سير الزمان

قناة السويس

مكانتها من الناحية الاستراتيجية

للملازم الاول عبد الرحمن زكي

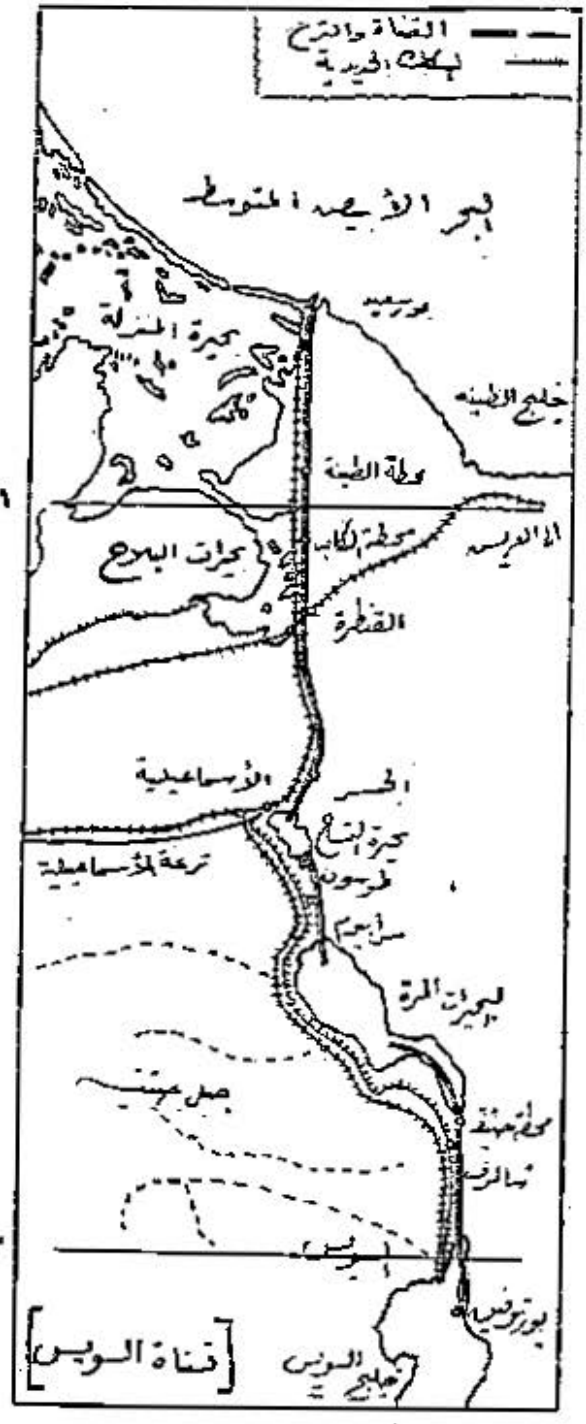
طبيعة الحبشة الجغرافية

وصلتها بمنتها الحربية

ملخص تاريخي

لصلة الحبشة باوربا

الدستور السوفياتي


القناة والترع
الملك الجديدة
البحر الأبيض المتوسط
بورسعيد
بحيرة المنزلة
خليج الطينه
دمياط
٣١
بحيرات البحر
الإسماعيلية
القنطرة
الإسماعيلية
البحر
بحيرة التمساح
ترعة الإسماعيلية
فايد
سرابيوم
البحيرات المرة
جبل عتاقة
السويس
بورتوفيق
خليج السويس
قناة السويس

قناة السويس

مكانتها من الناحية الاستراتيجية

للملازم الاول عبد الرحمن زكي

لا جدال في مكانة قناة السويس كحلقة اتصال بين اوربا وآسيا فهي أقصر طريق يصل بين الممتلكات البريطانية في الشرق وبريطانيا . وقد قال بسمارك (Bismarck) انها « كالعامود الفقري ». وعلاوة على ذلك فالقناة أهم العوامل الرئيسية في تشكيل سياسة بريطانيا الخارجية وتسلطها عليها يفسر لنا للانجليز من مكانة متفوقة في الشؤون العالمية

