المحلى للسكان وخاصة فى ذلك الإقليم الذى كثيرا ما هددت سكانه المجاعة • وقد امكن ادخال زراعة بعض المحاصيل الزراعية منذ عام ١٩٣٧ •

وبدأت بعض التجارب فى أقصى الجنوب حيث الأرض خصبة والسكان قادرون على العمل الشاق ، لزراعة الحبوب والقطن . وأهم المحاصيل الزراعية فى الجنوب الذرة التى تعتبر الغذاء الرئيسى للسكان .

ب - الثروة الحيوانية

السودان غنى بثروته الحيوانية من الأغنام والماشية والماعز وخاصة فى مناطق المراعى الواسعة فى السودان الجنوبى وأعلى النيل الأبيض ، وفى اقليمى كردفان ودارفور بفضل مراعيهما العظيمة وفى سفوح جبال البحر الأحمر حيث تكثر المراعى عقب سقوط الأمطار الا أن الحيوانات غير جيدة ، فلا بقار قليلة الحجم والأغنام ضعيفة الأصواف . وقد استطاعت مراعى السودان كفاية بعض مطالب القوات العسكرية التى اشتركت فى حملات شرق افريقيا والشرق الأوسط . كما يقوم السودان بتصدير قسم كبير من ثروته الحيوانية الى مصر .

وثروة السودان من الحيوانات المتوحشة عظيمة ، وأهم حاصلاتها العاج والجلود والفراء .

ج - حاصلات الغابات

تزيد مساحة مناطق الغابات بالسودان على ٥٠٠٠ ميل مربع ، وبالسودان اقليمان رئيسيان للغابات هما : -

١ - أعلى النيل الأزرق والعطبرة ، حيث تغطى الغابات السفوح الغربية لهضبة الحبشة .

٢ - بحر الغزال .

كما توجد بجانب هذا مناطق ثانوية عند النيل الأبيض وبحر الجبل وكردفان . وأهم حاصلات الغابات هى الصمغ العربى (من كردفان) والمطاط (من السودان الجنوبى) والأبنوس والأخشاب (للوقود والبناء) والخيزران علاوة على حاصلات الغابات من الفاكهة وثروتها الحيوانية (الحيوانات المتوحشة) .

(د) - الثروة المعدنية

لم يكشف تماما عن ثروة السودان المعدنية ، وان كان من المنتظر وجود مناطق كثيرة تتوفر فيها بعض المعادن التالية :-

الذهب - فى شمال السودان وأعلى النيل الأزرق .

النحاس - فى منطقة بحر الغزال (حفرة النحاس) ، وجنوب دارفور .

الحديد - فى الأبيض وبحر الغزال .

الفحم - فى وادى الجونج (أعلى العظيرة) .

ولذلك لم تقم بالسودان صناعات هامة ، كما أن عدم وجود رؤوس الأموال والأيدى العاملة الفنية كانا عاملين هامين فى عدم تقدم الصناعة على نطاق واسع . فلا توجد بالسودان حاليا سوى صناعات بسيطة يدوية قائمة على غزل ونسج القطن وصناعات معدنية طفيفة .

رابعاً - القوة البشرية

يبلغ تعداد سكان السودان $6\frac{1}{4}$ مليون نسمة . وفى الفترة التى أعقبت فتح السودان تضاعف سكانه باستباب الأمن والغاء الرقيق والعناية بالحالة الصحية وزيادة الموارد الزراعية . ولولا انتشار الحميات والأوبئة ، وخاصة فى السودان الجنوبي وقلّة التناسل لتضاعف عدد السكان أكثر من ذلك .

وسكان السودان عبارة عن قبائل مختلفة الأصل واللغة والدين ، لكل منها عاداتها وأسلوبها الخاص فى الحياة ويؤثر هذا العامل أكبر الاثر على قوة وحدة السكان المادية فى مقابلة تهديد خارجى . وتعتبر الثورة المهدية أكبر عامل فى خلق القومية السودانية فى مناطق السودان الشمالى وبلاد النوبة .

وينقسم سكان السودان الى ثلاثة أقسام رئيسية موزعة على أقاليم السودان المناخية والطبيعية الثلاث التى سبق ذكرها : فيقطن النوبيون بلاد النوبة ما بين

حلفا والخرطوم ، ويقطن العرب السودان الشمالى (القسم الأوسط من السودان) ، ويقطن الزنوج السودان الجنوبى .

يشتغل النوبيون فى الشمال برعاية الابل والمواشى والأغنام والماعز ، وهم يتكلمون العربية ويدينون بالدين الاسلامى ، وهم أكثر سكان السودان شبها بسكان مصر العليا . وهذه القبائل من أصل حامى وهى فقيرة ولكنها شديدة البأس .

أما سكان السودان الشمالى فهم خليط من السود والعرب امتزجوا وتزاوجوا على ممر السنين ويتكلمون العربية ولهجات مختلفة ، ويدينون بالاسلام . ويشتغل المقيمون منهم بجوار الأنهار بالزراعة وجمع الصمغ . أما عرب المناطق الشرقية (النيل الأزرق وكسلا) والغربية (جبال النوبة جنوب كردفان وشمال دارفور) فيشتغلون برعى الابل والأغنام التى تنحصر فيها ثروتهم . أما فى الأقاليم الجنوبية من السودان الشمالى ، فيختلط العرب بقبائل الزنوج التى تقطن السودان الجنوبى ، وهم قوم رحل ، يشتغلون بالرعى والصيد ، ويرتحلون شمالا بمواشيهم عندما تكون مناطق المستقعات فى حوض بحر العرب والغزال والجبل .

وهناك قبائل غير عربية تسكن السودان الشمالى وتختلف تماما عن القبائل العربية . ويقطن معظم هذه القبائل فى دارفور وكردفان بالجبال ، وكذا فى الشرق فى حوض النيل الأزرق ومنطقة كسلا . وهذه القبائل وثنية تشيع بينها الأوهام والخرافات .

وتسكن السودان الجنوبى القبائل الزنجية وهى من أجناس مختلفة الطباع واللهجات يدين بعضها بالاسلام ، الا أنها فى الغالب وثنية . ويقوم قسم من هذه القبائل برعى الابل (قبائل الدنكا والشلوك) وتسكن مناطق بحر الغزال والنيل الأبيض ، وبعضها يشتغل بالزراعة (النوير) وهى قبائل محاربة وتقتن مناطق السواط وبهر الجبل والزراف . الا أنه يوجد قسم كبير من سكان هذه المنطقة

من قبائل مختلفة خليط من سود بدائيين من الجنوب وعرب رحل ، وأقوام دفعتهم الثورات من البلدان المجاورة الى السودان ، لا يربطهم تاريخ ولا عقيدة موحدة أو عاطفة معينة .

توزيع القبائل على المديرية المختلفة :

أولا - المديرية الشمالية . ويسكنها النوبيون وهم خليط من العرب والسود (مديرية وادى حلفا سابقا) والكبابيش والهاوير (مديرية دنقلة) والبشاريين (شمال مديرية بربر سابقا) والهندوة (جنوب بربر) .

ثانيا - مديرية كسلا . ويسكنها العرب والهندوة (مديرية البحر الأحمر سابقا) والهندوة وكنانة (مديرية كسلا سابقا) والكواهلة (مديرية النيل الأزرق سابقا) .

ثالثا - مديرية الجزيرة ويسكنها كنانة والفضج (مديرية سنار سابقا) والدنكا (النيل الأبيض سابقا) .

رابعا - مديرية الخرطوم . ويسكنها خليط من متحضرى القبائل المختلفة . خامسا - مديرية كردفان . ويسكنها الكبابيش والبقارة (مديرية كردفان سابقا) والشلوك والبقارة (مديرية جبال النوبة سابقا) .

سادسا - مديرية دارفور . ويسكنها الفرش والتعايشة فى الجنوب (وهى مديرية دارفور القديمة) .

سابعا - مديرية بحر الغزال . ويسكنها النوير والدنكا وقرىش ونيام نيام (مديرية بحر الغزال سابقا) والعلياب والآنوال (مديرية منجلا سابقا) .

ثامنا - مديرية أعلى النيل . ويسكنها الدنكا والنوير والآنوال (مديرية أعلى النيل سابقا) والعلياب (فى الجزء من مديرية منجلا الذى انضم إليها) .

ويسكن مناطق تقسيم المياه بين النيل والكنغو قبائل النيام نيام . ولونهم فاتح قليلا ونسأؤهم يشتغلون بالزراعة ومهنة رجالهم الصيد والقتال، وهذه القبائل مiale

للحروب وأهلها على شيء كثير من النباهة بالفطرة وهم شديدا البأس ،
ويختلفون كثيرا فى الطباع عن جميع سكان السودان .

وسكان السودان عموما يمتازون بالشجاعة الطبيعية والميل للقتال بالفطرة ،
وخاصة سكان جبال النوبة ودارفور وقبائل بحر الغزال ، وقبائل نيام نيام التى
تقطن منطقة خط تقسيم المياه بين النيل والكنغو . الا أن السودانى قد لا يتحمل
الأجواء المتباينة . فقد فشل محمد على باشا فى تكوين جيش من السودانيين
ليقاتل به فى الشام ، بينما أثبت الجندى المصرى مقدرة على تحمل أجواء القرم .
وحالة التعليم بالسودان ما زالت متأخرة جدا . فبلغ نسبة الأمية ٩٩.٠/ .

وعما د التعليم المدارس الأولية والابتدائية ، وتشابه برامجها الى حد ما لبرامج
مبيلاتها فى مصر . أما التعليم الثانوى فقاصر على عدد صغير جدا من المدارس
الثانوية التى تديرها بعضها الارساليات الأجنبية . ولا توجد بعد مدارس فنية
عالية أو صناعية ويقتصر التعليم الصناعى على توفير العدد اللازم من الصناع
الفنيين للعمل بورش السكك الحديدية وغيرها . وتبذل الحكومة المصرية قصارى
جهدا فى نشر التعليم وانشاء المدارس الابتدائية والثانوية والقضاء على الأمية .

ومما يزيد من اضعاف مقدرة السكان انتشار الكثير من الأمراض الوبائية
التي تحد من نمو تعداد السكان وتضعف من مستوى انتاجهم وأهم الأمراض
المنتشرة بالسودان البلهارسيا (فى دنقلة وكردفان والنيل الأبيض) والحمى
الراجعة التى انتشرت من افريقيا الغربية الفرنسية ، والمالاريا ومرض النوم
المنتشر فى مناطق بحر الغزال ومنجلا ، والتيفوس والتراكوما (من أمراض
العيون) .

ان دراسة الموارد الطبيعية بالسودان ، الزراعية والصناعية ، ومدى تقدم
قوته البشرية وحجمها يبين لنا بوضوح ان حالة السودان من جميع هذه الوجوه
لا تساعد على المساهمة فى اثناء قوة عسكرية مناسبة مجهزة بمعدات حديثة
قادرة على الدفاع عن السودان نفسه ضد اعتداء خارجى قوى . الا أنه من الممكن
مساهمته ، من الناحية البشرية فحسب ، فى تشكيل قوات خفيفة الحركة تستطيع

المحافظة على الأمن الداخلى ومراقبة الحدود، وتعطيل أى عدوان خارجى الى أن تنجدها قوات أقوى تسليحا . ولقد ساهم السودان فى الحرب العالمية الأخيرة بقوة تقدر بحوالى ٢٨ الف جندى أى سبعة أضعاف قوة الدفاع السودانية الأصلية التى قامت هذه القوات بصد ولقد تشكلت عام ١٩٢٥ بعد انسحاب القوات المصرية . التقدم الايطالى من الحبشة بشجاعة وكفاءة ونظام استحق ثناء حكومة السودان ، الى أن كانت فرصة تعزيز هذه القوات بالتشكيلات البريطانية والهندية .

خامسا — التجارة الخارجية والحالة الاقتصادية

وصلت الحالة الاقتصادية بالسودان عقب الثورة المهدية الى درجة عظيمة من السوء . فقد كان المزارعون والرعاة قد أنهكتهم المجاعة والمرض والقتال وكان جل اعتمادهم على الأمطار التى تأتى فى فترات متقطعة ، لا تربطهم بالعالم الخارجى وسائل جيدة للمواصلات . ولم يكن فى تجارتهم الخارجية ما يستحق الذكر عدا الصمغ العربى . ولذلك كانت سياسة دولتى الحكم الثنائى هى زيادة موارد البلد الطبيعية الى الحد الذى يكفل استهلاك السكان المحلى ، وذلك بزيادة مساحة الأراضى الزراعية وتحسين وسائل الزراعة ، وزيادة وسائل المواصلات الحديثة بين أقاليم السودان ، ومع العالم الخارجى فازدادت صادرات البلد ما بين عامى ١٩٠٧ و ١٩٢٤ سبعة أضعاف ، وازدادت وارداته ثلاثة أضعاف ، وأقيمت عدة مشروعات مائية لرى منطقة الجزيرة ، ونجحت زراعة القطن الذى أصبح أهم صادرات السودان . كما أصبح السودان مصدرا للصمغ العربى (١٢ ٪) من قيمة الصادرات) والسبائك الذهبية (١٥ ٪) والحيوانات الحية والجلود والحاصلات الحيوانية كالعاج ، والمواد الأولية للرباطة والحبوب والبقول والسمسم وبلغ متوسط قيمة صادراته فى الأعوام ٤٢ - ٤٦ حوالى ١٠ مليون جنيه يمثل القطن منها ٦٠ ٪ من مجموع الصادرات وتعتبر أهم الدول المستوردة من السودان هى : -

٠.٦٢ من مجموع صادرات السودان

بريطانيا (والهند)

٠/١٣

مصر

فرنسا والولايات المتحدة وإيطاليا ٠/١١

ونظرا الى إفتقار السودان الى الصناعات ، فنجد أن معظم وارداته من المعادن والمصنوعات المعدنية كالسيارات وأدوات السكك الحديدية ، ثم الملابس والمنسوجات والوقود من الفحم والبتروول ثم السكر والشاي والبن والدخان كما يستورد دقيق القمح والذرة والدخن بالنسبة لازدياد زراعة القطن وتكاثر السكان .

وقد بلغت قيمة الواردات الى السودان حوالى ١٠ مليون جنيه (متوسط خمسة أعوام ٤٢ - ٤٦) وأهم الدول المصدرة للسودان هى :-

بريطانيا (والهند وأستراليا) ٠/٣٢ من مجموع واردات السودان .

٠/٢٣

مصر

٠/١٨

اليابان

وتسلك تجارة السودان من والى العالم الخارجى الطرق التالية :-

١ - طريق مصر - الى الاسكندرية وهو أقصر وأسرع الطرق .

٢ - طريق البحر الأحمر - الى بور سودان ومصوع وتسلك هذا الطريق واردات بريطانيا والهند وأستراليا واليابان .

٣ - طريق الحبشة . حيث كان يرد منها البن ويصدر اليها الذرة والسمسم والصمغ .

٤ - طريق النيل الأبيض - ويربط الخرطوم بمديريات الجنوب وأوغنده والكنغو الحرة .

وتمثل تجارة السودان عن طريق مصر ١٠/٠ فقط من مجموع صادراته و وارداته ، وتمر أغلب البقية من تجارته عن طريق البحر الأحمر مما ساعد على وهن الروابط الاقتصادية بين القطرين .

ويتوقف التقدم الاقتصادى للسودان الى حد كبير على مستقبل العلاقات

المصرية - السودانية • فمن المسلم به ان تحقيق التقدم الاقتصادى للقطين على حد سواء انما يتأتى من اندماجهما ، فكلاهما يعتمد على ماء النيل فى اقتصاده القومى ، كما أن التوسع الزراعى المنشود فيهما لمقابلة الزيادة المطردة للسكان يتوقف على اقامة عدد كبير من الخزانات على النيل عند مصادره العليا والسيطرة على هذه المشاريع يجب أن تكون موحدة ، لأن الأعمال الصناعية التى تمت والمقترحة ، انما تكون مجموعة من الحلقات فى سلسلة واحدة لا يمكن من الناحية الفنية أو العملية أن تترك فى أيدي لجان دولية أو محلية تشرف عليها دولة أجنبية .

والمشاريع المائية المقترح اقامتها على النيل لتوفر لمصر والسودان حاجتهما من المياه ، هى :-

١ - خزان مروي عند الشلال الرابع للوقاية من غوائل الفيضانات الخطرة وللإمداد الصيفى .

٢ - خزانان للتخزين على بحيرتى البرت وفكتوريا •

٣ - قناة جونجلي لتحويل مياه التخزين بعيدا عن مستنقعات السودان الجنوبي وتعتبر جزءا متمما لمشروع التخزين ببهيرتى البرت وفكتوريا •

٤ - خزان للتخزين على بحيرة تانا - وهو المشروع الحىوى لمواجهة التوسع الزراعى النهائى فى اقليم الجزيرة بالسودان وللمصر .

والتأثير المتظر من اتمام هذه المشروعات هى :-

١ - زيادة الأراضى المرروعة فى مصر وتعميم الرى الصيفى لمواجهة الزيادة المطردة السريعة فى عدد السكان حتى عام ١٩٨٠

٢ - ضمان التوسع الزراعى فى السودان - الأمر الذى لا يمكن اتمامه بالاعتماد على الخزانات الحالية .

٣ - حماية مصر من غوائل الفيضان بواسطة خزان مروي ، ووقاية بعض مناطق السودان منها .

والنتيجة الحتمية لهذه المشروعات ازدياد الرخاء الاقتصادى فى مصر والسودان . فبالنسبة لمصر ، سيفتح إقامة هذه المشروعات السبيل للهجرة الى جنوب الوادى للعمل به ، واستصلاح أراضيه الشاسعة التى تنقصها الأيدى العاملة . وبذلك تخف حدة مشكلة تضخم السكان فى مصر مع ثبات الموارد الاقتصادية فيها مما كان سببا مباشرا فى انخفاض مستوى المعيشة وما يتبعه من نتائج خطيرة على الصحة العامة بالنسبة لانتشار الحميات والأوبئة المتسببة عن نقص الغذاء . وبذلك يمكن إيجاد التوازن بين عدد السكان والثروة القومية .

أما بالنسبة للسودان ، فالحالة الاقتصادية حاليا متأخرة نتيجة انتشار الفقر وعدم مكافحة الأمراض ، مما أدى الى نقص السكان . ولا شك أن هناك ارتباطا وثيقا بين حالة البلد الاقتصادية وتعداد سكانه . فالتقدم الاقتصادى يسبب وفرة الغذاء وتحسين الصحة العامة والقضاء على المجاعات وجنوب السودان خلو من السكان ، بالرغم من أنها تعتبر من أغنى بقاع العالم ، كما أن مناطق المراعى بها من أغنى مناطق العالم . ولا تقتصر الا للمواصلات ، كما أن الزراعة قاصرة على الجزيرة وكسلا وخور القاش وبقاع ضيقة منعزلة على ضفاف النيل شمال الخرطوم مع أن أراضى السودان على ما بها من سعة وخصب ووفرة مياه تستطيع أن تكون من أوسع بلاد العالم فى الزراعة ومن أكثرها انتاجا لمختلف المحاصيل . ولذلك يتطلب التقدم الاقتصادى فيها الى زيادة السكان بالمهاجرة من مصر حيث يرتبط القطران بأواصر كثيرة ، والى رؤوس الأموال لتعبيد الطرق والخطوط الحديدية وإقامة القناطر وتجهيف المستنقعات ومكافحة الآفات ، والى المتعلمين والفنيين للنهوض بالمشروعات العديدة . وكل ذلك متوفر فى مصر مما يدعو الى القول بأن تقدم السودان الاقتصادى مرتبط بالاندماج فى مصر .

وعلاوة على ذلك ، ستحقق الوحدة للقطرين توفير الموارد الطبيعية الكافية لمواجهة أى اعتداء خارجى . فكل منهما سيكون تحت تصرفه القوة البشرية للقطرين معا لصد العدوان . وكل منهما يصعب عليه وحده مواجهة هذا العدوان وخاصة

السودان بالنسبة لطول حدوده اذا قورنت بقوته البشرية اليسيرة • أما من ناحية الموارد الزراعية والصناعية ، فيمكن للقطرين تكوين وحدة اقتصادية تبلغ درجة عالية من الكمال فأراضيهما الزراعية يمكن لها أن تسد كل حاجتهما من المواد الغذائية ، كما أنه من المنتظر الكشف عن الكثير من مواردهما المعدنية فتكمل موارد كل موارد الآخر ، وتمكننا بذلك من كفاية مطالبهما الصناعية . ولذلك فالوحدة تحقق لهما القوة المادية التي أصبحت العامل الأول الهام في الحروب الشاملة .

سادساً — المواصلات الداخلية

انحصر اهتمام حكومة السودان في انشاء أهم وسائل المواصلات . فالنيل بما يعترضه من سدود عشبية وشلالات ، والصحراوات ومناطق المستنقعات كلها قامت عقبة في سبيل توفير مواصلات سريعة الا بتكاليف باهظة .

وقد انشئت المواصلات في مبدأ الأمر لأغراض عسكرية تتصل باسترجاع السودان . وبعد استقرار الموقف الداخلي ، اتجهت جهود الادارة في السودان نحو توفير وسائل المواصلات بين السودان والأقاليم المجاورة لتقوية الروابط الاقتصادية معها ومع العالم الخارجى ، وفى داخلية السودان نفسه لوصول المناطق الزراعية الهامة .

وطرق المواصلات بالسودان على أربعة أنواع ، أهمها طرق المواصلات الحديدية والنهرية .

١ — الخطوط الحديدية :

يبلغ طول الخطوط الحديدية بالسودان ٢٠٥٦ ميلاً • وكان العمود الفقري لهذه الخطوط ، الخط الممتد من حلفا الى أبى حمد والخرطوم وامتداده الى الأبيض الذى انشئ أثناء حملة استرجاع السودان ١٨٩٧ واخضاع مناطق كردفان ودارفور . ثم لاستغلالهما فيما بعد نظرا لثراء هذه المناطق فى حاصلاتها الزراعية ومواردها الحيوانية .

وقد أنشئت شبكة أخرى بين وادى النيل وميناء بورسودان الذى أنشئ فى عام ١٩٠٨ على البحر الأحمر ليحل محل ميناء سواكن وأصبحت تجارة السودان الرئيسية تمر بهذا الميناء وضعفت بالتالى أهمية وادى حلفا على طريق التجارة مع مصر . كما وصل ميناء بورسودان بكسلا والقضارف وسنار فساعد هذا الحظ على تقدم السودان الشرقى اقتصاديا .

وخطوط السودان كلها مفردة ، وعرضها ٣٦ " أما فى مصر فعرضها ٨ 1/٢ " ، ولذلك ستصبح حلفا بعد اىصال الحظ الحديدى اليها من مصر ، نقطة تغيير بين سكك حديد الحكومة المصرية والسودانية . مما لا يساعد كثيرا على زيادة الروابط الاقتصادية وزيادة سرعة المواصلات بين القطرين .

وتوجد بالسودان عدة كبارى تمر عليها الخطوط الحديدية ، وأهمها المقامة على العظبرة والنيل الأبيض (عند الخرطوم وكوستى) والنيل الأزرق (عند سنار) .

٢ - النقل المائى الداخلى

يعتبر النقل المائى الداخلى بالسودان وسيلة هامة للمواصلات ، اذ تربط أنحاء السودان المختلفة المجارى المائية الثانوية التى تؤلف النيل . وتجرى الملاحة النهرية بالسودان بالبواخر النيلية ٢٣٢٥ ميلا . وأهم خطوط الملاحة :

(١) وادى حلفا - الشلال . وهو طريق الاتصال بين مصر والسودان ويستغرق السفر يومين ونصف . ويستخدم هذا الطريق فى نقل جميع الصادرات والواردات بين القطرين ولنقل المسافرين والبريد . ولا بد لتوثيق العلاقات وتسهيل المواصلات بين مصر والسودان من مد سكة حديد فى هذه الشقة الأمر الذى تفكر فيه الحكومة المصرية حاليا .

(ب) كوستى - جوبا . وهو أهم أقسام الملاحة النهرية ويمتد لمسافة ألف ميل تقريبا فى النيل الأبيض وبحر الجبل الى جوبا وهى نقطة التقاء الطرق البرية المؤدية الى أوغندا ومستعمرة كينيا والكنغو البلجيكية .

وتوجد علاوة على ذلك الطرق الملاحية الموسمية الثانوية التالية :-

(ا) طريق السوبات - ويصل النيل الأبيض بجاميلة داخل حدود الحبشة حيث تبدأ الطرق المتفرعة الى أديس أبابا الا أنه لا يصلح للملاحة من يناير الى مايو .

(ب) طريق بحر الغزال - ويصل النيل الأبيض بمشروع الرق وواو حيث مناطق المراعى الجنوبية والغربية .

(ج) طريق النيل الأزرق - وهو صالح للملاحة فى زمن الفيضان الى الرصيرص على الحدود الحبشية أما فيما بين يناير ويونيو فلا تستطيع البواخر الصعود فى النهر بالنسبة لقلّة المياه فيه .

(د) طريق العظيرة - وهو غير صالح فى فترة الصيف عندما يصبح مجموعة من البرك المتصلة أما المنطقة الواقعة بين الخرطوم والشلال فغير صالحة للملاحة فى مناطق الشلالات الا أنه يمكن فى أثناء الفيضان عبور الشلالات بشيء من الصعوبة .

وتسير على الخطوط الرئيسية بواخر نيلية حمولة ٣٦٠ طن ، وفى وقت انخفاض النيل تسير بواخر حمولة ٢٢٥ طن .

٣ - الطرق البرية

لم تتقدم المواصلات البرية فى السودان تقدما محسوسا . فما زالت تربط مدن السودان طرق غير مرصوفة أو معبدة ، تتبع طرق القوافل القديمة ، والتي لا يزال يستخدم بعضها حتى الآن . وتوجد معظم طرق السودان الهامة فى « السودان الشمالى » ، وهو المنطقة الوسطى فى السودان . فتربط الخرطوم بمسند النهر ومناطق كردفان ودارفور (فى الغرب) وكسلا والقضارف وبورسودان (فى الشرق) طرق ثانوية . أما فى اقليم النوبة فلا توجد سوى مدقات جيدة على طول شاطئ النهر وفى السودان الجنوبى ، لا توجد طرق

جيدة نوعا الا بين المدن الرئيسية على النيل نظرا لوجود مناطق الغابات والمستنقعات الواسعة التى تجعل شق وتمهيد الطرق أمرا بالغ الصعوبة . وتلقى فى السودان شبكة من الطرق التى تصله بالأقاليم المجاورة ، كأريتريا والجبهة وتنجانيقا والكنغو ، وكينيا . وهذه الطرق تعتبر رئيسية كوسائل للمواصلات فى قلب القارة الافريقية ، وان كانت غير مرصوفة .

٤ - النقل الجوى

لا يوجد بالسودان خطوط جوية داخلية تربط أنحاء الاقليم . ولقد كانت المطالب المدنية للنقل الجوى يقوم بها السلاح الجوى بالسودان . الا أن شركة B.O.A.C. قد افتتحت خطا يمر بالسودان فى طريقه بين انجلترا وجنوب افريقيا ومحطاته هى وادى حلفا والخرطوم وكوستى والمكالك وجوبا . كما يتصل السودان بالجبهة بخط أنشأته شركة الملاحة الجوية الجبسية . ويوجد عدد كبير من محطات الطيران بين وادى حلفا ونموه أنشئ معظمها خلال الحرب العالمية لمقابلة مطالب الطيران الحربى . ولقد بدأ التفكير فى انشاء خطوط محلية للنقل الجوى فى السودان ، وسيصير العمل عليها فى القريب .

٥ - المواصلات الحطية والاسلكية

توجد بالسودان حاليا شبكة واسعة للمواصلات الحطية تربط بين الخرطوم وعواصم مديريات السودان الشمالية . كما توجد شبكة من المواصلات التلغرافية السلكية يعززها التلغراف الاسلكى فى أقاليم النيل العليا ، جنوب المكالك ، حيث كان من الصعب مد الأسلاك عبر مناطق الغابات والمستنقعات . ويربط التلغراف الاسلكى بين المكالك وجوبا وواو وجاميله والخرطوم .

كما توجد ثلاث خطوط تليفونية تربط الخرطوم بالقاهرة حيث تتصل بالخطوط العالمية الى فلسطين وفرنسا وانجلترا ، كما تتصل بور سودان بالسويس وعدن وتتصل كسلا بأسمرة بمواصلات خطية .

ولقد انشئ في السودان محطة صغيرة للإذاعة اللاسلكية في مدة الحرب
لإذاعة الأنباء والأحداث .

سابعا — مركز السودان السياسى

حدد مركز السودان السياسى فى خلال القرن التاسع عشر فرمانات التى
أقرتها اتفاقات دولية على أساس وحدة مصر والسودان . كما أنه من الناحية
الدستورية فقد صدرت قوانين نظامية فى عامى ١٨٧٩ و ١٨٨٢ على تمثيل السودان
فى البرلمان المصرى شأنه فى ذلك شأن باقى المديريات المصرية وقد ترتب على ذلك
أن جعلت النظم المالية والقضائية فى السودان والمصالح المختلفة فيه تابعة مباشرة
للوزارات المختصة فى القاهرة مثلها فى ذلك مثل مثيلاتها فى مصر .

الا أن ثورة المهدي وما ترتب عليها من انسحاب القوات المصرية من السودان
ثم استرجاعه عام ١٨٩٧ ، قد أتاح لبريطانيا الفرصة لكى تتلمس سندا للمشاركة
فى ادارة السودان . فتقدمت بريطانيا « بحقوق ترتب لحكومة صاحبة الجلالة
بحق الفتح » لتبرير المشاركة فى الادارة . ووضع وفاق عام ١٨٩٩ لتحقيق هذا
الغرض . وكان مجمل أهم نصوص هذه الاتفاقية هى : —

١ - تطلق لفظة « السودان » (أهملت كلمة السودان المصرى) على جميع
الأراضى التى لم تحتلها الجنود المصرية منذ عام ١٨٨٣ ، والأراضى التى كانت
تديرها الحكومة المصرية قبل الثورة وفقدت منها مؤقتا ، ثم فتحها الآن حكومة
جلالة الملكة والحكومة المصرية والأراضى التى قد تفتحانها بالاتحاد معا من
الآن فصاعدا .

٢ - يرفع العلمان المصرى والبريطانى فى السودان فيما عدا مدينة سواكن
فيرفع عليها العلم المصرى .

٣ - تفوض الرئاسة العليا العسكرية والمدنية فى السودان الى موظف واحد
يلقب « حاكم عام السودان » يعين بأمر عال خديو برضاء الحكومة البريطانية .

٤ - للحاكم العام الحق فى سن أو تحرير أو نسخ القوانين والأوامر
واللوائح التى تكون لها قوة القانون المعمول به ، ويكون ذلك بمنشور يصدره .

٥ - لا يسرى على السودان القوانين أو الأوامر العالية أو القرارات الوزارية المصرية .

٦ - لا يتمتع رعايا الدول الأوروبية في السودان بأى امتيازات .

٧ - لا تنشأ في السودان محاكم مختلطة فيما عدا سواكن .

٨ - يعتبر السودان بأجمعه تحت الأحكام العرفية ما عدا مدينة سواكن .

٩ - لا يعين قناصل أو غيرهم بالسودان ولا يصرح لهم بالاقامة فيه قبل المصادقة على ذلك من الحكومة البريطانية .

وبذلك ابتدع نظام (يكون السودان بمقتضاه مصريا الى الحد الذى يتفق مع مقتضيات العدل والسياسة وبريطانيا الى حد يكفل تجنب ادارة البلاد أن يعوقها نظام الامتيازات الأجنبية الذى يلزم حياة مصر السياسية) . (١) وبدأت بريطانيا منذ ذلك الوقت تستخدم تعبير (الحكم الثنائى - Condo Minium) الذى يعنى مشاركة مصر فى السيادة على السودان بالرغم من أن اتفاقية ١٨٩٩ لم تتعرض مطلقا لموضوع السيادة . ولم ينتقص من حقوق مصر الشرعية . كما أن الادارة فى السودان أصبحت فى يد بريطانيا اذ جرى العمل على أن يكون الحاكم العام وجميع كبار الموظفين ومساعدتهم من حكام الاقليم ، بريطانيين . ووجهت الادارة فى السودان لذلك لتنفيذ السياسة البريطانية . وهى عزل السودان عن العالم الخارجى وعن مصر بصفة خاصة وبذلك بتوهين الروابط الثقافية والاقتصادية والاجتماعية والدينية بين القطرين . كما ترمى السياسة البريطانية الى فصل شمال السودان عن جنوبه ، بغرض خلق مقاطعة جنوبية يمكن ضمها عند الحاجة الى افريقيا الشرقية البريطانية .

ولذلك قامت فى مصر والسودان عقب انتهاء الحرب العالمية الثانية حركات قومية شديدة تركزت أغراضها فى انهاء الادارة البريطانية فى السودان ، على أن يقوم مقام هذه الادارة نظام يقرره شعب وادى النيل وحده باعتبار أن قضية السودان قضية داخلية . وقد أملت هذه الرغبة فى الوحدة المصالح المشتركة الاقتصادية تعززها الروابط الجغرافية والاجتماعية والتاريخية .

(١) اللورد كرومر « مصر الحديثة »

الباب الرابع

الجغرافيا العسكرية

لدول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

تمهيد

يتناول هذا الباب شرحا موجزا للجغرافيا العسكرية للدول المجاورة لمصر ، والتي قد تدعى قواتها للقيام بعمليات حربية فيها . فقد لا يقتصر الواجب المنوط بقوات مصر المسلحة على الدفاع السلبي عن أراضيها ، وداخل حدودها . كما أنه حتى اذا اقتصر واجب قوات مصر على هذا النوع من الدفاع ، فقد تسنح لها الفرصة في أثناء العمليات الدفاعية للقيام بمجهود هجومي يحملها الى أراضي الدول المتاخمة لها . ولهذا وجب معرفة جغرافية هذه الدول ، من الوجهة العسكرية . كما يجب أن يكمل هذه الدراسة الموجزة ، التي ترسم الخطوط الرئيسية في الجغرافيا العسكرية للدول المجاورة لمصر ، دراسة أخرى أكثر تفصيلا حتى يكون لدى الرجل العسكرى صورة واضحة ما أمكن عن طبيعة أراضي هذه الدول ومواردها ومواصلاتها .

الأهمية الاستراتيجية لدول الشرق الأوسط :

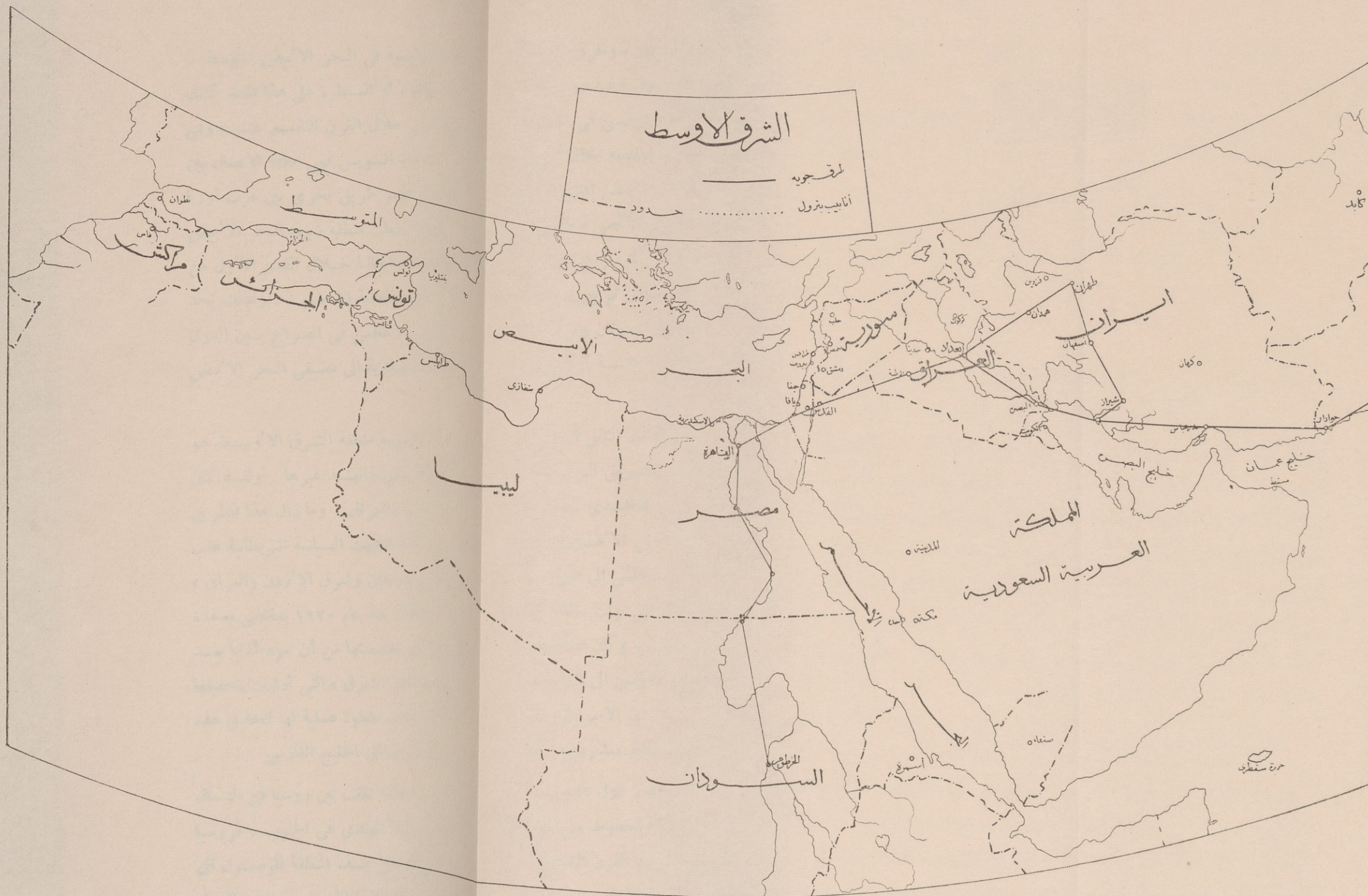
يسيطر الموقع الجغرافى لدول الشرق الأوسط على منفذين من منافذ البحر الأبيض المتوسط ، وهما مضيق الدردنيل والبوسفور ، وقناة السويس . والمضيق الأول هو المنفذ الوحيد للاتحاد السوفيتى الى شرق البحر الأبيض المتوسط ، وطريق المواصلات البحرى الذى يصل بين موانئها التى تظل مفتوحة

الشرق الأوسط

المرفق جويہ

أنايب بنزول

دود



طول العام ، وطرق المواصلات البحرية الرئيسية فى البحر الأبيض المتوسط .
ولذلك فان رغبة روسيا الأبدية فى الاستيلاء ، أو السيطرة على هذا المنفذ كانت
العامل الرئيسى فى النزاع البريطانى الروسى خلال القرن التاسع عشر ، وفى
فترات متقطعة خلال القرن العشرين . أما قناة السويس فهى حلقة الاتصال بين
البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندى ، أقصر طريق بحرى بين غرب أوروبا
والشرق الأقصى ، ولذلك فان أهميتها العالمية جعلت منطقة شرق البحر الأبيض
كلها مركز نزاع دولى بين بريطانيا وألمانيا وإيطاليا خلال القسم الأول من
القرن الحالى ثم بين بريطانيا وروسيا بعد الحرب العالمية الأخيرة . ولذلك نجد
كلا من اليونان وتركيا ومصر تحتل أهمية عظمى فى الصراع بين الدول
الأوربية بالنسبة لمركزها الحاكم على المنطقة المؤدية الى مضيقى البحر الأبيض
الشرقيين .

والعامل الثانى الذى ساعد على زيادة أهمية منطقة الشرق الأوسط هو
وقوع الطريق البرى بين شرق البحر الأبيض والهند عبرها . ولقد كان
الطريق التقليدى لتجارة الشرق عبر سوريا والعراق . وما زال هذا الطريق
يحتل نفس الأهمية فى الوقت الحالى . ولذلك اتجهت السياسة البريطانية عقب
الحرب العظمى الى تأمين « الممر » المكون من فلسطين وشرق الأردن والعراق ،
بسعيها حتى تولت سلطة الانتداب على هذه الدول منذ عام ١٩٢٠ بمقتضى معاهدة
سان ريمو وكان الدافع لها الى هذا العمل هو خشيتها من أن تعود ألمانيا بعد
الحرب العظمى الى انتهاج سياستها التقليدية « نحو الشرق » التى أرادت بتحقيقها
السيطرة على الامبراطورية العثمانية ، وكانت أول خطوة عملية لها لتحقيق هذه
الفكرة القيام بمشروع سكة حديد بغداد للوصول الى الخليج الفارسى .

وتؤلف دول الشرق الأوسط كتلة برية هائلة تقف بين روسيا فى الشمال
وبريطانيا وخطوط مواصلاتها البحرية فى المحيط الهندى فى الجنوب . فروسيا
ترغب منذ القرن التاسع عشر فى بسط نفوذها على هذه المنطقة للوصول الى
موانئ دافئة على خليج العجم ، وبريطانيا تحاول الاحتفاظ بنفوذها فى الدول

المتاخمة لشواطئ المحيط الهندي حتى تكون هذه الدول ، بذلك ، مانعا هائلا
تستطيع بريطانيا من مراكزها فيها دفع أى اعتداء فى اتجاه الجنوب لتهديد
مواصلاتها البحرية الى الهند .

وكما أن منطقة الشرق الأوسط هى المعبر البرى الى الشرق ، فقد أصبحت
خلال الربع قرن الماضى منطقة جوية فى هذه المنطقة يساعد الدول التى يهملها
الأمر فى الشرق على الاحتفاظ بمواصلات جوية سريعة بينها وبين مستعمراتها
ومناطق نفوذها . وبذلك فقط يمكنها سرعة نجدة هذه المناطق فى حالة الاعتداء
عليها من الخارج أو وقوع اضطرابات محلية . كما أن الاحتفاظ بهذه القواعد
يمكنها من تحقيق السيادة الجوية فوق منطقة البحر الأبيض وتأمين أو تهديد
المواصلات البحرية به .

وكما أن منطقة الشرق الأوسط ، بفضل موقعها الجغرافى ، تسيطر من
الناحية الاستراتيجية على المواصلات البرية والبحرية والجوية العالمية بين الشرق
والغرب ، فهى كذلك ذات أهمية اقتصادية هائلة . فمن منطقة كركوك والموصل
وجنوب ايران بلغ انتاج البترول ١٦٠ / . من مجموع الانتاج العالمى . ولا شك
أن هذه النسبة ستقفز باستخراج بترول المملكة العربية السعودية . وتمر
الأنابيب التى تنقل بترول العراق الى طرابلس (فى لبنان) وحيفا (فى فلسطين)
كما أن بترول المملكة العربية سينقل فى خط أنابيب عبر أراضي سوريا ولبنان .
أما بترول جنوب ايران فينقل حاليا فى ناقلات البترول الى مراكز الاستهلاك .
فاذا قدرنا مدى أهمية البترول كوسيلة لانتاج القوة المحركة ولاعمال مدنية
عديدة ولتسيير آلات الحرب الميكانيكية ، أدركنا مدى الأهمية التى تعلقها الدول
التي لا تنتج البترول فى أراضيها على الاحتفاظ بمركز ممتاز فى مناطق استخراج
البترول ورغبتها القوية فى تأمين هذه المصادر . لأن فقدان هذه المصادر الهامة
يعنى ، بالنسبة للدولة التى تعتمد عليها ، ضياع مزايا اقتصادية هائلة ، وحرمانها
من واحد من أهم خامات الصناعة الحربية .

وتحتكر الشركة الانجليزية - الايرانية استخراج البترول من عبادان ،
وتسيطر عليها الحكومة البريطانية . وتقوم باستخراج بترول العراق شركة
البترول العراقية وتملكها رؤوس الأموال الفرنسية والبريطانية والأمريكية .
ويبلغ انتاج آبار عبادان حوالى $\frac{1}{4}$ ٤ مليون طن . ويبلغ انتاج آبار كركوك
حوالى ٤ مليون طن . أما آبار المملكة العربية فلم يقدر بعد تماما مبلغ انتاجها
وان كان من المنتظر أن يفوق آبار العراق وايران .

الفصل الرابع عشر

الجمهورية التركية

أولا - الموقع الجغرافي

تتألف تركيا من شبه جزيرة آسيا الصغرى (فى آسيا) وتراقيا الشرقية (فى أوروبا) . ويحدها شمالا البحر الأسود وغربا بحر ايجة وجنوبا البحر الأبيض المتوسط . وتتصل حدودها باليونان فى تراقيا الشرقية ، وسوريا والعراق وايران وجمهوريات أرمينيا وجورجيا (من جمهوريات الاتحاد السوفيتى) . وتبلغ مساحتها ٧٧٥ ألف كيلو متر مربع .

كان موقع تركيا الجغرافى عاملا هاما فى زيادة أهميتها الاستراتيجية فى شرق البحر الأبيض المتوسط . فتركيا تسيطر على مضيقى البسفور والدردينل اللذين يصلان البحر الأسود بشرقى البحر الأبيض وبذلك يمكنها منع أساطيل دول البحر الأسود (روسيا ورومانيا وبلغاريا) من الخروج الى البحر الأبيض ، كما أنها تستطيع اغلاق المضائق فى وجه أى أساطيل من البحر الأبيض تبغى الدخول الى البحر الأسود مما اضطر الأساطيل المتحالفة الى القيام بحملة غاليبولى لفتح المضائق والاتصال بروسيا علاوة على أهميتها الاقتصادية ، فالمضائق هى الطريق الوحيد لتصريف بترول وقمح روسيا الجنوبية من موانئ أودسا وباطوم ، وقمح وبتروال الدانوب الأدنى . وتركيا كذلك تسيطر على الطرق البرية من جنوب روسيا الى المحيط الهندى وآبار بترول العراق وايران عبر أراضيها وأراضي ايران والعراق . كما أنها تسيطر على الطرق البرية المؤدية من أوروبا وجنوب روسيا الى قناة السويس عبر سوريا ولبنان وفلسطين .

ولذلك اهتمت بريطانيا دائما (سوى فترات قليلة متباعدة) بالاحتفاظ بعلاقات واثيقة بتركيا حتى تأمن بذلك على مواصلاتها البحرية ومواردها من البترول .

ثانيا - المعالم الطبيعية والظواهر الجوية

شبه جزيرة آسيا الصغرى هضبة مرتفعة واسعة ، يبلغ متوسط ارتفاعها حوالى ١٠٠٠ متر فوق سطح البحر . وتحترقها عدة سلاسل من الجبال الوعرة التى يصعب اختراقها ، أهمها سلسلة جبال طوروس المتاخمة لشاطئ البحر الأبيض وسلسلة جبال البنطس المتاخمة لساحل البحر الأسود فى الشمال الشرقى . وسلسلة جبال الأضاغ بين نهري سقاريا وفيزل أرمق . وشرق الهضبة يرتفع تدريجيا كلما اتجهنا شرقا وينتهى بجبال أراراط فى أرمينية حيث يبلغ ارتفاعها ٥٠٠٠ متر ، أما المنطقة الغربية للهضبة فقطعها مجموعة من الوديان تكونها الأنهار التى تنبع من الهضبة وتصب فى بحر ايجة .

(١) جبال طوروس

عبارة عن سلسلة مستمرة من الجبال من الشرق الى الغرب بموازاة ساحل البحر الأبيض ويبلغ ارتفاعها حوالى ٣٠٠٠ متر وأعلى قممها آق طاغ (٣٠٣٠ مترا) ومنديسيس (٣٥٠٠ مترا) التى يقع شمالها ممر جولاك بوغاز (٩٦٦ مترا) الذى يمر به الخط الحديدى الذى يصل بين تركيا وسوريا .

ويقطع هذه السلسلة الجبلية الضخمة واديان رئيسيان ، يروى كل منهما نهر صغير . أولهما وادى أطنسة فى الشرق ويرويه نهر سيمون ويقع غرب خليج الاسكندرونة . وغرب الوادى يقع ميناء مرسين ، وشماله تقع مدينة طرسوس على طرف ممر جولاك بوغاز الذى يخترق سلسلة جبال طوروس . والوادى الثانى هو وادى أضاليا الذى يرويه نهر صغير ينبع من جبال طوروس . وتقع ميناء أضاليا عند مصب النهر ويربط هذا الميناء بالداخل وبأزمير خطان حديديان . وهذان الوديان هما طريقا الاقتراب الطبيعان الى داخل آسيا الصغرى .

الا أنه بالنسبة لوعورة جبال طوروس ، لم يقع على ساحل تركيا الجنوبي أى غزو بحرى . ولقد فكر الحلفاء خلال الحرب العظمى فى اجراء عملية انزال قوات الى البر عند منطقة الاسكدرونة لتهديد المواصلات الحديدية عبر جبال طوروس ، الا أن نتائج حملة الدردنيل لم تشجع على القيام بهذه العملية .

(ب) السهول الغربية

كانت المنطقة الغربية من هضبة آسيا الصغرى دائما طريقا هاما للاقتراب الى قلب الهضبة ، اتبعته القوات اليونانية عندما حاولت غزو تركيا عقب الحرب العظمى .

ويقطع الهضبة واديان يرويهما نهران صغيران ، وهما نهر مغنيسة فى الشمال ونهر مندرس فى الجنوب ، ويقع بينهما سهل أزمير ، ويقع على شاطئيه ميناء أزمير الهام . ويعتبر هذا السهل الطريق الطبيعى للاقتراب الى قلب الهضبة الاسيوية .

(ج) هضبة الأناضول

هضبة مرتفعة الأجناب ، تنخفض فى الوسط نسيبا ، حيث توجد بحيرة توز جول المألحة . ويبلغ متوسط ارتفاع الهضبة ١٠٠٠ متر ، ويزداد ارتفاعها الى جهة الشرق حتى جبال أرمينيا ، وينبع نهر دجلة والفرات من قسمها الشرقى ، كما ينبع نهرا سفاريا وفيزل أرمق من وسط الهضبة ويصبان شمالا فى البحر الأسود . وتقع مدينة أنقرة (العاصمة) بين النهرين فى منطقة جبلية وعرة هى جبال الأضاع . مما يجعل المدينة محصنة تحصينا طبيعيا . والهضبة عموما وعرة المسالك يصعب اختراقها .

ويعتبر واديا نهري سقاريا وفيزل أرمق طرق الاقتراب الطبيعية الى قلب الهضبة . والنهر الثانى ، وهو الشرقى ، يقع شرقه وغربه ميناءا سمسون وسينوب . أما جبال الأضاع ونبطس (على الحدود الشمالية الشرقية) فتعتبر موانع تامة للتقدم نظرا لوعورتها الشديدة وندرة المواصلات التى تخترقها .

وتعتبر سواحل تركيا الغربية والجنوبية داخلية في منطقة مناخ البحر الأبيض ، فهي دافئة شتاءً وحارة صيفا . وتسقط عليها الأمطار شتاءً . أما السواحل الشمالية فجزيرة الأمطار جدا بسبب هبوب الرياح الشمالية الشرقية الباردة عليها . وصيفها شديد الحرارة وخاصة في قلب الهضبة المنخفض .

ثالثا — الموارد الطبيعية

(أ) الثروة الزراعية والحيوانية

السهول الغربية هي أخصب بقاع آسيا الصغرى ، وأغناها . ويلها في ذلك وديان الأنهار التي تتبع من الهضبة وتصب في البحار المحيطة بشبه الجزيرة . ويزرع في تركيا القمح والشعير والذرة والأرز والخضر والبقول . ومن الحاصلات التي تستخدم في الصناعة القطن والطباق والكتان والبنجر . كما تزرع كميات وافرة من الفاكهة . وتشتهر تركيا بمراعيها العظيمة في المناطق الجبلية ولذلك فثروتها الحيوانية كبيرة ، وكذا في المنتجات الحيوانية ، كمستخرجات الألبان والجلود والصوف ومناطق الغابات في تركيا غنية بأخشاب البناء والوقود . وتصدر تركيا الطباق والفاكهة وبعض الجبوب والقطن واللحوم الحية ومنتجاتها والأخشاب .

(ب) الثروة الصناعية

تقوم معظم صناعات تركيا على ثروتها الحيوانية والزراعية . وثروتها المعدنية كلها تقريبا تصدر الى الخارج ، كما أنها تستورد كل ما تحتاجه للاستهلاك المحلي من المصنوعات .

والصناعات الهامة في تركيا هي صناعة المنسوجات القطنية والصوفية والحديدية ، وتقوم بها صناعات ناشئة للصلب والاسمنت والتقطير والورق وبعض الصناعات الكيماوية والمصنوعات الخشبية .

وتستخرج من مناجم تركيا الفحم والأتيموني والكروم (وهو أعظم

مصدر لثروتها المعدنية) والنحاس والحديد والمنجنيز والرصاص والزنك والكبريت والليجنيت بكميات متوفرة ، وتصدر منها الفحم والكروم والنحاس . وتستورد تركيا قسما كبيرا من حاجاتها من المصنوعات القطنية والصفوفية والآلات والمصنوعات الحديدية والكهربائية ومستخرجات البترول والمطاط وآلات البصر والمستخرجات الطبية والكيميائية ووسائل المواصلات البرية .

(ج) القوة البشرية

يبلغ تعداد سكان تركيا ما يربو على ١٨ مليون نسمة . منهم أكثر من ١٦ مليون من المسلمين والباقي من المسيحيين واليهود والأغلبية العظمى من السكان من الأتراك . ويوجد بعد ذلك خليط من الأكراد والعرب والأرمن والسلاف (من سكان شبه جزيرة البلقان) .

ولقد ارتفعت نسبة المتعلمين في تركيا خلال العشرين عاما الماضية ارتفاعا عظيما . فقد كانت ١٣ ٪ / في عام ١٩٢٧ وبلغت حاليا ٣٠ ٪ في المائة .

ويمتاز الجندي التركي ببعض من أرقى الفضائل العسكرية . فهو جندي شجاع خشن ذو مقدرة فائقة وجلد عظيم على تحمل المشاق والحرمان ، وهو محارب ورث الميل للقتال . وهو خصم عنيد في الدفاع ، ماهر في تخطيطه ، وإن كانت تنقصه المهارة في الهجوم وإن لم تعوزه البسالة . وحتى في أحلك الأوقات ، وتحت أقسى الظروف ، لا يفقد الجندي التركي روحه المعنوية ولن يقلل كفاحه أي شيء مهما كان مبطا للعزيمة . ولقد جعلت هذه الصفات العسكرية الفائقة في السكان ، تركيا في مقدمة الأمم العسكرية في العالم .

رابعا - المواصلات

لم تتقدم طرق المواصلات الداخلية في تركيا تقدما كبيرا نظرا الى وعورة المناطق الجبلية وشدة ارتفاعها مما يجعل شق الطرق ، وبناء الخطوط الحديدية أمرا شاقا باهظ التكاليف . وتخترق الخطوط الحديدية والطرق عادة السهول،

ومناطق الوديان متفادية بتلك المناطق الجبلية • وتمر في سلاسل الجبال في أنفاق (مثل نفق طوروس) مرتفعة • وتربط الخطوط الحديدية أوروبا بآسيا ، ويعتبر الخط الحديدي الذي يخترق الهضبة من استانبول الى أطنه حلقة هامة في مشروع سكة حديد بغداد ، وهو بالاتساع العادي • وتمتد الطرق الرئيسية بموازية الخطوط الحديدية ، وأهمها ما يربط استانبول بسوريا ، وموانئ الساحل الغربي بأنقرة (العاصمة) .

وتمتاز تركيا بعدد من الموانئ الجيدة جدا ، وأهمها ميناء أزمير على شاطئ بحر ايجه وميناء استانبول عند مضيق البوسفور ، وموانئ سمسون وطرابزون على ساحل البحر الأسود ، وميناء مرسين على ساحل البحر الأبيض ، وينتظر بعد أن استولت تركيا على خليج الاسكندرونة ، انشاء ميناء هام كبير في الاسكندرونة ليكون الميناء الرئيسي لمنطقة الأناضول ، وسوريا وشمال العراق ، الى البحر الأبيض المتوسط • كما أن الميناء يصلح لأن يكون قاعدة بحرية هامة لتركيا في البحر الأبيض ، وخاصة اذا قدرنا أن اسطولها البحري في البحرين الأسود وايجه تسيطر على مواصلاته البحرية مع شرق البحر الأبيض جزر الدوديكانيز وكرت التابعة لليونان •

الفصل الخامس عشر

مملكة العراق

أولا - الموقع الجغرافي

تشمل مملكة العراق أغلب البلاد المعروفة ببلاد النهرين من الناحية الجغرافية وتشارك العراق في الحدود مع أغلب دول الشرق الأوسط • فالى الشرق تقع ايران ، والى الشمال تركيا ، والى الشمال الغربى سوريا ، والى الغرب شرق الأردن ، والى الجنوب الغربى المملكة العربية السعودية • وتبلغ مساحة العراق ٤٣٥٥٠٠ كيلو مترا مربعا •

ولقد كان هذا الموقع المتوسط فى منطقة الشرق الأوسط هو العامل الأول فى زيادة الأهمية الاستراتيجية للعراق • فهو الممر البرى الرئيسى من تركيا وجنوب روسيا الى خليج فارس والمحيط الهندى • كما تنتهى المواصلات الحديدية من جنوب شرق أوروبا وتركيا عند البصرة ، ميناء العراق الرئيسى • وان السيطرة على هذه الخطوط بواسطة دول معادية لبريطانيا يهدد مواصلاتها البحرية فى المحيط الهندى • كما أن العراق حلقة هامة فى الممر البرى الممتد من شرق البحر الأبيض الى الهند ، وهى محطة جوية هامة على الطرق الجوية الرئيسية بين الغرب وجنوب آسيا وأستراليا • وموارد العراق من البترول عامل هام فى تقدير أهميته الاستراتيجية ، وخاصة وأنه يمكن من العراق الاشراف على ، وتأمين موارد البترول فى جنوب ايران . ويبلغ انتاج آبار البلدين حوالى ٩ مليون طن سنويا .

ثانياً — العالم الطبيعية والظواهر الجوية

يكون العراق ، من الوجهة الجغرافية ، المنخفض الواقع بين هضبة ايران في الشرق وجبال ارمينيا وآسيا الصغرى في الشمال حيث ينبع الدجلة والفرات ، وصحراء الشام في الغرب والصحراء الغربية في الجنوب الغربي . ويتكون هذا المنخفض من رواسب نهري الدجلة والفرات ، التي كونت على مر السنين سهلاً قليل الانحدار ، منبسطة تماماً . وتنحدر اليه هضبة ايران اتحداراً تدريجياً وتنحدر اليه في الشمال الأراضي الجبلية في آسيا الصغرى .

وأهم الموانع الطبيعية في العراق ، نهرا الدجلة والفرات . وينبع النهران من مرتفعات كردستان ويتجهان الى الجنوب الشرقي حتى يلتقيان على مسافة ١٣٠ كيلو متراً من الخليج الفارسي عند القرنة فيؤلفان شط العرب الصالح للملاحة السفن الكبيرة . وطول الفرات حوالي ٢٣٥٠ كيلو متراً ، وطول الدجلة ١٨٥٠ كيلو متراً . وللنهرين عدد من الروافد تروى ما حولهما من الأراضي . وتيارهما ضعيف نظراً لاستواء الأرض حتى أن النهرين يتحدران ١٠٠ قدم فقط في مسافة ٥٠٠ كيلو متراً بين بغداد والبصرة . ولا يوجد على النهرين منشآت كبيرة لتنظيم الري . وعند ما يفيض النهران يتكون عدد من المستنقعات حولهما .

ومناخ العراق قاري الى درجة كبيرة . فالخليج الفارسي يعتبر من أشد بقاع العالم حرارة . وترتفع الحرارة عموماً في الصيف ارتفاعاً عظيماً مرهقاً وتصحبها رياح حارة شديدة مما يحد من مقدرة القوات المقاتلة في فصل الصيف . وبرد الشتاء قارس ، ويعتبر شهر يناير أشد شهور العام برودة . وتسقط أمطار العراق في الشتاء وتندم في المدة من أول يونيو الى أول نوفمبر . ويسقط أغلب المطر في المناطق المرتفعة في الشمال والشمال الشرقي ويقل سقوط الأمطار في الأراضي السهلة المنبسطة . وتندم موارد المياه في المناطق البعيدة عن النهرين مما يحد من وقوع عمليات حربية الا في منطقة الجزيرة (بين النهرين)

ثالثا — الموارد الطبيعية

(أ) الثروة الزراعية والحيوانية

يزرع العراق القمح والشعير والأرز وقليل من القطن • وثروته الحيوانية عظيمة جدا ، وخاصة في الأغنام • ويصدر العراق البلح (أهم صادراته) وبعض الحبوب والقطن ومنتجات الحيوانات (الجلود والصوف) والحيوانات الحية ويستورد السكر والشاي • ولذلك يعد من ناحية التدبير الغذائي قطرا مستكفيا بذاته •

(ب) الثروة الصناعية

ثروة العراق الصناعية ضئيلة جدا ، ولا يستخرج من أراضيه سوى البترول الذي تمتلكه شركة البترول الانجليزية العراقية • وآبار الزيت موجودة في الموصل وكر كوك • وقد مدت أنابيب منها تحمل البترول الى حيث يتم تكريره في حيفا (فلسطين) وطرابلس (لبنان) • ويعتمد العراق في كل ما يحتاج اليه للاستهلاك المحلي من المصنوعات على الموارد الأجنبية • فيستورد من الخارج المنسوجات القطنية والحريرية والمصنوعات والآلات الحديدية والكهربائية ، والأسلحة والمعدات الحربية ، والمستحضرات الطبية والكيماوية والمطاط والفحم ووسائل المواصلات المختلفة • ولذلك يعتبر مجهوده الحربي من الناحية الصناعية ضئيلا جدا اذا قطعت عنه سبل الاتصال بالخارج •

(ج) القوة البشرية

يتراوح تعداد سكان العراق ما بين ٣ و ٣ ¼ مليون نسمة • والأغلبية العظمى من العرب المسلمين (حوالى ٢٦ مليون) ، والباقي من المسيحيين واليهود • وتبلغ نسبة المواليد والوفيات في المدن الهامة كالاتي : —

بغداد	الموصل	البصرة
نسبة المواليد في الألف	٩	٤
» الوفيات »	٧	١٨
» الزيادة »	٢	٢٢

ومن ذلك يتضح لنا ضعف التطور الطبيعي لسكان العراق ، وعدم احتمال زيادة تعداد السكان زيادة هامة ، وخاصة اذا قورنت نسبة الزيادة في الألف بمثيلتها في الدول العربية الأخرى .

الشعب العراقي ، من العرب والأكراد ، شعب يميل الى الحروب والقيام بالثورات ، التي امتاز بها تاريخه الطويل . ويسكن الأكراد مناطق العراق الشمالية العالية ، ويفوقون العرب شجاعة وجبا للقتال ، وكثيرا ما شقوا عصا الطاعة على الحكومة المركزية وهددوا أمن القوافل التي تجتاز ممرات الجبال في الشمال والشمال الشرقي . ويصعب كثيرا اخضاعهم لنظام مدني خاص .

رابعا — خطوط المواصلات

توجد بالعراق شبكة جيدة من الطرق الداخلية التي تربط المدن الرئيسية في منطقة النهرين . وأغلب الطرق مرصوف ، وخاصة الطرق الرئيسية . وقد تضاعفت الطرق الممهدة والمعبدة خلال الحرب الأخيرة ، حتى أصبحت مع الطرق التي فتحت في ايران كافية لتحمل ضغط النقل الحربي بين المحيط الهندي وروسيا بطريق ايران والعراق . ويربط العراق بكل من سوريا ولبنان وشرق الأردن وفلسطين طرق من الدرجة الأولى .

وتوجد بالعراق خطوط حديدية بالاتساع العادي تربط مدن النهرين الرئيسية من البصرة على طول نهر الفرات الى كربلاء ثم بغداد (على الدجلة) شمالا الى الموصل . وقد تم اتصال الخط الحديدي العراقي بخط سوريا المتصل بمصر جنوبا من جهة ، واستانبول وأوروبا من جهة أخرى . الا أنه من الأفضل استخدام الطريق البري عن الخط الحديدي للانتقال بين مصر والعراق .

ويستخدم نهرا الدجلة والفرات للملاحة الداخلية . ويمكن استخدام الطرق النهرية بين البصرة (فى أقصى الجنوب) حتى الحدود العراقية - التركية أو السورية . وشط العرب صالح لملاحة السفن الكبرى ، التى تدخله الى ميناء البصرة • ودجلة كان منذ القدم ولا يزال طريق المواصلات النهرية من خليج فارس الى بغداد والموصل وتنقل عليه البضائع بسرعة من الشمال الى الجنوب . كما أن هناك روافد النهرين التى تصلح كطرق مواصلات نهريّة ثانوية .

وتوجد بالعراق عدة محطات جوية كبيرة ، فى بغداد والبصرة ، وعدد من أراضي النزول المجهزة جيدا . وقد أنشئ معظمها خلال الحرب . وتوجد شركة للطيران تعمل بين أهم مدن العراق بانتظام . الا أن ضيق منطقة الجزيرة ، وقرب المدن الرئيسية الهامة ، وقلة عددها ، لم تساعد على انتشار استخدام النقل الجوى الداخلى فى العراق .

الفصل السادس عشر

جمهورية سوريا

أولا — الموقع الجغرافي

تقع سوريا في المنطقة الشمالية من شرق البحر الأبيض المتوسط ، ويفصلها عن تركيا في الشمال سلسلة جبال طوروس وأمانوس ويقع الخط الحديدي الموصل بين حلب والموصل جنوب الحدود مباشرة • وتشترك سوريا في الشرق والجنوب الشرقي مع العراق في حدود واحدة • وفي الجنوب ، يحدها وادي نهر اليرموك ، وفي الجنوب الغربي يفصلها جبل لبنان الصغير عن لبنان الكبير ثم تتصل بالبحر الأبيض المتوسط في الشمال الغربي شمال مدينة طرابلس • وتبلغ مساحتها ١٧١١٠٤ كيلو متر مربع •

وبحكم موقعها الجغرافي ، وتوسطها بين دول الشرق الأوسط ، فهي تحتل مركزا استراتيجيا هاما • اذ تقع على الطرق البرية المؤدية من القوقاز جنوبا الى فلسطين وقناة السويس ، وشرقا الى آبار البترول في العراق ، كما أنها محطة جوية متوسطة بين وسط وجنوب شرق أوروبا وبين الهند والصين وأستراليا • وستزيد أهميتها بمرور خط انابيب البترول المزمع انشاؤه من آبار بترول المملكة العربية السعودية الى شاطئ لبنان .

ثانيا — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية

تمتد سلسلة جبال يهوذا ومعاب شمالا مخترقين أراضي سوريا ولبنان • أما جبال يهوذا ، فتستمر بحذاء الساحل ، وتقرب منه جدا في قسمها الشمالي ،

ويزداد ارتفاعها حتى تصل بسلسلة جبال طوروس في جنوب شرق آسيا الصغرى .

وتمتد جبال معاب شمالا ، ويطلق على امتدادها جبال هرمون ولبنان الصغير ويقع غرب هذه الجبال ، سهل خصب يسمى البقاع ، ويعتبر من الوجهة الجيولوجية مبدأ الشق الذي يجرى به نهر الأردن . ويجرى في هذا السهل نهر أورو نتس وهو ينبع من مرتفعات بعلبك ، شمال دمشق ، ويجرى لمسافة ١٥٥ ميلا ، ثم ينحرف غربا ويصب في البحر شمال مدينة صور .

أما في شرق جبال هرمون ولبنان ، وفي شمالها ، فتقع هضبة متسعة مستوية جدا تمتد حتى « مقاطعة الجزيرة » يخترقها نهر الفرات (داخل حدود سوريا) والأرض بين حمص وحلب مستوية خالية من الموانع الطبيعية حتى تصادف طوروس في الشمال ، على حدود تركيا .

والمناطق الجبلية في سوريا وعرة ، يصعب اختراقها بالنسبة للوديان العميقة التي تخترقها ، الا حيثما مهدت في الجبال الممرات للطرق . أما في السهول الشمالية والشرقية ، فليس هناك ما يعوق العمليات الحربية السريعة ولذلك ، تعتبر المنطقة السهلة المستوية الواقعة شرق جبال هرمون ولبنان الصغير ، وفي شمالهما ، مسرح أى عمليات حربية رئيسية تقع في شمال سوريا . وطريق الاقتراب الرئيسى من سوريا الى فلسطين في سهل البقاع الذى يقع بين امتداد سلسلتى جبال يهوذا ومعاب . وطريق الاقتراب الى شرق الأردن يقع شرق جبال هرمون ولبنان الصغير ، حيث يخترق الخط الحديدى الهضبة الصحراوية مارا بدمشق (سوريا) ودردعا وعمان . أما السهل الساحلى في سوريا فضيق ومحروم من وسائل المواصلات الجيدة ولذلك لن يكون محورا لعمليات كبيرة .

ومناخ سوريا يختلف كثيرا باختلاف المناطق . فالأراضى السهلة الداخلية شديدة الحرارة صيفا والبرودة شتاء . أما في المناطق الجبلية فجوها معتدل صيفا بارد شتاء ، وفي منطقة الساحل يعتدل الجو على وجه العموم طول العام .

وتنجز أقطار سوريا شتاء ، ويعتمد عليها السكان في المناطق الجبلية لرى
الأراضى الزراعية •

ثالثا — الموارد الطبيعية

(أ) الثروة الزراعية والحيوانية .

تنتج سوريا كميات وفيرة من القمح والشعير والأرز والذرة والخضر
والفواكه ، كما يزرع القطن والطباق والكتان . ومراعى سوريا جيدة ، وثروتها
الحيوانية من الماشية والأغنام كبيرة ، وكذا من المنتجات الحيوانية مثل الجلود
والصوف ومستخرجات الألبان . وتوجد مناطق واسعة من الغابات تعتبر
موردا عظيما للأخشاب ، وأغلبها في لتاكيا وحماه وحلب ودمشق .

وتصدر سوريا الحيوانات الحية ومنتجاتها والخضر والطباق والقطن • وتستورد
الأرز والسكر والقمح ودقيقه •

(ب) الثروة الصناعة

تعتمد الثروة القومية في سوريا على زراعتها وحيواناتها ، وعلى الصناعات
الزراعية التى نشأت وتقدمت كثيرا . وأهم صناعاتها ، صناعات الجلود والمنسوجات
الصوفية والقطنية والحريية ، وصناعة الصابون والزيوت والأغذية المحفوظة
والفاكهة المجففة • وتصدر سوريا قسما من إنتاجها الصناعى اما وارداتها فمعظمها
من الآلات والمصنوعات الحديدية والكهربائية والمطاط والفحم ، والمستحضرات
الطبية والبتروى ، والأسلحة والذخائر والمعدات الحربية •

وتقوم معظم صناعات سوريا فى دمشق (العاصمة) وحمص وحماه وحلب •
ولم تكن سوريا بالبحث والتقيب عن المعادن عناية جيدة الى الآن ، ولكن
يعتقد وجود بعض المعادن بكثرة مثل المنجنيز والنحاس والرصاص والكروم والذهب •
وان بها منابع غزيرة للبتروى • ولم تستفد سوريا كثيرا من أنواع الأخشاب
الجيدة التى تنمو بها كأخشاب السنديان والبلوط والصنوبر ، التى تستخدم كوقود

وللبناء وصنع السفن • كما لم تستغل تماما مساقط المياه التي يمكن توليد الكهرباء منها ، ويقدر كمية الكهرباء المولدة من المساقط حاليا بحوالى ٤٠ ألف حصان ، من ٥٠٠ ألف يمكن توليدها •

(ح) القوة البشرية

يبلغ تعداد سكان سوريا حوالى ثلاثة ملايين نسمة • وأغلب السكان من العرب المسلمين (حوالى $2\frac{1}{3}$ مليون) ، وحوالى ٤٠٠ ألف من المسيحيين وتوجد جالية أجنبية صغيرة وبعض اليهود (حوالى ٤٠ ألفا) .

وتبلغ نسبة المواليد فى الألف حوالى ٥٢ ، وتبلغ نسبة الوفيات ٢٥ فى الألف ، وبذلك يكون معدل الزيادة الطبيعية ٢٧ فى الألف • وينال التعليم المرتبة الثانية فى الأهمية ، بعد القوات العسكرية ، وتبلغ نسبة مصروفات الحكومة على شئون التعليم حوالى ١٨ ٪ • من المصروفات العامة • وتعتبر نسبة الأمية فى سوريا دونها فى معظم بلاد الشرق العربى ، وتقدر بحوالى ٦٠ ٪ •

ويتصف سكان سوريا عموما بصفات العرب الحربية • وسكان بعض مناطقها (جبل الدروز) ، ذوو بأس شديد ورجال حرب بطبيعتهم • ولذلك كانوا دائما شوكة فى جنب الاحتلال الفرنسى • ولا شك أن ثورات سوريا المتعاقبة تشهد بصفات الشعب الحربية .

رابعا — المواصلات

تربط أنحاء سوريا شبكة جيدة من الطرق ، تربط مدنها الرئيسية فى الداخل وعلى السهل الساحلى • وتتصل هذه الشبكة بطرق فلسطين وشرق الأردن فى الجنوب ، كما يمتد طريق من دمشق الى بغداد .

ويقطع سوريا من الشمال الى الجنوب خط حديدى بالاتساع العادى ، ويتصل بالخطوط الحديدية فى شرق الأردن وفلسطين ، كما يسير بموازاة حدودها الشمالية الخط الحديدى الاستراتيجى من حلب الى الموصل .

وليس لسوريا ميناء جيد ، وميناء اللاذقية ، ميناء صغير يتصل بالمدن الداخلية بطرق برية ولكن لا تربطه بها خطوط حديدية . ولهذا تعتمد سوريا على موانئ لبنان (بيروت وطرابلس) التي تعتبر المنفذ الرئيسي لسوريا الى البحر الأبيض .
وخليج الاسكندرونة مكان طبيعي يصلح لانشاء ميناء جيد به ، الا أن فرنسا (في وقت انتدابها على سوريا) ، تنازلت عن سنجق الاسكندرونة (الاسكندرونة والمنطقة المحيطة بها) لتركيا . وما زالت مشكلة اعادة هذه المنطقة لسوريا موضع اهتمامها بالنسبة لصلاحية الخليج لكي يصبح قاعدة بحرية جيدة ، علاوة على كونه صالحا ليكون ميناء من الدرجة الأولى .

الفصل السابع عشر

جمهورية لبنان

أولا — الموقع الجغرافي

تقع لبنان في شمال فلسطين ، وتمر الحدود بينهما شمال عكا متجهة بين البحر وشمال بحيرة حولة . وتشترك مع سوريا في حدودها الشرقية والشمالية وتعتبر هذه الكتلة الجبلية البالغة مساحتها ١٠ آلاف كيلو متر مربع ، جزءا متما لسوريا .

وترجع أهميتها الى وجودها على الطرق البرية المؤدية جنوبا الى فلسطين وقناة السويس ، واشرافها على شرق البحر الأبيض ، حيث يوجد لها ميناءان جيدان وهما بيروت وطرابلس . والميناء الثاني نقطة انتهاء أحد فرعى خط أنابيب بترول العراق . كما سيمر بلبنان خط أنابيب بترول المملكة العربية السعودية .

ثانيا — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية

يخترق لبنان امتداد سلسلة جبال يهوذا شمالا ، والتي تفصل بين سهل ساحلي ضيق وسهل البقاع الخصب ، الذي يقع شرقيه امتداد جبال معاب شمالا .

والسهل الساحلي هو امتداد لسهل فلسطين الساحلي ، ولكنه يضيق كلما اتجهنا شمالا اذ تقترب جبال لبنان (امتداد جبال يهوذا) كثيرا من الشاطئ ،

وبذلك لا يعتبر السهل الساحلي مسرحا هاما للعمليات الا للاستيلاء على الموانئ الهامة الواقعة عليه .

وجبال لبنان وعرة ، يصعب اختراقها من الشرق الى الغرب الا في الطريق التي تعبرها • وترفع هذه الجبال فوق خط الثلج الدائم •

أما سهل البقاع ، الخصب ، فيرويه نهر اللقاني الذي ينبع من شمال بعلبك ويجري جنوبا ليصب في البحر الأبيض شمال ميناء طيرة مباشرة . ويعتبر هذا السهل طريق اقتراب جيد من شمال سوريا ، عبر لبنان ، الى سهل ازدرائيون في شمال فلسطين .

وتتضمن حدود لبنان الشرقية قسما من جبال هيرمون ولبنان الصغير التي تعتبر امتدادا لسلسلة جبال معاب الى الشمال . وهي وعرة صعبة الا في المناطق التي تخترقها الطرق الرئيسية التي تصل لبنان وسوريا .

ومناخ لبنان يختلف كثيرا . ففي الجبال يعتدل الجو صيفا وتشتد برودته شتاء . وفي السهل الساحلي ، يعتدل الجو عموما طول العام . أما السهول الداخلية (سهل البقاع) فصيفه حار وشتاؤه معتدل . وتسقط الأمطار شتاء . وتفيض مياه الانهار صيفا عند ما تذوب الثلوج في أعالي الجبال .

ثالثا — الموارد الطبيعية

(١) الثروة الزراعية والحيوانية .

تعتبر الثروة الزراعية والحيوانية ، والصناعات المتوقفة عليها ، أساس الاقتصاد القومي وعماد الثروة الأهلية في لبنان . ولبنان فقير في موارده الطبيعية ولذلك ينزح عدد كبير من سكانه الى البلاد العربية المجاورة والى الأمريكتين ، حيث توجد جالية لبنانية عظيمة .

وينتج لبنان القمح والشعير والذرة والخضر وكثيرا من الفاكهة ، والزيت النباتية . والثروة الحيوانية من الماشية والأغنام متوسطة . كما توجد به مساحات

واسعة تغطيها الغابات وتعتبر موردا لا بأس به للاخشاب الصالحة للوقود والبناء .

وأهم الصناعات فى لبنان هى المنسوجات والطباق والمشروبات الروحية والجلود والصابون والاسمنت • ولذلك يعتمد لبنان كثيرا على السياحة كمورد رئيسى للثروة الأهلية • وهو يستورد كل ما يحتاجه من الآلات والمصنوعات الحديدية والكهربائية والمنسوجات القطنية والصوفية والأسلحة والمعدات الحربية ولذلك يعتبر مجهوده الحربى ضئيلا ان لم يعزز بمجهود دولة أخرى .

(ب) القوة البشرية

يبلغ تعداد السكان فى لبنان حوالى ١٠٨٦٠٠٠٠ نسمة ، أقل من نصفهم من العرب المسلمين ، والباقي من المسيحيين • وتبلغ نسبة المواليد فى الألف حوالى ١٧ ونسبة الوفيات حوالى ٦ ولذلك فمعدل الزيادة فى السكان ١١ فى الألف .

ومستوى الحالة الصحية والتعليمية فى لبنان مشابهة للحالة فى سوريا . والثقافة الفرنسية فى لبنان واسعة الانتشار نظرا للعلاقات التاريخية الوثيقة بينهما وإلى الفترة التى قضتها فرنسا فى هذه البلاد عقب الحرب العظمى .

رابعاً — المواصلات

يربط مدن السهل الساحلى بقرى الجبال ، عدد وفير من الطرق الجيدة جدا كما يربط مدن الساحل طريق رئيسى ، يتصل بطريق فلسطين الساحلى ، كما يمتد شمالا إلى ميناء سوريا (اللاذقية) . ويربط بيروت (العاصمة والميناء الرئيسى) بدمشق طريق من الدرجة الأولى ، يتفرع منه طريق رئيسى عند رحلة يمتد فى سهل البقاع .

الا أن لبنان فقير فى خطوطه الحديدية ، وذلك راجع إلى وعورة جباله وضلعوبة شقها وتمهيدها لمد الخطوط الحديدية . ويمتد الخط الحديدى الذى

يخترق سهل البقاع شمالا الى حمص ، وبالخط الواصل الى دمشق في الجنوب الشرقي .

وبيروت أهم موانئ لبنان ، وهي الميناء الرئيسى لسوريا ولبنان ، وتتصل بخط حديدى وعدة طرق رئيسية بباقي المدن الرئيسية في البلدين . أما الموانئ الأخرى الثانوية فأهمها طرابلس وصور وصيدا . وهي موانئ صغيرة وأهميتها قليلة ، فيما عدا طرابلس حيث ينتهى خط أنابيب بترول العراق .

الفصل الثامن عشر

فلسطين

أولا - الموقع الجغرافي

يحد فلسطين شرقا خط يمتد من غرب العقبة ، على خليج العقبة ، الى البحر الميت متبعا وادي العرابة ، ثم يتبع الشاطئ الشرقي لنهر الأردن حتى نهر اليرموك ثم يمتد شمالا شرق بحيرة حولة الى حدود لبنان . ويحدها شمالا لبنان الكبير ، وغربا شاطئ البحر الأبيض المتوسط ، وجنوبا صحراء سيناء المصرية . وبذلك تعتبر حدود فلسطين الشرقية والغربية حدودا طبيعية تامة . وتبلغ مساحة فلسطين حوالى ٢٧ ألف كيلو متر مربع .

ترجع أهمية الموقع الجغرافي لفلسطين الى وقوعها على الطريق البرى بين آسيا وافريقيا ، وبذلك تعتبر الحط الأمامى للدفاع عن قناة السويس ضد أى اعتداء من الشمال . كما أنها تقع على ساحل البحر الأبيض الشرقى ، وبذلك يمكن من قواعد بحرية وجوية تنشأ فيها السيطرة جويا وبحريا على شرق البحر الأبيض . وفلسطين واقعة على الطريق البرى من شرق البحر الأبيض الى الخليج الفارسى ، كما أنه بالنسبة لموقعها المتوسط ، تعتبر محطة جوية هامة على الخطوط الجوية العالمية بين أوروبا وجنوب شرق آسيا واستراليا . وتمر حاليا أنابيب البترول من العراق الى حيفا القاعدة البحرية . ومن ذلك يتضح لنا أهمية الموقع الجغرافي لهذا القطر ، وخاصة وأنه يتوسط دول الشرق الأوسط ويمكن منه تهديد أى منها ، فمنه تمتد طرق المواصلات شمالا وشرقا وجنوبا .

ثانياً — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية

يمكن تقسيم فلسطين من الناحية العسكرية الى الأقسام التالية . السهل الساحلى وسهل أزدراينلون ، وتلال يهوذا ، ووادى الأردن .

(١) — السهل — فيليسينا والشعرون وازدراينلون :

تعتبر هذه السهول المحور الرئيسى للعمليات الحربية التى تقع مستقبلا فى فلسطين كما كانت الطريق الطبيعى والتاريخى للجيوش التى مرت فى فلسطين . وتبدأ هذه السهول عند شاطئ البحر الأبيض وتمتد لمسافة تتراوح بين ١٠ و ١٥ ميلا الى سفح تلال يهوذا . وتتاخم الشاطئ منطقة كثبان رملية يتراوح عرضها ما بين بضعة مئات الياردات ونصف ميل ، ويبلغ ارتفاعها ١٥٠ قدما فوق سطح البحر ورمالها ناعمة يصعب السير عليها . وتلى الكثبان الرملية أرض سهلة صلبة ، بها تعاريج خفيفة ويقطعها كثير من الوديان الصغيرة ، ولا يوجد بهذه المنطقة خلال فصل الجفاف ما يعيق التحركات العسكرية ما بين غزة والخليل سوى نهو العوجة الذى يجرى شمال يافا ، وهو خط استراتيجى فى فلسطين ، وسوى لسان التل الخارج من السلسلة الأصلية والذى ينتهى عند حيفا عند جبل الكرمل . وهذا التل يفصل بين سهلى الشعرون وازدراينلون . ويعتبر مانعا طبيعيا للتحرك فعرضه ٧ أميال ويخترقه ممران فقط ، يدخله غربيهما سهل ازدراينلون عند « أبو شوشة » المقابلة لبلدة الناصرة ، ويدخله شرقيهما عند المجيد المقابلة لعفولة . وليس بالطريقين أى صعوبات طبيعية تعترض القوات ، ومع ذلك فكلاهما سهل الدفاع عنه ويصعب جدا عبورهما عنوة أمام أية مقاومة .

ونهر العوجة ونهر كيشون فى سهل ازدراينلون هما مجرى المياه الوحيدان الذان تجرى فيهما المياه طول العام . وتكفى مياه الآبار العميقة حاجة السكان العادية ، ولكنها لا تعد حاجة قوات محاربة دون اصلاح واعداد خاص .

وسهل فلسطين بوجه عام صحية ، الا أنه من الضروري اتخاذ احتياطات خاصة للوقاية من الملاريا . وأهم ظواهر الجو انقسامه الى فصلين . فصل الجفاف ، وفصل الأمطار . ويستمر فصل الأمطار بانتظام من نوفمبر الى مايو وتسقط أمطار قليلة في نهاية اكتوبر ومارس وابريل . أما المدة من ابريل الى اكتوبر ففصل جفاف تام . وتصبح مساحات متسعة من السهل في فصل المطر موحلة ، وتصبح الطرق المتربة غير صالحة لسير الحملات . وشتاء السهل الساحلي دافئ ، وصيفه حار ، تهب أثناءه رياح الخماسين .

(ب) تلال يهوذا

تعتبر تلال يهوذا العمود الفقري لفلسطين . وتنحدر التلال انحدارا شديدا نحو نهر الأردن شرقا ، ولكنها تنحدر بميل خفيف نحو السهل الساحلي في الغرب . وهذه المنطقة عبارة عن هضبة متوسطة ارتفاعها ٢٤٠٠ قدم (وأعلى قممها ٣٥٠٠ قدم تقريبا) . وتتفرع من الهضبة السنة تلال نحو الشرق والغرب ويقع بين هذه التلال وديان عميقة تجعل تقدم قوات نحو الشمال أو الجنوب من أشق العمليات وخاصة اذا صادف التقدم مقاومة . ونظرا لعدم وجود طرق كثيرة جيدة أو صالحة في منطقة التلال ، ووعورة أرضها ، تعتبر هذه المنطقة غير صالحة لعمليات قوات ميكانيكية أو مدرعة . ولذلك يعتبر السهل الساحلي منطقة العمليات الحربية الرئيسية .

والجو شتاء قد يصبح قارسا ، وهو في الصيف أكثر اعتدالا منه في السهل الساحلي . وتسقط الأمطار في منطقة التلال بغزارة لقلّة محلات تخزين المياه بالهضبة . ولذلك يعتبر امداد قوات كبيرة بالمياه في الصيف في الجبال مسألة معقدة .

(ج) وادي الأردن

يعتبر وادي الأردن مانعا طبيعيا عظيما للتحرك بين جبال يهوذا وجبال معاب (في الشرق) ، نظرا لشدة انحدار الجبلين نحو النهر وانعدام المواصلات من

الشرق الى الغرب وحرارة الوادى الشديدة جدا ، مما حدد من اختلاط سكان الجبلين ومن تحرك القوات العسكرية امانهر الأردن فلا يعتبر مانعا عظيما . ففيه مخاضات ، ويتراوح عرضه بين ٧٠ - ٨٠ قدما الا أن تياره سريع جدا ، كما توجد المستنقعات على شاطئيه . وينخفض وادى الأردن تحت سطح البحر عند بحيرة حولة بسبعة أقدام ، بينما يبلغ ذلك الانخفاض ٦٨٠ قدما عند بحيرة طبرية (جنوب حولة بعشرة أميال) ويزيد ذلك الانخفاض الى ١٣٠٠ قدم عند البحر الميت (جنوب طبرية بخمسة وستين ميلا) . ويعتبر هذا المنخفض من أشد جهات فلسطين حرارة ، ويسقط به القليل جدا من الأمطار .

ثالثا — الموارد الطبيعية

لقد أدت الهجرة اليهودية الى فلسطين الى تطور كبير فى اقتصادها القومى . فبينما كانت ، وما تزال ، الأغلبية العربية تعنى بالزراعة ، نجد المناطق اليهودية وخاصة فى الأعوام الأخيرة تشهد تقدما صناعيا كبيرا . وذلك نظرا الى المساعدات المالية والفنية من الهيئات الصهيونية العالمية التى تسعى الى انشاء الوطن القومى اليهودى فى فلسطين . وبينما نشأ الاقتصاد العربى فى فلسطين على اكتاف مشروعات فردية وملكيات صغيرة ، نجد الاقتصاد اليهودى مبنيا على أماس المشروعات الجماعية . فالوكالة اليهودية تمتلك أراضى واسعة ، كما أنها تشجع وتمول المشروعات الصناعية .

(١) الثروة الصناعية والحيوانية .

ما تزال تعتبر الحاصلات الزراعية والثروة الحيوانية المصدر الرئيسى للثروة الأهلية فى فلسطين . وأهم المناطق الزراعية فى السهل الساحلى ، حيث يزرع القمح والشعير والذرة والسمسم والبقول والعدس والخضر والفاكهة ، والطباق وكميات كبيرة من علف الماشية . وقد ازدادت الكميات المزروعة زيادة واضحة فيما بين عامى ١٩٣٦ / ١٩٤٢ نتيجة قيام اليهود بادخال الوسائل الحديثة للزراعة

وتحسين طرق الرى • كما ازدادت الى درجة كبيرة جدا الثروة الحيوانية التى تتألف من البقر والجاموس والماعز والحراف وغيرها • ويمتلك العرب الأغلبية العظمى من الثروة الحيوانية • وتوجد مساحات واسعة من الغابات التى يمكنها توفير كميات كبيرة من الأخشاب • وأهم مناطق الغابات هى حيفا وجنين والناصرة ونابلس وعكا (فى المنطقة الشمالية) وجبرون وغزة والرملة والقدس (فى المنطقة الجنوبية) •

الا أن موارد فلسطين الزراعية لا تكفى الاستهلاك المحلى ولذلك فهى تستورد من الخارج الذرة والشعير والأرز والقمح ودقيقه وعلف الماشية والسكر والبيض والبطاطس والقطن الا أنها تصدر الفاكهة والزيت والجلود .

(ب) الصناعة

توفر فى فلسطين الأسس الهامة لقيام الصناعات ، من رؤوس الأموال والفنيين والمعادن الهامة واليد العاملة • ولذلك نشأ عدد كبير من الصناعات قام بأغلبها المهاجرون اليهود والمراكز الصناعية فى فلسطين أهمها تل أبيب وحيفا وفى مناطق مختلفة على نهر الأردن •

وأهم المعادن التى تستخرج فى فلسطين هى البرومين والمغنيسيوم والبوتاس والكبريت وقد نشأت بها صناعات الأغذية المحفوظة والمنسوجات والمصنوعات الخشبية والمعدنية والجلود والمستحضرات الطبية والكيميائية، والآلات الكهربائية والصابون وتكرير البترول . وتقوم فلسطين بتصدير قسم من هذه المنتجات وخاصة الى البلاد العربية المجاورة التى غمرتها مصنوعات فلسطين خلال فترة الحرب • الا أن فلسطين تستورد من الخارج الفحم والحديد والمنسوجات القطنية والصوفية والمطاط •

(ج) السكان

بلغ تعداد سكان فلسطين فى نهاية عام ١٩٤٤ حوالى ١٠٧٦٥٠٠٠ منهم ٥٥٤ ألف يهودى (٣١ ٪ من مجموع السكان) ، و ١٠٦١٠٠٠ مسلم •

والباقي من المسيحيين • ويقدر مدى الزيادة في الألف (نتيجة التكاثر الطبيعي) بين العرب ٣٠٧ ، وبين اليهود ١٧٨ و بين المسيحيين ١٨٩ ولذلك ينتظر أن تبقى للعرب الأغلبية (العديدية) في فلسطين اذا توقفت هجرة اليهود •

والحالة الصحية والتعليمية في فلسطين خير منها في بعض بلاد الشرق الأوسط الآخر ، ويمكن ادراك هذه الحقيقة من الجدول الآتي :-

نسبة المتعلمين	عرب (مسلمون)	يهود	مسيحيون
١١ ٪	٧١ ٪	٤٥ ٪	
نسبة المواليد في الألف ٥٢ ر ٤	٢٩	٣٢ ر ٦	
نسبة الوفيات ١٩ »	٧ ر ٧	١١ ر ٦	

وشعب فلسطين عموما ، العرب واليهود على السواء ، شعب ثوري محارب بطبيعته • وأعظم دليل على ذلك ثورات العرب المتتالية منذ الحرب العظمى حتى قبيل الحرب العالمية الثانية ، ثم أعمال الأتراك العنيفة التي يقوم بها اليهود حاليا في فلسطين • ولا شك أن مما يساعد العرب كثيرا هو طبيعة حياتهم البدوية ، التي منحتهم أسلوبا خاصا في القتال ، يجعلهم من أكثر الشعوب ميلا للمغامرة والأعمال السريعة (كحرب العصابات) ، وان لم تكن الحملات العسكرية الطويلة الاجل مناسبة لطابعهم •

رابعا - المواصلات

انشئت في فلسطين بعد الحرب العظمى شبكة هائلة من الطرق البرية الجيدة التي تصل ما بين السهل الساحلي وجبال يهوذا وشرق الأردن ، وتصل بلدان السهل الساحلي ، وبلدان الجبال من الشمال الى الجنوب • وجميعها طرق صالحة لاستخدام الحملات الميكانيكية الثقيلة حتى الفرعية منها ، والتي انشئت في مناطق السهل الساحلي لترتبط بين مدنه ومستعمرات اليهود فيه • وتصل فلسطين بطرق جيدة بمصر جنوبا ولبنان شمالا وشرق الأردن وسوريا والعراق •

وتوجد بفلسطين شبكة من المواصلات الحديدية بالاتساع العادى ، تربط بين مدن السهل الساحلى وبينها وبين المدن الجبلية ، ويستمر الخط الحديدى الى مصر جنوبا

الا أن الطبيعة قد بخلت بالموانىء على فلسطين . فلا يوجد فى فلسطين سوى ميناء حيفا . أما فيما عدا ذلك ، فإن الشاطئ يمتد من حيفا الى الحدود المصرية فى خط مستقيم تقريبا ، خال من التعاريج التى توجد أجوانا تصلح ملاجىء للسفن الحربية . ويافا وغزة مينائان صغيران . وتيار البحر شديد حول شاطئ فلسطين ، مما يجعل من الصعب انزال قوات على الشاطئ المكشوف وكان ذلك سببا فى متاعب كثيرة لسفن التموين فى أثناء حملات فلسطين الحربية .

وتوجد بفلسطين عدة محطات جوية كبيرة ، وعدد كبير من أراضى النزول التى أنشأتها القوات البريطانية خلال الحرب العالمية الثانية . وأهم محطاتها الجوية التى تستخدم حاليا لهبوط طائرات الشركات العالمية هى اللد والقدس .

الفصل التاسع عشر

مملكة شرق الأردن

أولا - الموقع الجغرافي

يحد مملكة شرق الأردن من الغرب نهر الأردن من بحيرة طبرية في الشمال الى البحر الميت في الجنوب ، ثم وادي عرابة حتى خليج العقبة • ويحدها من الشمال حدود نهر اليرموك الذي يجري بجواره خط سكة حديد الحجاز من سمخة الى درعة ، اما حدودها الشرقية فتمتد في صحراء الشام وتشترك مع حدود العراق والمملكة العربية السعودية • وهي حدود صناعية ، وبالعكس حدودها الغربية والشمالية تعد حدودا طبيعية • وتبلغ مساحتها ٩٠ ألف كيلو متر مربع •

وترجع أهمية الموقع الجغرافي لمملكة شرق الأردن ، الى كونها احدى حلقات الممر البري بين شرق البحر الأبيض وخليج فارس ، والممر الجوي بين أوروبا وجنوب شرق آسيا واستراليا . ثم لمروء خط أنابيب البترول العراقي في أراضيها • ومنطقة العقبة تدخل ضمن حدود شرق الأردن ، وميناء العقبة مخرج لشرق الأردن الى البحر الأحمر ، ولذلك ستزيد أهمية شرق الأردن اذا فتح طريق مباشر الى العقبة ، وعملت تسهيلات عديدة في الميناء • ويرجع اصرار بريطانيا على ضم مقاطعة معان - العقبة الى شرق الأردن الى ما تعلقه على هذا الميناء من أهمية استراتيجية .

ثانياً — المعالم الطبيعية والظواهر الجوية

شرق الأردن هضبة صحراوية مرتفعة ، تنقسم الى منطقتين :- جبال معاب في الغرب ، هضبة حوران .

١ - جبال معاب

سلسلة جبلية بموازية نهر الأردن ، ويبلغ ارتفاعها حوالى ٣٠٠٠ - ٣٥٠٠ قدم ، ويتدرج انحدارها نحو الشرق ، أما سفوحها الغربية فشديدة الانحدار نحو نهر الأردن . ولذلك يصعب اجتياز هذه السلسلة من الشرق الى الغرب ، كما يصعب السير فيها نظرا لوعورتها ووجود عدد كبير من الوديان العميقة التي تتجاذرها في اتجاه عمودى الى نهر الأردن . وتحدد هذه الوديان طريق عبور الجبال من الغرب الى الشرق .

٢ - هضبة حوران

تقع شرق جبال معاب هضبة صحراوية مرتفعة (٤٠٠٠ قدم) واسعة تمتد الى العراق ، وتدرج في الانخفاض جنوبا الى الأراضى الزراعية الخصبة الواقعة حول عمان ، بين سكة حديد الحجاز والبحر الميت وتعرف بهضبة معاب وتجري فيها عدة مجارى مياه غير مستديمة ، تتصرف فيها مياه جبال معاب الى الشرق ومناخ شرق الأردن عموما قارس البرودة شتاء . فتتخفض درجة الحرارة الى ما دون الصفر في منطقة عمان في شهر فبراير ، والى الصفر تقريبا في منطقة معان في شهر يناير . أما صيفها فمعتدل اذ لا تتجاوز درجة الحرارة ٢٦ درجة في شهر يوليو . وتسقط الأمطار شتاء بكمية متوسطة ، الا أنها دون كمية أمطار فلسطين .

ثالثاً — الموارد الطبيعية

(١) الثروة الزراعية والحيوانية

شرق الأردن فقير في موارده الطبيعية ويعتمد اعتمادا كبيرا على الاستيراد لكفاية الاستهلاك المحلى ، وخاصة في جميع المصنوعات .

ويتج شرق الأردن القمح والشعير والذرة وبعض الفاكهة ، كما أن ثروته الحيوانية من الماشية والأغنام والدواجن عظيمة . وتوجد به مناطق كثيرة تغطيها الغابات وتعتبر موردا لا بأس به للأخشاب .

وأهم واردات شرق الأردن من السكر والأرز ودقيق القمح ومستخرجات البترول والمنسوجات القطنية والصوفية والجلود المدبوغة والمصنوعة ويصدر شرق الأردن الماشية والصوف والجلود .

(ب) السكان

يبلغ تعداد شرق الأردن حوالى ٣١٠ ألف نسمة . وأغلب السكان من العرب المسلمين . وبهم أقلية مسيحية ويهودية . وتبلغ نسبة المواليد فى الألف سنويا ٤٢٥ وتبلغ نسبة الوفيات حوالى ١٩ فى الألف ، وبذلك يصبح معدل الزيادة الطبيعية فى عدد السكان فى الألف حوالى ٢٣٥ . وما زالت حالة التعليم فى مراحلها الابتدائية .