ولتقدير قيمة تمسك الانجليز بالقناة يجب ان لا يغيب عن بالنا ذلك المبدأ الاساسي لسياسة بريطانيا الخارجية وهو المحافظة والعمل على توسيع الامبراطورية . فالهند تعد العقد الاساسي في الامبراطورية فاذا اطمأنت انجلترا الى سيادتها هناك فان همها الاول ينحصر في حراستها وتأمينها بجميع الوسائل الممكنة . وقد عرفت كيف تستفيد من قوتها البحرية فوضعت يدها على جميع المواقع الاستراتيجية الحيوية في طريق مواصلاتها التي تربط المحيطين الاطلانطي والهندي واستحوذت على مستعمرة الكاب من الهولنديين عام ١٨٠٦ فضمنت سيادتها على طريق الكاب ثم وضعت يدها على جبل طارق مفتاح البحر المتوسط (١٧٠٤) ثم على مالطة عام (١٨٠٠) وقبرص (١٨٧٨) وباستيلائها على عدن (١٨٣٩) وجزيرة بريم (١٨٤٧) والصومال الشمالي (١٨٨٤ — ٨٦) وسرقطرا (١٨٨٦) حولت البحر الاحمر الى بحيرة انجليزية . واخيراً ساد نفوذها على مصر فضمت آخر حلقة من حلقات المواقع العسكرية (١٨٨٢) وبذلك ضمنت بريطانيا سيادتها على الطريقين السلطانيين العظيمين الى الشرق وهما قناة السويس والكاب

وقد وجّهت حملة نابليون الى مصر عام ١٧٩٨ انظار انجلترا الى ما لموقع مصر من المقام الاستراتيجي كمركز هام للدفاع عن الهند فاتبعت سياسة الاحتفاظ بالامبراطورية العثمانية وعدم الاضرار بها وتوثيق الصلة بين السلطان العثماني والوالي المصري . وكان اهم اسباب تلك السياسة خوف انجلترا من الروسيا لكي لا تضع يدها على تركيا وترسخ قدمها في البحر المتوسط فتسيطر على العالم الاسلامي وتعرض طريق المواصلات الى الهند للخطر . فمثل هذه الاعتبارات الامبراطورية حملت انجلترا على مقاومة النفوذ الفرنسي في مصر واقتنع رجال السياسة البريطانيون بان استقلال سياسة الامبراطورية العثمانية وسلامة أراضيها أمر حيوي لا تدحة عنهُ لسلامة الاملاك الانجليزية في الشرق

وبينما كانت انجلترا تبذل كل نفوذها لعرقلة مشروع شق قناة السويس كانت قد صممت أن لا تدع أية فرصة لاية دولة لاسيما فرنسا أن يكون لها المقام الاول في البلاد المصرية . فحماية الهند

كما قدمنا تقتضي ان تكون جميع المنافذ المرسلة اليها في أيدٍ انجليزية. ولما تسلّم «فردنان دلسبس» امتياز القناة ظلت معارضة انجلترا لها قوية واستمرت في خطة المقاومة اثنى عشر عاماً. وبالرغم من كل مساعيها في تلك الناحية تم شق القناة وواجهت بريطانيا الأمر الواقع فوجدت في انشائها ما لا يطاق لمرقعها . . . ثم سلطاني أقصر ما يؤدي الى امبراطورية الهند يقع في قبضة اجنبية ومصدر ارباح لرجال الامبراطورية كما وجد رجال ملاحتها غضاضة لا تريحهم في العمل مع شركة فرنسية وهم الذين يقبضون على نواصي الحركة التجارية وكان عليهم ان يدفعوا ضرائب المرور الثقيلة ويتبعوا تعليمات شركة القناة وينفذوها بكل دقة