وصفات سكان شرق الأردن مماثلة لصفات غرب فلسطين . ولذلك فهم يصلحون كعماد لقوة خفيفة الحركة ، تقوم بعمليات قصيرة وسريعة . وقد أشىء من سكانها جيش عربى وقوة لحراسة الحدود ، وهما قوتان صغيرتان مسلحتان تسليحا خفيفا يناسب طبيعة ما قد تدعيان للقيام به من عمليات .

رابعا - المواصلات

يخترق شرق الأردن خط حديدى من درعة فى الشمال الى عمان ومعان فى الجنوب ، حيث كان يتصل بخط سكة حديد الحجاز . ويتصل هذا الخط بخط فرعى من درعة غربا الى حيفا على طول الحدود بين شرق الأردن وسوريا ، ولا يوجد بها من الطرق سوى دروب جيدة تمتد بموازاة الخط الحديدى وتربط شرق الأردن بفلسطين وسوريا ، كما يوجد طريق يصل من الرطبة (فى العراق) والمفرق (شمال عمان) ويسير بموازاة خط أنابيب البترول .

ولا تتصل شرق الأردن بأى بحار مفتوحة ، سوى البحر الأحمر عند أقصى الجنوب حيث يوجد ميناء العقبة • ولقد لعب هذا الميناء دورا استراتيجيا هاما فى ثورة العرب (١٩١٧/١٦) • ويعتبر حاليا المنفذ الوحيد لشرق الأردن الى البحر ، الا أن الميناء ليس بحالة جيدة تسمح بايواء السفن الكبيرة • ويستخدم حاليا لتصدير البوتاس ، وقد مهد الطريق اليه من شرق الأردن على طول وادى عرابة الذى يحدد الحدود بين فلسطين وشرق الأردن • وتهتم بريطانيا بهذا الميناء للاستعاضة به فى عمليات تحركات القوات بحرا بين فلسطين وشرق الأردن وبين المحيط الهندى عن قناة السويس •

تعتبر مملكة شرق الأردن ، نظرا لصعوبة أرضها وقلة موارد المياه بها وعدم جودة مواصلاتها ، من أقل المناطق تعرضا لوقوع عمليات حربية واسعة النطاق بها • وفائدتها من الناحية العسكرية تنحصر فى كونها ممر بين العراق وفلسطين عبرته القوات البريطانية باستمرار خلال الحرب العالمية الثانية فى تحركاتها من الهند الى فلسطين بطريق البر (بغداد - فلسطين) •

الفصل العشرون

ليبيا

تطلق ليبيا على الاقليمين وهما برقة (Cyrenacia) وعاصمتها بنغازى
« فى الشرق » ، وطرابلس (Tripolitssia) وعاصمتها طرابلس « فى الغرب » .

موقعها وطبيعة أرضها

تقع ليبيا على الساحل الافريقى مقابلة لاطاليا على الساحل الأوروبى من
البحر الأبيض المتوسط ، ولذلك كانت تتوق ايطاليا دائما لاستعمار هذا الجزء من
الكرة الأرضية ، ولو أنها كانت تتوق أكثر للاستيلاء على تونس حيث أنها
أقرب لها من ليبيا ، فيعد الجزء الجنوبى الغربى من جزيرة صقلية حوالى ١٠٠
ميل فقط عن تونس رأس بون (Bon) بينما يبعد الجزء الجنوبى من صقلية
عن طرابلس حوالى ٢٨٠ ميلا على الأقل .

وتحتل ليبيا حوالى ١٢٠٠ ميل من ساحل البحر الأبيض المتوسط الافريقى
وهذا الجزء الساحلى هو شريط خصب لحد ما وأهل بالسكان والزراعة .
أما أجزاؤها الداخلية فعبارة عن أغراد رملية عظيمة والجزء الغربى أكثر ارتفاعا
من الشرقى لأن الشرقى لايزيد أعظم ارتفاع فيه عن ١٥٠٠ قدم والجزء الجنوبى
منه (جنوب خط عرض واحة الفرافرة) أكثر ارتفاعا من الشمالى الذى لايتجاوز
فى أغلب الجهات ٦٠٠ قدم عن سطح البحر ، أما الجزء الغربى وخصوصا الجنوبى
منه فيشمل مرتفعات عظيمة حوالى ٣٠٠٠ قدم عن سطح البحر . أما الجزء
الشمالى منه الممتد من سخنة (Sokna) الى مزدة (Mizda) الى زوارة

فشرط ضيق من الأرض المنخفضة نسبيا والتي لا تزيد على ٦٠٠ (Zawara) قدم فوق سطح البحر .

والمياه فى الجهات البعيدة عن البحر قليلة . ويتكل الأهالى على فصل المطر ليرووا الأجزاء الصغيرة التى يزرعونها شعيرا وبعض الفواكه التى تتحمل قلة المياه ولذلك يعتبرون أياماً الأمطار أيام سعيدة عندهم ، ولذلك يصعب على القوات الحربية الكبيرة التحرك كثيرا فى داخلية البلاد (أولا) لقلة المياه (ثانيا) لطبيعة الأرض الوعرة .

وقد خلقت طبيعة الأرض فى الأهالى حب النضال وعدم الخضوع بسهولة ولذلك سببوا متاعب كثيرة لايطاليا حوالى ربع قرن من الزمن .

المساحة والحدود

المساحة : ليبيا واسعة المساحة جدا ولكن الجزء المقيد منها محدود وصغير فتبلغ مساحتها ٤٢٦٠٠٠ ميل مربع أى أكثر من مساحة المملكة المصرية بكثير (مساحة مصر ٣٥٠٠٠٠ ميل مربع) ومن هذه المساحة الواسعة جزء كبير منها هو فى الواقع جزء من صحارى افريقيا الكبرى .

الحدود : يحدها شرقا الخط المتحد من خليج السلوم لجهة الجنوب الى أن تتلاقى مع خط عرض ٢٢ شمالا (وهو الذى يجرى قليلا شمال وادى حلفا ويفصل مصر عن السودان) وغربا بتونس بالخط الذى يبتدىء من البحر الأبيض المتوسط شمال غرب زوارة بعشرين ميلا تقريبا الى أن يتلاقى مع خط عرض ٣٠ شمالا ثم بالصحارى الى شمال خط عرض ٢٢ شمالا ، وجنوبا بالسودان المصرى . عند خط ٢٢ شمالا والصحراء الكبرى ، وشمالا بالبحر الأبيض المتوسط من السلوم الى تونس .

السكان

يسكن ليبيا حوالى ٨٢٥٠٠٠ من الوطنيين وحوالى ١٠٣٠٠٠ من الايطاليين والأجانب ويتكلم الأهالى اللغة العربية بلهجة تختلف عن تكلمها بمصر ولكنها

مفهومة ولقد جعلت الحكومة الإيطالية أثناء احتلالها للبلاد اللغتين الإيطالية والعربية اللغتان الرسميتان للبلاد وأغلب هؤلاء السكان يقطنون الأجزاء الساحلية ويقل عدد السكان جدا كلما ابتعدنا عن البحر في داخلية البلاد حتى تنعدم الحياة في بعض أجزائها بالكلية ، والنشاط بصفة عامة مركز على الساحل وبالقرب منه ، أما في داخلية البلاد فلا نجد أثرا للنشاط الا عند ملتقى طرق القوافل ومحطاتها وفي الواحات مثل جغوب وخلافها .

والأهالى بصفة عامة فقراء وضعيفوا البنية ولكنهم مملئون شجاعة وكرما والعنصر الغالب في دمهم هو العربي . وهم يتبعون رؤسائهم على النظام الدكتاتوري ويعتقدون في زعمائهم الدينيين وينقادون لهم .

وسكان ليبيا خليط من العرب والأتراك والأكراد والعبيد (أرقاء السودان) واليهود وأغلب الأهالى يدينون بالدين الاسلامي ويبلغون ٧٩٧٠٠٠ مسلم وبها من اليهود حوالي ٣٠٠٠٠٠ أغلبهم في مدينة طرابلس اذ بها وحدها ٢٢٠٠٠ يهودى وقد نزحوا اليها في عهد بطالسة مصر ، وطرابلس تعتبر من أقدم مدن العالم ولها في التاريخ مكانة خاصة بالنسبة لموقعها لأنها واقعة أمام صقلية على الساحل الافريقي أى من أقرب أجزاء هذا الساحل لاوروبا وايضالانه كان ينتهى بها أكبر طرق ثلاث قوافل عرفها التاريخ أحدها يذهب جنوبا الى بحيرة شاد مارا بفزان وبلما (Fezzan & Bilma) والثانى للجنوب الغربى مارا بقدامس وغات الى تمبكتو وكانوا (Tombukto & Kano) والثالث الى الجنوب بشرق مارا وواداي ودارفور .

نظام الاقطاعات

أثناء حكم إيطاليا كثر عدد النازحين من إيطاليا لليبيا وذلك تنفيذ للمشروع الفاشيستي الكبير الذى سنه موسوليني ليجعل ليبيا مسكنا لخمسة ملايين ايطالى وعمل لذلك مغريات ومرغبات كثيرة فكان يرسل كل عام حوالى عشرين ألف ايطالى وحينما يذهبون لليبيا يجدون المساكن جاهزة لهم والاقطاعات الزراعية لكل

عائلة قد خصصت بالآلاتها لتشتغل مباشرة وكلها قريبة من الساحل ويسدد ثمنها أقساطا على عشرين سنة وبعدها تصبح ملكا لواقع اليد عليها، والأراضي مقسمة الى ملكيات صغيرة تتراوح ما بين ١٢٥ و ٢٥ فداناً ولكل ملكية منزل كامل المعدات وأسباب الراحة ولكن قضى على هذا النظام بانضمام إيطاليا في الحرب العالمية الثانية .

المياه فى ليبيا

حرمت الطبيعة ليبيا من الأنهار ولذلك فكل اعتمادها على ما تجيء به السحب المشبعة بخار الماء من الأمطار . ففي الشتاء اذا كثرت الأمطار تجد الوجوه باسمه مستبشرة أما اذا قلت الأمطار فتكون الوجوه عابسة مكفهرة .

ففي فصل المطر تملأ العيون والآبار والصحاريح ، وترسل المياه بالطوافات من مكان لآخر كما كانت تذهب المياه من الاسكندرية لمطروح والسلوم قديما .

ولقد أقامت السلطات الإيطالية خزائين كبيرين بين سيدى عزيز وبرديه ويسع كل منها حوالى ٥٠٠ طن ماء وأحدهما أشيء بوادى النطرون والآخر بوادى الرمل .

وأشياء جنوب البردية ثمانى خزانات أكبر من السابقة تسع كل منها حوالى ٦٥٠ طن من الماء وكلها بوادى شماس .

وعمل خزان آخر عند كمبوت يسع حوالى ٥٠٠ طن ، والهمة مبذولة لإنشاء كثير من أمثال هذه الخزانات .

أما أشهر العيون فهي :

توجد فى درنة عين شهيرة تسمى عين « مارا » ولقد أوصلوا مواسير كثيرة منها لجميع أنحاء درنة وترسل من مياهها كميات كثيرة بالطوافات الى طبرق .

ويوجد أيضا على بعد ٣٠ كيلو مترا غرب طبرق عين به مياه كثيرة جدا وتمتد

مواشير من وادى السهل الى كثير من الجهات التى حوله لتغذيتها بالمياه وتنقل منه أيضا بعض المياه باللوريات الى بعض الجهات مثل عكرمة .

وتوجد أيضا مياه كثيرة فى وادى أبوكامل على بعد ٣٠ كيلو مترا من طبرق وفى وادى البياض شرق طبرق مياه كثيرة أيضا .

أما بنى غازى فغنية بالمياه التى تجىء لها بواسطة أنابيب ممتدة من الكوغية لأن مياهها المحلية تميل الى الملوحة قليلا .

ومياه العوينات قليلة وبها عينا زوية ودوة .

أما مياه جغوب فتميل الى الملوحة ولذلك تجىء اليها المياه من برديه .

وجالو مياهها أيضا ملحة وتنقل اليها المياه باللوريات من مسافات بعيدة .

وتقع واحة الكفرة . على الحدود المصرية ومن المدهش أن الآبار التى فى الأراضى المصرية مالحة أما الثلاثة الآبار التى حفرها الايطاليون هناك داخل حدود ليبيا فعذبة .

ومن هذا البيان البسيط يظهر لنا مقدار الصعوبات التى تلاقيها القوات العسكرية التى تتحرك فى داخلية البلاد للحصول على المياه وخصوصا فى فصل الصيف حيث تنعدم الأمطار ويشتد الحر ويكثر الظمأ وتزيد الحاجة للنظافة العامة لمنع الأمراض والتى لا تتم سواء للجسم أو الملابس أو المأكولات الا بالمياه .

المواصلات

لقد تقدمت المواصلات فى ليبيا تقدما محسوسا جدا فى السنوات العشر الأخيرة ، وذلك لأن المواصلات هى العمود الفقرى لرقى البلاد فهى التى تربط الأجزاء المتباعدة بعضها وبواسطتها تنقل المنتجات والحاجيات بين الجهات التى تكثر فيها الى الجهات التى تقل أو تنعدم فيها ، وترسل بواسطتها القوات العسكرية أو القوات التى تحافظ على النظام من جهة لأخرى بسرعة .

أنواع المواصلات

(١) السكك الحديدية .

(٢) الطرق البرية

(٣) التليفون والتغراف السلكي واللاسلكي .

(٤) الخطوط الجوية .

(٥) المواصلات البحرية .

١ - السكك الحديدية

السكك الحديدية قليلة في ليبيا لأنها تكلف كثيرا والحكومة مجهدة من جهة المصاريف لتحسين حال ليبيا ولذلك فإن السكك الحديدية لا يعتمد عليها كثيرا في ليبيا .

ولقد أنشئ خطان رئيسيان أحدهما في برقة والآخر في طرابلس .

خط برقة : يتفرع فرعين فالأول يمتد من بنى غازى الى سلوك جنوبا وطوله أقل من ٦٠ كيلو مترا ، والثاني من بنى غازى الى المرج والابار وهو أطول من الأول بحوالى ٤٠ كيلو مترا .

خط طرابلس : وله فرعان أيضا الأول من طرابلس الى غربان والغزيرية جنوبا وهو ٧٩ كيلو مترا (اى ٣١ ميلا) والثاني من طرابلس الى زوارا غربا وهو أطول خط في ليبيا ويبلغ طوله ١٣٠ كيلو مترا (٧٥ ميلا) .

٢ - الطرق البرية

اهتمت الحكومة بتنظيم واصلاح الطرق بكافة أنواعها سواء كانت مرصوفة أو مكدوكة أو ضيقة كالدروب للقوافل والدواب وغير ذلك لأن عليها كانت تعتمد إيطاليا في جميع تحركاتها خصوصا العسكرية .

الطرق المرصوفة

بينما نجد في ليبيا سككا حديدية مجموعها ٢٧٠ كيلو مترا نجد طرقا مرصوفة يبلغ طولها أكثر من ٣٦٠٠ كيلو متر ، ولقد كلف انشاء هذه الطرق

الحكومة كثيرا جدا ولكنها من جهة أخرى سهلت المواصلات ، ومن أهم الأسباب التي ساعدت على اصلاح وانشاء هذا المقدار من الطرق هو رخص أجر العامل هناك وأهم هذه الطرق ما يأتي :-

الطريق الساحلى - فتح رسميا فى سنة ١٩٣٧ وهو ممتد من حدود ليبيا - مصر الى طبرق ودرنة والمرج وبنغازى وسرت ومسرانا والحمس وطرابلس وزوارة وينتهى عند حدود ليبيا - تونس .

وهو يسير بجوار الشاطئ* ويبلغ طوله ١٨٢٢ كيلو مترا وعرضه ثمانية أمتار وحركة المرور فيه منظمة جدا فأقيمت علامات الاشارة والاتجاه لترشد المسافرين ووضعت اشارات اصطلاحية للتحذير عند المنحنيات أو المنحدرات أو التقاطع .

وهذا الطريق عريض عرضا كافيا ومرصوف ومستوى وصالح لجميع أنواع الحملات والتحركات ، وتوجد طرق أخرى غير هذا الطريق مرصوفة أيضا وصالحة لسير السيارات فى العمليات وأهمها :-

- (١) الطريق من طبرق الى العدم وطوله ٦٠ كيلو مترا .
- (٢) • درنة الى المرج وطوله ١٤٠ كيلو مترا .
- (٣) • الحمس الى طرابلس وطوله ١٦٠ كيلو مترا .
- (٤) • العزيزية الى الحمس وطوله ١٨٠ كيلو مترا .
- (٥) • طرابلس الى الحمس وطوله ٢٥٠ كيلو مترا .

الطرق غير المرصوفة - أما الطرق الغير المرصوفة فهى كثيرة أيضا وصالحة للمرور بسهولة ويبلغ طولها أكثر من ٤٠٠٠ كيلو متر وهى منتشرة فى جميع ليبيا وأهمها :-

- (١) الطريق من بئر الرملة الى جغبوب مارا بمساعد وسيدي عمر والشقة وطوله ٢٢٠ كيلو مترا .

(٢) الطريق من طبرق الى جغبوب وطوله حوالى ٢٤٠ كيلو مترا .

(٣) الطريق من اجداية الى الكفرة (الحوف) وهو طريق طويل جدا أى يبلغ طوله حوالى ٨٥٠ كيلو مترا ويمر بأوجلا والعرق وجالو والتاج ، وبه علامات ترشد حركة المرور عليه .

(٤) الطريق من القداحية الى زلة ويمر بهون ، وطوله ٤٩٠ كيلو مترا .

(٥) الطريق من هون الى تبن الكوم ويمر ببئر القاف وسمنو والأبيض وأوبارى وغاب ، وطوله ٩٦٠ كيلو مترا .

المدقات - أما الممرات الصغيرة (المدقات) فهي كثيرة جدا وبعضها صالح لمرور السيارات والحملات المختلفة والبعض الآخر متوسط والبعض ردىء ويبلغ طولها حوالى ٢٥٥٠ كيلو مترا وأشهرها :-

(١) الطريق من بنغازى الى العدم ، وطوله ٤١٠ كيلومترات ويمر بالمخيلي .

(٢) الطريق من جغبوب الى العرق وطوله ٢٨٠ كيلو مترا مارا بالبردى والمتوسط وهذا الطريق جيد جدا وصالح لمرور جميع أنواع السيارات والعربات .

(٣) الطريق من الجوف الى معطن السارة وطوله ٣٥٠ كيلو مترا .

طرق القوافل - ويوجد نوع رابع من الطرق الضيقة التى تصلح لمرور القوافل والدواب والمشاة وهى لا تصلح للسيارات وهى عديدة جدا لا يمكن حصرها فى ليبيا وهى منتشرة فى جميع الأتحاء ويبلغ طولها أكثر من ١٠٠٠٠ كيلو مترا .

٣ - التليفونات والتلغرافات السلكية واللاسلكية

أنشأت الحكومة كثيرا منها لربط أجزاء ليبيا بعضها وأشهر خط تليفونى سلكى هو الممتد على الطريق الساحلى سالف الذكر من حدود مصر الى حدود تونس ويوجد غير هذا الخط خطوط أخرى أقل فى الطول والأهمية منها : -

الخط التليفونى الممتد من درنة الى جغبوب مارا بطبرق ولوك والبردى والشقة .

ومما يلاحظ أن السلطات الإيطالية فى ليبيا كانت قد اعتبرت منطقة واحة جغبوب مهمة من الوجهة الاستراتيجية ولذلك ربطتها بكثير من داخلات البلاد بخطوط تليفونية مثل خطوط العامرية - جغبوب ، وخط طبرق - جغبوب ، والبردى - جغبوب .

وكذلك أنشئت كثير من المحطات اللاسلكية على شاطئ البحر واهتمت أيضا بتنظيم المحطات اللاسلكية على حدودها الشرقية وربطت جميع أجزائها ببعضها بسلسلة لاسلكية من مساعد - سيدى عزيز - الشقة - جغبوب .

٤ - الخطوط الجوية

تعتبر المواصلات الجوية فى عصرنا الحالى من أهم الأنواع لانتفا فى زمن السرعة وأصبح الوقت له قيمته - ولكن من جهة أخرى فإن هذا النوع من المواصلات يتكلف كثيرا ولذلك لم تستعملها الحكومة كثيرآ فى ليبيا فى أوقات السلم العادية ولكنها أقامت ومهدت المطارات العديدة ونظمت مخازن للطيران وكل هذوا احتياطيا لما يطرأ من الأحوال غير المنتظرة .

أما من إيطاليا الى ليبيا فكانت الطائرات تغدو وتروح باستمرار اما لنقل بعض المعدات المهمة المستعجلة أو للمناورات والتمرين وخلافه .

٥ - المواصلات البحرية

عمدت إيطاليا عقب استعمارها ليبيا الى الاهتمام بإنشاء بعض الموانى حسب ما تسمح به الموارد المادية وحسب طبيعة أرض الشاطئ ومرافئه ، وزادت معدات النقل كالسفن والمراكب والطوافات لدرجة كبيرة وأصبحت تربط الموانى الليبية ببعضها وقامت برسالتها خير قيام فى ربط موانى الشاطئ ببعضها من جهة

وبداخلية البلاد من جهة أخرى وبايطاليا من جهة ثالثة • احاطت الطبيعة ايطاليا بالبحر من ثلاث جهات وهذا له دخل كبير فى تنمية غريزة ركوب البحر ولذلك فانها ابدت عناية خاصة بالبحرية واصلاح حالها فبنت المراكب وأنشأت أسطولا لا بأس به ويرجع السبب الرئيسى فى عدم كونها فى مقدمة الدول البحرية لأن الطبيعة أوجدتها فى قلب بحر مقفل أشبه ببحيرة كبيرة • فلو وجدت على شاطئ* المحيط الهادى كانكلترا أو فرنسا مثلا كانت اضطرت لجعل البحر فى مقدمة برنامجها الانشائى .

الجو والزراعة •

جو ليبيا الساحلى معتدل جدا أغلب أيام السنة ويرجع الفضل فى ذلك لنسيم البر والبحر وتكثر الأمطار على هذا الشريط الساحلى فى فصل الشتاء وهذا هو السبب فى أن هذه المنطقة أخصب أراضي ليبيا ويشغل الأهالى فيها بالزراعة ولقد أصبحت فى مقدمة الاقطاعات الزراعية للمستعمرين وعائلاتهم ، ويزرع بها الحبوب كالقمح والشعير (الذى يعتبر من أجود أنواع الشعير فى العالم ويصدر لانكلترا ويعمل منه نوع من البيرة ويدخل فى عمل الويسكى) والفواكه كالبرتقال والتين والعنب والبلح والخضروات بكافة أنواعها ويوجد الزيتون بهذه التربة ولذلك اهتم الايطاليون بزراعته واحضروا الى ليبيا أنواعا جيدة جدا من أشجار الزيتون وأقامت الحكومة معاصر الزيت ولذلك تنتج ليبيا أنواعا جيدة من زيت الزيتون وهذه التجارة تدر كثيرا من الفائدة للأهالى ومتوسط ما تعطيه شجرة الزيتون سنويا ٢٣ كيلو جراما من الزيت .

ويل الشريط الساحلى منطقة صحراوية تشمل الجزء الأوسط من ليبيا وجوها على العموم حار فى الصيف وبارد فى الشتاء وتهب عليه بعض العواصف الرملية خصوصا فى الشتاء ، وتقل به الأمطار التى يتكل عليها الأهالى فى زراعتهم ، وبها كثير من الآبار الصالحة للشرب ويزرع بها الشعير ويفضله الأهالى على زراعة القمح لأنه يحتاج الى عناية أقل من الزيتون والبلح ، ويقل

الأجانب بهذه المنطقة وأغلب أهلها فقراء ويوجد بهذه المنطقة خصوصا الجزء الغربى منها قش الاسبارتو لعمل الورق .

اما المنطقة الجنوبية من ليبيا فهى صحراوية قيطها شديد فى الصيف برودتها قاسية فى الشتاء وتقل بها الأمطار جدا وبالتبعية تندر الزراعة ولا توجد الا فى الواحات الصغيرة المنتشرة هنا وهناك والتي تسقى بماء الآبار ويسر الأهالى فى هذه الجهة بنزول المطر ويعتبر كعيد عندهم وأشهر الحاصلات البلح والزيتون والشعير .

والجزء الأوسط والجنوبى من ليبيا يحتاج الى تنظيم زراعى وأيد عاملة كثيرة لأن سكان هذه الجهات لا يقبلون كثيرا على الزراعة ويفضلون رعاية بعض الأغنام والابل .

وتعتبر ليبيا من القدم طريقا هاما للتجارة ومرور القوافل خصوصا طرابلس فهى لا تزال متصلة بالسودان بطرق القوافل ويصدر اليها من السودان كثير من منتجاته من ريش النعام وسن الفيل ، ويعتبر ميناء طرابلس من أشهر موانى البحر الأبيض المتوسط لتصدير ريش النعام وسن الفيل الذى يهتم به الأوربيون كثيرا لزينة الملابس والقبعات .

وبصفة عامة فان شرق ليبيا أخصب من غربها • أى برقة أكثر خصوبة من طرابلس وبها مراعى أكثر وبها واحات أكبر مثل طوكرا (Tocra) وسولك (Soluk) وجوارسيا (Guoracia) •

وتعمل تجارب هناك لزراعة القطن وقد نجح بدرجة محدودة ، ويجب ألا تنسى محصول ليبيا من زيت الخروع الجيد ، وقد بذلت الحكومة وقلدها الأهالى مجهودا مشكورا لازالة الأغراد الرملية التى كانت حجب عثرة من جميع الوجوه الزراعية والعمرانية والمواصلات والصحة وغير ذلك .

الصناعة والتجارة :

لقد نمت الصناعة فى ليبيا بشكل يدل على اهتمام الحكومة والأهالى ، ولقد

شجعت الحكومة صناعة استخراج الزيت وصناعة الصابون وصيد الأسماك خصوصا التونة التي صيد منها في سنة ٣٩ حوالى ٩٠٠٠٠٠ كيلو جرام وهذا مقدار كبير يدر كثيرا على صيادى ليبيا ، ثم استخراج ملح البوتاس وصناعة السجائر والسيجار وعمل الأصواف واستخراج الألبان ، وبدأت صناعة الجلود تسير بخطوات واسعة نحو التقدم .

أما التجارة فكلها في أيدي الأجانب خصوصا الطليان ، ولقد نشطت في المنطقة الساحلية وأصبح يحترفها الكثير ، أما في داخلية البلاد فالتجارة قليلة وهى سائرة في بعض الجهات على نظام المبادلة ويرجع ذلك لعدم غنى الأهالى وقلة مواردهم واقتناعهم بالضروريات واكتفائهم بالقليل وتستورد البلاد من الخارج أكثر من قيمة ما تصدره بكثير .

الصادرات والواردات .

أشهر الصادرات هى • القمح والشعير والأسفنج والصوف والملح والجلود والسجاجيد الصوف والبلح والزيت .

وأشهر وارداتها هى الحيوانات واللحوم والشاى والسكر والبن والدقيق والبقول الناشفة والبطاطس والنيذ والأشجار والأسمت والأخشاب ومنتجات الألبان والمواسير الحديدية والمواسير الرصاص والحديد والفحم وتقدر قيمة الواردات فى عام ١٩٣٨ بـ ٢٦٣٣١٧٠٠٠ ليره (الجنيه المصرى يساوى حوالى ١٠٠ ليره قابلة لحركات البورصة من حيث الزيادة والنقص ويجب ملاحظة أن قيمتها ارتفعت فى أوائل سنة ١٩٤٠ الى ٧٠ ليره) ومن هذا المبلغ بضائع قيمتها ٣٣٤ مليون ليره وارده من ايطاليا والباقي وارد من المانيا واليابان والبرازيل وهنغاريا والنمسا والبنيا وسويسرا .

وقيمة الواردات تزيد عن قيمة الصادرات بكثير، ومن هذا الميزان التجارى يتبين لنا أن موارد البلاد الداخلية غير كافية بحاجة السكان فى سنة ١٩٣٨ كانت قيمة الصادرات لا تزيد عن ٢٥ مليون ليره ، ويرجع السبب الرئيسى لزيادة

الواردات عن الصادرات بهذه النسبة أن ليبيا بلد ناشئ محتاج لكثير من القاطرات والمواد الأولية للبناء ، هذا علاوة على كثرة المهاجرين الايطاليين الذين يحتاجون الى أشياء كثيرة ما كان أهالى البلاد يفكرون فيها وتعتبر من الضروريات لهم والتي كانت تعتبر كماليات لأهل البلاد فى الماضى ولا يحتاجون الى استيرادها الانادرا .

ومما تجب الإشارة اليه أن السنيور موسوليتى حينما زار البلاد عام ١٩٢٦ أنشأ سوقا دوليا لعرض منتجات وصناعات ايطاليا وليبيا فيه • ولقد صرح للممالك المجاورة بالاشتراك فى هذا السوق مثل مصر وتونس والجزائر ومالطه وغيرها وفى كل سنة يتقدم هذا السوق عن السنة التى قبلها حتى أصبح فى سنة ١٩٣٩ معرضا كبيرا يؤمه كثير من العارضين وتستفيد منه ليبيا فائدة عظيمة .

أهمية ليبيا استراتيجيا .

ترجع أهمية ليبيا استراتيجيا الى موقعها الجغرافى فهى تشرف على جزء كبير من ساحل البحر الأبيض المتوسط ولها عليه موانئ بحرية وقواعد جوية تهدد طرق المواصلات التى تجتاز هذا البحر وهى الباب الوحيد الذى يمكن لأى دولة أن تنفذ منه الى مصر من جهة الغرب والى تونس من جهة الشرق وقد اثبتت الحرب العالمية الثانية هذه الأهمية الاستراتيجية فقد كان لدول المحور السيادة البحرية بين ايطاليا وليبيا وتمكنوا من نقل قواتهم عبر هذا الجزء من البحر لغزو مصر وكانوا يرمون بحملتهم الوصول الى قناة السويس لمنع وصول الامداد لقوات الحلفاء من الشرق ولينفذوا عبر شبه جزيرة سيناء الى الشرق الأوسط لاتصال قوات المحور القادمة عن طريق روسيا وتطويق قوات الحلفاء ولقد أنشأت ايطاليا ابان احتلالها لليبيا الكثير من الطرق الحربية التى تصل الساحل بالداخل وحدودها الشرقية والغربية • وقد أدت هذه الطرق الى حصر العمليات الحربية فى المنطقة الساحلية اما من الوجهة الاقتصادية فثروة ليبيا الزراعية والمعدنية لا تجعل منها فى الوقت الحاضر اقليما يعتمد عليه من هذه الناحية بل يجب على القوات التى تعمل فيها أن تعتمد فى تمويلها على الخارج .

الفصل الحادى والعشرون

تونس

طبيعة أرض تونس :

تمتد سلسلة جبال أطلس الشرقية من جنوب مراكش على المحيط الأطلسي فيما بين ميناء الصويرة • أو مقادور • وافنى ، وتتجه الى الشمال الشرقى مارة بمراكش ثم تخرج منها الى الجزائر ثم تسير للشمال الشرقى مخترقة تونس ومتجهة لرأس بون وتنخفض الأرض قبل رأس بون بأكثر من ٧٠٠ كيلومتر •

ويمكن تقسيم سطح أرض تونس بصفة اجمالية الى أربعة أقسام :

أولا - منطقة التل وهى واقعة فى جنوب وادى نهر الماجردا وهى خصبة

• جدا

ثانيا - منطقة الساحل الشرقى ، وهى تمتد من رأس بون الى حدود ليبيا وهى خصبة جدا ولكن الأهالى فى منطقة التل أقدر على الزراعة .

ثالثا - منطقة الصعيد الأوسط ، وهى تقع فى شمال الخط الممتد من سفاقس الميناء على الساحل الشرقى غربا لغاية حدود الجزائر ويقل انخفاض هذا الصعيد كلما اتجهنا شمالا لوادى نهر الماجردا .

وهذه المنطقة ترتفع حوالى ٢٠٠٠ قدم على سطح البحر وهى مكان كثير المرتفعات والوديان وفى بعض أجزائها يصعب على السيارات الميكانيكية التحرك عليها .

رابعا - منطقة الصحراء وهى تمتد من جنوب منطقة الصعيد الأوسط

لحدود تونس الجنوبية وفيها يقع اقليم البحيرة المالحة الذى يزرع به كثير من النخيل ذى البلح الرطب ويسمى هذا الاقليم باقليم الجريد .

وهذه المنطقة قليلة النبات فلا تنمو الا فى مجارى السيول المنتشرة هناك ، وهى من الوجهة الزراعية قليلة الفائدة ، ولما رأّت فرنسا أن ساحلى تونس الشرقى والشمالى واطئين ويصعب الدفاع عنهما ضد أى عدو يريد غزو تونس ، ولما رأّت فرنسا أنها دائمة الاحتكاك بايطاليا بخصوص رعاياها فى تونس ووجدت أن ايطاليا بجوارها فى ليبيا ولذلك أنشأت سلسلة من الدفاعات على حدود تونس اللبية وكان لهذه الدفاعات قيمتها فى عمليات شمال افريقيا سنة ١٩٤٢

الموانئ

موانئ تونس الطبيعية كثيرة ، ولكن أغلبها غير صالح لرسو السفن الكبيرة أو المدرعات الضخمة أو حاملة الطائرات متوسطة الحجم وأشهر الموانئ •

أولا - ميناء بيزرته • تقع فى شمال تونس وهى أشهر الموانئ الفرنسية فى شمال افريقيا وهى أقصى مدينة افريقية لجهة الشمال ، وكانت فرنسا من القدم تفكر فى انشاء قاعدة بحرية فيها وقامت ايطاليا بانشاء قاعدة بحرية فى بانتلاريا ، وبذلك أصبح مركز كل من انجلترا لوجودها فى مالطة وفرنسا لوجودها فى تونس وايطاليا لوجودها فى بانتلاريا متكافئا من الوجهة الاستراتيجية .

ثانيا - تونس وهى العاصمة متصلة بالبحر بقناة تستطيع السفن الكبيرة الوصول اليها .

ولذلك تعتبر ميناء هامة وهى أكبر مركز حركة فى تونس ويسكنها كثير من الأجانب لاعتدال جوها صيفا وشتاء لقربها من البحر .

ثالثا - وتوجد غير بيزرته موانئ أخرى صغيرة مثل سوسة وسفاقش وقابس وكلها على الساحل الشرقى لتونس من الشمال للجنوب وهى تصلح لرسو السفن الشراعية الصغيرة وقوارب الصيد وهى شهيرة بصيد الأسماك والاسفنج

ويعتبر الأهالى القاطنون قريبا من هذه الموانىء صيد الأسماك أهم صناعاتهم
وهى التى تدر عليهم الربح وسيلهم الوحيد للحياة .

رابعا - منستيرة وهى ميناء صغيرة ولكن لها مستقبل عند ما يتم مدخلها
وتستطيع الآن السفن المتوسطة دخولها .

المدن

أما مدنها فوقوعها فى الداخل جعلها أقل أهمية من الموانىء وكلما ابتعدنا
عن الشاطئ كلما قلت الزراعة وقل الأهالى وقل النشاط والثروة .

وأشهر بلادها هى : تبسا ، وسط الجريد ، وتوغرت ، ثم قىروان ، وهى
تعتبر ثانى بلد دينية للإسلام بعد مكة وهى فى الداخل قريبة من سفاقس .

الزراعة والتعدين

الزراعة هى أهم ما يشتغل به الأهالى فى تونس ويعتمدون كثيرا على فصل
الأمطار لرى مزرعاتهم ولا توجد بتونس أنهر صالحة للملاحة غير نهر
المجردا .

ومن المدهش أن الأهالى لا يزالون ليومنا هذا يستعملون طرق الرى التى
أنشأها الرومان ، والتى لا تزال باقية قوية رغم مرور القرون عليها خصوصا فى
أقليم الجريد ، وأهم ما يزرع فى تونس القمح والشعير والشوفان والفواكه
كالعنب والتين والزيتون ، ويكثر بها البلح وتوجد بها أنواع كثيرة منه تحفظ
فى علب وتصدر لاوروبا وتباع بثمان لا بأس به ، ولقد غرس الفرنسيون فيها
كثيرا من أشجار الموالح كالبرتقال واليوسفى وأصبحت أنواعه من نوع
جيد .

وأراضى تونس الشمالية والشرقية خصبة جدا وصالحة للزراعة وتربية
المواشى ولذلك يشتغل كثير من الأهالى برعاية المواشى والأغنام ويأخذون
الصوف والجلود للصناعة والألبان لاستخراج منتجاتها وتستهلك الأغلبية فى
داخلية البلاد .

وأما أهم المعادن في تونس فهي الفحم والرصاص والزيت وقليل من الحديد وتوجد الفوسفات بكميات كبيرة في بعض جهات تونس الوسطى وكذلك يصدر جزء كبير منها لفرنسا .

التجارة والصادرات والواردات

تونس ليس بلادا تجاريا الا في دائرة ضيقة وذلك :

أولا - لعدم وجود خلجان تصلح لأن ينشأ بها موانئ كبيرة .

ثانيا - عدم اهتمام التونسيين بالتجارة ، وتنحصر المتاجر الهامة في أيدي الأجانب خصوصا الايطاليين والفرنسيين .

ثالثا - عدم انتشار السكك الحديدية وطرق المواصلات الأخرى السريعة في داخلية البلاد ولا تنسى الضرر الذي يلحق العمليات الحربية من الوجهة الاستراتيجية من جراء عدم كفاية طرق المواصلات الداخلية .

ويتجر الأهالي في اللحف « البطاطين » التي تشتهر تونس بصناعتها ثم في زيت الزيتون والسردين والاسفنج والبلح والجوب كالقمح والشعير وهي تصدر للخارج خصوصا لفرنسا .

وأهم وارداتها المنسوجات القطنية والحديد والفحم والسكر والشاي والبن وان أكثر من ثلثي تجارتها مع فرنسا والجزائر ، ويتجر السنوسيون الذين يقطنون شرقها مع طرابلس الغرب ولكن حددت الحكومة هذه التجارة أخيرا نظرا للظروف الدولية العالمية .

المواصلات

أنشأت فرنسا كثيرا من الطرق الواسعة في الساحلين الشمالي والشرقي ورصفتها . أما في داخلية البلاد فلا تزال الطرق المرصوفة قليلة ، وتونس فقيرة جدا في السكك الحديدية .

وقد فتحت فرنسا طريقا هاما للسيارات مخترقا الصحارى ، يستطيع السائح الذى يسير عليه أن يرى تونس والجزائر ومراكش وقد ربط هذا الطريق هذه الاقاليم الثلاثة بعضها ببعض وسهلت تحركات القوات الحربية من جهة لآخرى وهناك طريق آخر يجتاز الصحراء الكبرى من الشمال للجنوب موصلا موانئ شمال أفريقيا ببحيرة تشاد .

وهناك مشروع هام لمد سكة حديدية تخترق الصحراء وتوصل موانئ البحر الأبيض المتوسط مثل وهران والجزائر بالمستعمرات الفرنسية الاستوائية وبالموانئ المراكشية على المحيط الأطلسى مثل دكار .

وسيكون هذا الخط عند اتمامه مهما جدا لفرنسا لأنها تستطيع احضار الحامات والأيدى العاملة والجنود من كل مستعمراتها للبحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسى على خطوط غير مهددة من أية دولة أخرى .

والذى يبقى على فرنسا عمله ما هو الا حراسة هذه المعدات والجنود من موانئ أفريقيا الى موانئ فرنسا ويتوقف سلامتهم على عاتق البحرية الفرنسية لغاية إحدى موانئ فرنسا مثل طولون أى لمسافة ٤٥٠ - ٥٣٥ ميلا تقريبا .

المساحة والسكان

تبلغ مساحة تونس أكثر من ١/٥ مساحة فرنسا بقليل أى حوالى ٤٨٣٠٠ ميل مربع ويتخلل جزءا كبيرا من هذه المساحة مناطق وعرة جبلية أكسبت ساكنيها روحا حربية وحبا للنزال .

ويسكن تونس خليط من العرب والقبائل الرحل والبربر ، وهم الحاميون ويعتبرون أقدم من الساميين فى أفريقيا ، وقليل من اليهود . وكان تعداد سكانها فى سنة ١٩٢١ - ٢٠٠٠ ٢٠٩٥٠٠٠ وما كان يزيد الفرنسيون فيهم عن ٥٤٠٥٠٠ ويعمل تعداد هناك كل عشر سنوات وكان التعداد الأخير فى سنة ١٩٣١ وبلغ ٢٠٢١٥٠٠ نسمة فيهم حوالى ٥٥٥٠٠٠

يهودى ولقد زاد عدد الفرنسيين الى ٩١٥٠٠ وأصبحت الجالية الإيطالية
٩١٨٠ أى أقل بقليل من الفرنسيين وبلغ مجموع الاوربيين ١٩٥٢٩٥ .
وأقليم التل هو أكثر الجهات ازدهاما بالسكان ، وكان ميعاد التعداد التالى فى
سنة ١٩٤١ ولكن لم يظهر لنشوب الحرب العالمية الثانية ، وحسب التقارير
الآخيرة أنه ربما يصل عدد السكان الى حوالى اثنين ونصف مليون .

الباب الحبيب

جغرافية وتاريخ البحر الأبيض المتوسط

تمهيد

لقد كان البحر الأبيض المتوسط حتى القرن الثامن عشر مسرحا لصراع دائم بين إمبراطوريات عديدة قامت على سواحله وحاولت بسط سلطانها في حوضه بغرض واحد ، وهو احتكار التجارة بين شواطئه . فكان الفينيقيون أول من أنشأوا علاقات تجارية بين شواطئ البحر الأبيض ، وأول من غامروا عبر مضيق جبل طارق الى سواحل اسبانيا ونحاس قبرص وقصدير انجلترا ، وحملوا متاجرهم الى رودس وكريت وقبرص وشمال افريقيا وجزر البليار وبذلك ألفوا من البحر الأبيض وحدة اقتصادية لأول مرة .

وانتقلت السيطرة الى الاغريق في اليونان ، وقرطاجنة في تونس ، فاحتكر الأول التجارة في شرق البحر الأبيض حيث بسطوا فيه نفوذهم الأدبي . واحتكرت قرطاجنة تجارة الغرب وأغلقت مضيق جبل طارق أمام سفن الاغريق ثم ظهر الفرس في شرق البحر الأبيض فهددوا سيطرة الاغريق التي تداعت عقب موت الاسكندر الأكبر الذي حمل جنوده الى الهند والصحراء الليبية . كما قامت في ذلك الحين سكان ايطاليا مطالبين بالاستقلال وظهرت نواة إمبراطورية جديدة في روما . هددت سيطرة قرطاجنة واحتكارها لتجارة غرب البحر الأبيض المتوسط . وواصلت روما توسعها بالتدريج حتى ساد على شواطئ البحر الأبيض القانون الروماني والأدب الروماني ، وتحققت لأول مرة في

تاريخ البحر الأبيض وحدته السياسية بعد أن كانت واحدة اقتصادية في عهد الفينيقيين .

وبدأت المسيحية تظهر وروما في أوج عظمتها . وبدأت المسيحية تنتشر سرا وبدأت الامبراطورية الرومانية في دور الاضمحلال . ولذلك احتفظنا فيما بينهما بميزان القوى في حوض البحر الأبيض واتفقتا على حكمه فيما بينهما وكان هذا آخر عهد البحر الأبيض بقوة واحدة تحكم كوحدة واحدة اذ أعقب ذلك العهد فترة طويلة من الحروب استمرت لقرون أثر ظهور الاسلام وانتشاره شمالا وغربا في حوض البحر الأبيض المتوسط .

ومنذ القرن الخامس عشر أصبح العرب يسيطرون على كل شاطئ افريقيا الشمالي وتمكنوا من إيقاف محاولات اسبانيا للسيطرة على الشاطئ من طنجة الى تونس .

وكان سلطان المغول ، الذين تقدموا من الشرق واسلموا في طريقهم الى الغرب ، قد وصل الى حدود قينا وبذلك أوقف انشاء وحدة الشعوب السلافية في حوض الدانوب .

ومنذ عام ١٥٠٠ ، بدأ هدوء نسبي في منطقة البحر الأبيض . فقد أخذ تجار اسبانيا والبرتغال وايطاليا يتجهون نحو غزو أرض جديدة في الغرب . وبذلك انتهت وحدة البحر الأبيض الاقتصادية . فقد نشأت العلاقات الاقتصادية بين البحر الأبيض وبين باقي أجزاء العالم . وسادت فترة من الانحلال الداخلي فقد انقسمت ايطاليا سياسيا ، وأنهكت اسبانيا حروبها خلال القرنين الخامس والسادس عشر ، وكان العالم الاسلامي في البحر الأبيض خاضعا لسيادة تركيا الا أنه كان في دور الانقسام الى مجموعات جغرافية وجنسية .

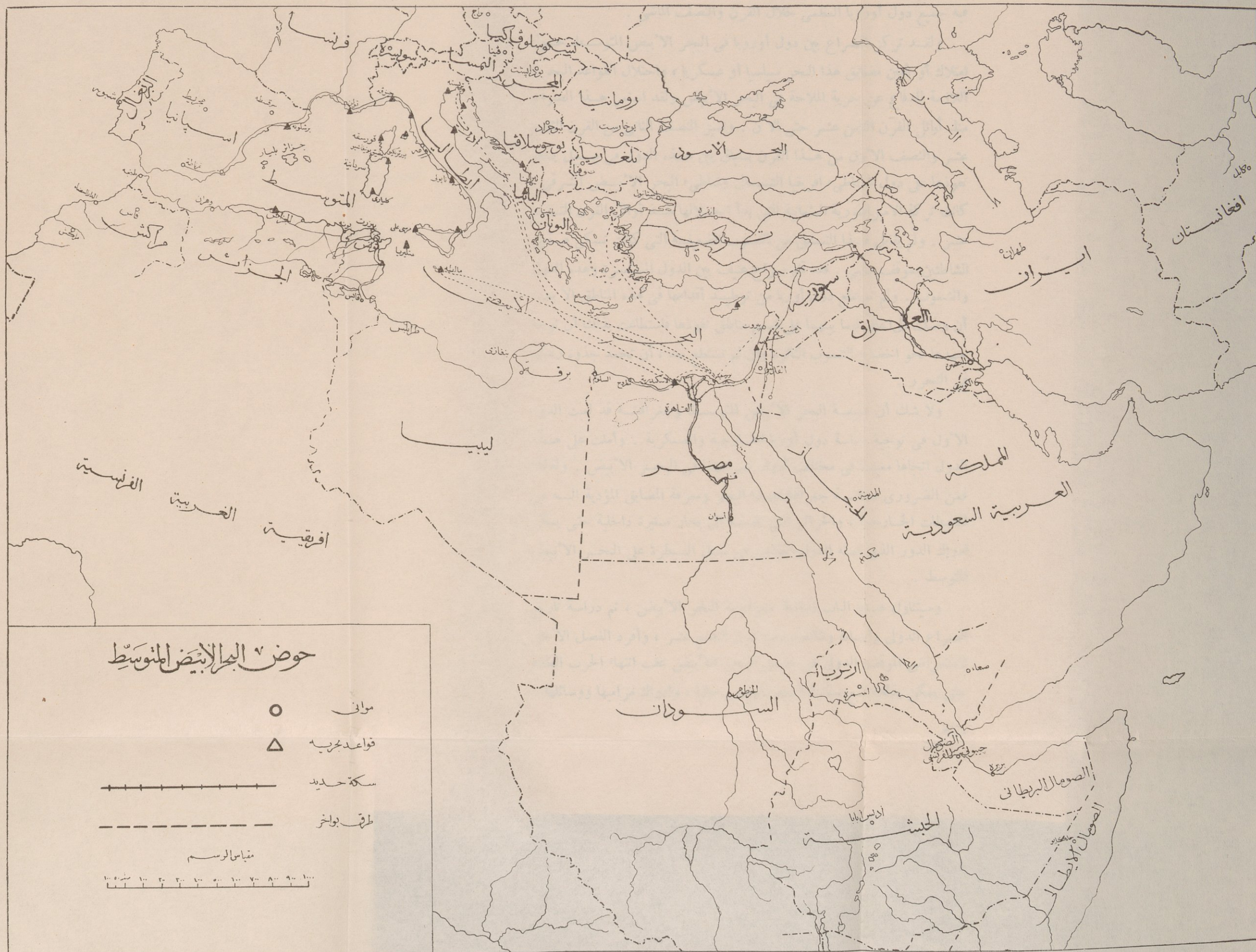
ولقد كانت إنجلترا وفرنسا أول من بدأ الاهتمام سياسيا بالبحر الأبيض . فقد كان لهما مستعمرات في الشرق . فقامتا في وقت واحد ، متنافستين ، ببناء الطريق الى الهند وبعد أن بدأت محاولتهما في سبيل تأمين هذا الطريق ، لم تشأ بقية الدول أن تبقى متأخرة عنهما . وبذلك بدأ الصراع السياسي والعسكري

من أجل السيطرة على البحر الأبيض المتوسط ، ذلك الصراع الذى اشتركت فيه جميع دول أوروبا العظمى خلال القرن والنصف الماضى .

ولقد تركز الصراع بين دول أوروبا فى البحر الأبيض المتوسط حول امتلاك أو تأمين مضائق هذا البحر سياسيا أو عسكريا ، واحتلال القواعد البحرية اللازمة للدفاع عن حرية الملاحة فى البحر الأبيض ولقد استمر هذا الصراع منذ أوائل القرن الثامن عشر حتى الآن . وتميز النصف الثانى من القرن التاسع عشر والنصف الأول من هذا القرن بسباق بين هذه الدول فى سبيل بسط نفوذها على دول شاطئى أفريقيا الشمالى وشاطئ البحر الأبيض الشرقى ، كانت تركة الامبراطورية العثمانية التى بدأ انحلالها منذ أوائل القرن التاسع عشر . ولم يقابل هذا التسابق من الشعوب الضعيفة التى كانت تسكن هذين الشاطئين بموقف سلبي . فقد قام صراع عنيف بين الدول المستعمرة وهذه الدول والشعوب . ولم تستطع دول أوروبا من توطيد أقدامها فى هذه المناطق الا بعد أن وصلت الى اتفاق فيما بينهما على تقسيم مناطق نفوذها فاستطاعت بذلك أن توجه جهودها نحو اخضاع الشعوب الثائرة وأن لم تستطع بعد ، أن تخدم جنوة رغبتها فى التحرر .

ولا شك أن طبيعة البحر الأبيض المتوسط وجغرافيته قد لعبت الدور الأول فى توجيه سياسة دول أوروبا الخارجية والعسكرية . وأملت على هذه الدول اتجاها معينا فى مختلف أدوار صراعها فى البحر الأبيض . ولذلك فمن الضرورى دراسة جغرافية هذا البحر ومعرفة المضائق المؤدية اليه من المحيطات الخارجية ، والجزائر التى تقسمه الى بحار صغيرة داخلية حتى يمكن ادراك الدور الذى لعبته الدول العظمى فى سبيل السيطرة على البحر الأبيض المتوسط .

وستناول هذا الباب دراسة جغرافية البحر الأبيض ، ثم دراسة تاريخ الصراع الدولى وأسبابه ونتائجه منذ القرن التاسع عشر ، وأفرد الفصل الأخير لاستعراض الموقف الدولى فى حوض البحر الأبيض عقب انتهاء الحرب العالمية حتى يمكن بذلك تتبع سياسة الدول العظمى حاليا ، وادراك مراميها ووسائلها .



الفصل الثاني والعشرون

جغرافية البحر الأبيض المتوسط

البحر الأبيض المتوسط بحر داخلي يصله بالمحيط الأطلنطي مضيق جبل طارق ، وبالبحر الأسود مضيق الدردنيل والبسفور ، وبالمحيط الهندي قناة السويس والبحر الأحمر . ويبلغ طوله من جبل طارق الى بورسعيد ٣٢٠٠ كيلو متر وتقسمة عند منتصفه قناة ايطاليا حيث يضيق عرض البحر بين الشاطئ الأوربي والأفريقي الى مسافة ١٠٠ ميل وينشأ بذلك مضيق صقلية الذي يفصل الحوض الشرقي للبحر الأبيض عن الحوض الغربي . ويبلغ أعظم اتساع للبحر الأبيض ٨٠٠ كيلو متر .

وبينما كان البحر الأبيض المتوسط وحدة اقتصادية في عهد الفينيقيين ووحدة سياسية في عهد الامبراطورية الرومانية ، الا أنه لا يعتبر وحدة جغرافية واحدة ، أو وحدة طبيعية . فهو منطقة تلاقى سواحل أوربا الكثيرة الجزائر وأشباه الجزائر الجبلية والوعرة وسواحل آسيا الكثيرة التعاريج الجبلية ، وسواحل افريقيا الرملية القليلة الغور والحلجان وأشباه الجزائر . وبينما تسقط الأمطار بشدة وعنف في الحوض الغربي نتيجة هبوب أعاصير وزوابع ، نجد الحوض الشرقي يتمتع بمناخ أكثر دفئا وأقل مطرا .

يمتد الساحل الأوربي المطل على البحر الأبيض من جبل طارق الى نهر دون مسافة ١٣ ألف كيلو متر . ويشمل على عدة جزر وأشباه جزر . وتحف به من الشمال جبال ومرتفعات تفصل دول البحر الأبيض الأوربية عن وسط وشمال أوروبا . فتمتد في الغرب جبال البرانس بين أسبانيا وفرنسا ، وجبال

الألب فى شمال إيطاليا ، وجمال الألب الدينارية والبلقان فى جنوب شرق أوروبا .

ويمتد الساحل الأسيوى من نهر دون الى برزخ السويس بمسافة ٦٠٠٠ كيلو مترا ويفوق الساحل الافريقى طولا بالنسبة لوجود شبه جزيرة آسيا الصغرى الكثيرة التعاريج . وتكتنف الساحل منطقة جبلية عظيمة فى شبه الجزيرة ، وتمتد جنوبا فى سوريا ولبنان وفلسطين الى شبه جزيرة سيناء .

أما الساحل الافريقى فيبلغ طوله ٥٠٠٠ كيلو متر ، ويشمل قليلا من الحُلجان وبعض أشباه الجزائر . وينقسم الشاطئ من الوجهة الجغرافية الى قسمين متباينين ، ففي الشرق تقع هضبة صحراوية قاحلة تمتد الى مشارف وادى النيل الحصب ، والى الغرب تحف بالشاطئ سلسلة جبال الأطلس المرتفعة حتى شاطئ المحيط الأطلنطى .

وتقسم شبه جزيرة إيطاليا البحر الأبيض المتوسط الى حوضين عظيمين . الغربى منهما عبارة عن مثلث عظيم قاعدته على ساحل افريقيا ، ويقع عند طرفى قاعدته مضيقا جبل طارق (فى الغرب) وصقلية (فى الشرق) وبه عدد من الجزائر الكبيرة تقع شرق ساحل أسبانيا (البليار) وغرب ساحل إيطاليا (كورسيكا وسردينيا) . وتقسم هذه الجزائر الحوض الغربى الى عدة بحار صغيرة كبحر أنيريا بين أسبانيا وأفريقيا ويؤدى الى مضيق جبل طارق ، وبحر البليار بين جزر البليار وشاطئ أسبانيا والبحر التيرانى بين جزيرتى كورسيكا وسردينيا وشاطئ إيطاليا .

والحوض الشرقى به كثير من المضائق والجزائر وأشباه جزائر التى تحصر فيما بينها عددا من البحار الصغيرة الداخلية . فيؤدى مضيق صقلية الى بحر صقلية ، ومضيق أوترانتو الى بحر الأدرياتيك ، كما يتضمن هذا الحوض بحار ايجيه وكريت والليفانت ومضيق الدردنيل المؤدى الى بحر مرمرة ومضيق البسفور والبحر الأسود الذى يعتبر امتدادا للبحر الأبيض المتوسط .

ولقد كان شطر من تاريخ البحر الأبيض صراعا من أجل السيطرة على مداخله ومضائقه فنشأت المسألة الشرقية التي انتحصر النزاع فيها بين إنجلترا وروسيا من أجل السيطرة على مضيق الدردنيل . ونشأت المسألة المصرية التي لعبت فيها إنجلترا الدور الأول . للسيطرة على قناة السويس ، ثم مسألة طنجة التي اشتبكت عندها مصالح كل دول أوروبا العظمى ردحا من الزمن .

أما المضائق الواقعة داخل حدود البحر الأبيض ، فلم يتخذ الصراع من أجلها صبغة عالمية فلم تزد مسألة السيطرة على مضيق أوترانتو عن أن تكون مسألة اقليمية بين إيطاليا وجاراتها في البلقان وستناول هذا الفصل بحث مسألتى جبل طارق ومضيق أوترانتو أما المسألتين الشرقية والمصرية فسيبحثان تفصيلا (الفصلان الثالث والعشرون والخامس والعشرون) اذ ترتب على الرغبة في السيطرة على الدردنيل وقناة السويس شطر كبير من تاريخ الصراع الدولى السياسى والحربى فى البحر الأبيض المتوسط .

كما سيتناول هذا الفصل دراسة لأهم جزائر البحر الأبيض المتوسط التى لها بفضل موقعها الجغرافى الممتاز أهمية استراتيجية عظيمة بالنسبة لتحكمها فى طرق الملاحة البحرية أو سيطرتها على المضائق ، وستكون هذه الدراسة لأهمية الجزائر الاستراتيجية على ضوء الموقف السياسى الحالى فى البحر الأبيض المتوسط (عقب نهاية الحرب العالمية الثانية ٣٩ - ١٩٤٥) .

مضايق البحر الأبيض المتوسط

أولا - مضيق جبل طارق

١ - لمحة تاريخية

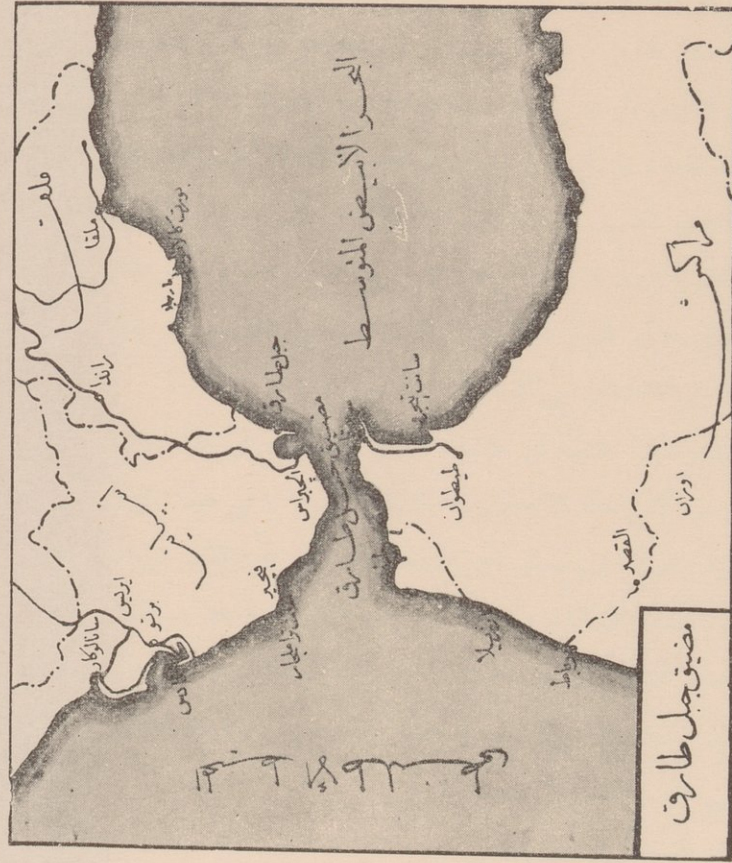
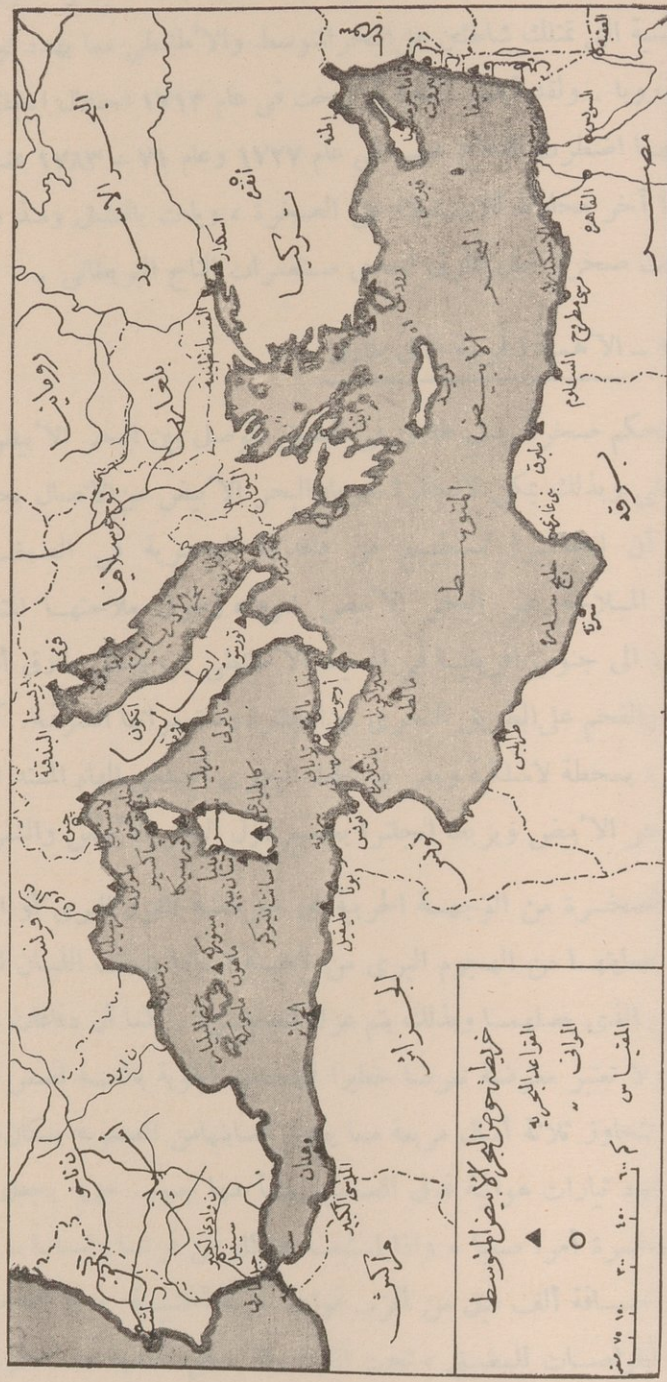
كان الفينيقيون أول من أدرك أن البحر الأبيض المتوسط يتصل بالمحيط الاطلنطي عبر مضيق جبل طارق . ولقد سيطرت قرطاجنة على هذا المضيق ردحا من الزمن ومنعت الاغريق والرومان من الاتجار مع الغرب . ثم حلت الامبراطورية الرومانية لمدة أربعة قرون محل قرطاجنة عند ما أصبحت لها السيادة البحرية . ثم أهمل المضيق بعد ذلك بتحول التجارة الى طريق رأس الرجاء الصالح حتى عام ١٤٦٢ عند ما انسحب العرب من اسبانيا وشهد هذا العام مولد مشكلة مضيق جبل طارق اذ انتهت وحدة شاطيء افريقيا واوروبا وأصبحت دولتان مختلفتان تتحكما في الشاطئين المتقابلين .

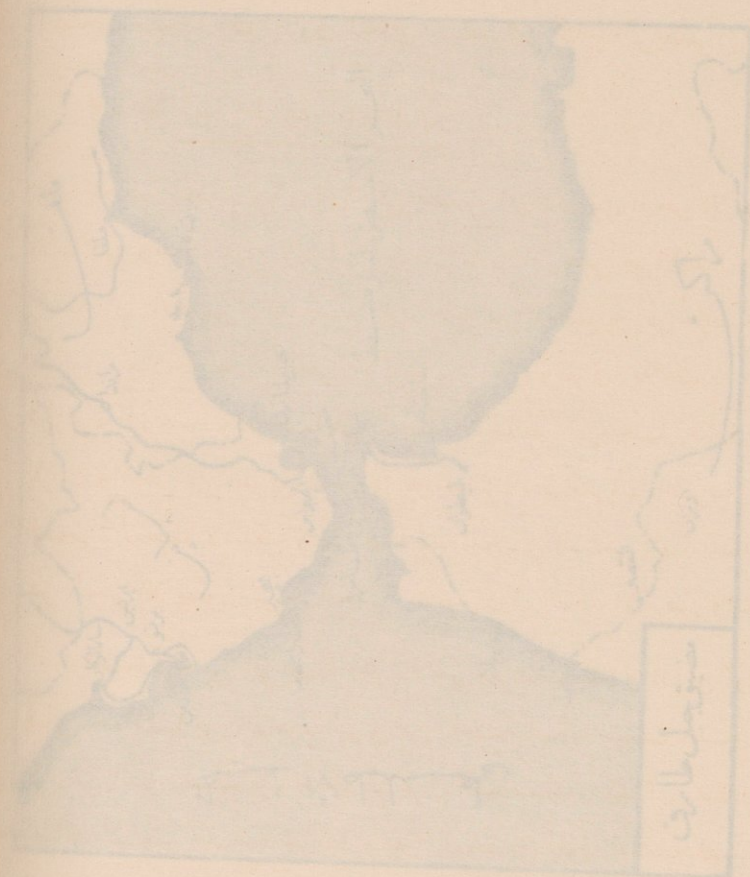
وفي عام ١٦٦٢ انتقلت ملكية طنجة لبريطانيا ، الا أنها اضطرت الى الانسحاب منها عند ما جعل سلطان مراكش هذا الاحتلال باهظ التكاليف . وفي هذا القرن بدأ الصراع بين انجلترا واسبانيا في سبيل احراز السيادة البحرية وكانت فرنسا قد انضمت لاسبانيا في هذا الصراع وتمكنتا من ايقاع الهزيمة بالأسطول الانجليزى في مياه جزر البليار بعد أن انضم أسطول فرنسا الموجود بالمحيط الاطلنطي الى الأساطيل المتحالفة في غرب البحر الأبيض . ولذلك احتلت انجلترا جبل طارق في عام ١٧٠٤ للأسباب التالية :

(١) احتلال أرض اسبانيا ثارا من اسبانيا .

(ب) امتلاك قاعدة بحرية قريبة يمكن منها حماية قوافلها البحرية التجارية في البحر الأبيض والحد من السيطرة البحرية لاسبانيا .

(ج) الحد من حرية قسمي أسطول فرنسا في البحر المتوسط والاطلنطي في التجمع .





وعلى ذلك كان احتلال انجلترا لجبل طارق تهديدا مباشرا للجهة الاسبانية الفرنسية التي تمتلك شاطئين على البحر المتوسط والاطلنطى مما يهدد توازن القوى فى أوروبا . ولقد أيدت اتفاقية أوترخت فى عام ١٧١٣ احتلال انجلترا للصخرة الا أنها اضطرت للدفاع عنها فى عام ١٧٢٧ وعام ٧١ - ١٧٨٣ عند ما بذلت أسبانيا آخر محاولة للاستيلاء على الصخرة ، وباءت بالفشل ومنذ ذلك الوقت أصبحت صخرة جبل طارق احدى مستعمرات التاج البريطانى .

٢ - الأهمية الحربية لجبل طارق

تحكم صخرة جبل طارق فى المضيق الموصل بين البحر الأبيض والمحيط الاطلنطى وبذلك يمكن لانجلترا حرمان البحر الأبيض من الاتصال بحرا بالغرب كما أن انجلترا تستطيع من قاعدتها البحرية فى الصخرة حماية طريق الملاحة عبر البحر الأبيض شرقا ، وطرق ملاحتها المتجهة من الجزيرة الى جنوب افريقيا فى المحيط الاطلنطى . وجبل طارق أول مخزن للزيت والفحم على الطريق البحرى بين انجلترا ومستعمراتها الشرقية . كما زودت الصخرة بمحطة لاسلكية ويمر بها الخط البحرى السلكى الهام الممتد الى الشرق عبر البحر الأبيض ويربط انجلترا بجميع دول البحر الأبيض والشرق .

والصخرة من الوجهة الحربية غير معرضة للغزو البرى أو الجوى اذ يمكن حمايتها من الهجوم البرى من ناحية اسبانيا بنسف اللسان الضيق من الأرض الذى يصلهما وبذلك يتم عزل الصخرة . كما أن دفاعات الصخرة وميناءها لا تعتبر معرضة تعرضا خطيرا للهجمات الجوية بالنسبة لصغر مساحتها التى لا تتجاوز ثلاثة أميال مربعة مما يجعل اصابتها من الصعوبة بمكان . وخاصة وأن وجود تيارات هوائية فوق الصخرة ينشأ عنها جيوب جوية يجعل الاقتراب من الصخرة أمرا صعبا . واذا استبعدت كل من فرنسا واسبانيا - فالصخرة تقع على مسافة ألف ميل من أقرب قواعد جوية أجنبية . الا أنه من الممكن اجتياز الغواصات للمضيق ، تحت الماء ، ولا يمكن تحديد هذه الحرية بالنسبة

لعمق المياه في المضيق • وتعتمد الصخرة اعتمادا كبيرا في الحصول على ماتحتاج اليه من لوازم التموين والمعدات الحربية وغيرها (عدا الماء) على المصادر الخارجية • كما أن صغر مساحة الصخرة يجعل من الصعب توفير العمق الكافي للدفاع عنها برا أو جوا • كما أن الصخرة لا تتسع لانشاء مطارات كبيرة أو توسيع مينائها • ولذلك فإن الوقاية الجوية الايجابية للصخرة يصعب توفيرها من قواعد جوية في الصخرة نفسها • ويمكن أن تتعرض الصخرة تعرضا خطيرا للضرب بالمدافع البعيدة المدى من الشاطئ المقابل مما يمنع استخدام الميناء كقاعدة بحرية ، ويحرم على انجلترا استخدام المضيق لمرور سفنها من وإلى البحر الأبيض المتوسط .

ولقد لعبت الصخرة دورا هاما في الحرب العالمية الثانية . فقد مكنت سيادة انجلترا البحرية في هذه المنطقة من قيام القوات الانجليزية - الامريكية بحملتها في شمال غرب أفريقيا عام ١٩٤٢ ، واستمرار تموين هذه القوات وقد استخدمت ميناء الصخرة كمحطة توزيع للسفن ومحطة للتموين بالبتروال والفحم ، بينما تنتفع سفن الحملة بالوقاية المحلية التي توفرها لها دفاعات الصخرة وبذلك قصرت المسافة التي قطعها الحملة ، وقصر خط تموينها مسافة ٩٠٠ ميل ويتوقف استمرار احتفاظ جبل طارق بأهميتها الاستراتيجية على حياد كل من اسبانيا وفرنسا ، لضمان أمن الصخرة من التدخل البرى أو البحرى أو الجوى من الشاطئين الاфриقى أو الأوروبى ضد الميناء والدفاعات • ولقد أدركت انجلترا منذ احتلالها للصخرة هذه الحقيقة ولذلك سعت باستمرار لمنع أى دولة واحدة قوية من السيطرة على الشاطئ الافريقى • وهكذا نشأت مشكلة طنجة نتيجة لرغبة انجلترا .

٣ - مشكلة طنجة

تقع مدينة طنجة على الساحل الافريقى عند الطرف الغربى لقاعدة المثلث الذى يتكون من صخرة جبل طارق فى الشمال وطنجة وسبتة على الساحل

الأفريقي في الجنوب • وتقع المدينة في أرض مراكشية بين مليللا ووضفة نهر
سهاو اليمنى ، ومساحتها ٣٠٠ كيلو متر مربع •

بدأت مشكلة طنجة في القرن الثامن عشر • عندما جعلها سلطان مراكش
مقر الممثلين الدبلوماسيين الأجانب ليعدهم عن التدخل في شئون المناطق
الداخلية لمراكش وتبعاً ذلك منح رعايا الدول الأجنبية المقيمين في طنجة امتيازات
واسعة • وبذلك أصبحت طنجة محط أنظار عدة دول أوروبية، وخاصة إنجلترا
فمنذ أوائل القرن التاسع عشر أعرب نلسون عن ضرورة تبعية طنجة لإنجلترا
أو بقائها تحت سلطة مراكش حتى يمكن لإنجلترا بذلك تأمين مركزها في
جبل طارق . ولذلك فرضت إنجلترا حمايتها السياسية على مراكش ، كما
فرضتها على الامبراطورية العثمانية في الشرق .

ولقد حاولت إنجلترا خلال القرن التاسع عشر منع كل من فرنسا وإسبانيا
من بسط سيطرتها على مراكش . فاضطرت فرنسا تحت ضغط إنجلترا الى وقف
حملتها للاستيلاء على هذا الأقليم عام ١٨٤٤ . وفي اثناء الحرب الاسبانية -
المراكشية (١٨٥٩ - ١٨٦٠) أبلغت إنجلترا إسبانيا أن احتلالها لطنجة أثناء
عملياتها الحربية يجب ألا تكون له صفة مستديمة ، فلا يستمر هذا الاحتلال مدة
أكثر مما يتطلبه توقيع معاهدة السلم مع مراكش ، وأن « حكومة جلالة الملكة
تعتبر احتلال إسبانيا الدائم لطنجة مهدداً لأمن جبل طارق » .

ولقد ظل الاحتكاك بين إنجلترا وفرنسا مستمرا خلال النصف الثاني من
القرن التاسع عشر • فموقع طنجة الجغرافي يمكن الدولة التي تحتلها من التحكم
في جميع المواصلات البحرية عبر المضيق ، ويهدد مركز صخرة جبل طارق •
كما أن طنجة تصلح لأن تكون ميناء من الدرجة الأولى ومحطة للتموين بالفحم
علاوة على أنها ميناء مراكش على المحيط الأطلنطي ولذلك فأهميتها من الناحية
التجارية عظيمة ، كما أنه من الممكن توسيع مينائها الى حد بعيد دون أن يكون
هناك ما يقيده .

لم ينته النزاع بين الدول من أجل طنجة حتى عام ١٩٠٤ عندما أبرم بين إنجلترا وفرنسا الاتفاق الودى « Entente Cordiale » الذى نص فيه على منح إنجلترا حرية العمل فى مصر ، وفرنسا حرية العمل فى مراكش بشرطين مقيدتين ، الأول - أن يبقى شمال غرب مراكش منطقة نفوذ أسبانية ، والثانى - يتضمن وعدا « لكى يمكن ضمان حرية المرور فى مضيق جبل طارق اتفقت الدولتان على ألا تسمحا باقامة أى استحكامات أو أعمال استراتيجية فى ذلك القسم من شاطئ مراكش الواقع بين (خارج) مليللا والمرتفعات التى تتحكم فى الشاطئ الأيمن لنهر سابو » وفى أكتوبر من نفس العام اتفقت كل من فرنسا وأسبانيا على تقسيم مراكش بينهما مع ترك مدينة طنجة والمنطقة الواقعة حولها (مساحة ٣٠٠ كيلو متر مربع) لتصبح منطقة دولية فى ادارتها الداخلية ثم عقدت فرنسا اتفاقا ثلثا مع ايطاليا فى أكتوبر اعترفت فيها ايطاليا بحقوق فرنسا فى مراكش ، وأطلقت فرنسا يد ايطاليا فى ليبيا .

لم تحل مشكلة طنجة بهذه الاتفاقات . فقد كانت لبعض الدول الأوربية الأخرى مصالح خاصة فى مراكش . فكان لألمانيا مصالح اقتصادية ، كما كانت ايطاليا تريد أن تكون لها كلمة فى نظام طنجة بصفتها احدى دول البحر الأبيض المتوسط . ولقد خطت ألمانيا خطوة ايجابية فرار الامبراطور ولهم ميناء طنجة فى عام ١٩٠٥ وأعلن هناك مساعدة ألمانيا لمراكش فى رغباتها وضمان رفاهيتها .

ولقد ترتب على اهتمام دول أوربا بمستقبل طنجة أن عقد مؤتمر الجزائر (Algeciras) فى عام ١٩٠٦ ، حضره مندوبو عشرة دول أوروبية ومندوب أمريكا . وقد وضع هذا المؤتمر القواعد العامة للنظام الذى يتبع فى ادارة منطقة طنجة وهو أساس النظام الدولى الحالى .

الا أن فرنسا لم تلبث أن أعلنت حمايتها على مراكش فى مارس ١٩١٢ وأصبحت بذلك حامية لسلطان مراكش فى كل ممتلكاته الواسعة ، بما فى ذلك طنجة التى كان يحكمها ممثلان للسلطان أحدهما فرنسى . وبذلك زاد نفوذ

فرنسا في طنجة . وأخذت انجلترا ترقب هذا التطور بعين القلق اذا لم يكن من صالحها أن تسيطر دولة قوية كفرنسا على طنجة . ولذلك كان يهمها اثاره مفاوضات دولية لتحديد مركز طنجة بأسرع ما يمكن . وكانت أسبانيا تعضد رغبة انجلترا . اذ كانت تعتبر نفسها أحق من فرنسا ولكنها لم تعلن رغبتها ورأيها بصراحة . كما كانت ايطاليا غير راضية عن مركز فرنسا الخاص في طنجة ، فقد كانت ترغب في بسط نفوذها على طنجة الميناء المتحكم في المضيق « جبل طارق » . الا أنها كانت مشغولة في ذلك الوقت باحتلال ليبيا .

وبشوب الحرب العظمى في عام ١٩١٤ اتفقت كل من انجلترا وفرنسا وأسبانيا على تنظيم أمور طنجة . فعقد مؤتمر باريس الذي وضع « حياد طنجة الدائم » ونص على أن يمثل سلطان مراكش مندوب له سلطة ادارة الأهالي الوطنيين . ويرأس جمعية تشريعية دولية من ٢٦ مندوبا يمثلون فرنسا وأسبانيا وانجلترا وايطاليا والولايات المتحدة وبلجيكا والدانيمرك والبرتغال والأهالي المحليين . كما نص على تشكيل لجنة ادارية من قناصل انجلترا وأسبانيا وفرنسا لتنفيذ قرارات الجمعية التشريعية وتنظيم الادارة الداخلية لطنجة . وألغيت بمقتضى قرارات المؤتمر الامتيازات الأجنبية في طنجة كما حرم اقامة أى استحكامات برية أو بحرية أو جوية بها . ويستمر هذا الاتفاق لمدة اثني عشر عاما . ولم يحل هذا النظام مشكلة طنجة نهائيا . فقد أبدت بعض الدول عدم تأييدها للمشروع جميعه . وكانت ألمانيا وايطاليا والولايات المتحدة في مقدمة هذه الدول وترتب على ذلك وضع دستور طنجة في يونيو ١٩٢٥ ، الذي لم توافق عليه كل من ايطاليا والبرتغال والولايات المتحدة . ولقد اشترطت ايطاليا عدة شروط لتوافق على نظام طنجة الدولى . وقد أخذت انجلترا بهذه الشروط ، فمنحت ايطاليا مقعدا في اللجنة الادارية لطنجة بتعضيد أسبانيا وقد رمت انجلترا من وراء ذلك الى الحد من نفوذ فرنسا بوجود ايطاليا كند لها .

ومر عام ١٩٣٥ دون أن تطلب أى دولة تغيير النظام الموضوع لطنجة نظرا لانشغال كل دول أوروبا بمشكلة الحبشة ، ثم مشاكل أوروبا التي انتهت

بالحرب العالمية الثانية . ولذلك استمر نظام طنجة الدولي حتى عام ١٩٤٧ .
ولعل انشغال العالم فى تسوية السلام العالمى سيطغى على أى رغبة فى انهاء نظام
طنجة الدولي .

٤ - الموقف فى مضيق جبل طارق

لقد انحصرت مشكلة مضيق جبل طارق ، بالنسبة لانجلترا ، فى محاولة
منع دولة واحدة قوية من السيطرة على كلا الشاطئين الأوروبى والأفريقى
التضمن بذلك تأمين مواصلاتها البحرية عبر المضيق . ولقد نجحت انجلترا فى
تنفيذ سياستها . فقد وطدت قدمها فى صخرة جبل طارق وجعلت طنجة منطقة
دولية . وبذلك منعت منافستها لجبل طارق فى التحكم فى المضيق .

وتقوم فى مواجهة جبل طارق مدينة سبتة « Ceuta » الأسبانية على الشاطئ
الأفريقى ، تحميها صخرة موتى هاكو . ولقد بدت أهمية هذه المنطقة فى خلال
الحرب الأهلية الأسبانية عام ١٩٣٧ . ولقد حاولت انجلترا خلال القرنين
الماضيين الاستيلاء على هذه المدينة دون أن تنجح . اذ كانت تشعر دائما أن
سيطرتها على المضيق لن تتم الا اذا امتلكت الصخرتين . الا أنه بالرغم من أهمية
سبتة فلم تحاول اسبانيا تحصينها لأنها لا تريد أن تصبح دفاعات سبتة موجهة
ضد انجلترا ، أو معززة لدفاعات جبل طارق .

وسبتة اليوم قاعدة بحرية ، يمكن منها السيطرة على مدخل المضيق وميناء
صخرة جبل طارق . كما أن ميناءها قابل للتوسع . وبها المكان الفسيح اللازم
لانشاء المطارات . الا أن عيها ينحصر فى وجود حدود برية طويلة بينها وبين
المستعمرة الأسبانية فى أفريقيا مما يجعل الدفاع البرى عنها (اذا قورن بالدفاع
عن جبل طارق) أمرا أشد صعوبة ، وخاصة وان سكانها البالغ عددهم ستين
ألفا ، أسبانيون ولن يقفوا موقف الحياد فى حرب بين انجلترا وأسبانيا (اذا
أصبحت انجلترا مالكة لهذه القاعدة) . كما أن انجلترا لن تستطيع تحويل هذه
المدينة الى قاعدة قوية كصخرة جبل طارق دون تكاليف باهظة . ولذلك تحافظ

انجلبترا على علاقات ودية مع اسبانيا لتستطيع بذلك ضمان سيطرتها على مضيق جبل طارق .

ثانيا - مضيق أوترانتو

نشأت مشكلة بحر الأدرياتيك في القرن التاسع عشر عندما كانت النمسا تنظر بعين الطمع الى البحر الأبيض المتوسط ، وتحاول في سبيل ذلك جعل بحر الأدرياتيك منطقة لنفوذها . وفي خلال النصف الثاني من هذا القرن تحققت وحدة ايطاليا ، وأخذت تشاطر النمسا نفوذها في هذا البحر وتسعى نحو بسط نفوذها كاملا عليه . ولقد كانت هذه الرغبة احدى الاسباب التي دفعت ايطاليا الى الانضمام الى حلفاء الغرب . ففي معاهدة لندن السرية التي عقدت في مايو ١٩١٥ ، وعد الحلفاء ايطاليا بساحل دلماسيا البعيد الغور الصالح لانشاء موانى طبيعية عليه . الأمر الذى لا يحققه شاطئ ايطاليا الشرقى ، كما وعدت ايطاليا بالاستيلاء على موانى فيوم وترىستا وجزيرة ساسينو . لضمان السيطرة على مضيق أوترانتو البالغ عرضه ٤٥ ميلا . الا أنه بانهاء الحرب العظمى ، ساعد الحلفاء على قيام عدة دول صغيرة بعد تحطيم الامبراطورية النمساوية أهمها يوغوسلافيا القوية التى أعطى لها ساحل دلماسيا الطويل ولذلك لم تشعر ايطاليا بالرضاء التام عن الموقف فى بحر الأدرياتيك رغم أنها احتلت ساسينو وترىستا وفيوم .

ولقد جاهدت ايطاليا حتى عام ١٩٢٥ فى بسط نفوذها على يوغوسلافيا فعددت بينهما معاهدات صداقة وتجارية كما نزع رعايا ايطاليا الى سواحل دلماسيا الا أنه حدث فى هذا العام انقلاب داخلى فتغيرت حكومة يوغوسلافيا . ونقضت اتفاقاتها مع ايطاليا ، وقويت علاقاتها مع فرنسا . ولذلك عدلت ايطاليا عن سياستها فى يوغوسلافيا ، ووجهت اهتمامها الى الشاطئ المقابل لأوترانتو والذى تشرف عليه البانيا التى حاربت الاثراك فى عام ١٩١٣ ، واستقلت الا أنها عاشت بعد ذلك حياة مضطربة بين الدول المعادية المجاورة لها .

حاولت إيطاليا بسط نفوذها على ألبانيا بعد أن فشلت خطتها للسيطرة على الأدریاتيك بمساعدة يوغوسلافيا .

وكانت ترمى من وراء ذلك الى ضمان السيطرة على مضيق أوترانتو ، الذى يصل بحر الأدریاتيك بالبحر الأيوني والبحر الأبيض ، فبدأت محاولاتها فى التغلغل السلمى المنظم فى ألبانيا . فعقدت إيطاليا لها قرضا فى عام ١٩٢٥ تمكنت به من البدء فى توسيع نفوذها الاقتصادى والثقافى فى ألبانيا كما عقدت عام ١٩٢٦ اتفاقية تيرانا التى أعطى بمقتضاها لإيطاليا الحق فى التدخل لتعزيز ومساعدة النظام السياسى الداخلى لألبانيا . وفى عام ١٩٣١ عقدت إيطاليا لألبانيا قرضا آخر وبدأت تبسط نفوذها فى القوات العسكرية الألبانية . فأوفدت بعثة إيطالية لتدريب الجيش الألبانى ، وبدىء فى مد خط حديدى من دورازو الى تيرانا ، مكتملا بذلك الخط الحديدى من روما الى بارى وبرنديزى كبداية خط حديدى عبر البلقان . وبالرغم من الفتور الذى اعترى العلاقات الإيطالية الألبانية منذ عام ١٩٣٣ نتيجة قيام حركة وطنية فى البانيا بغرض التخلص من النفوذ الأجنبى فقد عادت إيطاليا مرة ثانية فى أعقاب الحرب الحبشية (مارس ١٩٣٦) الى ألبانيا باسطة نفوذها التام فى النواحي الثقافية والاقتصادية والعسكرية . فقامت إيطاليا فى المحيط العسكرى بتحسين ميناء فالونا والمرتفعات التى تتحكم فيه ، كما قبضت على ناصية الادارة المحلية لميناء دورازو وبذلك أصبحت إيطاليا مالكة لجزيرة ساسينو المحصنة ولها نفوذ واسع فى مينائى فالونا ودورازو الذى أصبح بعد ذلك قاعدة جوية وبحرية والذى تتفرع منه عدة طرق الى داخل ألبانيا يمكن بها السيطرة على البلاد بسرعة .

وبذلك أصبح لإيطاليا موطئ قدم فى البلقان ، كما أصبحت متحكمه فى مضيق أوترانتو ومسيطرة على الأسطول اليوغسلافى الذى أصبح سجيناً فى بحر الأدریاتيك . ولم تتوقف إيطاليا عند هذا الحد . ففى ابريل ١٩٣٩ احتلت ألبانيا وأصبحت بذلك مسيطرة تماما على المضيق ، كما عزلت كلا من اليونان ويوغسلافيا بعد أن فشلت فى بسط سيطرتها على ساحل دلماسيا أو احتلال جزيرة

كورفو اليونانية (عام ١٩٢٣) الواقعة قبالة الحدود اليونانية - الألبانية . والتي تعتبر شوكة في جنب مواصلات إيطاليا البحرية بين قواعدها في جاليولي وتارنتو (غرب خليج كالابريا) وموانئ بارى وبرنديزي وأوترانتو على الساحل الشرقى . ولقد تطور الموقف فى أعقاب الحرب العالمية (٣٩ - ١٩٤٥) . فقد هزمت إيطاليا وانسحبت من ألبانيا التى أصبحت دولة مستقلة مرة أخرى ، خاضعة ويوغسلافيا للنفوذ الروسى . وبانسحاب إيطاليا من مسرح البحر الأبيض المتوسط ، أصبح ليوغوسلافيا وألبانيا ، وبطريق غير مباشر ، روسيا ، السيطرة فى بحر الأدرياتيك المؤدى عبر مضيق أوترانتو ، الى شرق البحر الأبيض ، ولقد ترتب على رغبة يوغوسلافيا ضم ميناء تريستا لأراضيها أن نشأت مشكلة دولية وقعت فيها روسيا فى صف يوغوسلافيا بينما آزرت الكتلة الغربية إيطاليا وقد وضع حل مؤقت للمشكلة بجعلها ميناء دوليا تحتلها قوات الكتلتين الشرقية والغربية .

جزائر البحر الأبيض المتوسط

يتخلل حوض البحر الأبيض عدد عظيم من الجزائر . وكما اصطدمت المصالح الدولية عند مضائق هذا البحر ، واتخذت سياسة كل دولة من الدول المتنازعة اتجاهات خاصة للسيطرة السياسية أو الحربية على هذه المضائق ، كذلك نشب صراع عنيف بين هذه الدول من تاريخ بعيد جدا لامتلاك جزائر البحر الأبيض ، باعتبارها قواعد استراتيجية يمكن منها السيطرة بحريا وجويا على طرق المواصلات البحرية من مضيق جبل طارق والدرديل الى قناة السويس .

أولا - جزائر غرب البحر الأبيض

١ - جزائر البليار

تعرضت جزر البليار فى تاريخها لغزوات الرومان ثم غزوات العرب الى أن اتحدت مع أسبانيا فى القرن الرابع عشر . واحتلتها كل من فرنسا وانجلترا فى القرن الثامن عشر نتيجة للحروب التى دارت بين انجلترا من ناحية وفرنسا وأسبانيا من ناحية أخرى الى أن أصبحت هذه الجزائر خاضعة لآسبانيا منذ عام ١٨٠٢ حتى وقتنا هذا .

وترجع أهمية هذه الجزائر الى وقوعها فى منتصف المسافة بين مرسيليا والجزائر وبين طولون وبزيرته ، وعلى مسافة ١٣٠ ميلا من فالنسيا ومسافة ٢٥٠ ميلا من سردينيا . ولذلك فان وجود هذه الجزائر فى يد دولة معادية لفرنسا يهدد الطريق البحرى الحيوى بين جنوب فرنسا وشمال افريقيا . كما أن هذه الجزائر تقع شمال الطريق البحرى بين جبل طارق ومالطة ويمكن منها تهديد هذا الطريق الحيوى لانجلترا .

ولقد اهتمت كل من انجلترا وفرنسا وايطاليا اهتماما كبيرا بمصير جزر البليار . ولما كانت ايطاليا تقف من فرنسا موقفا عدائيا عقب الحرب العظمى ، فقد سعت الى الاتفاق مع أسبانيا عام ١٩٢٦ على أن يكون لها الحق فى احتلال جزر البليار فى وقت الحرب . الا أن الانقلاب الداخلى فى أسبانيا فى عام ١٩٣١ ، وتولى حكومة جمهورية لمقاييد الحكم فيها ، أسدل ستارا من النسيان على هذا الاتفاق السرى . وأخذت فرنسا بعد ذلك تفاوض أسبانيا لعقد معاهدة تعطيها حق شراء هذه الجزر . وفى عام ١٩٣٥ بدت بوادر التقرب بين ايطاليا وفرنسا بينما اتسعت هوة الخلافات بين ايطاليا وانجلترا . ولذلك اتجهت الأخيرة نحو أسبانيا وعقدت بينهما مؤتمرات سرية نص فيها على تبادل المعونة فى البحر الأبيض المتوسط .

الا أن التوازن فى حوض البحر الأبيض الغربى اختل بنشوب الحرب الأهلية فى أسبانيا عام ١٩٣٦ . فبدأ التدخل الأوروبى العسكرى فى أسبانيا بغرض ترجيح كفة على الأخرى . فأمدت ايطاليا وألمانيا قوات الثوار بالمعونة العسكرية ، كما أيدت روسيا الحكومة الجمهورية بينما أخذت فرنسا وانجلترا تسعيان لمنع التدخل فى شئون أسبانيا . وكان تدخل ايطاليا وألمانيا مثارا للقلق فكل من فرنسا وانجلترا تدرك أن ازدياد نفوذ دولتى المحور فى غرب البحر الأبيض يهدد مواسلاتهما البحرية تهديدا خطيرا . وايطاليا باحتلالها هذه الجزائر فى زمن الحرب يمكنها من تقوية مركزها الدفاعى الضعيف . فبالرغم من مقدرتها على

تهديد مواصلات فرنسا وانجلترا من سردينيا وصقلية فقد كان ضعف موقعها الاستراتيجي لا يمكنها من تحدى انجلترا .

ولقد انتهت الحرب الأهلية في أسبانيا بانتصار قوات الجنرال فرانكو ، ونصبت حكومة فاشستية في أسبانيا • وبالرغم من وجود اتفاقات سرية بين اسبانيا وايطاليا على التعاون المتبادل في حوض البحر الأبيض المتوسط فان أسبانيا لم تشارك في الحرب العالمية ولذلك لم تلعب جزائر البليار دورا في الصراع في البحر الأبيض المتوسط •

٢ - كورسيكا وسردينيا

لقد اشتركت الجزيرتان ، خلال تاريخهما الطويل ، في نفس المصير . فتبادلهما دول عديدة ، الى أن أصبحت كورسيكا تابعة لفرنسا وسردينيا تابعة لايطاليا . ونظرا لقربهما الشديد ، فان أهمية كل منهما تتأثر بوجود الأخرى . ولذلك لا يمكن مناقشة مركز أحدهما الاستراتيجي في الحوض الغربي مستقلا . تقع سردينيا عند منتصف الطرق البحرية التي تصل جنوب فرنسا وشمال افريقيا . وفي شمال الطريق البحري من جبل طارق الى الشرق عند اقترابه من مضيق صقلية . كما يمكن من سردينيا تهديد طولون (القاعدة البحرية الفرنسية) وجبل طارق وبرشلونة وتونس ويزرته ولقد أنشئت أربع قواعد بحرية في الجزيرة . وهي كاجليري وسان بيترو وسان أنتيوكو (في الجنوب) ومادلينا (في الشمال) التي تتحكم في مضيق بونيفا شيو الذي يفصل سردينيا عن كورسيكا .

الا أن موقع كورسيكا من الناحية الاستراتيجية يفوق موقع سردينيا . فلقد أنشأت فرنسا في الجزيرة قاعدة بونيفا شيو في مواجهة مادلينا الايطالية ، وأجاكسيو في الغرب مواجهة للبحر الأبيض ، وباستيا في مواجهة جزيرة ألبا ومدينتي سبيزيا وليجهورن الايطاليتين ولذلك فينما تستطيع سردينيا تهديد مواصلات فرنسا البحرية ، يمكن لكورسيا حماية هذه المواصلات • وبينما تستطيع فرنسا تحويل طرقها البحرية من البحر الأبيض الى المحيط الأطلنطي

لا تستطيع إيطاليا دفع تهديد كورسيكا لمواصلاتها في البحر التيراني • فمن كورسيكا يمكن تهديد مواصلات إيطاليا البحرية من الموانئ الشمالية في جنوا وسيزيا وليجهورن وتهديد مصانع الفولاذ في مدينة يومينو وخزانات البترول في سيزيا وقاعدة الأسطول في ليجهورن ، كما يمكن تهديد خط المواصلات الحديدي الذي يصل روما بجنوا .

ويواجه فرنسا في كورسيكا مشكلة السكان • فهم ايطاليون بلغتهم وتاريخهم وايطاليا تنظر الى هذه الجزيرة على أنها جزء منها • ولقد طالبت ايطاليا بها دائما حتى عام ١٩٣٥ • عندما سويت بعض المسائل المتعلقة بين فرنسا وايطاليا وتوارت الخلافات الرئيسية بين البلدين .

ثانيا — جزائر وسط البحر الأبيض

٣ - مالطة

ادرك نابليون مدى أهمية هذه الجزيرة في أثناء الصراع الانجليزي الفرنسي في البحر الأبيض ، فاحتلها عام ١٧٩٨ وهو في طريقه الى مصر • وبالرغم من أن نابليون قد حمل معه الى الجزيرة المبادئ الإنسانية التي تمخضت عنها الثورة الفرنسية ، فقد ثار سكانها عليه وسعوا للحصول على معونة انجلترا والبرتغال • فحاصر أسطولهما ميناء فالته ، وفي سبتمبر ١٨٠٠ استولت انجلترا على الجزيرة ، وأقر مؤتمر فيينا هذا الاحتلال وهكذا خطت انجلترا خطوتها الثانية (بعد جبل طارق) في تاريخ صراعها من أجل السيطرة على البحر الأبيض • وتوغلها في هذا البحر شرقا .

تقع جزيرة مالطة في منتصف المسافة بين جبل طارق وبور سعيد وعلى بعد ألف ميل تقريبا من كل منهما . وفي مدخل بحر صقلية من الشرق متحكمة بذلك في المضيق المؤدى بين حوضي البحر الأبيض • ولقد أحالت انجلترا هذه الجزيرة الى أعظم قاعدة بحرية لها بعد سنغافورة ، وأصبحت ميناء فالته قاعدة

أسطول البحر الأبيض (فى زمن السلم) فهى تسع لأربعين أو خمسين قطعة بحرية كما جهزت تجهيزا تاما للإصلاح والتموين بالوقود ، كما يمر بها خط المواصلات السلكى (RII Red Route) الى الشرق .

ولقد تضاربت آراء العسكريين الانجليز فى قيمة الجزيرة كقاعدة بحرية فى حالة حرب مع ايطاليا . وفى عام ١٩٣٥ ، أثناء النزاع الايطالى - الانجليزى حول مسألة الجبشة تبين أن الجزيرة لن يمكن استخدامها كقاعدة بحرية أمام أى تهديد ايطالى جوى . ولذلك بدأت انجلترا تتخذ اجراءات سريعة لتحويل ميناء حيفا الى قاعدة بحرية كما ضمنت استخدام ميناء الاسكندرية بموجب المعاهدة المصرية - الانجليزية التى ابرمت فى عام ١٩٣٦ ، وأخذت تبحث احتمال انشاء قاعدة أخرى فى قبرص . الا أنها مع ذلك لم تهمل دفاعات الجزيرة .

فقط الدفاعات المضادة للطائرات واحالتها الى قاعدة جوية صغيرة تستطيع منها تهديد مواصلات ايطاليا مع مستعمراتها فى شمال افريقيا ومراكز ايطاليا الصناعية فى شمال شبه الجزيرة التى يصعب الوصول اليها من القواعد الجوية الأخرى فى شرق أو غرب البحر الأبيض .

وبالرغم من قوة دفاعات الجزيرة ، فقد كانت هناك عدة نقاط ضعف فى مركزها بالنسبة .

- ١ - اعتماد الجزيرة على تموينها من الخارج .
 - ٢ - ضيق مخرج ميناء فالتة وامكان اغلاقه بسهولة .
 - ٣ - صعوبة الدفاع الجوى فى عمق عن الجزيرة .
 - ٤ - عظم الدعاية الإيطالية بين سكان الجزيرة المتحدرين من أصل ايطالى .
- وبنشوب الحرب بين ايطاليا وانجلترا (يونيو ١٩٤٠) انسحب الأسطول الانجليزى من جزيرة مالطه الى القواعد الشرقية والغربية وأصبحت الجزيرة بمعزل عن المعونة الخارجية ، وأصبح تموينها من الخارج بلاغذية والمعدات الحربية أمرا باهظ الثمن ، اضطرت انجلترا الى دفعه لانقاذ الجزيرة من التسلم .