ومن هنا نشأت الحماسة لشراء اسهم الخديو اسماعيل باشا ليكون لانجلترا صوت مسموع في ادارة القناة. وعلى الرغم من انها أصبحت أكبر مساهم فيها لم تخضع القناة لمراقبتها بل استمرت القناة فرنسية كما استمر النفوذ الفرنسي في مصر قويًّا. لكن انجلترا استطاعت بعد أعوام قليلة الانتفاع بنمو الحركة العرابية في مصر فوضعت يدها بلباقة على أهم موقع جغرافي في العالم وضمنت مراقبة القناة الفعلية. ولما أصبح لانجلترا النفوذ السامي في مصر اتبعت سياسة أخرى تجاه الباب العالي. فقد كانت فيما قبل راغبة في المحافظة على «الرجل المريض» وهو مشرف على الموت. اما اليوم فعادت لا تعبأ به لأنها نالت ما أربها ولم تر في بقاء تركيا ضماناً ضروريًّا لحماية الهند وغدت السياسة الانجليزية ترى أنهُ من مصلحتها فك الصلة التي تربط السلطان بالخديو ورمت الى اكتساح نفوذه نهائيًّا

وكانت انجلترا قد خطت الخطوة الاولى في هذا السبيل بتأييد تلك السياسة فمنعت الباب العالي من ارساله تجريدة عسكرية لاخماد الثورة العرابية عام ١٨٨٢ وتظاهرت بأنها ستؤدي تلك المهمة بقواتها الانجليزية وتثبت عرش الخديو ثم جاءت حملة استرجاع السودان عام ١٨٩٨ فلم تظهر في الميادين العسكرية سوى الجنود المصرية والانجليزية وتمت الاتفاقية المصرية الانجليزية في يناير ١٨٩٩ وكأن تركيا لم يكن لها دخل مطلقاً! فكانت هذه الاعمال دلائل قوية على ان انجلترا حلت محل تركيا في نفوذها بمصر. ثم كان للسلك الشاذ الذي اتبعته انجلترا في مسألة حادث العقبة عام ١٩٠٦ ودلت نتائجهُ على ان انجلترا قد أصبحت صاحبة الكلمة العليا في مصر

أهمية موقع مصر

كانت لمصر مكانة استراتيجية خلال كل العصور التي مرت بها ولقد قال نابليون ذات مرة أن من يكون صاحب مصر يكون سيد الهند. وكانت حملته على مصر عام ١٧٩٨ تهديداً لا يمكن لانجلترا ان تنساه. ولما شقت القناة أصبحت مصر بحكم الطبع ذات أهمية عظمى لانجلترا وأصبح واضحاً جدًّا ان الدولة التي تسيطر على مصر لا بدَّ لها من ان تسيطر على القناة أيضاً. وذكر «أدوارد ديسي» (Edward Dicey) ان مصر من ضروريات الامبراطورية التي لا غنى عنها» قال ذلك في عام

١٨٧٧ قبل الاحتلال البريطاني . « فاذا أصبحت للانجليز اليد المطلقة في مصر فالواجب يقضي بأن تكون لها مكانة ممتازة بين البحر الاحمر وحدود الهند . فذا تم لبريطانيا تقوية مركزها العسكري في مصر استطاعت ان تصد اي هجوم يوجه الى الهند من وادي الفرات . والشيء الوحيد الضروري لانجلترا هو ضمان حرية الملاحة في القناة » وقال كاتب انجليزي آخر « ان مصر هي مركز العملة لسياستنا الخارجية فهي في منتصف الطريق من الناحيتين السياسية والبحرية الاستراتيجية وبين امبراطوريتنا الشرقية والغربية فهي نقطة التوازن التي توفق بين علاقاتنا الخارجية وممتلكاتنا الامبراطورية » . ولذلك نجد في مصر انها من أسهل الامور إرباك الحالة السياسية او تأمينها فاذا تحققنا من مقام انجلترا في توزيع التجارة الشرقية استطعنا ان ندرك لماذا حاولت الوصول الى حفظ القناة بعيدة عن حرية تدخل الدول في تدبير دفتها ولماذا سعت السنين الطوال وجاهدت من دون كل جهاد سياسيًا وعسكريًا وأدبيًا واقتصاديًا لتسود القناة من جميع النواحي . ولم يرض اصحاب النظرية الامبراطورية بأقل من الرقابة الفعلية عليها »