وتعرضت الجزيرة باستمرار للهجمات الجوية الألمانية العنيفة من قواعد جنوب إيطاليا وصقلية .

الا أنها لعبت دورا هاما في هذا الصراع . فقد كانت الجزيرة شوكة في جنب مواصلات إيطاليا الحربية الى شمال افريقيا وحالت دون وصول قسم كبير من المعدات الحربية ولوازم التموين الى القوات البرية للمحور في شمال افريقيا كما أنها حولت اهتمام قسم كبير من القوة الجوية الألمانية عن العمليات في ليبيا كما ساهمت القوات الجوية التي كانت في الجزيرة بنصيب كبير في أثناء عمليات تونس (٤٢ - ٤٣) ونزول قوات الحلفاء الى شاطئ صقلية بفضلها توفر للحلفاء ميناء بحريا من الدرجة الأولى كما أن القوات الجوية بها منعت انسحاب القوات الألمانية من تونس الى إيطاليا واستخدمت الجزيرة أخيرا كقاعدة جوية أممية في عملية انزال القوات المتحالفة الى صقلية .

٤ - باتلاريا وصقلية

باتلاريا جزيرة بركانية خصبة تقع على مسافة ٦٥ ميلا من صقلية و ٥٥ ميلا من رأس بون أي في منتصف أقصر مسافة بين الشاطئين الأوربي والافريقي . ولم تبدأ إيطاليا الاهتمام بها كنقطة استراتيجية حتى عام ١٩٣٧ عندما حولتها الى قاعدة بحرية وأعلنت أنها منطقة حربية لا يجوز الطيران فوقها .

ويحيط الجزيرة كقاعدة افتقارها الى المياه وصغر مينائها وقلة غوره وضيق مدخله مما يجعل الميناء غير صالح لرسو السفن الكبيرة . الا أن الميناء يصلح كقاعدة للغواصات التي يمكنها العمل منه للتدخل ضد طرق الملاحة البحرية في مضيق صقلية . ولقد أعدت الجزيرة لتكون قاعدة جوية صغيرة وبذلك تكمل القواعد الجوية المنشأة في صقلية . وبالنسبة لموقع صقلية الجغرافي وتحكمها في المضيق بين حوضي البحر الأبيض فقد حولت في الحرب العالمية الى قاعدة من أعظم القواعد الجوية في حوض البحر الأبيض وساهمت هذه القاعدة في ضرب مالطة ومنع قوافل التموين الانجليزية القادمة من الشرق والغرب الى مالطة من

الوصول إليها • كما يوجد بها عدة موانئ جيدة أهمها باليرمو (خامس ميناء
إيطالي) وميسينا المتحكمة في البوغاز وقطانيا (ثاني موانئ صقلية) •

وتعتبر بنتلاريا وصقلية النقطة الخارجية للدفاع عن إيطاليا ضد الغزو من
الجنوب • ولقد أدى الدفاع عنهما إلى تعطيل عمليات الحلفاء ضد شبه الجزيرة
وبسقوط الجزيرتين في أيدي الحلفاء (يونيه ١٩٤٣) فتح طريق البحر الأبيض
للملاحة التجارية وتم تحقيق السيطرة البحرية على المضيق الذي ظل ثلاثة أعوام
تحت سيطرة إيطاليا التامة .

ان مسألة سيادة إيطاليا على مضيق صقلية خلال الحرب العالمية تحققت
بسقوط فرنسا ، وبالتالي انسحاب قواعدها في تونس وبزرتة من الصراع الحربى
فى منطقة المضيق . ففى هذه المنطقة كانت الدول العظمى الثلاث تواجه بعضها
البعض ، إيطاليا فى صقلية وبنتلاريا وفرنسا فى تونس وبزرتة وانجلترا فى
مالطة . ومن الممكن التكهن بعدم تمكن إيطاليا من السيطرة التامة على المضيق
لو لم تسحب فرنسا من الميدان فى يوليو ١٩٤٠ فمن قواعدها الأفريقية كان
بإمكانها إحراز التعادل الجوى والبحرى فى منطقة المضيق .

ثالثا — جزائر شرق البحر الأبيض

تبادلت السيادة على جزر شرق البحر الأبيض دول عديدة الى أن خضعت
للسيادة التركية فى القرن السادس عشر • ولقد كانت ثورة دول البلقان الخاضعة
لتركيا (١٨٢٦ - ٣٠) ونتائجها السياسية نقطة التحول فى مصير هذه الجزائر
فقد بدأت الامبراطورية العثمانية فى طريق الانحلال • وأخذت دول البلقان
تتال استقلالها واحدة بعد الأخرى • وظهرت انجلترا فى شرق البحر الأبيض
لايقاف التوسع الروسى جنوبا • كما بدأت إيطاليا سياسة التوسع فى البحر
الأبيض • فاستولت انجلترا على قبرص ، واليونان على كورفو وكريت وإيطاليا
على رودس والدوريكانيز • ولذلك لم تتمتع هذه الجزائر باستقرار سياسى

كجزائر غرب البحر الأبيض التي مرت عليها فترة طويلة وهى خاضعة لنفس النظام السياسى .

٥ - كورفو

أعادت انجلترا فى عام ١٨٦٣ الجزر الايونية ، ومن ضمنها كورفو ، لليونان ولقد كان لهذا العمل أثره فى توطيد العلاقات اليونانية - الانجليزية . دون أن يتأثر موقف انجلترا الاستراتيجى فى البحر الأبيض .

وترجع أهمية كورفو الى وقوعها عند مدخل مضيق أوترانتو وامكان تهديد طريق الملاحة فى المضيق من قواعدها . ولذلك كانت رغبة ايطاليا فى الاستيلاء عليها قوية . ولكن لما كانت ايطاليا بعد الحرب العظمى أضعف من أن تستولى على الجزيرة ، فقد حاولت التقرب من اليونان . الا أن هذا التقرب كان مؤقتا . فقد تحولت اليونان الى تركيا ، وانضمت الى الميثاق البلقانى . وبذلك وهنت العلاقات الايطالية اليونانية ، ولم تتمكن ايطاليا بذلك من تحقيق سيادتها التامة على مضيق أوترانتو . واذا استعرضنا الموقف السياسى الحالى فى منطقة البلقان وجدنا أن الكتلة الغربية تستطيع من قواعده كورفو وايطاليا حرمان دول الأدراتييك من حرية الخروج عن المضيق الى شرق البحر الأبيض .

٦ - كريت

أصبحت كريت منذ عام ١٩١٣ تابعة لليونان . والجزيرة تفتقر الى الموانئ الجيدة . وترجع أهميتها الى سيطرتها على بحر ايجة والمخارج المؤدية منه الى شرق البحر الأبيض حيث الطريق البحرى لانجلترا الى الشرق . كما أن كريت تبعد مائتى ميل عن الساحل الأفريقى و ٤٥٠ ميلا عن الاسكندرية و ٥٥٠ ميلا عن بور سعيد وحيفا وبذا يمكن منها لقوة جوية تهديد الطرق البحرية وقناة السويس . ولذلك استولت عليها ألمانيا فى يوليو ١٩٤١ وحولتها الى قاعدة جوية هامة . استطاعت منها ضرب مواصلات انجلترا البحرية فى شرق

البحر الأبيض . وكانت الجزيرة نقطة أمامية للتوغل الألماني في سوريا والعراق
كما حرم احتلالها انجلترا من مساعدة روسيا عبر مضيق الدردنيل .

ولذلك تنظر انجلترا بعين القلق الى مستقبل اليونان السياسي . فتمدها
بالمعونة العسكرية اللازمة لمنع حدوث أى انقلاب سياسى داخلى يؤدى الى تحول
اليونان وجزائرها فى البحر الأبيض الى الكتلة الشرقية وبذلك تصبح هذه
الكتلة مهيمنة على شرق البحر الأبيض .

٧ - رودس والدوديكانيز

احتلت ايطاليا جزائر رودس والدوديكانيز فى عام ١٩١١ كوسيلة للضغط
على تركيا لسحب قواتها من ليبيا . وبالرغم من أن هذا الاحتلال كان مؤقتا ،
الا أن ايطاليا لم تجل عنها بعد توقيع الصلح فى عام ١٩١٢ ولم تهتم تركيا
 باستعادة هذه الجزائر من ايطاليا بعد انتهاء الحرب العظمى بالرغم من انتصارها
على القوات الايطالية التى هبطت على سواحل أناتوليا .

ولقد ساعد احتلال ايطاليا هذه الجزائر على تحويلها الى مركز لنشر الثقافة
الايطالية فى الشرق الأدنى والأوسط منافسة بذلك نفوذ فرنسا الأديبى فى
هذه المناطق كما حولت ايطاليا بعض هذه الجزائر (رودس وليروس واستروباليا)
الى قواعد بحرية ، وأنشأت قاعدة جوية لها فى ليروس . وبذلك أصبحت هذه
القواعد نقط وثوب لايطاليا يمكنها منها تهديد سيطرة انجلترا فى شرق البحر
الأبيض . اذ تقع مجموعة هذه الجزائر على مسافة ٣٣٠ ميلا من قبرص و ٥٥٠
ميلا من حيفا و ٥١٠ ميلا من بورسعيد ، وتستطيع قواتها الجوية ضرب القواعد
البحرية الانجليزية فى شرق البحر الأبيض ، ونهاية خط أنابيب البترول فى
حيفا كما يمكن منها السيطرة على طرق الاقتراب الى بحر ايجة والدردنيل
الا أن مواصلات هذه المجموعة مع ايطاليا تعرضت للقطع ولم تتمكن ايطاليا من
منع انجلترا من ارسال معونتها العسكرية لليونان (ربيع ١٩٤١) ثم أثناء الحملة
الألمانية الجوية ضد كريت .

وبهزيمة إيطاليا ، فقدت سيادتها على هذه الجزائر ، التي ضمت الى اليونان ولا شك أن انجلترا تؤيد ذلك . فمن هذه الجزائر وجزيرة كريت يمكنها التحكم المطلق في بحر ايجة ومنع أى قوات جوية أو بحرية لدولة شمالية من اجتياز هذا المانع لتهديد مواصلاتها البحرية في شرق البحر الأبيض ، وفي قناة السويس ، كما أن هذه الجزائر يمكن أن تصبح نقطة وثوب لمساعدة تركيا في الدفاع عن الدردنيل .

٨ - قبرص

كانت قبرص خاضعة للسيادة التركية منذ عام ١٥٧١ . وفي خلال القرن التاسع عشر كانت انجلترا تقاوم التوسع الروسى وتحاول الابقاء على الامبراطورية العثمانية ولذلك كانت ترغب في احتلال قاعدة في شرق البحر الأبيض يمكنها منها وضع حد لأطماع روسيا في البحر الأبيض وحماية الدردنيل والاشراف بطريق غير مباشر على قناة السويس التي افتتحت في عام ١٨٦٩ ووجدت انجلترا في قبرص القاعدة المناسبة لتحقيق أغراضها ولذلك أبرمت معاهدة دفاعية بين انجلترا وتركيا ، عقب الحرب التركية - الروسية عام ١٨٨٧ تنازلت بمقتضاها تركيا عن قبرص لانجلترا على أن تمدّها الأخيرة بالمعونة اذا تقدمت روسيا عبر الحدود التي وضعت في عام ١٨٧٨ . وبذلك احتلت انجلترا قبرص الى أن ضمتها نهائيا كمستعمرة للتاج في عام ١٩١٤ .

ولقد تضاءلت أهمية الجزيرة بعد هزيمة الأسطول الروسى في الحرب الروسية اليابانية وبعد احتلال انجلترا لمصر في عام ١٨٨٢ ، الا أن بدأ التوسع الايطالى في حوض البحر الأبيض وازدياد قوة ايطالية باحتلالها الدوديكانيز وليبيا أثار قلق انجلترا ، فأخذت أنظار العسكريين تتجه الى قبرص بأمل تحويلها الى قاعدة قوية لانجلترا في حالة انسحابها من قاعدة مالطة فتألف بذلك من الاسكندرية وحيفا وقبرص منطقة دفاعية قوية يمكن بها الاحتفاظ بالسيطرة في شرق البحر الأبيض . وحماية الطريق البرى الى الهند عبر الشرق

الأوسط ومنازعة قواعد إيطاليا في الدوديكانيز والحد من أطماع إيطاليا في آسيا الصغرى ، علاوة على أنها قاعدة استراتيجية هامة في حالة وقوع اضطراب في بحر ايجه والدردنيل .

كما أن الجزيرة واقعة في اتجاه خليج الاسكندرونة الذى يتصل بسكة حديدية فرعية بسكة حديد بغداد . كما تصلح لأن تكون محطة جوية بين وسط أوروبا وتركيا ومصر والعراق .

وستزيد أهمية هذه الجزيرة بالنسبة لانجلترا عند اتمام جلائها عن منطقة قناة السويس وانتهاء انتدابها في فلسطين . وبذلك تصبح القاعدة الاستراتيجية الوحيدة لها في شرق البحر الأبيض لحماية طريقها البحرى ومصالحها الاقتصادية وتمتاز هذه الجزيرة بموقع جغرافى يجعلها بعيدة عن المياه الإقليمية لدول البحر الأبيض العظمى علاوة على صلاحيتها لتكون قاعدة جوية هامة . الا أن ميناءها صغير لا يستطيع ايواء القطع البحرية الكبيرة . كما أن الجزيرة تعتمد على الواردات الأجنبية من مواد التموين .

الفصل الثالث والعشرون

بريطانيا في البحر الأبيض المتوسط

١ - التوغل البريطاني في البحر الأبيض

ظهرت بريطانيا لأول مرة على مسرح البحر الأبيض المتوسط في أواخر القرن السابع عشر • وبدأت في سياسة توغل في حوض البحر الأبيض خلال القرنين الثامن والتاسع عشر أصبحت إحدى القوى الرئيسية في توجيه جميع شئون هذه المنطقة ، وعاملا هاما في جميع القرارات الذي اتخذت فيما يخص بمشاكل هذا البحر .

منذ القرن الخامس عشر كانت البحرية التجارية البريطانية قد بدأت تغامر في مياه البحر الأبيض المتوسط الذي كان مغلقا أمامها من قبل • وفي عام ١٥٧٠ أنشئت شركة الشرق لتنظيم العلاقات التجارية البريطانية مع سواحل شرق البحر الأبيض • الا أن الأسطول البريطاني لم يظهر في غرب البحر الأبيض الا في نهاية القرن السابع عشر نتيجة للتنافس البحري مع أسبانيا . وكان غرض بريطانيا دائما الاحتفاظ بالتوازن الدولي في أوروبا . ولذلك لم ترض عن التحالف بين فرنسا واسبانيا وبعث بأسطولها الى حوض البحر الأبيض المتوسط حيث هزم في اتجاه البليار نتيجة ظهور أسطول فرنسا الاطلنطي في البحر الأبيض . ولذلك احتلت بريطانيا عام ١٧٠٤ صخرة جبل طارق الموجودة في أرض اسبانية كتعويض لها عن هزيمتها وحتى تستطيع بذلك التحكم في مضيق جبل طارق ومنع فرنسا من حشد أسطولها كله في الاطلنطي أو البحر الأبيض المتوسط • وفي نهاية القرن الثامن عشر ، ظهر نابليون بونابرت في فرنسا • ولقد ناصبته بريطانيا العداء لتحفظ التوازن الدولي في أوروبا ، وساعدت بروسيا

والنمسا واسبانيا على مقاومة سياسة التوسع التى انتهجها • ولما أدرك نابليون استحالة غزو الجزر البريطانية نظرا لسيطرة بريطانيا البحرية ، وجهه اهتمامه نحو الشرق ، وقام بحملته على مصر الأمر الذى اعتبرته بريطانيا تهديدا لمواصلاتها البحرية حول رأس الرجاء الصالح الى الهند • فتبع الأسطول البريطانى الأسطول الفرنسى وهزمه فى موقعة أبى قير البحرية ١٧٩٨ • وفى عام ١٨٠٥ انتصر الأسطول البريطانى فى موقعة الطرف الاغر وانتهت بذلك منافسة اسبانيا لبريطانيا فى البحر • وفى عام ١٨٠٨ تحالفت بريطانيا مع اسبانيا لمقاومة غزو نابليون للأراضى الأسبانية وبذلك أمنت بريطانيا مركزها فى غرب البحر الأبيض • وفى عام ١٨٠٠ احتلت بريطانيا مالطه ، وبذلك أمنت قاعدة هامة لآسطولها فى مضيق صقيلة وأصبحت مالطه ثانى قواعدها فى توغنها شرقا فى البحر الأبيض .

كانت روسيا منذ القرن السابع عشر تتبع السياسة التى وضعها بطرس الأكبر للتوسع جنوبا وكانت الامبراطورية العثمانية قد بدأت مرحلة الانحلال فى القرن التاسع عشر • وادركت بريطانيا أن سقوط هذه الامبراطورية سيعنى تهديد مركز الامبراطورية فى الهند ، ولذلك اتبعت منذ أوائل القرن التاسع عشر سياسة ترمى الى تعضيد الامبراطورية العثمانية واحتفاظها بكيانها وبدأ منذ هذا الوقت النزاع الروسى الانجليزى بغرض منع روسيا من احتلال مضائق الدردنيل والوصول الى شرق البحر الأبيض ، وكذا منعها من الوصول الى المحيط الهندى عبر القوقاز • وتوقفت محاولات روسيا للتوسع (خلال القرن التاسع عشر) فى عام ١٨٧٨ بعهد عقد مؤتمر برلين ، الذى حصلت فيه بريطانيا على حق احتلال قبرص لمراقبة قناة السويس والدفاع عن الدردنيل .

وكان محمد على قد تولى حكم مصر ، وبدأ التوسع فى الشرق على حساب الامبراطورية العثمانية • وظهر اسطوله البحرى فى شرق البحر الأبيض • ولذلك بدأت بريطانيا فى مقاومة هذا التوسع بالرغم من تعضيد فرنسا لمحمد على فهزم اسطوله البحرى فى موقعة نافارين ١٨٢٧ ، واضطر للانسحاب من سوريا

فى عام ١٨٤٠ . وبذلك انتهى تهديد مصر للامبراطورية العثمانية والنفوذ البريطانى فى شرق البحر الأبيض .

ومنذ عام ١٨٤٠ كانت فرنسا تسعى الى زيادة نفوذها فى مصر . وكانت الخطوة العملية التى خطتها فى هذا السبيل تعضيد مشروع حفر قناة السويس . ولقد قاومت بريطانيا هذا المشروع سياسيا وماليا دون أن تفلح . ولذلك سعت بعد اتمام حفر القناة الى احراز مركز ممتاز فى مصر . وفى عام ١٨٧٥ اشترت أسهم مصر فى القناة وفى عام ١٨٨٢ احتلتها عسكريا ، ولم تقاوم فرنسا الحركتين فقد كانت فى حاجة الى صداقة بريطانيا للوقوف أمام بروسيا التى هزمت فرنسا فى حرب ١٨٧٠ وانتهى النزاع البريطانى - الفرنسى عام ١٩٠٤ بعقد الاتفاق الذى أطلق يد انجلترا فى مصر ويد فرنسا فى مراكش .

وهكذا امتد نفوذ بريطانيا فى البحر الأبيض المتوسط خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر من الشرق الى الغرب (جبل طارق ١٧٠٤ - مالطة ١٨٠٠ - قبرص ١٨٧٨ - مصر ١٨٨٢) وأصبحت تملك عددا من القواعد البحرية الاستراتيجية كافيا لتأمين مواصلاتها البحرية الى الهند .

٢ - تعزيز مركز بريطانيا فى البحر الأبيض

هدد مركز بريطانيا فى البحر الأبيض المتوسط خلال القرن العشرين بمحاولتين تؤيدهما القوة المسلحة . وكانت أولى هاتين المحاولتين فى الحرب العظمى (١٤ - ١٩١٨) والثانية فى الحرب العالمية (٣٩ - ١٩٤٥) . وكانت ألمانيا هى الدافع الرئيسى للقيام بهاتين المحاولتين فأيدتها تركيا فى الحرب الأولى وأيدتها إيطاليا فى الحرب الثانية .

أخذت ألمانيا منذ بدىء القرن العشرين تهدد مصالح بريطانيا باتباعها سياسة « نحو الشرق » التى كان الغرض منها السيطرة على الطريق التقليدى الى الشرق وإلذى يمر فى غرب آسيا فى أراضي الامبراطورية العثمانية .

فحصلت ألمانيا على امتياز مد سكة حديد بغداد وهذا يعنى تهديد قناة

السويس عن طريق سوريا. ويلخص بول رورباخ النظرية الألمانية بقوله: «يمكن مهاجمة بريطانيا وكسر شوكتها عند نقطة واحدة فقط هي مصر . فان فقدانها يعنى انتهاء سيطرة بريطانيا على القناة والطريق الى الهند» ولقد جاهدت ألمانيا ونجحت فى ضم تركيا الى معسكر دول أوروبا الوسطى . وبذلك تعرضت القناة خلال عامى ١٥ - ١٩١٦ لتهديد عسكري مباشر بقيام تركيا بالهجوم عبر صحراء سيناء على القناة . ولقد اتضح للقيادة البريطانية أن الدفاع عن القناة لا يمكن تحقيقه فى منطقة القناة نفسها كما أن الصحراء لم تعتبر مانعا لوعورة مسالكها وتجريدها من المياه . ولذلك فان أمن القناة لا يتحقق الا بالتقدم الى حدود مصر الشرقية . ولقد هددت الغواصات مواصلات بريطانيا عبر البحر الأبيض وكانت الخسائر الناجمة عن استخدامها عظيمة فقد قدرت بأربعين فى المائة من مجموع خسائر الحلفاء البحرية فى الحرب ، مما اضطر الحلفاء الى تحويل السفن التجارية الى طريق جنوب افريقيا . ولم تعد الملاحة الى البحر الأبيض مرة أخرى الا بعد أن استخدمت طريقة القوافل البحرية وأدخلت تحسينات عديدة على طرق مقاومة الغواصات كاستخدام أجهزة الاستماع والطائرات لاكتشاف مواقع الغواصات ثم استخدام الطائرات وقذائف الأعماق ضدها .

ولا شك أن طبيعة البحر الأبيض المتوسط هى التى جعلته أقلما صالحا لاستخدام الغواصات ضد السفن التى تمر عابه . فالبحر الأبيض بحر ضيق لا يزيد أقصى اتساع له عن ٥٠٠ ميل ويوجد به عدد كبير من المضائق التى تحد من حرية الملاحة وتقيد الى طرق خاصة لا يمكن الانحراف عنها ونظرا لعمق البحر الأبيض فان ذلك يساعد الغواصات على القيام بعملها اذ يصعب فى هذه الحالة وضع شباك حاجزة الا على مقربة من الشواطئ الا أن طبيعة البحر الأبيض العذبة المد والجزر تساعد على بث الألغام ، كما أن صفاء مياهه تساعد الداوريات الجوية على اكتشاف أماكن الغواصات بسهولة .

خرجت بريطانيا بعد الحرب العظمى ومركزها فى حوض البحر الأبيض قوى . فقد انتهى بثورة روسيا وهزيمة ألمانيا تهديدهما لسيطرة بريطانيا فى هذه

المنطقة، كما أن وضع شرق الأردن وفلسطين والعراق تحت الانتداب البريطاني واستمرار احتلالها لمصر قد آمن مركزها في شرق البحر الأبيض وشمال المحيط الهندي . وبذلك دفعت خطوط دفاعها عن مواصلاتها البحرية الى مسافة بعيدة أمام طرق المواصلات .

الا أن إيطاليا برزت في أعقاب الحرب كدولة عظمى لها موقع جغرافي ممتاز وتحتل مناطق استراتيجية هامة يمكن منها تهديد مواصلات بريطانيا عبر البحر الأبيض تهديدا خطيرا وبذلك احتل ميزان القوى الدولية الذي حاولت بريطانيا دائما الاحتفاظ به .

فبالنسبة للتطور الفني العظيم في الأسلحة الجوية أصبحت قواعد بريطانيا في البحر الأبيض التي احتلتها منذ أوائل القرن الثامن عشر غير صالحة الآن لحماية طرق المواصلات البحرية ، ولذلك اتجهت بريطانيا منذ عام ١٩٣٥ الى توطيد مركزها السياسى والعسكرى فى حوض البحر الأبيض فتحالفت مع فرنسا التي قبلت أن تتكفل بالدفاع عن شرق البحر الأبيض . وعززت بريطانيا مركزها فى الشرق الأوسط . فحالفت اليونان وأصبح لها الحق فى استخدام قواعدها فى كريت وشبه جزيرة المورة ، وحالفت مصر لتأمين الملاحة فى القناة وضمان حق استخدام المواصلات والموانئ والمطارات المصرية ، وعقد اتفاق انجليزى - تركى نسق ليكون محالفة طويلة الأجل مبنية على التفاهم بين الحكومتين والقوات المحاربة لهما كما عززت بريطانيا دفاعات قواعدها البحرية والجوية .

٣ - الحرب العالمية (٣٩ - ١٩٤٥)

نشبت الحرب العالمية فى سبتمبر ١٩٣٩ ، ودخلت إيطاليا الحرب فى يونيو ١٩٤٠ عندما أصبح من الجلى أن مقاومة فرنسا للهجوم الألمانى لن تستمر طويلا وبسقوط فرنسا فى يوليو ١٩٤٠ ، واجهت بريطانيا فى حوض البحر الأبيض موقفا شديدا الخطورة .

تركز النزاع خلال الحرب فى القسمين الأوسط والشرقى فى البحر الأبيض

فلم تهدد صخرة جبل طارق واستمرت بريطانيا قادرة على استخدام المضيق بحرية تامة نظرا لوقوع الصخرة خارج مدى عمل الطائرات الإيطالية ، وعدم استعداد أسطول إيطاليا للقيام بعمل هجومى فى حوض البحر الأبيض الغربى وعدم اشتراك أسبانيا فى الحرب . أما فى وسط البحر الأبيض فقد سيطرت إيطاليا تماما على المضيق واضطرت بريطانيا الى تحويل طرق الملاحة الى جنوب افريقيا وسحب أسطولها من مالطة . لكن وبالرغم من التفوق البحرى والجوى الايطالى فقد تمكنت مالطة من عرقلة المواصلات البحرية الإيطالية الى شمال افريقيا مما أثر على سير المعارك فى شمال افريقيا . ولقد تبادلت كل من بريطانيا وإيطاليا السيطرة على شرق البحر الأبيض . وساعد احتلال ألمانيا لليونان وكريت على رجحان كفة المحور فى هذه المنطقة ، ومكثها من تطويق تركيا التى لزمته الحياذ وبذا منع الاتصال البحرى بين بريطانيا وروسيا . ولقد جاهدت بريطانيا فى الاحتفاظ بموقفها سليما فعززت ميدان الشرق الأوسط فى الوقت الذى تعرضت فيه الجزيرة البريطانية للغزو الألمانى ، وتمكنت من اخماد ثورة العراق بسرعة ، واحتلال سوريا ولبنان حيث نشأ فراغ نتيجة انسحاب فرنسا من الحرب ، ثم احتلال مستعمرات إيطاليا فى شرق افريقيا التى كانت إيطاليا تستخدمها كقاعدة لتهديد السودان .

وبتداعى الجبهة الإيطالية - الألمانية فى شمال افريقيا ابتداء من نوفمبر ١٩٤٢ ، ثم انهيار إيطاليا تماما فى سبتمبر ١٩٤٣ استعادت بريطانيا بمساعدة الولايات المتحدة السيطرة على البحر الأبيض تماما .

٤ - أهمية البحر الأبيض لبريطانيا

كانت مصالح بريطانيا فى البحر الأبيض المتوسط فى أوائل القرن التاسع عشر استراتيجية محضة . فقد كانت سيادتها البحرية فى هذه المنطقة تعينها على الاحتفاظ بالتوازن الدولى فى أوروبا ووسيلة هامة للضغط السياسى على دول أوروبا . الا أنه بافتتاح قناة السويس فى عام ١٨٦٩ ، تطورت المصالح البريطانية

فى البحر الأبيض . فقد أصبح البحر الأبيض سبيل المواصلات البحرية الرئيسية للتجارة البريطانية . فبلغ وارداتها من الشرق ومنطقة البحر الأبيض ٢٠ - ٢٥٪ . من مجموع وارداتها كما تمر به نسبة عظيمة من صادراتها الى الشرقين الأوسط والأقصى وشرق افريقيا علاوة على ما لهذا الطريق من فائدة الاقتصاد فى السفن والوقود بالنسبة للسرعة التى يمكن أن تتم بها الرحلات البحرية الى الشرق . (انظر الفصل الثامن) ولبريطانيا مصالح مالية كبيرة فى الشرق الأوسط حيث تستغل نسبة عظيمة من رؤوس الأموال البريطانية وخاصة فى أسهم شركة قناة السويس .

ومن الناحية السياسية تربط بريطانيا حاليا بمعاهدات ومحالفات مع عدد من دول البحر الأبيض ، ويتوقف استمرار هذه المحالفات على احتفاظ بريطانيا بالسيادة البحرية فى البحر الأبيض وترمى بريطانيا من وراء هذه المحالفات الى الحد من نفوذ دول أوروبا العظمى مما يهدد مستعمراتها ويعرض التوازن الدولى فى أوروبا للخطر .

أما من الناحية الاستراتيجية فان احتفاظ بريطانيا بقواعد بحرية وجوية عديدة يمكنها من مساعدة حلفائها والضغط على أعدائها . ولقد ثبت فى الحربين الأخيرين أن نصر الحلفاء الغربيين على تركيا وإيطاليا كان مقدمة لتداعى جبهة دول أوروبا العظمى الوسطى .

وعلاوة على ذلك فان قصر المسافة بين بريطانيا والشرق عن طريق البحر الأبيض واحتفاظها بعدد من القواعد البحرية الجوية فى هذا البحر ، يسهل عليها حماية أجزاء الامبراطورية بسرعة . فمنطقة البحر الأبيض منطقة متوسطة يمكن منها تعزيز حاميات بريطانيا فى آسيا وافريقيا بسرعة اذا تطلب الموقف ذلك .

الفصل الرابع والعشرون

المسألة الشرقية

١ - نشأة المسألة الشرقية

يرجع تاريخ السيطرة على مضيق الدردنيل الى عهد السلطان محمد الثانى الذى فتح القسطنطينية عام ١٤٥٣ ثم حصن مضيقى البوسفور والدردنيل . ولقد شمل الفتح العثمانى بعد ذلك كل منطقة جنوب شرق أوروبا والقرم، وخضعت لتركيا بذلك عدة شعوب مسيحية مختلفة من البلغار والاغريق والصرب والكروات والمقدونيين والالبان والارمن وكان ذلك بدء النزاع التركى - الروسى فروسيا كانت ترغب فى أن تكون لها موانئ على البحار المفتوحة . ولذلك كان من الضرورى أن تسيطر على بحر البلطيق ومضيق الدردنيل المؤدى الى البحر الأبيض المتوسط والطرق البرية الى المحيط الهندى . كما أن روسيا كانت ترغب فى تحرير الشعوب المسيحية التى تسيطر عليها تركيا ، باعتبارها أكبر الدول المسيحية فى شرق أوروبا ، وباعتبار موسكو كعبة الشعوب السلافية . وبذلك نشأت المسألة الشرقية فى خلال القرن السابع عشر نتيجة ازدياد النفوذ الروسى ورغبة روسيا فى التوسع واصطدام هذا التقدم الروسى بمصالح الدول الأوروبية الأخرى .

كان بطرس الأكبر أول من وضع أسس خطط التقدم الروسى نحو البوسفور وبذلك بدأت سلسلة من الحروب بين تركيا وروسيا . كانت أولها فى عام ١٦٩٦ ، واستمرت هذه الحروب خلال القرن الثامن عشر لتحقيق الأغراض التى وضعها بطرس الأكبر . ولأول مرة فى تاريخ النزاع الروسى - التركى من أجل المضائق ، تدخلت دولة أوروبية لانتقاذ المضائق . ففى أعقاب الحرب

الروسية - التركية (١٧٣٦ - ٣٩) ، أوقف التدخل الفرنسى الدبلوماسى مواصلة تقدم روسيا عقب انتصارها . ولقد كان نتيجة حروب تركيا وروسيا خلال القرن الثامن عشر ، احراز روسيا لبعض الانتصارات واستيلائها على شبه جزيرة القرم وبعض مناطق نهر الدنيستر .

٢ - المسألة الشرقية فى القرن ١٩

تطورت المسألة الشرقية فى القرن التاسع عشر بتدخل بريطانيا فى النزاع الروسى التركى . ولقد مهد نابليون لهذا التدخل ، بطريق غير مباشر ، بحملته على مصر عام ١٧٩٨ فقد كانت هذه الحملة تهديدا غير مباشر لمواصلات بريطانيا فى المحيط الهندى . وبذلك بدأ اهتمام بريطانيا بمنطقة شرق البحر الأبيض المتوسط ، وبالإمبراطورية العثمانية التى كانت تؤلف كتلة برية هائلة بين روسيا والمحيط الهندى والبحر الأبيض المتوسط فعلى سلامة هذه الإمبراطورية المتداعية يتوقف أمن مواصلات بريطانيا الى الهند . ولذلك أصبحت مساعدة الإمبراطورية العثمانية الحجر الأساسى فى سياسة بريطانيا فى القرن التاسع عشر ، حتى تمنع تفكك هذه الإمبراطورية ، وما قد ينشأ عن ذلك من تجاوز حدودها وحدود روسيا ، فيقع التصادم المباشر بينهما .

وتطبيقا لهذه السياسة ناهضت بريطانيا توسع محمد على خلال النصف الأول من القرن الماضى . وكانت هزيمة الأسطول المصرى - التركى فى موقعة نافارين ١٨٢٧ ضربة شديدة أعادت لبريطانيا سيادتها البحرية فى شرق البحر الأبيض ثم كان انسحاب القوات المصرية من سوريا عام ١٨٤٠ تحت ضغط بروسيا والنمسا وروسيا وبريطانيا آخر محاولات محمد على لبسط نفوذه فى شرق البحر الأبيض . وبذلك انسحبت مصر من ميدان النزاع من أجل مصير الإمبراطورية العثمانية . وبدأت تسلك بعد ذلك طريقا مختلفا عن الطريق الذى سلكته البلدان الخاضعة لهذه الإمبراطورية .

تتميز أوائل القرن التاسع عشر بدء الحركات الاستقلالية للشعوب السلافية

الخاضعة للامبراطورية العثمانية . ولقد كانت مشكلة هذه الشعوب معقدة . فقد كانت ترغب أولا في التحرر من السيادة العثمانية والاستقلال عن بعضها البعض لتؤلف دولا متمازجة . وكان كل شعب يرغب في الاستيلاء على أكبر منطقة لتكون مقر اقامته ، وعلى منفذ الى البحر الأبيض المتوسط أن أمكن ذلك . ولذلك كانت حروب التحرر البلقانية سلسلة مروعة ، كما أصبحت هذه المنطقة ميدان معارك حاربت فيه الدول الأوروبية العظمى بعضها بعضا ، فقد كان لكل من هذه الدول العظمى شعوبا بلقانية ترغب مساعدتها وحمايتها .

كانت الثورة الفرنسية التي حدثت في عام ١٧٩٤ إشارة البدء لسلسلة من الثورات بين شعوب البلقان . فتقدمت روسيا في عام ١٨٠٩ لتحرير البلقان ولاضعاف الامبراطورية العثمانية والسيطرة على المضائق . الا أنها اضطرت الى سحب قواتها في عام ١١ - ١٨١٢ لمواجهة التقدم الفرنسي الذي قاده نابليون . الا أنه بالقضاء على قوة نابليون في عام ١٨١٥ ، تكون التحالف المقدس من روسيا وبروسيا والنمسا وبريطانيا . وانضمت الى هذا التحالف فرنسا في عام ١٨١٨ . وكان الغرض من هذا التحالف قمع الحركات الثورية الوطنية التي تهدد الأوضاع السياسية الأوروبية .

في عام ١٨٢٧ نشبت الثورة في اليونان للتحرر من السيادة التركية . وبالرغم من أغراض التحالف المقدس ، ومن سياسة بريطانيا الخاصة بالاحتفاظ بكيان الامبراطورية العثمانية فقد ساعدت دول التحالف المقدس اليونان فتغلبت الاساطيل المتحالفة على الأسطول المصري التركي في معركة نافارين . وحقق برتوكول لندن عام ١٨٣٠ استقلال اليونان (القسم الجنوبي من اليونان الحالية) .

معاهدة باريس ١٨٥٦

حاولت روسيا أن تتدخل لحماية رعايا تركيا الارثوذكس ، الأمر الذي رفضت تركيا الاعتراف به ، وأيدتها في ذلك بريطانيا وفرنسا . ولذلك احتلت روسيا ولايات الدنواب التابعة لتركيا ، فأعلنت هذه الحرب على روسيا واشتركت

فيها بريطانيا وفرنسا . واستطاعت القوات المتحالفة تدمير حصون مفاستوبول والقضاء على الأسطول الروسي في البحر الأسود وعقدت معاهدة باريس في عام ١٨٥٦ التي نصت على :-

(أ) ضمان سلامة الامبراطورية العثمانية .

(ب) الغاء حقوق القيصر في حماية ولايات الدنواب .

(ج) اعتبار البحر الأسود والدنواب مناطق غير مسلحة .

(د) اغلاق المضائق في وجه جميع الأساطيل الحربية عدا تركيا .

وكانت هذه المعاهدة أعظم صدمة لمحاولات روسيا للسيطرة على المضائق ودخول منطقة شرق البحر الأبيض .

مؤتمر برلين ١٨٧٨

قامت الشعوب السلافية بعدة حركات ثورية للتحرر . وكانت أول الحركات في رومانيا وأعقبها البوسنة والهرسك والصرب وبلغاريا والروملي . فقامت تركيا باخضاع الثوار ولم تقبل ادخال اصلاحات لتحسين أحوال رعاياها في البلقان . فأعلنت روسيا الحرب على تركيا في ابريل ١٨٧٧ واستمرت حتى يناير ١٨٧٨ . ولم تستطع بريطانيا الاعتماد على تحالف أوربي لمقاومة روسيا ، ولذلك وقفت على الحياد ، الا أنها عقدت معاهدة سرية مع تركيا لضمان حماية ممتلكاتها الاسوية نظير تنازل تركيا عن قبرص لبريطانيا .

ولقد أرغمت روسيا تركيا على توقيع معاهدة سان استفانو . الا أن بريطانيا هددت بالحرب وأعلنت عدم امكانها الموافقة على احتلال روسيا للقسطنطينية كما أبدت النمسا استعدادها للتدخل لمنع روسيا من السيطرة على الدردنيل . ولذلك اضطرت روسيا الى قبول شروط الصلح التي وضعت في مؤتمر برلين ١٨٧٨ ، وأهمها :-

(أ) اعلان استقلال رومانيا والصرب والجلب الأسود .

(ب) اتحاد بلغاريا مع بقائها تحت سيادة تركيا .

(ج) وضع البوسنة والهرسك تحت حماية النمسا .

(د) تنازل رومانيا عن بسارابيا للروسيا .

(هـ) تنازل تركيا عن قبرص لبريطانيا .

وعقب ذلك تم فى القرن التاسع عشر التنازل عن تساليا لليونان (١٨٨١) واحتلال بريطانيا لمصر (١٨٨٢) واتحاد بلغاريا والروملى (١٨٨٥) ودخول كريت تحت حكم اليونان (١٨٩٨) وبذلك بدأ تصدع الامبراطورية العثمانية فى البلقان .

٣ - المسألة الشرقية فى القرن العشرين

بدأت ألمانيا منذ عام ١٨٨٨ تتبع سياسة خاصة ترمى الى تحقيق مشروعات ولهمل الثانى للتوسع . وكان أول هذه المشروعات محاولة السيطرة على الشرق فقد أدرك ولهمل أن مفتاح السيطرة على العالم هو آسيا الصغرى وسوريا وايران ولذلك كانت الخطوة الأولى للسيطرة على الشرق هى بسط النفوذ الألمانى فى الامبراطورية العثمانية . وفى عام ١٩٠٢ حصلت ألمانيا على موافقة السلطان على إنشاء خط سكة حديد بغداد بغية الاستغلال الاقتصادى لمنطقة الشرق الأوسط والسيطرة السياسية والحربية على الامبراطورية العثمانية وامتداد النفوذ الألمانى الى خليج فارس وتهديد بريطانيا فى مصر .

ولقد نشأ عن محاولات ألمانيا للتوسع . أن بدأت بريطانيا وروسيا تقربان . فوصلتا فى عام ١٩٠٧ الى اتفاق لتسوية الخلافات بينهما فى آسيا نهائيا . ولما كانت العلاقات الفرنسية الروسية ودية وكانت فرنسا وبريطانيا قد سوّيتا فى عام ١٩٠٤ الخلافات بينهما فيما يختص بمصر ومراكش ، لذلك أصبح من الممكن قيام الاتفاق الثلاثى بين روسيا وبريطانيا وفرنسا . ونتيجة للاتفاق البريطانى - الروسى شعرت تركيا بأن حليفها بريطانيا قد انحازت لعدوها الأيدى - روسيا . ولذلك بدأت العلاقات التركية - البريطانية تفتقر .

فى عام ١٩٠٨ نشبت ثورة أهلية فى تركيا . وكانت هذه الثورة نقطة التحول فى مستقبل الامبراطورية العثمانية . فقد ضمت النمسا مقاطعتى البوسنة والهرسك ، وأعلن استقلال بلغاريا . وفى عام ١٩١٢ احتلت ايطاليا ليبيا وضمتها الى أملاكها ، كما احتلت رودس والدوديكانيز للضغط على تركيا حتى تسحب قواتها من ليبيا . ولقد شجعت الثورة فى تركيا وانحياز بريطانيا الى روسيا ، الولايات البلقانية للقيام بمحاولة طرد الأتراك كلية من أوروبا فتكون اتحاد بلقانى سرى بين اليونان وبلغاريا والجبل الأسود والصرب وهاجم الأتراك فى عام ١٩١٢ (الحرب البلقانية الأولى) .

لم تقبل ألمانيا والنمسا الاتحاد البلقانى ، لأنه يقف سدا فى وجه تحقيق مآطمهما فى آسيا الصغرى ، ولذلك أصرت الامبراطوريتان على تحطيم هذا التحالف . وكان نتيجة التدخل النمساوى أن نشبت الحرب بين دول البلقان المنتصرة (الحرب البلقانية الثانية) اذ اختلفت اليونان وبلغاريا على مسألة سالونيك وانضمت الصرب الى اليونان ، وهاجمت رومانيا بلغاريا واستعادت تركيا منطقة أدرنة ، وانتهت هذه الحرب باتفاق بوخارست ١٩١٣ . الا أن وصول دول هذه المنطقة الى اتفاق لم يكن ليرضى دول وسط أوروبا ، وأصبح تدخلها لتحطيم هذه المعاهدة أمرا لا يمكن الحيدة عنه حتى يمكن بذلك لدول الوسط الوصول الى سالونيك وتركيا .

كانت تركيا تطمع فى تسوية أقليمية فى صالحها فى مناطق القوقاز ، وكان ذلك ميبا فى انضمامها لألمانيا والنمسا . واشتركت الامبراطورية العثمانية فى الحرب العظمى (١٤ - ١٩١٨) آملة أن يكون النصر لحلفائها . ولقد كان دخولها الحرب تهديدا مباشرا لحرية الملاحة البحرية فى قناة السويس ، ولآبار البترول فى العراق كما اضطرت بريطانيا الى القتال فى جبهتين اضافيتين . الا أن سوء حالة القوات التركية ، وخاصة بعد أن استنزفت قوة تركيا الحربية فى معاركها العديدة فى البلقان وضد روسيا ، جعلها لا تستطيع الصمود فى جبهتي

سوريا والعراق . وفي اكتوبر ١٩١٨ أعلنت الهدنة بعد أن كان الحلفاء قد احتلوا جميع أراضي الامبراطورية العثمانية خارج آسيا الصغرى .

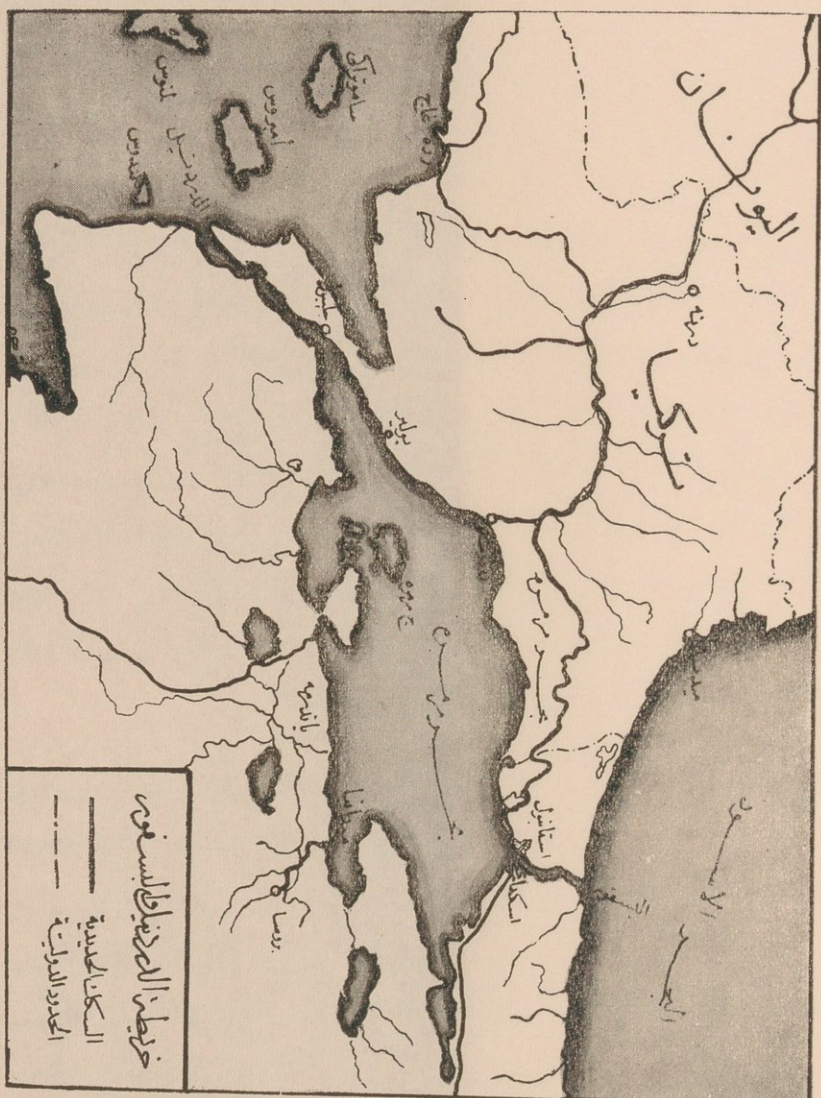
تقرر مصير الامبراطورية العثمانية في خلال الحرب العظمى . ففي معاهدة لندن السرية (مايو ١٩١٥) بين بريطانيا وفرنسا وروسيا وايطاليا . تقرر أنه في حالة تقسيم الامبراطورية العثمانية الكلى أو الجزئي ، تستولى ايطاليا على المنطقة الساحلية المتاخمة لمقاطعة اضايا وأن تصبح أزمير منطقة نفوذ ايطالية وتنازلت بريطانيا لأول مرة عن سياستها التقليدية الخاصة بمنع سيطرة روسيا على المضائق فاعترفت بحق روسيا في احتلال المضائق على أن تحتفظ بريطانيا بجزيرتي أمبروس وتينيدوس اللتين تسيطران على مداخل المضائق وفي اتفاق سيكس - بيكوت (مايو ١٩١٦) اتفقت بريطانيا وفرنسا على تقسيم منطقة الشعوب العربية الشمالية (فلسطين وسوريا والعراق) الى مناطق نفوذ فرنسية وبريطانية ولقد ظل هذا الاتفاق سريا حتى أحاطت به ايطاليا علما بعد وقت طويل . ولذلك وضع اتفاق جديد (سان جين دي مورين) في ابريل ١٩١٧ ، حيث نص بدقة على مطالب ايطاليا في الأراضي التركية . الا أنه اشترط في هذا الاتفاق على موافقة روسيا .

وبقيام الثورة في روسيا (ابريل ١٩١٧) انتهى مؤقتا قلق الساسة البريطانيين بخصوص تأمين المواصلات البرية والبحرية الامبراطورية الى الهند ، وبهزيمة ألمانيا زال شبح التهديد لبريطانيا في أكثر المناطق الحيوية . وبذلك أصبحت بريطانيا في موقف يسمح لها بتعديل سياستها تجاه الامبراطورية العثمانية . فبعد أكثر من قرن حاولت بريطانيا خلاله الابقاء على كيان هذه الامبراطورية فلم تجد الآن ما يدعوها الى ذلك بعد انتهاء الحرب . ولذلك ، قررت بريطانيا بقاء احتلالها للعراق وشرق الأردن وفلسطين ، واحتلت فرنسا سوريا ولبنان حاليا بالغم من مقاومة العرب . وبدأت صفحة جديدة في تاريخ تركيا والمضائق .