وذكر « ديسي » في مقام آخر ان: « فكرة الحياد لا تتفق مطلقاً مع حاجاتنا فأي تأويل مبهم لتلك الكلمة يضعنا في مركز يزداد سوءًا . فالضمانات الدولية مهما تعني قيمتها ليست كفيلة بتأمين صلاتنا الحرة مع الهند او بعبارة اخرى لضمان امبراطوريتنا . ولما كانت الطريق الى الهند بفضل القناة تقع خلال شبه جزيرة سيناء ، ولما كان المتسلط على شبه الجزيرة يتحكم في القناة وجب علينا لطمأنينتنا ان نضع ايدينا على شبه الجزيرة . فنحن نرى انفسنا بين عاملين اما ان نرى طريقنا الى الهند مهدداً في زمن الحرب وإما ان نحتل مصر . ومن هذه الورطة لا ارى مفرًا »[1]

وبانتهاء القناة اصبحت الطريق الرئيسي الى الهند فكان ضروريًا ان ترغب انجلترا في مراقبتها وجاء منطق التاريخ فجعل هذه الحقيقة واضحة وبموجب هذه النظرية دافع ديسي في كتاباته فقال:

يجب علينا بكل الوسائل ومن جميع النواحي ان نعمل على وضع القنال تحت ايدينا . وهذا هو الغرض الحقيقي الذي نسعى اليه ويجب ان تكون قاعدة كل مفاوضة في المستقبل مؤسسة على هذا المبدأ . لقد حكم القضاء بأن تكون انجلترا سيدة القنال كما اصبحت سيدة مصر . وضد القضاء المحتم يضيع سدى كل ما تعمله الآلة والبشر سواء أكانوا في السويس ام كانوا في بناما[2]

عقب ذلك اثيرت في انجلترا مسألة القناة من ناحية حيويتها للمحافظة على الامبراطورية وفي عام ١٨٧٧ تساءل غلادستون (Gladstone) اماذا نعمى ان تكون النتيجة لو وقفت انجلترا مساعيها تجاه القناة . فكان الرد عليه بأن الضربة تكون قاضية لما يليها من التأثير في التجارة والرخاء

(١) مجلة القرن التاسع عشر يونيو ١٨٧٧ . مجلد ١ صحيفة ٦٨٤ (٢) مجلة القرن التاسع عشر غسطس ١٨٨٣ مجلد ١٤ صحيفة ٢٠٥ من مقال بعنوان «لماذا لا نشتري قناة السويس؟»

والرفاهية العالمية . فنحن أعظم ناقلي المتاجر وأول امة تجارية في العالم المسيحي وسنكون في مقدمة الخاسرين

وكان من رأي « السر شارلز دلك » (Sir Charles Dilke) ان القناة تكون غير مأمونة في حالة اعلان الحرب ضد دولة بحرية كبيرة . فالقناة كسبيل من سبل المواصلات في زمن الحرب تصبح واهية كخيط العنكبوت فان سفينة او سفينتين تغرقان فيها او مقداراً من الديناميت ينفجر فيها بالقرب من خليج السويس او بعض طوربيدات تكمن في اثناء الليل تكفي لسدّها . وثمة غير هذا من العراقيل البحرية التي يسهل ارتكابها . كل هذه تساعد سد المرور خلال القنال وتحرم السفن من اجتيازه مدة ايام او اسابيع وتمنع التنقل بواسطة البحر المتوسط باستثناء الجنود من دون عتادهم الحربي ويكون من الصعب جداً المحافظة على حرية الملاحة في القناة حتى لو كانت داخل حدود الامبراطورية البريطانية . كما ان واجب حراسة القناة يستلزم تخصيص قوة كبيرة من الجنود لحمايتها ومراقبة المنافذ المؤدية اليها بواسطة جزء كبير من الاسطول . لكننا لا نملك حقوقاً خاصة تتعلق بالقناة وليست لنا قوة نمنع بها العدد الضخم من السفن التجارية التي تتعمد اغراق نفسها في منتصف القناة » (١)