٤ - تركيا والمضايق بعد الحرب العظمى

بانهيار الامبراطورية العثمانية بعد الحرب العظمى بدأت صفحة جديدة في تاريخ تركيا . فنتيجة لحالة الفوضى التي عمت الامبراطورية ، واحتلال الحلفاء للقسطنطينية ونزول قوات يونانية عسكرية في أزمير لاحتلال بعض أراضي آسيا الصغرى ، نشبت ثورة وطنية بقيادة مصطفى كمال . وفي خلال عام عمت الثورة أرجاء تركيا ، فيما عدا القسطنطينية التي أقام فيها الحلفاء حكومة تركية اسمية . وبالرغم من ذلك أمضى الحلفاء مع هذه الحكومة معاهدة سيفر في أغسطس ١٩٢٠ نص فيها على أن تصبح أزمير منطقة يونانية لمدة خمس سنوات ، يقرر مصيرها بعدها بإجراء استفتاء الا أنه بحدوث انقلاب داخلي في اليونان ، وتعرض سياسة بريطانيا في الشرق للنقد ، واعتراف فرنسا وإيطاليا بحكومة أنقرة ، توقفت مساعدة الحلفاء المادية لليونان ، مما ساعد مصطفى كمال على طرد القوات اليونانية في سبتمبر ١٩٢٢ بعد معارك عنيفة . واضطرت بعد ذلك قوات الحلفاء للانسحاب من استانبول ، وبذلك مهد الطريق نحو ابرام معاهدة لوزان عام ١٩٢٣ .

وقفت روسيا ، عند ابرام معاهدة لوزان ، في صف تركيا . وطالبت بوضع الضمانات الكافية للاحتفاظ بالسلم في البحر الأسود وأمن شواطئه والسلم في الشرق الأدنى . وكان تحقيق هذه الأغراض لا يتأتى الا اذا أغلق مضيق الدردنيل والبوسفور باستمرار في وجه السفن الحربية في السلم والحرب . ولذلك طلبت روسيا أن يقرر حق تركيا في تحصين المضايق وبحر مرمره كل ما استحدث حربي وأن تطبق في وسائل الدفاع عن المضايق وبحر مرمره كل ما استحدث من أسلحة . وبذلك أصبحت سياسة روسيا لأول مرة ترمى الى اغلاق المضايق لتكون بذلك آمنة من تدخل أساطيل بحرية قوية من البحر الأبيض . الا أن بريطانيا كانت هي الأخرى قد غيرت سياستها التقليدية وأصبح غرضها الآن الاحتفاظ بحرية البحار وحرية المضايق وتمخض مؤتمر لوزان في عام ١٩٢٣ عن الآتي :-



(١) فى حالة السلم - يسمح للسفن التجارية والحربية بالمرور فى المضائق على الا تزيد حمولة السفن التى تدخل البحر الأسود عن حمولة أكبر أسطول بحرى موجود فى البحر الأسود ويتبع إحدى دول هذا البحر . على أنه يجوز أن ترسل أى دولة الى البحر الأسود أسطولا مؤلفا من ثلاث قطع حمولة كل منها ١٠ آلاف طن . ولا يبقى أى أسطول فى مياه المضائق مدة أطول مما تحتاجه السفن للمرور .

(ب) فى حالة الحرب - يسمح للسفن التجارية بالمرور ولتركيا الحق فى فتحها ويمكن لتركيا اتخاذ الاجراءات اللازمة لمنع الأساطيل البحرية المعادية (عند ما تكون هى دولة محاربة) من المرور . ولكى يمكن ضمان حرية المضائق تبقى المناطق التالية غير محصنة : خليج غاليبولى وقسم من شاطئ تراقيا ، والشاطئ الاسيوى للدردنيل ، وجزائر بحر مرمره وجزائر أمبروس وتيدوس فى بحر ايجة ويسمح لتركيا بالاحتفاظ بحامية عسكرية فى استانبول وأن تنشئ بها قاعدة بحرية وكان الدفاع عن حرية المرور فى المضائق مكفولا بميثاق عصبة الأمم الذى وضع أسس الأمن الجماعى ، ووقع على عاتق بريطانيا وفرنسا واليابان وإيطاليا عبء الدفاع عن المضائق وتأمين حرية المرور بها .

بدأت تركيا بعد توقيع معاهدة لوزان فى توجيه جهودها نحو الاتصال الداخلى وكانت أسس الحركة الكمالية عدم أقرار مركز تركيا من الناحية الدينية وتخليها عن المناطق العربية الشمالية واعترافها بحق هذه الشعوب فى تقرير مصيرها . وكانت سياستها الخارجية ترمى الى التخلص من النفوذ الأجنبى فألغيت الامتيازات الأجنبية ، والى الاحتفاظ بالسلم مع الدول المحيطة بها ، فأبرمت معاهدات صداقة مع روسيا ، التى ساعدت الحركة الكمالية فى نشأتها ، وأعلنت روسيا بدورها التنازل عن امتيازاتها واستعدادها لتقديم مساعدتها لدول الشرق الأوسط (تركيا وايران وأفغانستان) وكانت روسيا فى الواقع ترمى الى مناهضة النفوذ البريطانى فى هذه المنطقة .

ومنذ عام ١٩٢٤ ، بدأ تكتل دول البلقان (تشيكوسلوفاكيا ويوغوسلافيا ورومانيا) لمواجهة هنغاريا ، وتكتلت يوغوسلافيا واليونان ورومانيا لمقاومة أطماع بلغاريا . ولقد ظلت تركيا خارج نطاق هذه المجموعات حتى عام ١٩٣٠ عندما دفنت عداها لليونان ، فأبرمت معاهدة في عام ١٩٣٤ بين تركيا ورومانيا ويوغوسلافيا واليونان ، ضمنت فيها كل دولة حدود الدول الأخرى كما كان هذا التكتل موجها لمقاومة التوغل الإيطالي في البلقان ، الذي بدأ ينتشر في البانيا منذ عام ١٩٢٦ وفي عام ١٩٣٦ أبرمت حلف « سعد آباد » بين أفغانستان وإيران وتركيا (صديقات روسيا) والعراق (حليفة بريطانيا) وقد كان انضمام العراق للدول الثلاث موضع تساؤل . فهو اما يعنى تقرب روسيا وبريطانيا ، أو رغبة بريطانيا في الوقوف على مدى نشاط الدول الثلاث حليقات روسيا . ولا شك أنه كان يهم بريطانيا التقرب من الدول الثلاث لتؤلف بذلك ممرا بريآ آمنا عبر مصر وفلسطين وشرق الأردن والعراق وإيران الى الهند .

منذ عام ١٩٣٣ ، بدأ الموقف الدولي يتجه نحو الخطورة . وأخذت مشكلة الدردنيل تحتل مقاما هاما في المناقشات الدولية . ففي مؤتمرات نزع السلاح أثير موضوع الدفاع عن المضائق ، ولكن بريطانيا لم تكن على استعداد بعد لمناقشة هذا الموضوع . وفي عام ١٩٣٤ اثار تكوين عصبة البلقان (اليونان ورومانيا ويوغوسلافيا) ايطاليا ، التي أوضحت نواياها في آسيا مما سبب قلقا في تركيا . ولذلك بدأت تركيا تفكر في موضوع تحصين المضائق للدفاع عنها .

الا أن عاما آخر مر دون إثارة الموضوع جديا حتى ابريل ١٩٣٥ . وفي ذلك العام حدثت سلسلة من المواقف الدولية الخطيرة .

فقد أعلنت ألمانيا تطبيق التجنيد الاجبارى . وبدأت ايطاليا في تحصين جزر الدوديكانيز وحشدت بريطانيا أسطولها في البحر الأبيض المتوسط ، وأعلنت غضبية الأمم فرض الحصار الاقتصادى على ايطاليا المعتدية على استقلال الحبشة وبدأ العالم يعتقد في عدم كفاية ضمانات عصبة الأمم في حالة وقوع اعتداء مسلح

وفى مارس ١٩٣٦ احتلت ألمانيا أرض الراين ، و انتهت حملة إيطاليا فى شرق افريقيا بانتصارها . وبدأت بريطانيا تشعر أن موقفها فى حوض البحر الأبيض أصبح غير متكافئ مع وجود إيطاليا . ولذلك بدأت ترحب بالموافقة على مطالب تركيا الخاصة بتحسين الدردنيل لتكتسب بذلك حليفاً جديداً فى شرق البحر الأبيض . ولذلك عقد مؤتمر مونترو فى صيف ١٩٣٦ لاعادة النظر فى مشكلة المضائق . وطبقا للاتفاق بين الدول العظمى نص على الآتى :-

١ - لتركيا الحق فى حالة الحرب أن تسمح بمرور سفن الدول المحاربة التى تعمل طبقا لقرارات عصبة الأمم ، أو الدول التى تساعد دولة أخرى تكون تركيا مرتبطة معها بمعاهدة تحالف أو اتفاق للتعاون المتبادل .

٢ - اذا كانت تركيا محايدة ، يسمح للسفن الحربية بالحرية التامة للمرور فى المضائق .

٣ - يمنع المرور فى المضائق لجميع السفن الحربية لجميع الدول المحاربة فيما عدا الحالات المذكورة فى (١) .

٤ - يسمح لتركيا بتحسين المضائق .

كان استعداد بريطانيا لتحقيق رغبات روسيا الخاصة بحرية استخدام أسطولها للمضائق ، قد أوحى به رغبتها فى إعادة التوازن فى مياه شرق البحر الأبيض المتوسط . فقد كان اهتمام كل من بريطانيا وفرنسا وإيطاليا بتحسين قواعدها فى هذه المنطقة شاهداً على مدى مآلقه كل منها على قوة مركزها الاستراتيجى . وجاء السماح بتحسين الدردنيل دليلاً جديداً على اهتمام بريطانيا بشرق البحر الأبيض ورغبتها فى زيادة قوة مركزها فيه ، ولا شك أن عدم ثقة انجلترا بأغراض اليابان النهائية فى المحيط الهادى كان عاملاً قوياً فى تقريب وجهات النظر البريطانية - الروسية .

وفى اكتوبر ١٩٣٩ خطت بريطانيا خطوة أخرى نحو تركيا فى سبيل اكسابها فى صفوف الحلفاء . فأبرمت معاهدة للتعاون المتبادل بين تركيا وحليفتى

الغرب (فرنسا وبريطانيا) وقد نص فيها على أن تقدم الحليفتان مساعدتهما لتركيا في حالة وقوع اعتداء عليها من دولة أوروبية (ألمانيا وإيطاليا) أو في حالة اشتباكها في حرب نتيجة وقوع عمل عدائي في منطقة البحر الأبيض على أن تقدم تركيا معاونتها لحليفتيها الغربيتين اذا اشتبكنا في حرب نتيجة للضمانات التي أعطتها الدولتان لرومانيا واليونان . الا أن تركيا اشترطت الا تتضمن تبعاتها في هذه المعاهدة اشتراكها في حرب ضد روسيا .

وقفت تركيا على الحياد خلال الحرب العالمية (١٩١٤ - ١٩١٨) فلم تدخل الحرب في صف أي من المعسكرين المعادين بالرغم من ضغط دول المعسكرين السياسى عليها ، وبالرغم من تعهد تركيا بدخول الحرب في صف بريطانيا عند بذلها المعونة العسكرية لليونان فانها ظلت محتفظة بموقفها عند ما اعتدت إيطاليا ثم ألمانيا (١٩١٨) على اليونان واشتركت القوات البريطانية في الدفاع عنها .

الفصل الخامس والعشرون

الدول العربية

كانت نتيجة الحرب العظمى تقسيم ممتلكات الامبراطورية العثمانية خارج آسيا الصغرى ولقد كانت هذه الامبراطورية حتى نشوب الحرب تتضمن سوريا وبلاد النهرين وبلاد العرب . وتقرر مصيرها أثناء الحرب بعدة اتفاقات أبرمتها بريطانيا مع فرنسا واليهود والعرب . ولقد خاض العرب هذه الحرب من أجل استقلالهم ، وبريطانيا لتأمين الامبراطورية وفرنسا وألمانيا (في معسكرين مختلفين) من أجل السيادة العالمية وتركيا للمحافظة على الامبراطورية المتداعية . الا أن نتيجة الحرب لم ترض أى من هذه الدول سوى بريطانيا .

كانت أغراض الشعوب والدول المتحاربة ومراميها متشابكة ومختلفة . وحاولت بريطانيا خلال الحرب أن تكسب صداقة هذه الشعوب فبذلت من الوعود ما لم تكن قادرة على الوفاء به . فوعدت العرب بأن تصبح بلادهم مستقلة واستمالت بذلك الاسر العربية في الحجاز ونجد الى صفها وحارب العرب في جميع أدوار الحملات التي وقعت في أراضيهم، ووعدت بريطانيا اليهود بإنشاء وطن قومي لهم في فلسطين (تصريح بالفور نوفمبر ١٩١٧) . ثم تقاسمت وفرنسا الدول العربية (اتفاقية سيكس - بيكوت مايو ١٩١٦) . أما بريطانيا فكان يهمها تأمين قناة السويس شريان الامبراطورية الحيوى وبتروى العراق والطرق البرية والجوية عبر هذه المنطقة الى الهند . أما فرنسا فكانت تحشى امتداد النفوذ الالماني في منطقة كانت تعتبر نفسها المدافعة عن الكنيسة الكاثوليكية فيها . ولقد حققت فرنسا وبريطانيا أغراضهما بمقتضى معاهدة سان ريمو عام ١٩٢٠ وأيدت عصبة الأمم عام ١٩٢٢ انتداب بريطانيا على فلسطين وشرق الأردن والعراق وانتداب

فرنسا على سوريا (سوريا ولبنان حاليا) ولم تستطع بريطانيا الوفاء بوعدها للعرب فلم تستقل مبدئيا سوى بلاد العرب وأخذت بريطانيا خلال انتدابها في فلسطين في التمهيد لكي تصبح فلسطين الوطن القومي لليهود .

ان تاريخ البلاد العربية في الربع قرن الأخير تاريخ حافل بالثورات القومية لشعوب لم تتحقق آمالها في الاستقلال . فكان صراع مستمر بين دولتي الانتداب والشعوب العربية اضطر الدولتين الى منح الدول العربية واحدة بعد الأخرى درجة من الاستقلال الذاتي أو التام وأتاح ذلك للشعوب العربية تأليف جبهة قوية يربطها ميثاق جامعة الدول العربية الذي أبرم في مارس ١٩٤٥ .

١ - سوريا

يرجع تاريخ العلاقات بين فرنسا وسوريا الى عهد الحروب الصليبية فكانت فرنسا تعد نفسها حامية جميع المسيحيين في الامبراطورية العثمانية ولذلك تدخلت لدى تركيا في عام ١٨٦٠ لتعلن انشاء سنجق لبنان وتمنح الرعايا المسيحيين بعض الحقوق . وبافتتاح قناة السويس أصبح لفرنسا مصالح استراتيجية واقتصادية في شرق البحر الأبيض ولم يمنعها من محاولة احتلال سوريا قبل الحرب العظمى سوى علاقاتها الحسنة مع تركيا وما يحتمل من اصطدامها ببريطانيا .

لذلك جاهدت فرنسا خلال الحرب لكي تحصل على وعد بأن تصبح سوريا منطقة نفوذ فرنسي في حالة تقسيم الامبراطورية العثمانية ولم تتوان عند اعلان الهدنة في اكتوبر ١٩١٨ عن ارسال قوات عسكرية الى سوريا وتمكنت عام ١٩٢٠ من اخراج « الأمير » فيصل أحد أبناء الملك حسين والذي كان قد نصب نفسه ملكا على سوريا تحقيقا للوعود التي بذلتها بريطانيا للأسرة الهاشمية ورفع العلم الوطني على دمشق وبيروت وحلب ولاتاكيا وفي عام ١٩٢٢ أيدت عصبة الأمم انتداب فرنسا على سوريا .

حاولت فرنسا تطبيق نظم الحكم التي اتبعتها في شمال افريقيا في سوريا أيضا دون تقدير لمدى تقدم شعب هذه الدولة ومدى استعداداته للتضحية . فبعد

أن قسمت منطقة انتدابها (دون أن يكون لديها السلطة التي تخولها هذا الحق) الى لبنان الكبير وسوريا (سبتمبر ١٩٢٠) أرسلت مندوبا ساميا فرنسيا ليحكم البلاد تساعد قوة من الجيش الفرنسي وسادت بعد ذلك فترة طويلة من عدم الاستقرار الداخلى ونشوب الثورات . واضطرت فرنسا فى النهاية عقب ثورة ٢٥/٢٦ الى تعديل سياستها فأوفدت مندوبين ساميين مدنيين بدلا من العسكريين وفى عام ١٩٣٣ حاولت وضع دستور لسوريا ولكنها فشلت ، وتفاقمت الحالة سوءا حتى عام ٣٥/٣٦ عندما حدثت سلسلة من الثورات القومية بدأت فى مصر وامتدت الى سوريا ثم فلسطين . فاضطرت فرنسا فى مارس ١٩٣٦ الى التنازل عن تشدداتها السابق ووافقت على ارسال وفد سورى للمفاوضة فى باريس .

فى سبتمبر ١٩٣٦ وصل المتفاوضون الى حل وسط ، فأبرمت معاهدة بين فرنسا وسوريا لمدة خمسة وعشرين عاما ، اعترفت فيها فرنسا بقيام جمهوريتى سوريا ولبنان الكبير وضمت الى سوريا بلاد جبل الدروز ومملكة العلويين وسنجق الاسكندرونة (التى كانت ولايات منفصلة عن سوريا منذ أول عهد الانتداب) ، وانتهى بذلك انتداب فرنسا وحل محله تحالف عسكرى نص على استخدام القوات الفرنسية للمواصلات الحديدية والطرق والموانئ والمطارات فى حالة الحرب ، وعلى اثناء محطتين جويتين فى الدروز ولا تاريا تحرسهما قوات فرنسية وعلى إعادة تنظيم الجيش السورى على أن تمدد فرنسا بالأسلحة والمعدات ، وعلى أن يكون ضباطه العظام ومدربوه من الفرنسيين .

وفى سبتمبر ١٩٣٩ . اتفقت فرنسا وتركيا على سلخ سنجق الاسكندرونة عن سوريا وضمه لتركيا . وما تزال مسألة هذا التنازل محل النزاع بين تركيا وسوريا .

نشبت الحرب العالمية فى سبتمبر ١٩٣٩ ، وفى يوليو ١٩٤٠ خرجت فرنسا من الحرب ، ولبت القوات الفرنسية الموجودة خارج فرنسا نداء حكومة فيشى بعدم مواصلة القتال وبذلك حدث فراغ فى جبهة بريطانيا فى الشرق الأوسط

وأصبح وجود سوريا ولبنان المحتلتين بالقوات الفرنسية مصدر قلق للقيادة البريطانية في هذه المنطقة فعلاوة على أن المواصلات البرية بين القوات البريطانية وتركيا أصبحت غير مباشرة فقد بدأت ألمانيا منذ أوائل عام ١٩٤١ في محاولة التسلل عبر سوريا الى العراق . وأخذت الدلائل تتجمع عن وجود مدنيين من الألمان في سوريا وعن هبوط طائرات ألمانية في محطاتها الجوية . وبالرغم من ضعف بريطانيا المادى فى الشرق الأوسط فقد قررت غزو واحتلال سوريا ولبنان . وفى يوليو ١٩٤١ كانت القوات البريطانية تحتلها بعد مقاومة عنيفة من القوات الفرنسية المحلية وبقيت القوات البريطانية فيهما حتى بعد انتهاء الحرب العالمية .

نشبت الثورة فى لبنان وسوريا وحدث اصطدام مسلح بين القوات الفرنسية والشعبين الثائرين من أجل استقلال بلادهما وقد لجأت الدولتان الى الهيئات الدولية التى قررت جلاء القوات الفرنسية عنهما وفى أغسطس ١٩٤٦ رحل آخر جندي فرنسي من البلاد .

٢ - العراق

ان مصالح بريطانيا الحيوية فى حماية آبار البترول فى الموصل وفى منطقة شط العرب وتأمين مواصلاتها الجوية عبر الشرق الأوسط الى الهند ورغبتها فى الاحتفاظ بقواعد حربية فى هذه المنطقة لدفع أى خطر يهدد مواصلاتها البحرية فى المحيط الهندي هى التى دفعت بريطانيا الى السعى وراء انتدابها على العراق بعد الحرب العظمى .

نصب « الأمير » فيصل ملكا على العراق فى أغسطس ١٩٢١ بعد أن اضطرته فرنسا الى اخلاء دمشق . وبذلك أرضت بريطانيا بعضا من رغبات الأسرة الهاشمية فى استقلال بلاد العرب . وعينت بريطانيا منذ اعلان انتدابها على البلاد مندوبا ساميا فيها ليدبر البلاد . وفى عام ١٩٢٥ أنشئ مجلس للوزراء يحكم طبقا للنظم الديمقراطية كما أنشئ نظام نيابى للبلاد . ولقد استقر بعد ذلك النظام السياسى الداخلى واضطرد تقدم العراق الاقتصادى وفى عام ١٩٣٢ انتهى الانتداب .

البريطاني وأعلن استقلال العراق وأبرمت معاهدة التحالف لمدة ٢٥ عاما بين البلدين وأصبح العراق عضوا في عصبة الأمم . الا أن بريطانيا احتفظت لنفسها بالحق في نقل قواتها عبر الأراضي العراقية في حالة الحرب . كما احتفظت بمحطتين جويتين في البصرة والحبانية (بغداد) وبدى في تنظيم الجيش العراقي وتزويده بمعدات وأسلحة بريطانية .

لم تكن العلاقات البريطانية - العراقية مرضية خلال الحرب العالمية بالرغم من ارتباطهما بمعاهدة دفاعية . فقد قطع العراق علاقته الدبلوماسية بألمانيا تحت ضغط بريطانيا الا أنه بدخول إيطاليا الحرب لم يتخذ العراق خطوة لقطع علاقته معها وأصبح العراق مركزا من مراكز الدعاية الواسعة النطاق في الشرق الأوسط لدولتي المحور . وفي ابريل ١٩٤١ رفض العراق منح ترخيص لقوات بريطانية بالمرور في أراضيه وقررت الحكومة العراقية القيام بأعمال عدائية ضد المطارات البريطانية واستمرت هذه الأعمال حتى انتهت في يونيو ١٩٤١ بدخول القوات البريطانية بغداد وتخليص القوات البريطانية المحاصرة في مطار الحبانية . وبذلك زال تهديد خطير لمركز بريطانيا في الشرق الأوسط ومواصلاتها الى الهند وبترونها العراقي .

٣ - شرق الأردن

وفي فبراير ١٩٢١ نصب عبد الله ثاني أبناء الملك حسين أميراً على شرق الأردن واتخذ عمان عاصمة له . وقد كانت مرامي الأسرة الهاشمية انشاء امبراطورية عربية تشمل نجد والحجاز الا أن قيام ابن سعود في شبه جزيرة العرب قضى على آمال الأسرة الهاشمية وأصبح بذلك لشرق الأردن حدود مع دولة عربية معادية في الجنوب يمكنها تهديد المواصلات البرية بين العراق وشرق الأردن اللتين يحكمهما أخوين من الأسرة الهاشمية . الا أن بريطانيا رغبة منها في تعزيز مركزها في منطقة الشرق الأوسط تدخلت لتأمين مواصلاتها عبر شرق الأردن والعراق ولذلك حصلت من الملك آل سعود على التنازل عن :-

(أ) منطقة معان - العقبة التي ضمت لشرق الأردن وبذلك أصبح لها ميناء على البحر الأحمر .

(ب) ممر عرضه ٦٠ ميلا بين نجد وسوريا وبذلك اتصلت المواصلات البرية بين شرق الأردن والعراق .

وبذلك تم رضا بريطانيا بتحقيق أمن خطوطها الاستراتيجية . وفي يوليو ١٩٣٣ وضع حد لحالة النزاع بين الدولتين المتجاورتين بإبرام معاهدة صداقة بينهما .

كان شرق الأردن أكثر الدول التي وضعت تحت الانتداب البريطاني استقرارا من الناحية الداخلية ، فقد أرضى تنصيب الأمير عبد الله في شرق الأردن قسما من آمال الأسرة الهاشمية . وفي عام ١٩٢٩ أدخل النظام النيابي في شرق الأردن ، وأبرمت معاهدة مع بريطانيا ، لم تكن على نمط المعاهدات التي أبرمتها بريطانيا مع الدول العربية الأخرى فقد أبدت بريطانيا فيها استعدادها للاعتراف بقيام حكومة مستقلة في الأردن تحت حكم الأمير عبد الله بشرط أن تكون الحكومة دستورية ، وأن تعطى لبريطانيا الحق في التدخل في جميع الشؤون المالية والإدارية وفي السياسة الخارجية وبقاء قوات بريطانية في البلاد .

ومنذ عام ١٩٢٩ بدأت الحالة الاقتصادية للبلاد تضطرب في التقدم وانتظمت الإدارة الداخلية والمالية . وبتوطيد دعائم الحكم الداخلي ، بدأ شرق الأردن يتطلع الى تحقيق حلم الأسرة الهاشمية القديم في انشاء امبراطورية عربية . فمنذ عام ١٩٣٣ ، بدأت حركة ترمى الى ضم شرق الأردن والعراق في دولة واحدة . وكانت هذه الحركة نواة لمشروع سوريا الكبرى الذي ينادى به شرق الأردن حاليا ، والذي يرمى الى تكوين دولة عربية تشمل سوريا وشرق الأردن والعراق وقسما من فلسطين . الا أن رغبة سوريا في الاحتفاظ باستقلالها ونظامها السياسي الداخلي ، وعدم موافقة كل من مصر وبلاد العرب على هذا المشروع ، تنفيذاً لنصوص ميثاق جامعة الدول العربية التي قضت باحترام كل من الدول الموقعة على الميثاق لاستقلال باقي الأعضاء .

تمشيا مع سياسة بريطانيا تجاه دول الشرق الأوسط بعد انتهاء الحرب العالمية أبرمت المعاهدة الانجليزية - الأردنية عام ١٩٤٦ على نط المعاهدات التي سبق أن عقدتها بريطانيا مع الدول العربية الأخرى . فهي معاهدة تحالف لمدة عشرين عاما انتهى بمقتضاها الانتداب البريطاني ، وأعلن استقلال شرق الأردن ، ونصب الملك عبد الله ملكا على البلاد ، واحتفظت بريطانيا لنفسها بحق ابقاء قوات عسكرية واستخدام المواصلات والمطارات وامداد الجيش الأردني بالأسلحة والمعدات والخبراء العسكريين .

٤ - فلسطين

الحرب العظمى (١٤ - ١٩١٨)

لم يكن للأراضي التي تشملها « فلسطين » حاليا ، وجود ادارى مستقل قبل الحرب العظمى . وكان تعداد سكانها يبلغ ٦٨٩ ألف ، منهم ٨٥ ألف من اليهود والباقي من العرب (مسلمين ومسيحيين) . وهؤلاء تربطهم وسكان باقي البلاد العربية أواصر اللغة والأصل والثقافة والدين .

وفي خلال الحرب العظمى ، احتلت بريطانيا فلسطين عسكريا . وكانت بريطانيا قد أخذت على عاتقها عدة تبعات خاصة بهذه المنطقة فخطابات الملك حسين - مكماهون (١٩١٥ - ١٦) بذلت فيها بريطانيا وعدها للعرب بمساعدتهم على استقلال الشعوب العربية من السيادة التركية . وفي نوفمبر ١٩١٧ ، أصدرت الحكومة البريطانية « تصريح بلفور » الذي نص على أنها تنظر بعين العطف الى انشاء وطن قومي لليهود في فلسطين ، وأنها ستسعى لتحقيق هذا الغرض . مع صيانة الحقوق المدنية والاقتصادية لسكان فلسطين جميعا وفي عام ١٩١٨ وافقت كل من فرنسا وايطاليا على هذا التصريح ، وفي عام ١٩٢٢ أعطت الولايات المتحدة موافقتها الرسمية على تحقيق آمال اليهود .

لم يكن لفظ « الوطن القومي » معروفا في القانون الدولي من قبل . ولذلك أصبح تفسير هذا اللفظ محل جدال كثير . وليس هناك شك في أن هذا التعبير

لم يقصد منه في عام ١٩١٧ إنشاء دولة يهودية تحكم الأغلبية العربية في فلسطين إلا أن كثيرا من الهيئات البريطانية والأمريكية واليهودية كانت تعتقد أن هذا التعبير يعني إيجاد أغلبية يهودية في فلسطين على مر الزمن ، بحيث تصبح النتيجة النهائية إنشاء الدولة اليهودية .

لقد عقدت وعود بريطانيا للعرب واليهود مستقبل فلسطين . فينما يزال العرب يطالبون بتحقيق بريطانيا وعدها بالاستقلال . ينادى اليهود بتحقيق الوعود الدولية التي بذلت لهم بإنشاء وطن قومي لهم في فلسطين .

الانتداب البريطاني

وافقت عصبة الأمم في يوليو ١٩٢٢ على انتداب بريطانيا في فلسطين كما اعترفت بصلات اليهود التاريخية بفلسطين وبحقهم في أن يكون لهم فيها وطن قومي وأصبح لبريطانيا بمقتضى انتدابها ، السلطة التشريعية والإدارية في البلاد وفوضت بريطانيا بتوجيه الحالة السياسية والدولية والإدارية والاقتصادية للبلاد بغرض إنشاء وطن قومي لليهود فيها ، على أن تعمل على صيانة الحقوق المدنية والدينية لجميع سكان فلسطين . كما اعترف بوكالة يهودية للتعاون مع الإدارة في فلسطين في المسائل الخاصة بالتمهيد لإنشاء الوطن القومي .

لم يكن هذا الوضع ليرضى العرب الذين كانوا يسعون إلى الاستقلال . ولذلك نشبت ثورة ١٩٢٠ - ٢١ ، واضطرت بريطانيا في أعقابها إلى التصريح بأن عبارة « الوطن القومي » لا تعني إطلاقا إنشاء دولة يهودية ، وصرحت بأن غرضها إنشاء دولة فلسطين يتمتع فيها العرب واليهود بنفس الحقوق . ولكن العرب رفضوا التعاون على هذا الأساس وفشلت بذلك أول محاولة لتسوية مشكلة فلسطين .

استمرت الهجرة إلى فلسطين بمعدل ١٠ آلاف يهودي سنويا . وقد حدد هذا العدد على أساس مقدرة فلسطين الاقتصادية ولكن نسبة عدد المهاجرين ازدادت تباعا بعد الأزمة العالمية (١٩٢٩) ثم في أعقاب اضطهاد اليهود في ألمانيا فبلغ عدد المهاجرين ٤٦ ألفا عام ١٩٣٤ و ٦٠ ألفا في عام ١٩٣٥ . ولذلك أصبح عدد

اليهود ٣٠٠ ألف في نهاية عام ١٩٣٤ • وفي عام ١٩٤٤ بلغ تعدادهم ٥٥٤ ألفا • وارتفعت بذلك نسبة اليهود في فلسطين الى ٣١ ٪ • من مجموع السكان • كانت نتيجة الهجرة اليهودية ثورة العرب في عام ١٩٢٩ ، واضطرت بريطانيا مرة أخرى الى تحديد سياستها • فصدر الكتاب الأبيض « باسفيلد » في اكتوبر ١٩٣٠ • وبالرغم من أنه نص فيه على نفس المبادئ السابقة ، فقد أوصى كذلك بتحديد الهجرة وبيع الأراضي ، كما اقترح فيه انشاء مجلس تشريعي • الا أن هذه المقترحات لم تصادف رضاء العرب واليهود وانتهت المحاولة الثانية لتسوية مشكلة فلسطين بالفشل •

في عام ١٩٣٦ ، نشبت الثورة مرة أخرى وكانت مراميها تحقيق الحكم الذاتي وايقاف بيع الأراضي لليهود ومنع الهجرة اليهودية • وعينت بريطانيا لجنة للتحقيق ، فاقترحت اللجنة تقسيم فلسطين الى دولتين يهودية وعربية مع ابقاء المناطق المقدسة تحت الانتداب البريطاني واصدرت بريطانيا بياناً بقبولها هذا الاقتراح وبعرضه على عصبة الأمم للحصول على الترخيص الرسمي لها بتنفيذ خطة التقسيم •

الا أن العرب واليهود رفضوا قبول هذا الاقتراح • فالعرب يطلبون الاستقلال واليهود يعتبرون التقسيم معارضا لوعده « بلفور » بأن تكون فلسطين كلها وطناً قومياً لهم وترتب على ذلك فورة الشعور العربي وقيام العرب بثورة مسلحة • واتخذت بريطانيا خيال الثورة اجراءات عنيفة ، وأعلنت الأحكام العرفية • الا أن العرب استمروا في ثورتهم التي اتخذت شكل حرب عصابات منظمة • واضطرت بريطانيا الى تقوية وحداتها العسكرية في فلسطين •

اضطرت بريطانيا بعد ذلك الى رفض مشروع التقسيم باعتباره حلاً غير عملي وطلبت عقد مؤتمر من العرب والوكالة اليهودية حضره مندوبو الدول العربية المجاورة لفلسطين ، بغرض التشاور مع الحكومة البريطانية لوضع السياسة المستقبلية لفلسطين وأعلنت الحكومة البريطانية أن عدم الوصول الى قرار ، سيضطرها الى

فرض سياسة خاصة تضعها هي . ولقد فشل المؤتمر فعلا فى الوصول الى حل مرضى لمشكلة فلسطين ولذلك أعلنت الحكومة البريطانية سياستها تجاه فلسطين فى الكتاب «الابيض ١٩٣٩» وهى ترمى الى أن تحقيق انشاء وطن قومى لليهود قد تم ، وان فلسطين سكانها الحاليين ستعد للحكم الذاتى ، فى دولة مستقلة دستورية يتمتع فيها العرب واليهود بنفس الحقوق يشتركون معا فى تولى السلطة فيها ، على أن يتم تولى سكان فلسطين السلطة فيها فى نهاية عشرة أعوام . كما نص فى الكتاب على أن يسمح بدخول ٧٥ ألف مهاجر يهودى خلال السنوات الخمس الأولى ، وعلى وضع قيود على بيع الأراضى لليهود .

اعترض اليهود على هذه السياسة ، وعاونتهم المنظمات اليهودية الدولية وقاموا بسلسلة أعمال عداوية بفلسطين . ورفض العرب كذلك الموافقة على هذه السياسة لأنها لم تحقق أملهم فى الاستقلال مباشرة . وقد حاولت بريطانيا الحصول على موافقة اللجنة المستديرة للدول الموضوعة تحت الانتداب ، الا أن اللجنة رفضت الموافقة لأن السياسة الموضوعة لا تتفق وشروط الانتداب التى وضعتها عصابة الأمم ، وحال نشوب الحرب فى سبتمبر ١٩٣٩ دون اتخاذ قرار حاسم بشأن المشكلة الفلسطينية . الا أن بريطانيا نفذت فعلا بعض الاقتراحات الواردة بالكتاب الابيض خاصا بمسألتى بيع الأراضى لليهود والهجرة اليهودية .

الهجرة الغير الشرعية

ازدادت الهجرة اليهودية الى فلسطين زيادة عظيمة فى أعقاب الاضطهاد الذى لاقاه اليهود فى أوروبا . وبدأت بذلك حركة واسعة للهجرة غير شرعية الى فلسطين وفى عام ١٩٤٠ اتخذت الادارة فى فلسطين اجراءات حازمة لوقف هذه الهجرة وعند ما شملت الحرب أوروبا كلها ، توقفت هذه الهجرة واستمر السماح بهجرة شرعية الى فلسطين فى حدود العدد المحدد فى الكتاب الابيض ١٩٣٩ الا أنه بانهاء الحرب ، اشتدت حركة الهجرة الى فلسطين . واتخذت شكلا علنيا وكان الدخول الى فلسطين يتم بقوة السلاح . وبدأت فعلا المنظمات

اليهودية العسكرية في محاولة مسلحة لحمل بريطانيا على فتح باب الهجرة المطلقة الى فلسطين وتقدر الهيئات الرسمية عدد القوات المسلحة في فلسطين بمائة ألف يهودى ، يتبعون عدة منظمات عسكرية . وقد قامت هذه المنظمات بسلسلة متصلة من الأعمال الارهابية خلال العامين السابقين (١٩٤٥ - ٤٧) .

الموقف عقب الحرب العالمية

كانت الأعمال العدائية للمنظمات اليهودية ضد الادارة في فلسطين ، عاملا حمل بريطانيا على اعادة النظر في مستقبل فلسطين السياسى . ولقد طلبت بريطانيا تشكيل لجنة تحقيق أمريكية بريطانية لبحث حالة فلسطين ، وقدمت هذه اللجنة تقريرها فى ابريل ١٩٤٦ . وقد قررت هذه اللجنة عدم امكان فلسطين تحمل هجرة يهود أوروبا المشردين ، الا انها طلبت الترخيص لمائة ألف مهاجر يهودى بدخول فلسطين ، بشرط الا تصبح فلسطين دولة يهودية أو عربية ولكن دولة يتمتع فيها المسيحيون والمسلمون واليهود بنفس الحقوق ، وبالحكم الذاتى على أن تبقى سلطة الانتداب فى يد بريطانيا زمنا كافيا حتى يتم تحقيق الأغراض السابقة وأوصت اللجنة برفع جميع القيود على بيع وشراء الأراضى فى فلسطين .

الا أن بريطانيا ، كما تنفذ هذه السياسة فى فلسطين ، طلبت الحصول على المعاونة المادية من الولايات المتحدة ، لأنها أدركت أن العبء الذى سيلقى عليها فى حفظ حالة من الهدوء والاستقرار الداخلى ، سيكون عظيما . وبفرض الولايات المتحدة تقديم مساعدتها ، فشلت هذه المحاولة لتسوية مشكلة فلسطين .

ورغبة من بريطانيا للوصول الى التسوية المنشودة ، قدمت قضية فلسطين الى هيئة الأمم المتحدة للفصل فيها . وشكلت لجنة لبحث المشكلة ووصلت الى قرار بالتقسيم . الا أن ضغط الدول العربية المتكثلة فى سبيل انقاذ فلسطين • وضغط الوكالة اليهودية الواسعة النفوذ فى بريطانيا والولايات المتحدة . لاشك وأنه سيؤدى الى فشل المشروع ان لم تحاول هيئة الأمم فرضه بالقوة .

ولقد أعلنت بريطانيا رسميا (سبتمبر ١٩٤٧) عزمها على التخلي عن فلسطين

باعتبارها الدولة المنتدبة وذلك أن لم تصل هيئة الأمم الى حل موفق . وقد جلت عنها قواتها فعلا في مايو ١٩٤٨ وقد ترتب عن ذلك مبادرة الدول العربية لانتقاد فلسطين ودخول الجيوش العربية الأراضي المقدسة للدفاع عنها ضد العصابات الصهيونية . وتعتبر فلسطين من أهم المواقع الاستراتيجية في شرق البحر الأبيض . فهي قاعدة بحرية وجوية وبرية متوسطة في الشرق الأوسط . وهي حلقة في سلسلة خط المواصلات البري والجوي بين أوروبا والهند . كما أنها القاعدة الأمامية للدفاع عن قناة السويس . كما أن أنابيب البترول العراقي تمر فيها الى حيفا . من كل هذا يتبين أهمية موقع فلسطين .

٥ - المملكة السعودية

تشمل شبه جزيرة العرب خمسة أقطار . . الحجاز والعسير واليمن وحائل ونجد . ولقد كانت حتى الحرب العظمى تحت سيادة الامبراطورية العثمانية . وفي صيف عام ١٩١٦ وقعت حوادث بهذه المنطقة من بلاد العرب ، أعطت بريطانيا حليفا جديدا وأثرت على سير العمليات الحربية بفلسطين وسوريا تأثيرا عظيما فعند ما أبدى الشريف حسين أمير مكة رغبته في التخلص من نير الحكم التركي شجعت الحكومة البريطانية كل التشجيع ووعدت بمساعدته ماديا . ووضع السير هنري مكماهون المعتمد البريطاني في مصر في أكتوبر ١٩١٥ اتفاقا مع الشريف حسين الذي كان يأمل في انشاء امبراطورية عربية تشمل بلاد العرب والعراق وسوريا .

نشبت الثورة في يونيو ١٩١٦ ، وسلمت الحاميات التركية في الطائف وجده ونجحت الثورة العربية نهائيا بعد احتلال الوجه (يناير ١٧) والعقبة (يوليو ١٧) في القضاء على القوات التركية التي كانت في شبه الجزيرة ، عدا الحاميات التي كانت في اليمن .

كانت هناك أسرتان تتنازعان السلطان في شبه الجزيرة . عائلة آل سعود من سلالة الوهابيين وكان نفوذها في شرق شبه الجزيرة ، وعائلة الهاشميين وكان

نفوذها في غرب الجزيرة ومقرها مكة . ولقد استمرت المنازعات بين العائتين
وشد تحالف بريطانيا مع الشريف حسين (من الأسرة الهاشمية) أزوره ، وجعله
يتطلع الى الامبراطورية العربية الا أن الصدام المباشر وقع بين العائتين في أعقاب
الحرب العظمى وتوالت انتصارات عبد العزيز بن السعود ، فاحتل طورا با عام
١٩١٩ ، والعسير عام ١٩٢٠ وحایل عام ١٩٢١ والطائف عام ١٩٢٤ ، والمدينة
وجده عام ١٩٢٥ . وفي عام ١٩٢٦ توج عبد العزيز بن السعود نفسه ملكا على
نجد والحجاز وملحقاتها ، واضطر الشريف حسين الى التنازل عن العرش .

في اكتوبر ١٩٣٥ تنازل الملك بن السعود عن منطقة معان والعقبة لشرق
الأردن بناء على توصية بريطانيا ، وكذا عن ممر طوله ٥٠ ميلا . في الشمال
فسمح بذلك بوجود طريق اتصال مباشر بين العراق وشرق الأردن ولقد لعبت
العقبة دورا استراتيجيا هاما في الحرب العظمى ، حيث أصبحت قاعدة الثوار
العرب . وهي كذلك ما تزال ذات أهمية استراتيجية باعتبارها ميناء الشرق
الأوسط على البحر الأحمر .

لا تعتبر العلاقات بين بلاد العرب وكل من شرق الأردن والعراق ودية تماما
فملكي الدولتين الأخيرتين من سلالة الأسرة الهاشمية ، التي ناهضت سلطان
الملك عبد العزيز وهذا يفسر عدم رضاء بلاد العرب عن مشروع سوريا الكبرى
الذي يضم سوريا وشرق الأردن والعراق لأنه سيحقق انشاء دولة عربية قوية
في شمال بلاد العرب قد تصبح يوما ما تهديدا خطيرا لسلطان سلالة الوهابيين في
البلاد العربية أما مع مصر فتحفظ بلاد العرب بصلة وثيقة قوية . ازدادت
أواصرها خلال عامي ١٩٤٦ - ٤٧ . ولذا تقف مصر مع بلاد العرب في كتلة
واحدة لمناهضة مشروع سوريا الكبرى على أساس أنه يخالف أحكام ميثاق
جامعة الدول العربية الذي نص فيه على احترام استقلال الدول الموقعة عليه .

جامعة الدول العربية

كانت الصلات التاريخية والثقافية والدينية التي ربطت بين الدول العربية منذ
الفتح العربي ، عاملا هاما في محاولة هذه الدول توكيد هذه الصلات سياسيا

واقتصاديا واجتماعيا ولذلك ابرمت بين الدول العربية (سوريا وشرق الاردن والعراق والمملكة العربية السعودية ولبنان ومصر ثم اليمن) فى مارس ١٩٤٥ ميثاقا وألفت فيما بينهما جامعة الغرض منها «توثيق الصلات بين الدول المشتركة فيها وتنسيق خططها السياسية تحقيقا للتعاون بينها وصيانة لاستقلالها وسيادتها والنظر بصفة عامة فى شئون البلاد العربية ومصالحها » وكذلك من أغراضها تعاون هذه الدول تعاوننا وثيقا فى الشئون التالية :-

(ا) الشئون الاقتصادية والمالية ويدخل فى ذلك التبادل التجارى والجمارك والعملة وأمور الزراعة والصناعة •

(ب) شئون المواصلات ويدخل فى ذلك السكك الحديدية والطرق والطيران والملاحة والبرق والبريد •

(ج) شئون الثقافة •

(د) شئون الجنسية والجوازات والتأثيرات وتنفيذ الأحكام •

(هـ) الشئون الاجتماعية •

(و) الشئون الصحية •

على أن تؤلف لكل من هذه الشئون لجنة خاصة تمثل فيها الدول المشتركة فى الجامعة وتتولى هذه اللجان وضع قواعد التعاون ومدها •

نص فى المادة ٥ من الميثاق على أنه « لا يجوز الالتجاء الى القوة لفض المنازعات بين دولتين أو أكثر من دول الجامعة » ويجوز لمجلس الجامعة أن يصدر قرارا نافذا وملزما اذا لجأ المتنازعون اليه • كما يتوسط المجلس فى الخلاف الذى يخشى منه وقوع حرب بين دولة من دول الجامعة وبين أية دولة أخرى من دول الجامعة أو غيرها للتوفيق بينهما .

ونص فى المادة ٦ على أنه « اذا وقع اعتداء من دولة على دولة من أعضاء الجامعة أو خشى وقوعه • • • يقرر المجلس التدابير اللازمة لدفع هذا الاعتداء ويصدر القرار بالاجماع » •

وفى المادة ٧ على أن « ما يقرره المجلس بالاجماع يكون ملزما لجميع الدول المشتركة فى الجامعة وما يقرره المجلس بالأكثرية يكون ملزما لمن يقبله » . وفى المادة ٩ نص على أن « المعاهدات والاتفاقات التى سبق أن عقدتها أو التى تعدها فيما بعد دولة من دول الجامعة مع أية دولة أخرى لا تلزم ولا تقيّد الأعضاء الآخرين » .

وقد نص فى ملحق خاص لفلسطين على أن يحضر مندوب عربى عن فلسطين للاشتراك فى أعمال مجلس الجامعة حتى يتمتع هذا القطر بممارسته استقلاله فعلا .

وفى ملحق ثان ، خاص بالتعاون مع البلاد العربية غير المشتركة فى مجلس الجامعة نص على أن « الدول الموقعة على ميثاق الجامعة العربية يعينها بوجه خاص أن توصى مجلس الجامعة عند النظر فى اشتراك تلك البلاد فى اللجان المشار إليها فى الميثاق ، بأن يذهب فى التعاون معها الى أبعد مدى مستطاع . . . وبألا يدخر جهدا لتعرف حاجاتها وتفهم أمانيتها وآمالها » .

كان نتيجة هذا الميثاق أن تألفت من الدول العربية جبهة واحدة برزت فى الميادين الدولية واستطاعت بنفوذها القوى أن تلعب دورا غير صغير فى توجيه السياسة العالمية وفى تأييد قضايا الدول العربية أمام هذه الهيئات . وإذا كان هناك بعض الخلاف بين دول الجامعة فيما يختص بأمانيتها ورغبتها النهائية ، إلا أنه لا شك أن التعاون بين هذه الدول سيؤدى فى النهاية الى توثيق أو اصر علاقاتها ، حتى تصبح الجامعة عاملا هاما فى اقرار السلام فى اقليمها وفى العالم .

الفصل السادس والعشرون

المسألة المصرية

١- الحملة الفرنسية على مصر

كانت القوافل التي تحمل التجارة من الشرق الى الغرب تسلك طريق الاسكندرونة وحلب والفرات ، أو طريق الاسكندرية والقاهرة والسويس الى البحر الأحمر ثم المحيط الهندي الا أنه باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وتحول التجارة اليه بدأت مصر منذ أوائل القرن السادس عشر تفقد أهميتها كحلقة اتصال بين أوروبا والشرق .

وكانت حملة نابليون على مصر في عام ١٧٩٨ أول نقطة تحول في تاريخ مصر الحديث فقد كانت هذه الولاية العثمانية نقطة وثوب صالحة لقطع مواصلات البحرية البريطانية في المحيط الهندي ، أما الدافع الثاني لهذه الحملة فقد كان رغبة فرنسا في انشاء امبراطورية في الشرق .

غادرت الحملة شاطئ فرنسا في ١٩ مايو ١٧٩٨ واحتلت مالطة في طريقها الى مصر . وفي أول يوليو نزلت الحملة الى الشواطئ المصرية واحتلت الاسكندرية في اليوم التالي ثم تقدمت الى القاهرة واستولت عليها في ٢٧ يوليو بعد أن هزم المماليك في موقعة الأهرام ثم تبعهم الى الصالحية حيث انتصرت القوات الفرنسية على بقية المماليك في ١٠ أغسطس .

تبع الأسطول البريطاني في البحر الأبيض أسطول نابليون لتدميره . فقد كان غرض بريطانيا هو احراز السيادة البحرية في البحر الأبيض ومنع فرنسا من تثبيت أقدامها في أي نقطة يمكنها منها تهديد مواصلاتها مع الهند . وفي أول

أغسطس هزم نلسن الأسطول الفرنسي في موقعة أبى قير البحرية وبذلك عزلت القوات الفرنسية في مصر دون احتمال إمكان تعزيزها أو انسحابها .

ثم أوعزت بريطانيا لتركيا بإرسال حملتين لإعادة احتلال مصر - أحدهما بطريق صحراء سيناء والأخرى ترسل إلى الاسكندرية . إلا أن نابليون انتزع ميزة المبادرة بتقدمه في سوريا في عام ١٧٩٩ حيث حاصر عكا ولكنه لم يتمكن من احتلالها نظرا لمساعدة الأسطول البريطاني للحامية . ولذلك انسحب نابليون إلى مصر في مايو ١٧٩٩ . وفي أغسطس أرسلت تركيا حملتها إلى الاسكندرية بمعونة الأسطول البريطاني ، إلا أن هذه القوات هزمت .

وبعودة نابليون إلى فرنسا بدأت مفاوضات بين تركيا والقائد الفرنسي في مصر منذ يناير ١٨٠٠ لاتمام الجلاء عن مصر ، إلا أن هذه المفاوضات لم تؤد إلى نتيجة ، حتى هبطت قوة تركية - بريطانية عند أبى قير عام ١٨٠١ استطاعت أن تهزم القوات الفرنسية وأن تحتل الاسكندرية ثم القاهرة في ٢٠ يونيو ١٨٠١ . وبذلك نجحت بريطانيا في منع فرنسا من بسط نفوذها في شرق البحر الأبيض .