قال المؤلف الانجليزي جورج هوبر (G. Hooper) في مقال نشره في مجلة الخدمة المتحدة عام ١٨٩٠ ان القناة غيرت الموقف البريطاني الى ما هو أسوأ حالاً فقد صحت لدول ثانوية أخرى بالذهاب الى الهند بسهولة وكانت الاحوال الى قبيل انشائها تجعل للانجليز سيادة لا نزاع فيها في تجارة الشرق . . . وقناة السويس أصبحت اليوم من اسباب انتقال العنيف . ونحن اليوم اذا رأينا فردنان دلسبس نشع من تمثاله هالة المجد التي تعترف بنبوغه وتفوقه فأنا نراه ايضاً كمعبود اقيم لتفرقة البشر . ولقد انشئت القناة ضد رغبة انجلترا وصممت في الاصل لكيدها ولطمنها في صميمها . ومن المحتمل جداً انها كانت انتقاماً فعّالاً من معركة وترلو نجح نابليون الثالث في توقيعه

ولم يتفق الكابتن ماهان Capt. Mahan مع من قالوا بالتخلي عن طريق القناة لعدم تأمينه في زمن الحرب لانهُ مع كل ما يلحق بالقناة حتى ولو انتهى الامر الى ردمها لا يغير سير الاحوال الطبيعية التي جعلت لمصر مركزاً استراتيجياً المسر الرئيسي بين الشرق والغرب وهو يعتقد انهُ من الخطأ الشنيع ان تسحب انجلترا يدها من مصر

ان موقع مصر العسكري ليس لهُ مثيل في توسطه فركزها يسمح بحشد اكبر عدد من القوات العسكرية لتوزيعها الى اي مكان في حالتي الدفاع والهجوم ومنها تحوّل الى جبل طارق والهند . ومصر ملتقى لاستقبال المواد من جميع الموارد فلا تستطيع بحرية أية دولة ان تعارضها وتقطع عليها خط الرجعة . وهذه الموارد اذا لم تبالغ في عددها قلنا انها تجيء من ميدانين او ناحيتين

(١) كتاب مشكلات بريطانيا العظمى . لندن عام ١٨٩٠ ص ٦٥٧ — ٦٥٨ Problems of Great Britain

هما طريق البحر الاحمر والبحر المتوسط . فأي اسطول يمكنه الجمع بين الاثنين ؟ واذا امكن عرقلة طريق البحر المتوسط بقيت طريق البحر الاحمر اقصر السبل الى الهند واستراليا والكاب وموارد تلك البلاد تكفيها بل تزيد على ما تتطلبه وتستطيع البلاد مدة طويلة بينما يكون البحر المتوسط مقفولاً . ولا ننسى ان لبريطانيا طريقاً آخر هو طريق الكاب رغماً عن طوله . وعلى كل حال فالمواصلات تبقى مستمرة كما هي . وهي خطة تقضي بها السياسة الاستراتيجية في حالة الدفاع فقط وليست في حالة الهجوم . والحل الوحيد لانقاذ الموقف للدولة تضع يديها على مالطة وجبل طارق ان تسيطر بقواتها على مصر وتعزز مركزها فيها . وهناك في الهند واستراليا والكاب تؤسس مصادر للامدادات الضرورية

وسواء أكانت القناة حيوية ام غير حيوية لانجلترا فهذه ترى ضرورة السيطرة عليها لمنع كل دولة من عرقلة مواصلاتها الى الشرق . وقد كانت روسيا زمناً طويلاً اكبر مهدد لانجلترا في الهند . ونحن نذكر لها محاولتها العنيفة في الشرق الادنى ومساعيها لكسب ميناء تطل على البحر المتوسط ولفتح المضيقين (البسفور والدردنيل) لسفنها الحربية وتدخلها في شئون البلقان ومطامعها في الحبشة . كل هذه الامور اثارت ظنون انجلترا وشبهتها وخوفها . فانهُ بعد فتح القناة بدأت روسيا تهتم بشئون الحبشة ورغبت في تحويلها لحمايتها لتعارض بها سيادة بريطانيا على الطريق البحري نحو الشرق ولتعمل على مقاومة نفوذها لكي تجعلها قاعدة استراتيجية لها في حالة نشوب حرب بينها وانجلترا

وفي اثناء الحرب التركية الروسية (١٨٧٧ — ٧٨) حذر لورد دربي (Derby) الروسيا ضد أي هجوم تحاول القيام به على قناة السويس وارسلت بريطانيا اسطولاً انجليزيًّا الى الاستانة . وفي يونيو ١٨٧٨ وضعت انجلترا قدميها في قبرص وهي اقرب جزر البحر المتوسط للقناة وجعلتها قاعدة للعمليات الحربية في شرق البحر المتوسط . وظلت مسألة المضيقين سنين طويلة من أهم عوامل الشقاق والمنافسة بين الانجليز والروس ولكي تظل انجلترا صاحبة النفوذ في حماية القناة والملاحة في البحر المتوسط بقيت تقاوم كل محاولة تبذلها روسيا في سبيل السماح لها بمرور السفن الحربية من المضيقين . وهذا يفضي بنا الى عام ١٩٠٢ لما حصلت الروسيا من السلطان على الاذن بمرور أربعة سفن طوربيد من الدردنيل والبوسفور للانضمام الى اسطول البحر الاسود فخشيت انجلترا هذا المبدأ . وفي يناير التالي قدم « السر . ن . أوكنور » مذكرة للباب العالي يطلب الحق في الحصول على نفس الامتياز لمرور السفن الحربية الانجليزية اذا اقتضت الاحوال

وفي عام ١٨٨٨ تألفت شركة المانية تحت اشراف « البنك الالماني » واشترت من الانجليز خط السكة الحديدية الممتدة من حيدر باشا الى ازميت ثم توالت فيما بعد باسم شركة سكة حديد الاناضول لانشاء فرع الى انقره . ولم تمض عشر سنوات حتى انتهى الالمان من مد ما يقرب من الالف كيلو

متر من الخطوط الحديدية داخل تركية الاسيوية. وفي مارس ١٩٠٣ تسلّم البلك الالماني امتيازاً آخر لانشاء خط فرعي يصل بين قونيه والخليج الفارسي. وهذا المشروع الذي عرف باسم سكة حديد بغداد وضع الاستعماريون الالمان فيه املهم لاحياء الامبراطورية العثمانية اقتصادياً وسياسياً وعسكرياً وبذلك تحدّت سكة حديد بغداد سيادة انجلترا في الشرق واصبحت اسرع وسيلة للنقل الاوربي تنافس به منافسة جدية الحركة التجارية في قناة السويس. ويحصول الالمان على منفذ بحري مطل على الخليج الفارسي يستطيعون تهديد المصالح البريطانية في تلك الجهة. ويستطيع ذلك الخط ان يتصل فيما بعد بسكة حديد سوريا والحجاز فتهدد مواصلات الامبراطورية وتوقعها اضراراً جسيمة. لكن لم يخف على انجلترا نتائج النيّات الالمانية فاستطاعت عام ١٨٩٩ الاتفاق مع أمير الكويت على ان لا يعقد أية اتفاقات دولية بدون موافقة المستشار البريطاني المقيم. وكان لذلك العمل نتيجة سريعة في احباط المشروع الالماني لمد الخط الى الخليج الفارسي