٢ - محمد على باشا

كانت نتيجة الحملة الفرنسية على مصر أن أصبحت مصر غرضا من أغراض النزاع السياسى الدولى ، كما مهدت هذه الحملة لاستقلال مصر بتولى محمد على باشا ولايتها . ولقد نهض محمد على بمصر في النواحي الاقتصادية والعمرانية ، واستطاع أن ينشئ أسطولا بحريا قويا وجيشا بريا ، واستقدم له بعثة فرنسية لتدريبه .

بدأ محمد على يوجه التفاته إلى التوسع الخارجى ففتح السودان في عام ١٨٢١ وأخضع بلاد العرب ، وساعد سلطان تركيا بأسطوله أثناء ثورة اليونان . وبالرغم من أن بريطانيا حليفة للإمبراطورية العثمانية فقد حاربتها لأول مرة في عام ١٨٢٧ لتحقيق استقلال اليونان . وفي ذلك العام هزم أسطول محمد على في موقعة نافارينو . وبذلك تخلصت بريطانيا من منافس قوى لسيادتها البحرية .

ولقد حاربت بريطانيا فكرة شق القناة منذ أيام محمد على الذى أبى الموافقة على المشروع رغبة منه فى مصلحة بريطانيا . وقام باصلاح الطريق الذى بين الاسكندرية والقاهرة وكانت هذه أول خطوة عملية للقضاء على مشروع القناة . الا أن محاولات دى لسييس تجددت باغتلاء سعيد العرش الذى انقاد لرأى دى لسييس ووافق على مشروعه بالرغم من عدم موافقة الباب العالى بايعاز من بريطانيا وقد اتخذ الباب العالى حرب القرم ذريعة ليؤجل التصديق على العقد الى ما بعد انتهاء القتال .

وانتقل الصراع السياسى من تركيا الى انجلترا حيث حاول دى لسييس إقناع بالمرستون (رئيس وزراء انجلترا) بوجهة نظره الا أن بالمرستون عارض المشروع على أساس خشيته من أن تقلب علاقات بريطانيا التجارية والملاحية اذا افتتح هذه الطريق فبوصفه طريقا بحريا عاما تستخدمه جميع الدول سوف يحرمها المزايا التى تتمتع بها فى الوقت الحاضر كما أن بريطانيا تخشى أن يؤدى حفر القناة الى زيادة النفوذ الفرنسى فى مصر مما يهدد مركز بريطانيا فى شرق البحر الأبيض .

ولكن بالرغم من جميع العقبات السياسية والمالية التى وضعتها بريطانيا فى سبيل هذا المشروع فقد افتتحت القناة رسميا فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ واضطرت بريطانيا الى قبول الامر الواقع وبدأت تسعى بعد ذلك لتحقيق أحد غرضين ، وهما اما أن تنال مركزا فى ادارة القناة أو أن تسيطر عليها سياسيا ، وتمكنت بريطانيا من تحقيق غرضها فى عام ١٨٧٥ اشترت نصيب مصر من أسهم القناة وبذلك ضمنت عشرة أصوات فى مجلس ادارتها وفى عام ١٨٨٢ احتلت مصر عسكريا تحت ستار المحافظة فى النظام وحماية الأقليات . ولكنها بقيت بعد ذلك خمسة وستين عاما للدفاع عن القناة ضد العدوان الخارجى .

٤ - العلاقات المصرية البريطانية

بدأ الاحتلال البريطانى لمصر فى ١٣ سبتمبر ١٨٨٢ . بعد أن رفضت كل

من إيطاليا وفرنسا الاشتراك . ولقد أدى هذا الاحتلال الى توتر العلاقات
البريطانية - الفرنسية .

ولقد انتهزت بريطانيا فرصة قيام الثورة المهدية في السودان منذ عام ١٨٨١
وأشارت على خديوى مصر بسحب القوات المصرية من السودان الى فرصة
أخرى . وفيما بين عامى ٩٦ - ١٨٩٩ . أعيد فتح السودان واشتركت بعض
القوات البريطانية فى الحملة المصرية التى قادها اللورد كتشير . ومنذ ذلك
الوقت وطدت بريطانيا قدمها فى السودان .

ولقد استمرت حالة التوتر بين فرنسا وبريطانيا وخاصة بعد حادث فاشودة
(عام ١٨٩٨) ، الى أن وقع الاتفاق الودى فى عام ١٩٠٤ الذى أطلقت بمقتضاه
يد بريطانيا فى مصر ، ويد فرنسا فى مراكش . كما وعدت بريطانيا بأن تبذل
لفرنسا المعونة السياسية لتحقيق أغراضها فى شمال غرب افريقيا . وبذلك
انتهت منافسة فرنسا لنفوذ بريطانيا وسياستها فى مصر .

فى نوفمبر ١٩١٤ أعلنت تركيا الحرب على بريطانيا . وبذلك واجهت
بريطانيا مشكلة خاصة بعلاقتها بمصر ومركزها فيها . فقد كانت مصر حتى
هذا الوقت ولاية تركية تدفع الجزية سنويا الا أن بريطانيا كانت فى الواقع تحكم
مصر خلال ثلث قرن مضى . وكان تأمين الملاحة فى قناة السويس مسألة حيوية
بالنسبة لبريطانيا فى مصر ، على أن لا تدعو مصر الى مقاتلة تركيا ، مقر الخلافة
الاسلامية ، حتى لا تثير شعور المصريين ضدها . ولذا أعلنت الأحكام العرفية
فى مصر فى ٢ نوفمبر وأعلنت الحماية على مصر فى ١٨ ديسمبر ١٩١٤ مع
تحملها كل عبء الدفاع عن مصر .

وبانتهاء الحرب بانتصار حلفاء الغرب . قامت حركة وطنية فى عام ١٩١٩
مطالبة باستقلال مصر ، مسترشدة بمبادئ ويلسن الأربعة عشر ، التى نصت
على حق جميع الدول فى تقرير مصيرها . ولكن بريطانيا لم تكن تفكر فى
الجلء عن مصر وخاصة خلال الأعوام المضطربة التى تلت الحرب . الا أنها

اضطرت بناء على توطئة مندوبها في مصر الى اعطاء تصريح في ٢٨ فبراير ١٩٣٢ من جانبها . وليس نتيجة اتفاق مع مصر باستقلال مصر مقيدا بالشروط التالية :

(١) حماية المواصلات الامبراطورية .

(ب) الدفاع عن مصر .

(ج) الاحتفاظ بالحالة الراهنة في السودان .

(د) حماية الاقليات .

الا أن هذا التصريح لم يرض الأمانى القومية المصرية . ولذلك استمرت حالة التوتر في العلاقات المصرية - البريطانية قائمة حتى عام ١٩٣٦ .

٥ - المعاهدة المصرية - الانجليزية (١٩٣٦)

في عام ١٩٣٥ أخذت إيطاليا تستعد للتوسع في شرق افريقيا بغزو الحبشة ووجدت بريطانيا أن سيطرة إيطاليا على هذه المنطقة يهدد مركزها في شرق البحر الأبيض وفي قلب القارة الافريقية ، كما أنه يهدد طرق الملاحة البحرية حول جنوب افريقيا علاوة على قطعها في البحر الأبيض والبحر الأحمر . وقد وصل النزاع بين بريطانيا وإيطاليا الى حد فرض الحصار الاقتصادي على إيطاليا . الا أن كلا من الامبراطوريتين لم تكن على استعداد بعد لحوض غمار حرب عظمى . ونتيجة للتوسع الإيطالي في حوض البحر الأبيض وأفريقيا شعرت بريطانيا بحرج مركزها في حالة نشوب حرب مع إيطاليا ، ولذلك قررت اتخاذ الخطوات اللازمة لتوطيد مركزها السياسي والعسكري في بلدان الشرق الأوسط . ومن ضمنها مصر .

فقدت بينهما معاهدة في أغسطس ١٩٣٦ اعترفت فيها بريطانيا باستقلال مصر ووعدت بمساعدتها في إلغاء الامتيازات الأجنبية وقبولها عضوا في عصبة الأمم وعودة الادارة المصرية والقوات العسكرية الى السودان . كما نص فيها على أن تربط مصر وبريطانيا بمعاهدة تحالف دفاعية تنص على نجدة كل منهما للآخرى في حالة وقوع اعتداء عليها . كما ألزمت مصر بمقتضاها على أن تتبع في سياستها

الخارجية اتجاها مشابها لسياسة بريطانيا الخارجية • ونص بمقتضى هذه المعاهدة على أن :-

١ - تعطى مصر لبريطانيا فى حالة الحرب أو خطر وقوع حرب أو وجود حالة دولية مفاجئة ، جميع التسهيلات الممكنة بما فى ذلك استخدام الموانئ والمواصلات والمطارات المصرية •

٢ - يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والامبراطور وضع قوات فى منطقة القناة لا تتجاوز عشرة آلاف جندي وأربعمئة طيار عدا المدنيين والفنيين وذلك حتى يصبح الجيش المصرى قادرا على المحافظة على سلامة القناة وتأمين الملاحة فيها . وقدرت المدة اللازمة لذلك بعشرين عاما . وتقوم بعثة عسكرية بريطانية خلال عشرة أعوام بتدريب الجيش وتزويده بالأسلحة •

٣ - تنشئ الحكومة المصرية على نفقتها طرقا برية تربط منطقة القناة بالاسكندرية والقاهرة وتدخل تحسينات على طرق المواصلات الحديدية فى منطقة القناة لتحمل مطالب الحماية بها وتحسين خط الصحراء الغربية الى مرسى مطروح .

وبذلك وطدت بريطانيا مركزها فى مصر من الوجهة الحربية لمدة عشرين عاما أخرى ، كانت تعلم أن حربا عالمية ستشب فى خلالها ، ويرجع تمسك بريطانيا بالبقاء فى مصر الى أهميتها من عدة وجوه فعلاوة على سيطرتها على قناة السويس وكونها عقدة المواصلات الجوية ، فمصر :-

١ - أخصب بقعة فى الشاطئ الأفريقى ، مما يجعلها موفورة الموارد الزراعية والحيوانية التى تعتمد عليها بريطانيا فى تموين قواعدها الأخرى فى البحر الأبيض .

٢ - تعتبر المركز الأمامى للدفاع عن الشرق الأوسط وبتروله وقواعد الأسطول به ضد أى تهديد من الغرب .

٣ - قاعدة هامة للعمليات الحربية فى جنوب شرق أوروبا ، كما أنها قاعدة بحرية وجوية هامة فى شرق البحر الأبيض ومنطقة جيدة لتدريب القوات .

٤ - محطة عسكرية متوسطة للقوات البريطانية فى زمن السلم لحماية الامبراطورية .

٥ - ومن الناحية السياسية تعتبر مصر أكبر الدول العربية ولذلك فالسيطر عليها يعنى امكان احتفاظ بريطانيا بنفوذها فى باقى الدول العربية واحتفاظها بالسيطرة على مسلمى الهند .

٦ - منطقة استغلال لرؤوس أموال بريطانية ضخمة .

٦ - موقف مصر فى الحرب العالمية وبعدها

فى ١٠ يونيو ١٩٤٠ أعلنت إيطاليا الحرب على فرنسا وبريطانيا وبهزيمة فرنسا فى أوروبا وانسحابها نهائيا من الحرب ، واجهت بريطانيا التهديد الايطالى المباشر للشرق الأوسط وشرق افريقيا ولقد ركزت بريطانيا جهودها فى الدفاع عن مصر التى تحمى الشرق الأوسط كله . وبالرغم من حرج مركز بريطانيا وتعرضها للغزو الالماني فقد واصلت بريطانيا تعزيز قواتها فى الشرق الأوسط .

ولقد لعبت مصر دورا رئيسيا فى هذا الصراع فكانت القاعدة الحربية الرئيسية لجميع قوات الشرق الأوسط التى حاربت فى الصحراء الغربية ودافعت عن اليونان (ربيع ١٩٤١) وغزت سوريا ولبنان (يونيو ١٩٤١) واحتلت مستعمرات إيطاليا فى شرق افريقيا وبالرغم من أن مصر لم تشترك اشتراكا فعليا فى الحرب فقد دافعت قواتها عن حرية الملاحة فى قناة السويس وحافظت على الأمن الداخلى وحمت جنب القوات البريطانية فى الصحراء الغربية فى جميع مراحل الحرب كما كان للقوات البريطانية فى الصحراء الغربية الأسبقية فى استخدام الموانئ والمطارات وطرق المواصلات البرية ، وقامت بذلك بتنفيذ التزاماتها التى فرضتها عليها المعاهدة المصرية - الانجليزية نصا وروحا . مما كان عاملا هاما فى انتصار قوات الحلفاء فى البحر الأبيض .

وكنتيجة للحرب العالمية التي تمخضت عنها مبادئ انسانية سامية اعترفت بحقوق الأمم والأفراد، كما تمخضت عن أساليب حديثة حرية، شعرت مصر بأن وجود قوات بريطانية في أراضيها لم يعد له ما يبرره وخاصة وأن معاهدة ١٩٣٦ قد استنفدت أغراضها - الدفاع ضد الخطر الايطالي في البحر الأبيض - ولذلك طالبت مصر بجلاء القوات البريطانية .

وقد أبدت بريطانيا استعدادها للجلاء مشروطا بعقد محالفة للدفاع المشترك مع عدم استعدادها للتسليم بالسيادة المصرية في السودان . ولذلك رفعت مصر قضيتها الى الهيئات الدولية للحصول على قرار يحقق مطالبها القومية .

الا أن نظر هذه القضية كان على ضوء الموقف الدولي العام في الشرق الأوسط ولذلك لم تستطع الهيئات الدولية أن تصل الى قرار حاسم بخصوص المطالب المصرية .

الفصل السابع والعشرون

فرنسا

١ - العلاقات الفرنسية البريطانية في القرن التاسع عشر

اكتمل اتحاد فرنسا السياسي في عام ١٤٨٦ بانضمام مقاطعة بروفانس الى باقي المقاطعات الفرنسية وأصبح صوت باريس هو الذي يوجه سياسة فرنسا التي كانت قبل كل شيء سياسة أوروبية ، موجهة ضد ألمانيا في الشرق ، واسبانيا في الجنوب الغربي . وعندما زال خطر التحالف الاسباني - الألماني فيما بعد ، استطاعت فرنسا أن تركز كل اهتمامها وقواتها نحو الشرق . ولم تكن سياسة فرنسا الاستعمارية في هذه الحقبة موجهة نحو البحر الأبيض المتوسط أو افريقيا بل كان غرضها الأول أمريكا والهند . وكانت معاركها البحرية ضد بريطانيا وهولندا في البحر الأبيض من وجهة نظرها ، جزءا من النزاع في أوروبا .

كان نابليون بونابرت أول من أخذ على عاتقه وضع سياسة فرنسية في البحر الأبيض المتوسط . فقد قام بحملة على مصر في عام ١٧٩٨ ليهزم بريطانيا التي لم يستطع هزيمتها في الجزر نفسها وبدأ بذلك النزاع البريطاني الفرنسي في البحر الأبيض الذي استمر خلال القرن التاسع عشر كله . وانتصرت بريطانيا في النصف الأول من القرن التاسع عشر بتدمير الأسطول الفرنسي في معركة أبي قير البحرية واستطاعت الحد من نفوذ محمد علي الذي كانت تعضده فرنسا الا ان فرنسا نجحت في النصف الثاني من هذا القرن في تنفيذ مشروع قناة السويس الذي حاربه بريطانيا سياسيا وماليا خشية زيادة النفوذ الفرنسي في مصر ، وتهديد فرنسا لمستعمراتها في الشرق .

الا أن هزيمة فرنسا في الحرب السبعينية ضد بروسيا (٧٠ - ١٨٧١) جعلها

تجنب الى التقرب من بريطانيا • فلم تكن عندئذ في موقف يسمح لها بالوقوف أمام بريطانيا • ولقد رجت بريطانيا بهذا التقرب ، تنفيذاً منها لسياستها التقليدية بحفظ التوازن الدولي في أوروبا ولقد ترتب على هذا التقرب وضعف فرنسا ، عدم معارضتها لشراء بريطانيا نصيب مصر في أسهم قناة السويس (١٨٧٥) ثم احتلال مصر (١٨٨٢) • وبالرغم من العداء بين فرنسا وبريطانيا ونزاعهما من أجل السيطرة على البحر الأبيض ، فقد كانتا على اتفاق دائماً بخصوص المسألة الشرقية فلم تكن ترغب كل منهما في تدخل روسيا في شئون الامبراطورية العثمانية ، وبالتالي تدخلها في مسائل البحر الأبيض • ولذلك قاومتا التوسع الروسي سياسياً وعسكرياً •

لم تستمر العلاقات الودية بين فرنسا وبريطانيا طويلاً • فسرعان ما توترت أثر احتلال بريطانيا لمصر وحدث فاشودة (١٨٩٨) • الا أن خشية فرنسا من قوة ألمانيا المتزايدة في الشرق ورغبة بريطانيا في الاحتفاظ بالتوازن الدولي في أوروبا ، دفع الدولتين الى تسوية ودية في المسائل المتعلقة بينهما في البحر الأبيض • فعقدت بينهما الاتفاقية الودية ١٩٠٤ التي اعترفت فيها فرنسا بمصالح بريطانيا ومركزها في مصر ، وبريطانيا بمصالح فرنسا في مراكش • كما وعدتها بتأييدها سياسياً لتحقيق مراميها في هذه المنطقة • وبذلك انتهى النزاع الفرنسي - البريطاني في البحر الأبيض ولم ترتطم سياستهما في القرن العشرين في هذه المنطقة ارتطاما خطيراً بعد ذلك •

٢ - التوسع الفرنسي في البحر الأبيض

استطاعت فرنسا أن تبنى خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ثانياً امبراطورية في افريقيا • وبينما تقع مستعمرات بريطانيا في جهات مبعثرة في العالم ، نجد الامبراطورية الفرنسية جميعها في منطقة واحدة يفصلها عن فرنسا البحر الأبيض فقط بحيث يمكن الوصول اليها في ست ساعات بالطائرة ولم يكن احراز فرنسا لهذه الامبراطورية نتيجة سياسة مرسومة ، ولكن نتيجة

لهزائم فرنسا فى ميادين أخرى بعيدة . فمذ عام ١٨٨٥ نفضت فرنسا يدها من أن تكون لها سياسة خاصة فى البحر الأبيض وقررت أن تبقى دولة أوروبية فحسب . فلم تكن فرنسا لتسى فقدتها أرض الالزاس التى ضمتها ألمانيا لأراضيها بعد الحرب السبعينية وكانت فكرة الانتقام قد بدأت تظهر . ويرجع التوسع الفرنسى رغم ذلك فى افريقيا الى جهود الفرنسيين المحليين فى المستعمرات الذين تقدموا شرقا وغربا وجنوبا من الجزائر ، ضد رغبات الحكومة الفرنسية . وهم فى الواقع مسئولون عن وجود الامبراطورية الفرنسية الافريقية .

(١) الجزائر

كانت منطقة شمال افريقيا الغربى خلال القرن الخامس عشر ميدان نزاع بين اسبانيا والبرتغال من الغرب وتركيا من الشرق . ولقد سقطت بعض مدن الساحل الافريقى تونس والجزائر وأوران وميللا وكيوتة فى يد اسبانيا ، الا أن تركيا حاربت من أجل هذه الموانئ . حتى أصبح لها السيادة الفعلية فى هذه المناطق . الا أن قبضة تركيا على هذه المناطق بدأت تضعف كما وأخذ نفوذها يتقلص حتى جاء عام ١٨٣٠ ، عند ما احتلت فرنسا الجزائر نتيجة اهانة قفصل فرنسا فيها .

ولقد كانت الجزائر أضعف نقطة فى جبهة دول شمال افريقيا ، ونقطة البدئ الصحيحة لتوسع فرنسا الاستعماري . فالى الشرق الولايات التركية والى الغرب مراكش القوية . ولقد جاء هذا الاحتلال فى الوقت الذى فقدت فيه فرنسا مستعمرة كندا . فأصبحت بذلك تعويضا عن هزيمتها . ولقد قاوم الجزائريون هذا الاحتلال بمعونة مراكش . الى أن تم اخضاع البلاد جميعا فى عام ١٨٤٧ .

(ب) تونس

أعلنت فرنسا الحماية على تونس فى عام ١٨٨١ فسبقت بذلك إيطاليا الى هذه المنطقة التى كانت تقطنها جالية ايطالية عظيمة . ولقد دفع فرنسا الى ذلك احتلال

بريطانيا لقبرص نتيجة لمؤتمر برلين ١٨٧٩ . ولاغراء بسمارك الذي أراد أن يحول فرنسا عن محاولة الأخذ بالتأثير واستعادة منطقة الألزاس .

ولقد ترتب على احتلال فرنسا لتونس شعور إيطاليا بالعزلة في البحر الأبيض . مما جعلها تنضم للتحالف الثلاثي في عام ١٨٨٢ . ولقد ظلت تونس بعد ذلك أكثر من نصف قرن نقطة خلاف رئيسية بين إيطاليا وفرنسا . ففرنسا لم تكن مطلقا على استعداد للتضحية بمستعمرة تعتبر ثاني سوق في الامبراطورية للصادرات الفرنسية كما أن إيطاليا التي قاومت بريطانيا وتركيا محاولتها لاحتلال تونس في عام ١٨٧٠ ، ترى أنها أحق من فرنسا باحتلال تونس . ولم يهدأ توتر العلاقات الفرنسية - الإيطالية حتى عام ١٩٣٥ ، عندما سويت بعض المسائل المتعلقة بينهما ، ومن ضمنها مسألة رعايا إيطاليا في تونس .

(ج) مراكش .

لم تنقطع صلة مراكش بأوروبا منذ القرن الخامس عشر ، فبعد تداعي دولة العرب في الغرب . أخذت اسبانيا والبرتغال وبريطانيا تسيطر على موانئ شمال افريقيا وبعد عدة قرون بدلت خلالها السيادة على مراكش ، وبعد حروبها ضد فرنسا في الجزائر واسبانيا في موانئها الشمالية ، بدأ استقلال مراكش ينهار فيما بين عامي ١٨٩٤ و ١٩٠٩ وأصبحت مراكش ميدان نزاع دولي بين فرنسا وبريطانيا وألمانيا . وبحكم مركزها في الجزائر أخذت فرنسا توسع دائرة نفوذها في مراكش ، الأمر الذي حاولت بريطانيا وألمانيا منعه . فقد كان لألمانيا مصالح اقتصادية واسعة في مراكش فكانت شركة ماترمان قائمة باستغلال مناجم الأطلس وتوسيع موانئ مراكش . وكانت بريطانيا تعاني من العقبات التي كانت فرنسا تضعها في طريق الادارة البريطانية في مصر .

الا أن العلاقات الألمانية - البريطانية ساءت بعد حرب البوير وبتولي أدوارد السابع الملك . فساعد هذا على تقرب فرنسا وبريطانيا وابرام الاتفاق

الودى ١٩٠٤ الذى اعترفت فيه بريطانيا بمركز فرنسا فى مراكش كما وعدت بريطانيا بذل معوتها الدبلوماسية لفرنسا لتحقيق أغراضها فى هذه المنطقة ولقد اشترطت بريطانيا فى هذا الاتفاق ضرورة اتفاق فرنسا مع اسبانيا على تحديد مناطق نفوذهما ، وعدم اقامة أى استحكامات فى منطقة طنجة . وفى اكتوبر ١٩٠٤ عقدت فرنسا معاهدة مع اسبانيا نص فيها على تقسيم مراكش الى ثلاثة أقسام :-

١ - الجزء الشمالى من مراكش ويشمل منطقة الريف يصبح خاضعا لاسبانيا .

٢ - منطقة طنجة تصبح دولة فى ادارتها .

٣ - الجزء الجنوبى ، ويشمل ساحل الاطلنطى ومدن فاس ورباط وموانئ أجادير وكازابلانكا (الدار البيضاء) ، يصبح خاضعا لفرنسا .

ثم عقدت معاهدة ثالثة مع ايطاليا (اكتوبر ١٩٠٤) اعترفت فيها ايطاليا بحقوق فرنسا فى مراكش ، مقابل اطلاق يد ايطاليا فى ليبيا . ولقد أثار ألمانيا هذا النصر السياسى الفرنسى . فأعلنت عام ١٩٠٥ أن جميع الدول الأوروبية متساوية مع فرنسا فى الحقوق فى مراكش . وقام امبراطور ألمانيا بزيارة ميناء طنجة حيث أعلن مساعده لمراكش فى رغباتها وضمان رفاهيتها . وكان نتيجة هذا العمل عقد مؤتمر الجزائر فى ابريل ١٩٠٦ الذى حد فيه مندوبو الدول الأوروبية العظمى من سلطة فرنسا فى الاشراف الادارى والمالى على مراكش . ولقد انتهزت فرنسا بعد ذلك حدوث اضطرابات داخلية وأنزلت قواتها فى كازابلانكا ، رغم احتجاج ألمانيا ألا أن ألمانيا لم تستطع قصم قوة الرابطة الفرنسية البريطانية ولذلك اضطرت الى الاتفاق مع فرنسا فى فبراير ١٩٠٩ ، حيث اعترفت بحقوق فرنسا فى مراكش وواصلت فرنسا بعد ذلك احتلال مراكش ، فاحتلت فاس عام ١٩١١ ، ومراكش عام ١٩١٢ . الا أنها لم تستطع اخضاع المناطق الداخلية مهد الثورة الوطنية فى مراكش حتى عام ١٩٢٧ عندما استسلم الأمير عبد الكريم زعيم الثورة وأرسل الى المنفى .

(د) سوريا

حدد مصير الدول العربية التي كانت خاضعة للإمبراطورية العثمانية ، اتفاق سايكس - بيكوت (مايو ١٩١٦) بين فرنسا وبريطانيا وبالرغم من أن عصبة الأمم قد قررت أنه « يجب أن تكون رغبات هذه الدول الاعتبار الرئيسى فى اختيار دولة الانتداب » ، فقد فوضت فرنسا للانتداب على سوريا ، دون أن يكون للاخيرة رأى فى هذا الاختيار .

ولقد قسمت فرنسا منطقة انتدابها الى قسمين : سوريا ولبنان . وأصبحت لبنان التى تحتوى أغلبية مسيحية عربية ، متمتعة بحكومة جمهورية ، لم تسلم من تدخل فرنسا من وقت الى آخر . أما فى سوريا فقد اعترض الحكم الفرنسى الثورات القومية حتى عام ١٩٣٦ عند ما عقدت معاهدة بين فرنسا وسوريا تنص على استقلال سوريا وقبولها عضوا فى عصبة الأمم مع بقاء القوات الفرنسية للدفاع عن الأقليات والدفاع عن البلاد .

ترجع أهمية انتداب فرنسا فى سوريا ولبنان الى أسباب استراتيجية واقتصادية فسوريا محطة جوية وبرية متوسطة بين فرنسا ومستعمراتها فى الشرق ، كما أنها قاعدة هامة للقوات الفرنسية لمساعدة حلفاء فرنسا فى جنوب شرق أوروبا . ويمر بسوريا خط أنابيب البترول الى طرابلس علاوة على أن فرنسا تستطيع من سوريا الاشراف على خط مواصلاتها البحرى الى مستعمراتها فى المحيط الهندى حيث يوجد القسم الأصغر من مستعمراتها . وأن قوة مركز فرنسا فى سوريا الاشراف على خط مواصلاتها البحرى الى مستعمراتها فى المحيط الأوسط ، كما أنها تستطيع حماية مصالحها المالية فى هذه المناطق حيث كانت تستغل ٢٦ مليار فرنك . يمثل نصيبها فى أسهم قناة السويس أكثر من نصفها .

وتنحصر أهمية ممتلكات فرنسا فى شمال افريقيا فى عدة نواحي اقتصادية واستراتيجية . فشمال افريقيا مورد هائل لقوة بشرية استطاعت فى الحرب العظمى شد أزر فرنسا فى ميادين القتال وفى المصانع الحربية . فقد استطاعت

هذه المستعمرات مد فرنسا بأكثر من ثلث مليون جندى وصانع . ويمكن لفرنسا استيراد كميات كبيرة من الفوسفات والحبوب والحيوانات والصوف من هذه الممتلكات مما يعوض النقص في مواردها الخاصة ، علاوة على وجود الرصاص والزنك والموليدنم بكميات متفاوتة واحتمال العثور على البترول . وتعتبر شمال أفريقيا سوقا عظيمة لتجارة الصادرات الفرنسية ، كما أنها منطقة استغلال عظيمة لرؤوس الأموال الفرنسية . أما من الناحية الاستراتيجية فان سيطرة فرنسا على الشاطئ الأفريقي يمكنها من تقوية مركزها في غرب البحر الأبيض . ولا كان الطريق البحري من جبل طارق الى الشرق يمر على مسافة ١٥٠ ميلا فقط من هذا الشاطئ ، فان تهديده من قواعد أوران والجزائر وتونس أمر ممكن . كما أن فرنسا بالنسبة لقواعدها في تونس تستطيع السيطرة على مضيق صقلية وبذلك يمكنها أما تعضيد مركز مالطة فتسيطران بذلك على المضيق وتسمح للبحرية البريطانية من استخدام الطريق الى الشرق أو شل قاعدة مالطة ومنع بريطانيا من المرور في المضيق وتلعب قاعدة مرسى الكبير ، جنوب أوران بخمسة أميال نفس الدور ، فهي قد تكمل جبل طارق وتزيد من أهميتها وقوتها أو تكون عاملا على تهديد دفاعات الصخرة والمرور في المضيق .

٣ - سياسة فرنسا بعد الحرب العظمى

كان أهم عامل في الشؤون الأوروبية منذ عام ١٩١٩ هو رغبة فرنسا في الحصول على الضمانات الكافية لتأمين حدودها الشرقية ضد اعتداء ألماني في المستقبل وبالرغم من أن فرنسا كانت أقوى دولة برية في أوروبا حتى أوائل القرن التاسع عشر ، فقد حطمت هذه القوة الحرب البروسية الفرنسية في عام ١٨٧٠ . ومنذ هذه الحرب ، وخلال الحرب العظمى (١٤ - ١٩١٨) أدركت فرنسا مرارة الأمر الواقع . وهو ضعفها أمام ألمانيا ولذلك فان سياسة فرنسا بعد الحرب العظمى اتجهت نحو احراز الضمان المادي لامنها وكانت إحدى وسائلها لبلوغ غرضها ، اتباع نظام المحالفات مع بلجيكا وبولندا ودول التحالف الصغير وهي تشيوسلوفاكيا ورومانيا ويوغوسلافيا .

ولذلك اضطرت فرنسا الى عدم وضع سياستها فى البحر الأبيض فى المقام الأول من الأهمية وقررت أن تبقى دولة أوروبية ، قبل كل شئ أول مايعنيها تأمين حدودها الشرقية . وبالنسبة لتركيز فرنسا أهميتها فى أوروبا ، أصبح من الضروري أن تحتفظ بصداقة بريطانيا التى تسيطر على البحر الأبيض حتى يمكنها تخفيض تبعاتها العسكرية فى هذه المنطقة . وتحقيق التفاهم الفرنسى - البريطانى فى حوض البحر الأبيض المتوسط ، أمكن لفرنسا أن تفوض الى بريطانيا الدفاع عن شرق البحر الأبيض الذى تعتبره فرنسا أقل أهمية لها من غرب البحر الأبيض المتوسط حيث يوجد القسم الأكبر من مستعمراتها على أن تتعاونا فى الغرب حيث مصالح فرنسا الاقتصادية والاستراتيجية الرئيسية فى شمال افريقيا ، تلك المنطقة التى كان يهم فرنسا الاحتفاظ بها وبالمواصلات البحرية اليها سليمة . الا أنه بالنسبة لموقف ايطاليا العدائى من فرنسا وامكانها قطع المواصلات بين فرنسا وشمال افريقيا فقد أنشأت فرنسا خطا حديديا وطريقا برياً يربط بين ممتلكاتها فى شمال افريقيا وساحل الأطلنطى حتى يمكنها بذلك استخدام موانئ هذا الشاطئ فى حالة وقوع اضطراب خطير يهدد مواصلاتها فى البحر الأبيض . كما قوت فرنسا قطعها البحرية الصغيرة لحماية هذه المواصلات فى البحر المتوسط وتهديد مواصلات أعدائها فيه وحاولت الاحتفاظ بعلاقات ودية مع أسبانيا حتى لا تضطر فرنسا الى مواجهة خطر جديد على حدودها الجنوبية الغربية وفى افريقيا حيث تجاور مراكز الفرنسية الأسبانية وحيث يمكن لأسبانيا تهديد مواصلات فرنسا البرية فى افريقيا والبحرية فى الأطلنطى .

أثرت سياسة فرنسا فى أوروبا على علاقتها بايطاليا بطريق غير مباشر فلقد مهد التحالف الفرنسى - اليوغوسلافى الذى كان جزءا من سياسة فرنسا الخاصة بتحقيق أمنها فى أوروبا الى سوء العلاقات بينها وبين ايطاليا التى كانت ترى فى يوغوسلافيا القوية منافسة لها فى الأديرياتيك وبالنسبة لعدة عوامل أخرى استمرت العلاقات الفرنسية - الايطالية سيئة حتى

عام ١٩٣٣ عندما بدأت ألمانيا تهدد استقلال النمسا ولقد أدراك كل من فرنسا وإيطاليا أن ألمانيا بدأت تنهض بعد هزيمتها في الحرب العظمى ولم تكن كل منهما لترضى عن توسع ألماني في أوروبا ولذلك بدأت مرحلة من التقرب بين الدولتين سويت فيها بعض المسائل المعلقة بينهما على أن تضمن إيطاليا استقلال النمسا . وكانت الحشية هي ضحية هذا الاتفاق فقد سمحت فرنسا لإيطاليا بإطلاق يدها فيها .

الآن أن توقيع العقوبات الاقتصادية على إيطاليا خلال الحرب الحشية باعد بين فرنسا وإيطاليا وبشوب الحرب الأهلية في أسبانيا اتسعت هذه الخلافات بينهما . فلم تكن فرنسا راضية عن تدخل ألمانيا وإيطاليا ومدهما القوات الفاشية بالمعونة العسكرية لأن انتصار الفاشية في أسبانيا يعنى اخلال التوازن بين القوى الرئيسية في أوروبا ويضع فرنسا في موقف سيء جدا من الناحية الحربية . الا أن فرنسا وبريطانيا لم تستطعا إيقاف التدخل الأجنبي في هذه الحرب التي انتهت بانتصار القوات الثائرة وقيام حكومة فاشية في اسبانيا .

٤ - فرنسا في الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ٤٥)

استمرت حالة الاضطراب الدولي في أوروبا نتيجة سياسة ألمانيا التي كانت ترمى الى ازالة الوصمة التي لحقت بها في معاهدة فرساي وفي سبتمبر ١٩٣٩ نشبت الحرب العالمية بين ألمانيا وفرنسا وبريطانيا . وبالرغم من الجهود الدبلوماسية التي بذلت لمنع إيطاليا من الاشتراك في صف ألمانيا فقد أعلنت الحرب على كل من فرنسا وبريطانيا في يونيو سنة ١٩٤٠ عندما أصبح من المؤكد انهيار المقاومة الفرنسية في أوروبا . وقد انتهت المقاومة فعلا وأعلنت الهدنة في يوليو سنة ١٩٤٠ . وبذلك بدأت فترة الاحتلال الألماني لفرنسا مدى أربعة أعوام حتى غزت قوات الحلفاء القلعة الأوروبية في يونيو ١٩٤٤ .

لم ترغب فرنسا عند انهيار مقاومتها في أوروبا في مواصلة القتال في مستعمراتها الأفريقية . ولم تستخدم دولتا المحور قواعد هذه المستعمرات كما لم تستوليا على

الاسطول الفرنسى للعمل فى خدمتهما وكان ذلك سببا رئيسيا فى عدم انتزاع المحور للسيادة البحرية فى البحر الأبيض وفى تمكن بريطانيا فى يونيو ١٩٤١ من احتلال سوريا ولبنان وبذلك استطاعت سد الفراغ الذى تركه انهيار فرنسا فى جبهتها فى الشرق الأوسط وأصبحت بريطانيا بذلك على اتصال مباشر بتركيا كما استطاعت منع ألمانيا من التغلغل فى سوريا والعراق مما كان يهدد مركزها تهديدا خطيرا فى شرق البحر الأبيض . وفى ١٩٤٢ هبطت قوات أمريكية بريطانية فى شمال غرب افريقيا واستولت على مستعمرات فرنسا (الجزائر ومراكش) ثم تونس فى النهاية بعد انهيار مقاومة القوات الألمانية التى أرسلت الى هذه المنطقة للدفاع عن جنوب أوروبا .

ولقد استعادت فرنسا بعد الحرب مستعمراتها فى شمال افريقيا الا أنها اضطرت للجلاء عن سوريا ولبنان (أغسطس ١٩٤٦) بقيام الثورة المسلحة والتجاء هاتين الدولتين الى الهيئات الدولية التى قررت جلاء فرنسا وبذلك فقدت فرنسا قاعدتها فى شرق البحر الأبيض التى أمكنها منها خلال عشرين عاما الاشراف على مصالحها فى هذه المنطقة .

الفصل الثامن والعشرون

إيطاليا

١ - وحدة إيطاليا

كان موقع إيطاليا الجغرافي عاملا هاما في تحكم الدولة الرومانية في البحر الأبيض المتوسط . فقد سيطرت على موارده وطرق مواصلاته فكان لها المركز الرئيسى فى تجارة هذا البحر ، كما كانت مركز النشاط السياسى فيه فتحققت فى أيامها الوحدة السياسية لدول البحر الأبيض . وحتى بعد زوال الامبراطورية الرومانية ظلت بعض موانئ إيطاليا محتفظة بشهرتها العالمية التجارية مع موانئ البحر الأبيض والشرق الأقصى . فلم تفقد جنوا وبيزا وفينيسيا وفلورنسا أهميتها التجارية العالمية . الا أنه باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح والامريكيتين فى القرن السادس عشر ، تحولت أنظار العالم عن البحر الأبيض فضعف مركز إيطاليا العالمى كما ساءت أحوالها الداخلية بنشوب حروب أهلية فيها فقدت وحدتها السياسية وخضعت ردحا من الزمن لنابليون بونابرت وأصبحت بعض مناطقها الشمالية جزءا من فرنسا .

ومنذ منتصف القرن التاسع عشر . بدأت إيطاليا تستعيد وحدتها السياسية فاستطاع كافور (عام ١٨٥١) وغاريبالدى (عام ١٨٦٦) بث الروح القومية الإيطالية . وفى عام ١٨٦٦ انسحبت آخر قوات فرنسا من روما . ومنذ عام ١٨٧١ بدأت إيطاليا تنهض كدولة مستقلة وأخذت تستعيد مكانتها الأولى بافتتاح قناة السويس واستعادة البحر الأبيض لأهميته التجارية والاستراتيجية .

٢ - التوسع الإيطالى (١٨٧٠ - ١٩١٢)

كانت أول محاولة لإيطاليا للتوسع الإقليمى فى عام ١٨٧٠ ، عند ما ابتاعت

شركة تجارية ايطالية خليج عصب واحدى الجزر الواقعة على مسافة ٤٠ ميلا من بريم . وفى عام ١٨٨٢ أصبحت عصب ملكا لاطاليا نتيجة لاتفاق مع بريطانيا ، التى كانت فى هذا الوقت تحاول توطيد مركزها بعد احتلالها لمصر .

وفى هذا الوقت كانت فرنسا تنتهج سياسة استعمارية فى شمال افريقيا بعد احتلالها للجزائر ، بدأت توجه اهتمامها لضم تونس اليها لتعوض بذلك عن خسائرها فى الحرب السبعينية ضد بروسيا وبالرغم من أن ايطاليا كانت تطمح فى احتلال تونس التى تقطنها جالية ايطالية كبيرة وبالرغم من تعصيد كل من بريطانيا وبروسيا لها الا أنها فشلت فى اتباع سياسة قوية عملية فسبقتها فرنسا الى احتلال تونس فى عام ١٨٨٢ .

نتيجة لذلك وشعورها بعزلتها فى حوض البحر الأبيض انضمت ايطاليا للتحالف الثلاثى (Trippl Alliance) مع ألمانيا والنمسا فى عام ١٨٨٢ .

وكانت تروج من وراء ذلك تعصيد حليفيتها لسياستها فى البحر الأبيض .
الا أنها اشترطت ألا تدخل حربا ضد فرنسا تكون بريطانيا فيها حليفة لها .

استطاعت ايطاليا فى عام ١٨٨٥ أن تحصل على تأييد بريطانيا لانشاء مستعمرة ثانية لها فى مصوع . ولقد كان هذا العمل جزءا من مشروع كبير للتوسع فى افريقيا فى اتجاه السودان الذى أخلته القوات المصرية بسبب الثورة المهدية . وكان القسم الثانى من المشروع يرمى الى احتلال ليبيا . الا أن ايطاليا لم تتقدم فى السودان حيث كان المهدي منتصرا ، كما لم تحاول احتلال ليبيا . لعدم تعصيد ألمانيا التى لم تكن تنظر بعين الارتياح الى أى مشروع يرمى الى اقتطاع جزء من الامبراطورية العثمانية .

وفى عام ١٨٩٠ انشأت ايطاليا أول مستعمرة لها فى شرق افريقيا بعد أن ضمت لمنطقة مصوع قسما كبيرا من أراضى الحبشة . وأطلقت على هذه المستعمرة اسم « أريتريا » وفى عام ١٨٩٣ أنشأت مستعمرتها الثانية فى الصومال بإيحاء من بريطانيا ولقد حاولت ايطاليا زيادة توسعها الاقليمى فى شرق افريقيا باحتلال

الجيشة الا أن قواتها هزمت في معركة عدوة في مارس ١٨٩٦ وطرد الايطاليون من مصوع واعترفت إيطاليا في معاهدة أديس أبابا باستقلال الحبشة • وبذلك خسرت إيطاليا ماديًا وفقدت مركزها الأدبي في إفريقيا وأوروبا •

اجتمعت عدة عوامل في أوائل القرن العشرين دفعت إيطاليا الى محاولة تنفيذ مشروعها للتوسع في شمال إفريقيا • فقد كانت الامبراطورية العثمانية أضعف من أن تواجه تهديدا عسكريا من دولة فتية كإيطاليا • كما كانت مشغولة في حرب البلقان (١٩١١ - ١٣) ورأت إيطاليا دول أوروبا جميعا تتسابق الى بسط نفوذها في الشرق وشمال إفريقيا • فبريطانيا محتلة مصر والسودان وفرنسا تعزز مركزها في تونس والجزائر ومراكش والنمسا تسيطر على الأديرياتيك وتحتل البوسنة والهرسك • والمانيا توطد نفوذها في تركيا وتعهد مشروع انشاء سكة حديد بغداد • وكانت المانيا تريد أن تقوم إيطاليا بعمل حربي في شمال إفريقيا يغطي على فشلها (ألمانيا) في أجادير • ولذلك انتهزت إيطاليا هذه الفرصة وقدمت انذارا لتركيا في سبتمبر ١٩١١ • أعقبته باعلان الحرب وانزال قواتها في ليبيا • وانتصرت إيطاليا على تركيا وعقدت معاهدة أوشي عام ١٩١٢ - استولت إيطاليا بمقتضاها على ليبيا • وكانت إيطاليا قد احتلت جزر رودس والدود يكانيز للضغط على تركيا حتى تسحب قواتها من ليبيا • وبالرغم من أن هذا الاحتلال كان مؤقتا الا أن إيطاليا لم تنسحب من هذه الجزائر فيما بعد •

٣ - إيطاليا والحرب العظمى

كانت أطماع إيطاليا الاستعمارية تتضمن احتلال مناطق أزمير وأصاليا الواقعة على الشاطئ الجنوبي لآسيا الصغرى • الا أن ألمانيا والنمسا لم تكونا على استعداد لاقتطاع مناطق من الامبراطورية العثمانية الحليفة • وبذلك وجدت إيطاليا أن تحقيق توسعها الاقليمي لن يتم بانضمامها لدول أوروبا الوسطى ، ولذلك انضمت الى الحلفاء واعلنت الحرب على ألمانيا والنمسا •

كان دخول إيطاليا الحرب في صف الحلفاء نتيجة عقد « معاهدة لندن السرية

١٩١٥ « مع فرنسا وبريطانيا والروسيا ، وقد وعدت إيطاليا في هذه المعاهدة باحتلال المناطق التالية •

١ - ترينيو والتيرول بحدودها الطبيعية والجغرافية ، وتريستا وجزر إيستريا

٢ - ساحل دلماسيا بحدوده الادارية وميناء فالونا وجزيرة ساسينو •

٣ - في حالة تقسيم الامبراطورية العثمانية مقاطعة اضايا الساحلية •

٤ - تعويضات لاطاليا في أفريقيا اذا زاد الحلفاء مستعمراتهم فيها على حساب المانيا •

٥ - تصبح رودس والدود يكانيز من الممتلكات الايطالية •

الا أن بريطانيا وفرنسا عقدتا في مايو ١٩١٦ اتفاق سايكس - بيكوت نص فيه على تقسيم ممتلكات الامبراطورية العثمانية (سوريا وفلسطين والعراق) الى مناطق نفوذ لهما وظلت هذه الاتفاقية سرية بينهما الى علمت بها ايطاليا واعترضت عليها • ولذلك عقدت معاهدة « سان جين دى مورين » في أبريل ١٩١٧ اعترفت فيها ايطاليا باتفاقية سايكس - بيكوت وأكدت فيها مطالبها الاقليمية في تركيا الا أن بريطانيا وفرنسا اشترطتا موافقة روسيا على هذه المعاهدة •

٤ - ايطاليا بعد الحرب العظمى (١٩١٨ - ٣٥)

تحللت بريطانيا وفرنسا من تعهداتهما بمقتضى معاهدة سان جين بحجة عدم موافقة روسيا عليها • بينما ساعدتا اليونان على انزال قواتها في أزمير لاحتلال منطقة أضايا ، وعملت على قيام يوغوسلافيا القوية على شاطئ دلماسيا وأعطيت لها فيوم • ولم تتحقق اطماع ايطاليا الاقليمية الا في البانيا والدوديكانيز وعلى حدودها الشمالية. خرجت ايطاليا من الحرب في حالة ضعف عظيم فقد كلفتها الحرب جهدا يفوق ما يستطيع مواردها تحمله • وضربت الفوضى الاقتصادية أطنابها فيها وكانت في حالة من العجز بحيث لم تستطع تحقيق أطماعها الاقليمية وفقدت ايطاليا ثقة العالم فيها من الوجهة المالية والسياسية • وكانت حكومتها الديمقراطية

ضعيفة فأصبحت إيطاليا حقلا خصبا لبذر المبادئ الشيوعية ولذلك وجدت إيطاليا في المبادئ الفاشية المخرج الوحيد لها . وقد أخذ الحزب الفاشي يزيد نفوذه اتساعا الى أن سيطر تماما على إيطاليا في أكتوبر ١٩٢٢ .

أدت الثورة الفاشية الى تغير مستقبل إيطاليا تغيرا مطلقا . وأخذت منذ ذلك الوقت تتواءم مركزا هاما في جميع شئون البحر الأبيض وأوروبا . كانت حالة إيطاليا الاقتصادية هي العامل الرئيسي في توجيه سياستها الخارجية فقد كانت إيطاليا تواجه تضخم سكانها تضخما يفوق أى دولة أوروبية أخرى ، بينما كانت أفقر دول أوروبا في مواردها الطبيعية . فهي تعتمد على المصادر الأجنبية لاستيراد القمح والقطن والبتروول والحديد والفحم والحاس . ولذلك لم يكن أمامها الا طريقان - التوسع الاقليمي أو الهجرة . أما التوسع الاقليمي فلم توفق إيطاليا الى تحقيقه لمعارضة كل من بريطانيا وفرنسا لها . أما مسألة هجرة رعاياها الى الممالك الأجنبية فقد أصبحت غير ممكنة فقد استغنت كل من فرنسا وألمانيا عن العمال الأجانب ومنذ عام ١٩٢١ أقفلت أمريكا أبواب الهجرة اليها ولذلك أصبحت إيطاليا تشعر بأن حل مشاكلها الاقتصادية يتوقف على توسعها الاقليمي ونحو هذا الغرض وجهت جهودها خلال عشرين عاما . ويمكن تقدير جميع جهود إيطاليا الداخلية والخارجية على ضوء رغباتها الاستعمارية .

ولقد كانت إيطاليا تشعر في بادىء الامر بضعفها وعدم مقدرتها على فرض مطالبها في البحر الأبيض على فرنسا وبريطانيا ، ولذلك وجهت سياستها الخارجية نحو الاحتفاظ بالسلم في البحر الأبيض المتوسط لتأمين مواصلاتها ، والتوغل الاقتصادي السلمى في البلقان . ولقد أدت هذه السياسة الى تقرب إيطاليا وبريطانيا بينما باعدت بينهما وبين فرنسا . ولقد ساعد على زيادة الشقة اتساعا بين الدولتين اللاتينيتين ما يأتى :-

١ - رغبة إيطاليا فى المساواة البحرية مع فرنسا .

٢ - شعور إيطاليا بأن فرنسا هي العقبة فى سبيل تحقيق توسعها الاقليمي .

٣ - مساعدة فرنسا لدول البلقان عامة ، ويوغوسلافيا خاصة .

٤ - عدم تسوية مشكلة الرعايا الايطاليين فى تونس .

٥ - تشجيع فرنسا للاجئين السياسيين الايطاليين .

٦ - شعور ايطاليا بحقها فى تزعم الدول اللاتينية .

اتجهت جهود ايطاليا نحو توطيد مركزها الاقتصادى . فاعترفت باتحاد السوفيت واحتفظت معه بعلاقات اقتصادية ضمنت لاطاليا حاجاتها من المواد الخام . وحاولت بسط نفوذها الاقتصادى فى منطقة البلقان فعقدت معاهدات اقتصادية مع رومانيا واليونان . ولكن نظرا لقوة نفوذ فرنسا السياسى فى هذه المنطقة وانشاء التحالف الصغير (Little Entente) والتقرب بين اليونان وتركيا ، فقد وهنت علاقات ايطاليا مع البلقان ، فيما عدا ألبانيا التى بسطت فيها نفوذها السياسى والعسكرى والثقافى منذ عام ١٩٢٦ أما سياستها فى افريقيا فقد كانت ترمى الى زيادة نفوذها فى الحبشة فساعدتها على دخول عصبة الأمم فى عام ١٩٢٣ . وعقدت معاهدة مع بريطانيا عام ١٩٢٥ . لتحديد مناطق نفوذها فى الحبشة كما عقدت معاهدة صداقة مع الحبشة فى عام ١٩٢٨ . الا أن النجاشى لم يحقق لاطاليا مطالبها الخاصة بمنح رعاياها بعض الحقوق ، والسماح بمد طريق بين أريتريا والصومال مستعمرتى ايطاليا فى شرق افريقيا . وفى نفس الوقت وجهت ايطاليا جهودها نحو استغلال مستعمراتها فى شمال افريقيا استغلالا تاما .

٥ - ايطاليا قبل الحرب العالمية (١٩٣٥ - ٣٩)

تطور الموقف الدولى فى أوروبا منذ عام ١٩٣٣ بانسحاب ألمانيا من عصبة الأمم وفشل مؤتمر نزع السلاح . وأخذت ألمانيا منذ هذا الوقت توجه اهتمامها نحو تحقيق رغباتها الإقليمية فى أوروبا . فكانت النمسا أول غرض لها . ومنذ أوائل عام ١٩٣٣ ، أصبح استقلال النمسا مهددا باحتلال ألمانيا لها . وكانت ايطاليا لا ترغب فى وجود دولة قوية كالألمانيا على حدودها الشمالية ولذلك

عضدت استقلال النمسا أدبيا وماديا . وبالرغم من أن وجهات النظر الفرنسية والاطالية كانت مختلفة الى حد كبير فى معظم المشاكل الاوروبية الا أن تهديد ألمانيا للنمسا كان عاملا من عوامل التقرب بين الدولتين . وأصبحت فرنسا منذ أوائل عام ١٩٣٥ على استعداد للتنازل عن أى شىء فى افريقيا فى سبيل تحقيق رغباتها وصدقتها مع ايطاليا . ولذلك لم تمتنع فرنسا عن تأييد أى حركة ايطالية ايجابية ضد الحبشة ، الدولة الوحيدة المستقلة فى افريقيا (عدا ليبيا) . كما سويت بعض المسائل المتعلقة بين الدولتين خاصة برعايا ايطاليا فى تونس . ولم تكن الدول العظمى فى ذلك الوقت على استعداد للدفاع عن استقلال دولة ما دام ذلك لا يؤثر على هيبتها وينقص من نفوذها . ولذلك بدأت ايطاليا غزوها فى أكتوبر ١٩٣٥ واستمرت العمليات حتى دخلت قواتها أديس أبابا فى مايو ١٩٣٦ . لم تستطع عصبة الأمم تدفعها بريطانيا من ايقاف الغزو الايطالى للحبشة بالرغم من فرض العقوبات الاقتصادية على ايطاليا فى نوفمبر ١٩٣٥ . الأمر الذى شل تجارة ايطاليا واستنزف احتياطياتها من الذهب ولقد كانت النتيجة المباشرة لذلك تقرب ألمانيا وايطاليا وانتهاء الصداقة التقليدية بين بريطانيا وايطاليا .

وفى عام ١٩٣٧ انتقل محور الصراع فى البحر الأبيض الى الغرب ، بنشوب الحرب الأهلية الأسبانية ، التى أصبحت بطريق مباشر ميدان نزاع لا بين القوات الأهلية الأسبانية بل بين روسيا من ناحية معضدة الحكومة الجمهورية القائمة فى مدريد ، وبين ألمانيا وايطاليا من ناحية أخرى مناصرتين لقوات الجنرال فرانكو الفاشية ، فلم تكن ألمانيا وايطاليا لتسمحان بقيام حكومة شيوعية فى غرب البحر الأبيض علاوة عن الاتحاد السوفيتى وكان قيام حكومة فاشية فى أسبانيا تهديدا خطيرا لفرنسا وبريطانيا فى البحر الأبيض . وبالرغم من أن ايطاليا أعلنت رسميا عدم وجود رغبات اقليمية لها فى شبه الجزيرة أو جزائر البليار أو مراكش الأسبانية ، الا أن وصول متطوعين ايطاليين فى سيل غير منقطع الى أسبانيا دل بوضوح على أن انتصار الفاشية فى أسبانيا سيؤدى حتما الى تحالف أسباني - ايطالى ، مما يعنى تهديد مركز بريطانيا فى جبل طارق بل وعدم

مقدرتها على استخدام البحر الأبيض كطريق للتجارة أو خط مواصلات حربي . وبسيطرة إيطاليا على أسبانيا يمكنها أن تجعل من موقعها الدفاعي الضعيف موقعا هجوميا قويا . وهكذا اشتد الخلاف بين بريطانيا وإيطاليا . وأصبح هذا النزاع بينهما العامل الحاسم في تقرير مصير البحر الأبيض .

وأعقب ذلك بدء التسليح الدولي . فقد أدركت بريطانيا أنها أضعف من أن تستطيع فرض رغباتها في نزاع عالمي ، ولقد دفع هذا إيطاليا الى تقوية مركزها الحربي في البحر الأبيض وشرق أفريقيا وحولت بتلاريا الى قاعدة بحرية حربية . كما اتخذت عدة اجراءات حربية في الحبشة وبدأت في تحويل عصب الى قاعدة بحرية وأعقب ذلك في خريف ١٩٣٧ انضمام إيطاليا للتحالف الألماني الياباني ثم انسحابها نهائيا من عصبة الأمم .

وتعزيزا لمركزها في البلقان احتلت إيطاليا ألبانيا في ابريل ١٩٣٩ وبذلك أصبحت في مركز يمكنها منه عزل يوغوسلافيا ومهاجمتها من الشمال والجنوب ، كما أصبحت ألبانيا نقطة وثوب لها ضد اليونان . وكان هذا العمل حلقة من سلسلة متصلة من خرق المعاهدات الدولية أدت في النهاية الى نشوب الحرب العالمية في سبتمبر ١٩٣٩ .

٦ - إيطاليا في الحرب العالمية (١٩٣٩ - ٤٣)

باستعراض موقف كل من بريطانيا وإيطاليا عند نشوب الحرب بينهما نجد أنه بينما كان موقع إيطاليا الجغرافي يكسبها ميزات هائلة في وسط البحر الأبيض كان مركز بريطانيا قويا عند أطراف البحر الأبيض في الشرق والغرب ، فقد كانت تسيطر على مداخل البحر الأبيض (جبل طارق وقناة السويس) وبذلك حرمت إيطاليا من امكان الاتصال بمستعمراتها في شرق أفريقيا وأصبحت حبيسة في البحر الأبيض الذي تحصل من خارجه على أهم مواردها الخام . إلا أنه بينما تعتبر إيطاليا في البحر الأبيض في مياها الاقليمية ، وبينما توجد مواردها الطبيعية قريبة من ميادين قتالها ، كان مركز القوات البريطانية في حوض

البحر الأبيض معرضا للانفصال عن الجزر البريطانية المصدر الأول لمعدات الحرب . كما أن الشعوب الخاضعة لاطاليا في البحر الأبيض كانت أصغر وأسلس قيادا من الشعوب العربية الأخرى في المناطق التي تحتلها بريطانيا ، وبالرغم من طول سواحل ايطاليا (٣٥٠٠ ميلا) وصعوبة الدفاع عنها ضد الغزو البحري مما كان سببا منذ القرن التاسع عشر في انتهاج ايطاليا سياسة صداقة مع بريطانيا ، الا أنها كانت بمأمن من عمليات البحرية البريطانية . فكانت ايطاليا مهيمنة تماما على شاطئ الادرياتيک بتحكمها في مضيق أوترانتو ، وكانت شواطئها الجنوبية تحميها قواعدها البحرية في تراتو وجليولي وكانت شواطئها الغربية تحميها سردينيا ، علاوة على عدم وجود قاعدة بحرية بريطانية قريبة يمكن لأسطولها القيام منها بعملياته الهجومية بعد اخلاء ماله وتعرض الأسطول في حالة اقترابه من المياه الايطالية للهجمات الجوية من قواعد البر الجوية وبذلك تمكنت ايطاليا من قطع مواصلات بريطانيا عبر البحر الأبيض . ولو أن قوة بريطانيا الجوية الصغيرة في ماله استطاعت الى حد ما عرقلة مواصلات ايطاليا الى شمال أفريقيا مما أثر بعض التأثير على سير العمليات الحربية في ليبيا .

اما في غرب البحر الأبيض فكانت القاعدة البريطانية في جبل طارق في مأمن من أى عمليات هجومية بحرية أو جوية ما دامت اسبانيا غير مشتركة في الحرب وكان الموقف في هذا الحوض بالرغم من سقوط فرنسا وانسحاب اسطولها من هذا الميدان في صالح بريطانيا أكثر منه في صالح ايطاليا مما جعل الأولى قادرة على تموين ماله من هذا الاتجاه رغم الصعوبات العديدة التي اكتنفت ارسال قوافلها البحرية عبر مضيق صقلية .

وفي شرق البحر الأبيض ، كان موقف بريطانيا قويا في بادئ الأمر فكانت كل من تركيا واليونان حليفة لدول الغرب ، وكانت فرنسا تحتل سوريا وبريطانيا تحتل شرق الأردن وفلسطين ، ولها قوات كبيرة في مصر ، التي كانت قاعدة بحرية وجوية عظيمة لها ضمنت بمركزها الخاص فيها من تأمين مواصلاتها البحرية فيها .

وحتى بعد سقوط فرنسا لم يضعف مركز بريطانيا كثيرا بالرغم من وجود قواعد جوية ايطالية فى رودس وليروس تهدد حيفا والاسكندرية وقناة السويس .

الا أنه بسقوط اليونان واحتلال ألمانيا لها ولكريت أصبحت كفتى الفريقين متعادلتين فى شرق البحر الأبيض . وتمكنت دولتا المحور بذلك من تطويق تركيا والسيطرة على بحر أيجيه والدردنيل . ولولا اتخاذ الأسطول الايطالى سياسة دفاعية سلبية لرجحت كفة المحور فى هذه المنطقة .

كانت مصر هى الغرض الرئيسى للصراع البريطانى - الايطالى البرى . وكانت قوات المحور فى شمال افريقيا تهديدا خطيرا لامن القاعدة البريطانية الرئيسية فى الشرق الأوسط فسقوط مصر كان يعنى دون شك انهيار الجبهة البريطانية فى كل هذه المنطقة . ولكن بريطانيا استطاعت بصعوبة كبيرة تأمين الدفاع عن الصحراء الغربية الى أن استطاعت قواتها فيها من انتزاع شمال افريقيا كله بالاشتراك مع القوات الامريكية - البريطانية التى هبطت فى شمال غرب افريقيا فى ١٩٤٢ وبذلك تم للحلفاء السيطرة على جميع الشاطئ الافريقى وانتقال العمليات الى جنوب ايطاليا يوليو ١٩٤٣ ، تم تحقيق سيطرة الحلفاء على البحر الأبيض .

وفى سبتمبر ١٩٤٣ انهارت الامبراطورية الايطالية تماما . اذ حدث انقلاب داخلى فى الحكومة الايطالية نشأ عنه طلب ايطاليا الهدنة ، ثم انضمامها الى الحلفاء واعلان الحرب على ألمانيا . وبالرغم من ذلك استمرت القوات الألمانية فى شبه الجزيرة تقاتل حتى مايو ١٩٤٥ عند ما انهارت المقاومة الألمانية فى جميع الميادين الاوروبية وبدأت بذلك صفحة جديدة فى تاريخ العالم والبحر الأبيض المتوسط .

الفصل التاسع والعشرون

القوى السياسية في البحر الأبيض المتوسط بعد الحرب العالمية

باتتهاء الحرب العالمية في مايو ١٩٤٥ ، سادت فترة انقلابات سياسية خطيرة النتائج في حوض البحر الأبيض المتوسط ، ترتب عليها انقلاب في ميزان القوى الدولية في هذه المنطقة ، وتحول مركز الصراع الدولي فيها الى الشرق ، وتطور عظيم في استراتيجية الدول العظمى في حوض البحر الأبيض .

كانت أهم نتائج هذه الحرب انسحاب بعض دول البحر الأبيض المتوسط من ميدان التنافس الدولي ، وظهور ثلاث قوى أخرى عظيمة في ميدان الصراع السياسي ترغب في تحقيق سيادتها ، ويقع مركز صراع هذه القوى في الحوض الشرقي للبحر الأبيض المتوسط .

١ - انسحاب فرنسا وإيطاليا

اضطرت فرنسا للانسحاب من سوريا ولبنان في عام ١٩٤٦ نتيجة بعث الشعور القومي فيهما ورغبتها في التخلص من النفوذ الأجنبي وأصبحت مصالح فرنسا مركزة في منطقة غرب البحر الأبيض حيث تحتفظ بأكبر مستعمرات أفريقية في حوض هذا البحر . ولقد فقدت فرنسا أسطولها إبان الحرب عند ما أغرق في مياه طولون . وبذلك توارت فرنسا ، مؤقتا على الأقل من ميدان التنافس في حوض البحر الأبيض ، بعد أن لعبت في توجيه مصائر بلدانه دورا هاما خلال قرن ونصف . ويعتبر فقد فرنسا لنفوذها في شرق البحر

الأبيض خسارة استراتيجية اذ فقدت بذلك قاعدتها الوحيدة في هذه المنطقة لمراقبة قناة السويس ، ومد دول البلقان بمساعدتها العسكرية ، وتأمين حاجتها من بتروول العراق . الذى يحمله خط الانابيب من كركوك الى طرابلس .

وتحطمت الامبراطورية الايطالية نتيجة هزيمتها العسكرية في الحرب . فقدت مستعمراتها في شمال افريقيا (ليبيا) وشرق افريقيا (الحبشة واريترية والصومال) وملكيته الجزر رودس والدوديكانيز وانتهى احتلالها للباليناوبذلك انتهت سيادتها العسكرية على حوض البحر الأبيض المتوسط ، وعلى الملاحة البحرية في البحر الأبيض والأحمر والادرياتيک وايجة ومصر والسودان وتونس . وتهديدها الجوى لمنطقة شرق البحر الأبيض . حيث توجد قناة السويس ونهاية خط أنابيب البترول في حيفا ، ومضيق الدردنيل . ولا شك أن تحديد قواها العسكرية الجوية والبحرية ستجعل امكانها احتلال مركز هام في توجيه استراتيجية الدول العظمى في حوض البحر الأبيض المتوسط أمرا بعيد الاحتمال لفترة طويلة .

ولا يقتصر فقدها مستعمراتها على اضعاف مركزها الاستراتيجى فحسب ، بل وخسارتها من الناحية الاقتصادية . فقد كانت المستعمرات مخرجا للفائض من السكان كما أن ثروة هذه المستعمرات الطبيعية كانت تفيد منها ايطاليا اقتصاديا ولا شك أن وقف هجرة الايطاليين وافتقار شبه الجزيرة الى كثير من الموارد الطبيعية سيسبب أزمة اقتصادية هائلة في ايطاليا ، الأمر الذى حاولت ايطاليا خلال ربع القرن الذى سبق الحرب العالمية العمل على التخلص منه . وكانت هذه الأزمة الاقتصادية سببا غير مباشر لدخولها الحرب .

٢ - القوميات العربية

كانت نتيجة بعث الشعور القومى في بلدان البحر الأبيض ، ان بدأ مركز الدول الغربية في هذه البلدان يتناهب الضعف ، بدرجات متفاوتة . ففي الشرق

فقدت فرنسا سلطانها على سوريا ولبنان كما بدأ مركزها في مستعمرات شمال غرب افريقيا يضعف . وفرنسا في طريقها الى منح هذه البلدان درجة كبيرة من الحكم الذاتي ، الذي نالته شقيقاتها في الشرق عقب الحرب العظمى . وتفوذ بريطانيا آخذ في التقلص في شرق البحر الأبيض . فقد أبدت استعدادها للجلاء عن منطقة قناة السويس لولا توقف المفاوضات المصرية الانجليزية التي حدد فيها سبتمبر ١٩٤٩ أجلا لهذا الجلاء ، وفي فلسطين لم يستقر الأمر بعد جلاء القوات البريطانية عنها رغم قرار هيئة الأمم المتحدة ثم أن العراق لن يقبل أن لا يتمتع بالمركز السياسي الذي تتمتع به باقي دول الشرق العربي ، ولن يرض عن وضع ينتقص من سيادته الكاملة . وهناك ظاهرة جديدة في البعث القومي للشرق، وهي تكتل دول الشرق العربي (مصر وسوريا وفلسطين وشرق الأردن والعراق وبلاد العرب) في جامعة توثق روابط هذه الدول الاقتصادية والاجتماعية والسياسية . ولقد ظهر أثر هذا التكتل في المحيط الدولي ، وأثبت التعاون بين دول هذا الاقليم أهمية تضافر القوى . ولا شك أنه سيلعب دورا خطيرا في تقرير مصير فلسطين كما لعب دورا هاما في توجيه مصير القضية المصرية عند عرضها على مجلس الأمن ، ودورا حاسما في تقرير جلاء فرنسا عن سوريا ولبنان . وهناك مظهر آخر من مظاهر هذا التكتل ، وهو احياء مشروع « سوريا الكبرى » حلم الاسرة الهاشمية ، منذ الحرب العظمى ويرمي هذا المشروع الى اتحاد بين العراق وشرق الأردن وسوريا ولبنان ، ويضم اليه القسم العربي من فلسطين ، اذا تقرر تقسيمها الى دولتين « عربية ويهودية » الا أن تحقيق هذا المشروع يصادف مقاومة من الدول العربية التي يهملها الأمر . فسوريا ولبنان لا تريدان أن تفقدتا استقلالهما ، أو تغيرا من نظامهما السياسي الداخلي . ومصر ترى في هذا المشروع نقضا لميثاق الجامعة الذي يقضى باحترام استقلال أعضائها . وهي بذلك تناصر المملكة العربية السعودية التي لا ترغب في أن تصبح هناك دولة قوية عربية في شمالها تحكمها الاسرة الهاشمية ، التي

انتزع منها الوهابيون السلطان فى بلاد الحجاز عقب الحرب العظمى .

هذه هى القوة الأولى من القوى المتنازعة فى حوض البحر الأبيض • ولا شك أنها تستمد قوتها المعنوية من تآزر الدول العربية وتضامنها • الأمر الذى سيصل ببلدان هذه المنطقة الحيوية الى التخلص من النفوذ الغربى اذا ما ظلت هذه القوى العظيمة فى تآزرها • وان منطقة هذا الصراع القومى ، هى منطقة الصراع بين قوى العالم الرئيسية • مما اعاد الى منطقة الشرق الأوسط اهميتها العظمى التى كانت لها فى الحرب العظمى ، وخلال القرن التاسع عشر • ولكن الموقف فى هذه المنطقة حاليا يمتاز بصورة أشد تعقيدا مما كان عليه فيما مضى • اذ أصبحت هذه المنطقة ميدان صراع بين المصالح الامبراطورية البريطانية ، والاطماع السوفيتية كما أنها موطن بعث القوميات العربية ، حتى لقد أصبحت هذه المنطقة منطقة أمن العالم • ولقد انضمت الولايات المتحدة فى هذا الصراع تناصر بريطانيا فهى بحسبانها قوة عسكرية منفردة لا تستطيع مواجهة مثل هذه القوى ، روسيا والبلاد العربية • والولايات المتحدة ترى ان مصالحها الاقتصادية توجب عليها محاولة إعادة التوازن الدولى فى هذه المنطقة •

٣ - روسيا

ان أغراض روسيا النهائية انما هى تحقيق السياسة التى وضعها بطرس الأكبر فى القرن السابع عشر ، وهى بسط سلطان روسيا فى منطقة البلقان والسيطرة على الدردنيل للوصول الى شرق البحر الأبيض ، والوصول الى الخليج الفارسى ، وروسيا ترمى من وراء تحقيق هذه الأغراض الى اكتساب مزايا استراتيجية واقتصادية عظيمة •

اما من الناحية الاستراتيجية ، فروسيا تبغى تحطيم السور الذى احاط بها مدى قرن ونصف وتخشى أن يقام حولها نطاق حاجز فى الشرقين الأدنى والأوسط • فمن حقها كذلك الاحتفاظ بمراكز مماثلة • لأن المراكز البريطانية

الاستراتيجية في الشرق الأوسط تمكنها من الوصول الى مصادر البترول الرئيسية في القوقاز ولم تسيروا المشروعات التي وضعها العسكريون البريطانيون والفرنسيون للمهجوم على هذه المصادر في عام ١٩٤٠ • كما أن سيطرتها على مضائق الدردنيل تمكنها من الدفاع عن قواعدها واسطولها في البحر الأسود وحيث توجد مراكز البترول في القوقاز ، وسهولها الجنوبية ومنطقة الدانوب الأدنى الغنية بقمحها • الا أن تحقيق هذه السيطرة لا يعنى امكان روسيا الدفاع عن مناطقها الحيوية فحسب ، بل ومقدرتها كذلك ، من الوجهة الاستراتيجية الهجومية ، على تهديد مواصلات بريطانيا عبر شرق البحر الأبيض الى قناة السويس ، وفي المحيط الهندي الى الهند واستراليا •

ومن الناحية الاقتصادية ، لا تتمتع روسيا بمزايا اشرافها على البحار المفتوحة فموانئها الشمالية تتجمد مياهها قسما من العام ، وكذا موانئها على بحر البلطيق الذي تسيطر المانيا وبريطانيا على مخرجه الى المحيط الأطلسي ، بينما تسيطر اليابان في الشرق الأقصى على طرق الملاحة البحرية المتجهة الى موانئ روسيا على المحيط الهادئ ، علاوة على تجمد مياه هذه الموانئ بضعة أشهر كل عام • ولذلك فروسيا محرومة من الموانئ المشرقة على مياه دافئة ، فيما عدا موانئ البحر الأسود ولكن هذا البحر يعتبر بحرا مغلقا • فتركيا تسيطر على مضائق البوسفور والدردنيل التي تصل ما بين البحرين الأبيض والأسود • وهذه السيطرة تمكن تركيا من حرمان روسيا ، عندما تشاء ، من الوصول بمنتجاتها من البترول والقمح الى أهم طريق تجاري بحري في العالم - حوض البحر الأبيض المتوسط • كما تنظر روسيا نظرة خاصة الى آبار الزيت في العراق وجنوب ايران ، وخاصة وأن مواردها المحلية من البترول لا تكفى استهلاكها ، حتى اذا أضيف إليها إنتاج رومانيا التي تسيطر روسيا عليها حاليا •

ولتحقيق هذه الأغراض تتجه السياسة الروسية نحو تشجيع الطبقات العاملة في المناطق التي تحتلها أو المتاخمة لها ، لاقامة نظام سياسي داخلي يكون مواليا لها

وقد نجحت في تحقيق مراميها في دول البلقان (عدا اليونان) ، وما زالت تحاول في دول أخرى ، كما أنها أخذت في تقوية الروابط الاقتصادية والدينية والعنصرية مع بعض الدول المجاورة لها في الشرق تمهيدا لاتباع سياسة ايجابية عندما تسنح الظروف .

٤ - بريطانيا

تتأرجح سياسة بريطانيا في حوض البحر الأبيض المتوسط بين فريقين : -
الأول يدعو الى انسحاب بريطانيا من هذه المنطقة ، بينما يطالب الفريق الثاني بتعزيز مركز بريطانيا فيها . ولكل من الفريقين حجته القوية . ولذلك سنعرض لرأى كل من الفريقين حتى يمكن ادراك مرامى السياسة البريطانية واساليبها .
وسنطلق على الفريق الأول اسم « فريق غرب افريقيا » وعلى الثانى « فريق البحر الأبيض » .

(١) فريق غرب افريقيا

يعتبر فريق غرب افريقيا أن رجال السياسة والحرب في بريطانياهم المسئولون عن غرس العقيدة الخاصة باعتبار قناة السويس خط الحياة للامبراطورية وشراباتها الحيوى . حتى أصبح كل شخص مسئول عن رسم سياسة بريطانيا في البحر الأبيض ، يدين بهذه العقيدة . وذلك بالرغم من خبرة حربين متتاليتين ، ثبت خلالها أن طريق البحر الأبيض وقناة السويس لم يكن حيويا لبريطانيا فقد تمكنت بريطانيا من مواصلة الحرب في ميادين الشرق الأوسط باستخدام الطريق البحرى حول غرب افريقيا كما أن محاولة بريطانيا الاحتفاظ بقواعدها في البحر الأبيض قد كلفها كثيرا من المجهود الحربى -- ولذلك يرى هذا الفريق أنه ليس هناك من الأسباب الاستراتيجية ما يدعو بريطانيا الى التمسك بمركزها في البحر الأبيض . وخاصة بعد التطورات الحربية الحديثة التى ستجعل استخدام هذا الطريق الى الشرق في حالة الحرب أمرا مستحيلا . وحقيقى أن وجود بريطانيا في البحر الأبيض وسيطرتها على قناة السويس يمنع أى دولة

بحرية فى حوض البحر الأبيض من الوصول الى المحيط الهندى لتهديد
مواصلات بريطانيا البحرية به ، الا أن هذا يمكن تحقيقه بسهولة عند المنفذ
الجنوبى للبحر الأحمر الذى تسيطر بريطانيا عليه فعلا ، بتكاليف أقل من ناحية
القوات اللازمة للدفاع .

أما من الناحية الاقتصادية ، فان جنوب افريقيا أهم شأنًا لبريطانيا من منطقة
الشرق الأوسط فجنوب افريقيا يصدر الى بريطانيا ما تبلغ قيمته أربعة أضعاف
ما يصدره الشرق الأوسط ، بينما تستهلك جنوب افريقيا فى أسواقها من البضائع
البريطانية ثمانية أضعاف ما يستهلكه الشرق الأوسط . وعلاوة على ذلك ، فما
زالت موارد جنوب افريقيا بكرا لم تستغل ، وهى بلا شك أغنى بكثير من موارد
الشرق الأوسط .

ولا تعتبر آبار الزيت فى العراق وايران حيوية لبريطانيا ، لأنها لا تزودها
الا بنسبة صغيرة مما تحتاجه بريطانيا فعلا ، بينما توجد فى الامبراطورية موارد لم
تستغل بعد ، كموارد غينيا . كما أن الجزر البريطانية يمكن تموينها بحاجاتها من
البترول من موارد فنزويلا والولايات المتحدة التى تعتبر أقرب بكثير من آبار
العراق وايران ، وأكثر أمنا منها .

ولذلك يقترح فريق غرب افريقيا أن تخفض بريطانيا مسئوليتها فى البحر
الأبيض عامة ، والشرق الأوسط خاصة ، وان تعزز مركزها فى جبل طارق
حتى يمكنها حماية قوافلها البحرية فى المحيط الاطلنطى ، وتقوى دفاعات عدن
وجزيرة بريم لمنع أى دولة معادية من الخروج من البحر الأحمر الى المحيط
الهندى ، وأن تحتفظ بنفوذها فى الساحل الجنوبى لشبه جزيرة العرب ، وتحتل
منطقة ساترة فقط فى جنوب العراق وايران لحماية آبار البترول بها والدفاع عن
الخليج الفارسى المؤدى الى المحيط الهندى • وعلى بريطانيا كذلك تنظيم مناطق
الامبراطورية فى أقاليم قائمة بذاتها يمكنها الدفاع عن نفسها أمام اعتداء خارجى
دون حاجة الى انتظار المعونة من الجزر البريطانية نفسها .

(ب) فريق البحر الأبيض

يدعو هذا الفريق الى تقوية مركز بريطانيا فى حوض البحر الأبيض عامة والشرق الأوسط خاصة ويعترف بان طريق القناة قد لا يمكن استخدامه فى زمن الحرب ، وأن أهمية قناة السويس الاستراتيجية قد تضاءلت. الا أن احتفاظ بريطانيا بمركز خاص فى شرق البحر الأبيض يضمن لها زمن السلم استخدام القناة بحرية تامة تمكنها من سرعة نجدة مستعمراتها فى الشرق • ويزيد من هذه السرعة احتفاظ بريطانيا بقوات عسكرية برية وجوية فى قواعد مختلفة فى حوض البحر الأبيض ، الذى يعتبر الحلقة الوسطى فى مواصلاتها الى الشرق. وسيؤثر انسحاب بريطانيا من البحر الأبيض على حلفائها فى جنوب أوروبا ، فلولا وجود قوات بريطانية فى الشرق الأوسط ، لما أمكنها الاحتفاظ بتحالفها مع تركيا واليونان ورومانيا (قبل الحرب العالمية) . وهذه كلها قواعد برية لها تستطيع منها الوصول الى قلب أوروبا ، كما كانت سيطرة بريطانيا البحرية فى حوض البحر الأبيض عاملا هاما مكنها من التأثير على مؤتمرات أوروبا السياسية ومن الاحتفاظ بالتوازن الدولى فيها .

ومن الناحية الاقتصادية ، تبلغ قيمة رؤوس الأموال البريطانية التى تشغل فى الشرق الأوسط أكثر من ٤٠٠ مليون جنيه . كما أن استخدامها لقناة السويس له أهميته العظيمة نظرا لقصر الطريق البحرى عبرها ، وما يترتب على ذلك من السرعة وتوفير الوقت والتكاليف والاقتصاد فى عدد السفن . وان انسحاب بريطانيا من البحر الأبيض سيؤدى حتما الى تقلص نفوذها الاقتصادى .

هذه هى حجج الفريقين . وان تبع الاتجاه الحالى للسياسة البريطانية فى حوض البحر الأبيض ، وفى الشرق الأوسط ، يدل على أن بريطانيا بدأت تجذب الأخذ برأى الفريق الأول ، فريق غرب افريقيا ، وأن لم تسلم صراحة بالانسحاب من البحر الأبيض حتى تشغل الولايات المتحدة الفراغ الذى سينشأ نتيجة هذا الانسحاب .

خرجت الولايات المتحدة بعد نهاية الحرب من عزلتها التقليدية ، لتلعب دورا هاما في توجيه السياسة الدولية العامة . بغرض تعزيز دول غرب أوروبا ضد محاولة روسيا للتوسع في أوروبا وآسيا ولذلك تسلك الولايات المتحدة نفس السبيل الذي تسلكه بريطانيا ، وتحمل عنها بعض مسؤولياتها في مناطق الاحتكاك الروسي - البريطاني .

ولقد سعت الولايات المتحدة في مبدأ الأمر لتوطيد مصالحها الاقتصادية في البحر الأبيض والشرق الأوسط . فحصلت على امتياز استخراج البترول من آبار الزيت في المملكة العربية السعودية . أما من الناحية العسكرية ، فقد كانت سياستها في الشرق الأوسط سلبية . فلم تستجب عندئذ لطلب بريطانيا الاشتراك معها في حفظ الأمن بفلسطين ، حتى لا تجد نفسها (أمريكا) قد تورطت عسكريا في أرض تتوسط منطقة أمن العالم . ولكن يبدو أن السياسة الأمريكية بدأت تسلك طريقا ايجابيا في تعضيدها لمركز بريطانيا في الشرق الأوسط ، رغبة منها في حفظ التوازن الدولي في هذه المنطقة . ولذلك بذلت الولايات المتحدة معونتها العسكرية لبعض دول الشرق الأوسط لمنع سيطرة روسيا العسكرية في هذه المنطقة . ولا شك أن الدور الذي ستقوم به الولايات المتحدة في توطيد الاستقرار السياسي في الشرق الأوسط سيكون نفس الدور الذي لعبته السياسة البريطانية في شرق البحر الأبيض في القرن التاسع عشر . وستحل الولايات المتحدة محل بريطانيا في هذه المنطقة التي نرى حاليا بوادر انسحاب بريطانيا منها .

هذه هي أسس سياسة القوى العظمى التي تصطدم في شرق البحر الأبيض والتي سترتب على نتيجة صراعها مستقبل دول هذه المنطقة من العالم . وسنخرج لتفصيل الوسائل التي تتبعها الكتلتان المتنافستان لتحقيق أغراضهما ، بعرض موجز لسياسة كل منهما تجاه بلدان الشرق الأوسط .

واصلت بريطانيا بعد الحرب معاونة تركيا سياسيا واقتصاديا ، كما سبق أن ارتبطت معها بمعاهدة تحالف دفاعي (أكتوبر ١٩٣٩) وذلك بالنسبة لمزايا الموقع الجغرافي لتركيا وسيطرتها على الطرق البرية والبحرية المؤدية إلى المسالك البحرية الرئيسية لبريطانيا .

أما روسيا ، فقد بدأ تهديدها سافرا لتركيا عند ما أعلنتها بعدم رغبتها في تجديد معاهدة الصداقة بينهما ، ثم اتباعها ذلك بمطالب أقليمية في الأراضي التركية المتاخمة للقوقاز . إلا أن موقف تركيا الحازم وضع حدا لهذه المطالب . وفي منتصف عام ١٩٤٦ ، أرسلت روسيا إلى تركيا ، بمناسبة قرب موعد إعادة النظر في معاهدة مونتر و ١٩٣٦ ، بمطالبها الخاصة في هذا الشأن والتي تنحصر في عقد مؤتمر للاستعاضة عن معاهدة مونتر و باتفاق يحو اشراف الدول الغربية على المضائق ويخول روسيا الحق في انشاء قواعد بحرية وجوية على الدردنيل للاشتراك مع تركيا في الدفاع عن المضائق . وهذا المطلب انما هو محاولة من روسيا لنقل مركز أسطولها إلى بحر ايجه . فعلاوة على ان اشرافها على المضائق تدبير دفاعي لوقاية البحر الأسود ، فانه في نفس الوقت يبرزها كدولة بحرية عظيمة في البحر الأبيض . وبذلك يمكنها توسيع نطاق تجارتها الخارجية وتهديد سيطرة بريطانيا البحرية والجوية في شرق البحر الأبيض . ولذلك ناصرت بريطانيا تركيا في رفضها هذه المطالب . وتدخلت الولايات المتحدة . ولم تقبلا تعديل معاهدة مونتر و دون أن تكونا شريكتين في المؤتمر الذي يعقد لهذا الغرض .

ولقد اضطرت تركيا ازاء التهديد الروسي إلى استبقاء قواتها المسلحة معبأة . وفي ذلك اضعاف للحالة الاقتصادية في تركيا الفقيرة في مواردها . ولما كانت هذه النتيجة تعين على اثاره طبقات الامة ، الأمر الذي ترغبه روسيا ، لذلك

تقدمت الولايات المتحدة لتركيا بقرض كبير ، كما أنها أبدت استعدادها لتزويد قوات تركيا العسكرية بما ينقصها من عتاد . وتحاول الولايات المتحدة أخيرا تكوين تحالف دفاعى بين تركيا وجارتها اليونان لتكونا على استعداد لمواجهة أى تهديد لهما من الشمال .

(ب) اليونان

جاهدت بريطانيا ونجحت فى اقامة حكومة ديمقراطية فى اليونان تستطيع مقاومة التوسع الروسى فى البلقان . كما واصلت القوات البريطانية البقاء فى الأراضى اليونانية لمعاونة الحكومة المحلية بطريق غير مباشر فى منع انتشار الحركة الثورية الناشئة على الحدود اليونانية الشمالية ، والتي ترمى الى اقامة حكومة يسارية فى اليونان . ولقد اضطرت بريطانيا الى سحب قواتها . الا أن الولايات المتحدة شغلت الفراغ الذى أحدثته هذا الانسحاب ، فتقدمت بقرض كبير ، وعتاد حربى ، وبعثة عسكرية أمريكية لشد أزر الحكومة المركزية . ولم تنجح الولايات المتحدة فى حمل الهيئات الدولية على اصدار قرار حاسم بخصوص العصابات الثائرة على حدود اليونان والتي يظن أنها تستمد العون من البانيا ويوغوسلافيا الموجودتين فى دائرة النفوذ الروسى .

ولقد نجحت كتلة الغرب فى سلب جزر الدوديكانيز من الممتلكات الايطالية ومنحها لليونان . والسيطرة على هذه الجزر وكرت هو الخط الثانى للدفاع عن شرق البحر الأبيض ، اذا تمكنت روسيا من الخروج من المضائق . كما أن هذه الجزر قواعد جوية وبحرية جيدة ، تضمن لكتلة الغرب قواعد هجومية للقيام بأى عمليات ضد شبه جزيرة البلقان .

(ج) الدول العربية

يرجع انشاء جامعة الدول العربية الى نمو الوعى القومى بين الشعوب الشرقية ورغبتها فى التخلص من النفوذ الغربى ، واحساسها بضعفها منفردة ، فآثرت التكتل فى جامعة تسبق من علاقات هذه الدول السياسية والاقتصادية

والاجتماعية . وبريطانيا والولايات المتحدة توجهان سياستهما المشتركة في منطقة دول الجامعة توجيهها يكفل لهما الاحتفاظ بالقواعد الاستراتيجية الهامة فيها . وتصطدم هذه السياسة برغبات الشعوب العربية في التحرر . ولذلك تحاول كتلة الغرب تلبية المطالب القومية لهذه الشعوب وفي الوقت نفسه ضمان استخدام أراضي هذه الدول في أى صراع ينشب ، وذلك باتباع سياسة المشاركة بين كتلة الغرب والكتلة العربية في مسائل الدفاع .

فشرق الأردن حاليا مرتبط بمعاهدة دفاعية مع بريطانيا لمدة عشرين عاما تجلو بعدها قواتها من أراضي هذه المملكة . وتمنحها هذه المعاهدة حق استخدام مواصلات المملكة وتنظيم جيشها وتسليحه . كما أن العراق مرتبط بمعاهدة دفاعية مع بريطانيا منذ عام ١٩٣٢ • فاذا نفذ قسم من مشروع سوريا الكبرى ، باتحاد العراق وشرق الأردن ، أصبح لبريطانيا قاعدة استراتيجية هامة في الشرق الأوسط تسيطر على طرق الاقتراب البرى الى المحيط الهندى . أما سوريا ولبنان ، فقد استقلتا بجلاء القوات الفرنسية عنهما في عام ١٩٤٦ . وتؤلّفان فيما بينهما كتلة برية هائلة تسيطر على الطريق الى فلسطين وقناة السويس ، وتتقف على جنب أى تقدم برى من القوقاز جنوبا . وبالرغم من أهميتهما الاستراتيجية فى الصراع الحالى بين كتلتى الشرق والغرب ، فما زالتا منطقة محايدة ، ولم تسمحا بأن يحل محل النفوذ الفرنسى ، نفوذ أجنبى آخر .

وتتبعاً مصر حاليا المركز الأول فى منطقة الشرق الأوسط، نظرا للتطورات التى ينتظر أن تطرأ على علاقاتها مع بريطانيا . فقد ارتبطت الدولتان بمعاهدة دفاعية منذ عام ١٩٣٦ ، وطلبت مصر عقب الحرب مباشرة تعديل المعاهدة ، نظرا الى أن أحكام التحالف المصرى - الانجليزى تتعارض مع الموائيق الدولية . وقد أيدت بريطانيا استعدادها للجلاء قبل سبتمبر ١٩٤٩ ، وأبدت رغبتها فى أن تقيم التعاون بين الدولتين على أساس المشاركة الحرة والكاملة بين ندين للدفاع عن مصالحهما المشتركة . أما تحقيق الوحدة بين مصر والسودان بطريقة عملية فقد

رفضت بريطانيا الاعتراف به . ولذلك لم تصل المفاوضات المصرية - الانجليزية الى نهاية ، ورفعت مصر قضيتها الى الهيئات الدولية تطلب جلاء القوات البريطانية عن وادى النيل ، وتحقيق وحدته . الا أن الاصطدام المتوقع بين الكتلتين الشرقية والغربية ، أدى الى موقف جامد بازاء هذه القضية ، فلم تستطع الدول الوصول الى حل موفق . واتضح أن المصالح الدولية عامل أهم بكثير من عدالة القضية . أما تمسك بريطانيا بمركزها الخاص فى السودان حاليا فيرجع الى أسباب استراتيجية . لأن السودان يصلح لأن يكون قاعدة بريطانيا الجديدة فى قلب القارة الافريقية بعد أن تجلو بقواتها من بعض مناطق الشرق الأوسط - كما أن السودان سيمر به الطريق البرى العظيم المزمع انشاؤه عبر القارة الافريقية من شاطئها الغربى الى شاطئها الشرقى . ويكون السودان بذلك قاعدة استراتيجية هجومية لا تعتمد على قناة السويس ، وفى الوقت نفسه تبعد بعدا كافيا عن مناطق الاحتكاك الرئيسية فى الشمال .

ويشغل مستقبل فلسطين السياسى ، ونظامها الداخلى أذهان العالم . فقد اشتدت حدة الرغبات القومية العربية واليهودية فى هذه المنطقة ، وحاولت بريطانيا التوفيق بين آمال العرب ورغبات اليهود . وكان آخر ما وصلت اليه القضية ، تكوين لجنة تحقيق من أعضاء هيئة الأمم المتحدة وقد قضت هيئة الأمم المتحدة بتقسيم فلسطين الى دولتين . يهودية وعربية وقد ترتب على ذلك رفض الجامعة العربية لهذا الأمر ودخول جيوش الدول العربية الأرض المقدسة وبغض النظر عن مستقبل الأراضى المقدسة من الناحية السياسية ، فإن وجود عنصرين مختلفين على مقربة ، سيوجد حالة من التوتر الدائم فى هذه الأراضى .

(د) ايطاليا

مازال الاتجاه السياسى لايطاليا يتراوح بين الكتلتين الشرقية والغربية . فكل منهما تدرك الأهمية الاستراتيجية لموقع ايطاليا الجغرافى وتقدر الآثار الهامة

لإلزام إيطاليا في صفها في أي حرب تشب في حوض البحر الأبيض • ولذلك تشجع كتلة الغرب قيام حكومة ديمقراطية في إيطاليا وتعينها اقتصاديا حتى لا يتسبب تدهور الحالة الاقتصادية فيها إلى حركات ثورية • كما أنها تحاول ضم ميناء تريستا لإيطاليا دون يوغوسلافيا • ولا شك أن الموقف السياسي في إيطاليا الآن قد توطد على أساس ديموقراطي يناصر كتلة الغرب ، وإن لم تستطع إيطاليا بعد أن تثبت ميولها في الميدان الدولي •

ولقد فقدت إيطاليا مستعمراتها في شمال أفريقيا واحتلتها بريطانيا إبان العمليات الحربية التي دارت في هذه المنطقة • وما زال مصير هذه المستعمرات موضوع نزاع عنيف بين روسيا وبريطانيا • فقد طالبت روسيا بأن تكون لها الوصاية على كل من ليبيا وإريتريا • ورفضت بريطانيا هذا الاقتراح لأن قواعد ليبيا وإريتريا تسيطر تماما على مواصلاتها البحرية • وعرضت أن توضع هذه المستعمرات تحت وصاية دولية ، ولكنها لن تتخلى عنها لروسيا • وخاصة إذا كان بقاؤها في مصر قد أصبح في حكم المنتهى •

(هـ) فرنسا

بعد أن ترثت فرنسا في توجيه سياستها الخارجية الاتجاه النهائي ، أخذت تقدر قوة الكتلة الغربية ونفوذها الاقتصادي والعسكري • وهي لذلك قد بدأت تتحازز للمعسكر الغربي ، وتتهج سياسة ملائمة له • ولا شك أن القروض المالية التي ستمنحها لها الولايات المتحدة سيكون لها أكبر الأثر في ضم فرنسا نهائيا إلى كتلة بريطانيا وأمريكا • ولقد بدأت فرنسا فعلا تتهج سياسة واضحة • ففي مناقشة معظم قضايا الشعوب الشرقية (مصر واليونان واندونيسيا) ، كانت تقف في صف دول الغرب دون روسيا •

٧ - ختام

يشهد حوض البحر الأبيض المتوسط حاليا تطورات سياسية بعيدة المدى ، سيكون لها تأثير عظيم على استراتيجية الدول العظمى في البحر الأبيض • ففي

غرب ووسط البحر الأبيض انتهى النزاع الدولي بهزيمة إيطاليا وتقلص نفوذ فرنسا كدولة عسكرية من الدرجة الأولى • وتحول مركز النزاع الدولي الى الشرق ، وبتركز حاليا في تركيا واليونان ، اللتين تعتبران من وجهة نظر الكتلة الغربية ، خط الدفاع الأول لهما ضد أى تهديد لشرق البحر الأبيض والشرق الأوسط • كما انهما قاعدتان هامتان الى قلب المراكز الحيوية في جنوب روسيا وتتخذ الولايات المتحدة ، لأول مرة في تاريخها ، سياسة ايجابية للحد من التوسع الروسى جنوبا • وأصبحت الولايات المتحدة عاملا هاما في اقرار حالة توازن في منطقة كان لبريطانيا فيها المقام الأول خلال القرن ونصف الماضى •

ولكى نجمل دور الصراع السياسى ، نقول انه بغض النظر عن المصالح المختلفة للدول العظمى ، فان العقدة الحقيقية فى المشكلة هى من سيشطر على المراكز الاستراتيجية فى شرق البحر الأبيض المتوسط ؟ وعلى ذلك فان ماتوسل به كل من القوى المتنازعة تبريرا للدفاع عن مصالحها ، لا يخرج عن كونه ستارا تخفى وراءه مراميها الحقيقية ، وهى السيطرة على القواعد الحربية فى حوض البحر الأبيض المتوسط وفى الشرق الأوسط •

لأنضمام إيطاليا فى صفها فى أى حرب تشب فى حوض البحر الأبيض • ولذلك تشجع كتلة الغرب قيام حكومة ديمقراطية فى إيطاليا وتعينها اقتصاديا حتى لا يتسبب تدهور الحالة الاقتصادية فيها الى حركات ثورية • كما انها تحاول ضم ميناء تريستا لإيطاليا دون يوغوسلافيا • ولا شك ان الموقف السياسى فى إيطاليا الآن قد توطد على اساس ديموقراطى يناصر كتلة الغرب ، وان لم تستطع إيطاليا بعد ان تثبت ميولها فى الميدان الدولى •

ولقد فقدت إيطاليا مستعمراتها فى شمال افريقيا واحتلتها بريطانيا ابان العمليات الحربية التى دارت فى هذه المنطقة • وما زال مصير هذه المستعمرات موضوع نزاع عنيف بين روسيا وبريطانيا • فقد طالبت روسيا بأن تكون لها الوصاية على كل من ليبيا واريتريا • ورفضت بريطانيا هذا الاقتراح لأن قواعد ليبيا واريتريا تسيطر تماما على مواصلاتها البحرية • وعرضت ان توضع هذه المستعمرات تحت وصاية دولية ، ولكنها لن تتخلى عنها لروسيا • وخاصة اذا كان بقاؤها فى مصر قد أصبح فى حكم المنتهى •

(هـ) فرنسا

بعد أن تريثت فرنسا فى توجيه سياستها الخارجية الاتجاه النهائى ، أخذت تقدر قوة الكتلة الغربية ونفوذها الاقتصادى والعسكرى • وهى لذلك قد بدأت تنحاز للمعسكر الغربى ، وتتهيج سياسة ملائمة له • ولا شك أن القروض المالية التى ستمنحها لها الولايات المتحدة سيكون لها أكبر الاثر فى ضم فرنسا نهائيا الى كتلة بريطانيا وامريكا • ولقد بدأت فرنسا فعلا تتتهج سياسة واضحة • وفى مناقشة معظم قضايا الشعوب الشرقية (مصر واليونان واندونيسيا) ، كانت تقف فى صف دول الغرب دون روسيا •

٧ - ختام

يشهد حوض البحر الأبيض المتوسط حاليا تطورات سياسية بعيدة المدى ، سيكون لها تأثير عظيم على استراتيجية الدول العظمى فى البحر الأبيض • وفى

غرب ووسط البحر الأبيض انتهى النزاع الدولي بهزيمة إيطاليا وتقلص نفوذ فرنسا كدولة عسكرية من الدرجة الأولى • وتحول مركز النزاع الدولي الى الشرق ، ويتركز حاليا في تركيا واليونان ، اللتين تعتبران من وجهة نظر الكتلة الغربية ، خط الدفاع الأول لهما ضد أى تهديد لشرق البحر الأبيض والشرق الأوسط • كما انهما قاعدتان هامتان الى قلب المراكز الحيوية في جنوب روسيا وتتخذ الولايات المتحدة ، لأول مرة في تاريخها ، سياسة ايجابية للحد من التوسع الروسى جنوبا • وأصبحت الولايات المتحدة عاملا هاما في اقرار حالة توازن في منطقة كان لبريطانيا فيها المقام الأول خلال القرن ونصف الماضى •

ولكى نجمل دور الصراع السياسى ، نقول انه بغض النظر عن المصالح المختلفة للدول العظمى ، فان العقدة الحقيقية في المشكلة هي من سيطر على المراكز الاستراتيجية في شرق البحر الأبيض المتوسط ؟ وعلى ذلك فان ماتوسل به كل من القوى المتنازعة تبريرا للدفاع عن مصالحها ، لا يخرج عن كونه ستارا تخفى وراءه مراميها الحقيقية ، وهى السيطرة على القواعد الحربية في حوض البحر الأبيض المتوسط وفي الشرق الأوسط •

CENTER FOR DOCUMENTATION & RESEARCH



30018000036308

LIBRARY