وقد ادرك كتاب الالمان ما لسكة حديد بغداد من المكانة الاستراتيجية وكان من اشد المتحمسين لها الدكتور بول روهرباخ (Dr. Paul Rohrbach) الذي اشار مراراً خلال كتاباته الى الاخطار التي تلحق بالامبراطورية الانكليزية بسببها وكان مما ذكره انه يمكن مهاجمة انكلترا واصابتها بطعنة نجلاء في البر من اوربا في مكان واحد وهو مصر. وليس معنى خسارة مصر ان تختتم سيادتها على قناة السويس وانها سيطرتها على مواصلاتها الى الهند والشرق الاقصى فقط بل من المحتمل اصابتها ايضاً او فقدها لمستعمراتها بأفريقيا الوسطى والشرقية. والذي غزو مصر بقوة اسلامية كتركيا مثلاً كان يؤذي المصالح الانكليزية ويعرض سيادتها على الستين مليوناً من المسلمين في الهند للزوال. ولقد اشار اللورد كرومر الى خطر هجوم يقوم به الاتراك على القناة ومصر من ناحية شبه جزيرة سينا وذلك منذ عام ١٩٠٦ عقب جفاء العلاقات السياسية بين بريطانيا وتركيا بسبب حادث الحدود. ومنذ ذلك الحين بدأ اهتمام هيئة اركان حرب الدفاع في بريطانيا بتلك الاعتبارات المهمة ودرس العسكريون خطط الدفاع عن القناة متوقعين كل الاحتمالات وقد رأينا كيف شعرت بريطانيا قواتها في اثناء الحرب العظمى دفاعاً عن القناة لصد هجوم الاتراك والالمان عليها حتى لا تشل مواصلاتها المستمرة مع الهند واستراليا وزيلندا الجديدة وانقت بذلك الضربة التي وجهت اليها

وبانتهاء الحرب العظمى ماتت فكرة الهجوم من تلك الناحية الصحراوية ولم يعد هناك ما يخيف انجلترا بما اصبح لها من التفوق العسكري وبما انشأته من المطارات في العراق وفلسطين وشرق الاردن حتى العقبة

وهناك كثيرون يقولون أنه من المحال تدمير قوة انجلترا في حرب واحدة. ولكن قد يكون من الممكن تنفيذ هذا العمل في الاراضي المصرية. وان انشاء قناة السويس كان مصيبة لانجلترا وكان السياسيون الانجليز قد تنبأوا بهذا الخطر فعارضوا في شقها. ولا شك أنه اذا قدرت هزيمة

انكلترا في مصر لدوت نتائج الهزيمة من جبل طارق الى سنغافورة . واذا تدمر مفتاح انعقد انهار كل البناء وانذاك ضرح القوة الانجليزية في العالم(١)

البحر الابيض المتوسط

ترى اليوم انجلترا أقوى دول البحر المتوسط بما تحتفظ به من القوات الكبيرة في قواعدها البحرية الموزعة بين جبل طارق ومالطة وقبرص والسويس وحيفا فهي تشرف على جميع انحاء هذا البحر الذي يريد داخل ايطاليا تسميته « بحرنا » (Nostro Mare) ولا تتمامى ان لفرنسا في ذلك البحر مدة مصالح تشرف عليها بقواعدها البحرية في قورسيقا وبزرتا وأوران والجزائر . كما نذكر أيضاً وصايتها على سوريا . كذلك لايطاليا قواعد بحرية في جزر الديدوكانيز ورودس وجنوة وسبنا وناپولي وهي لا تتنع بمقامها الحالي . وسياستها في البحر المتوسط ترمي الى زيادة نفوذها ورفع مكانتها ليكون لها المقام الاول بين دول البحيرة الايطالية ! وكثيرون من الكتاب الايطاليين تجد في كتاباتهم عن الدولة الايطالية الناشئة قولهم ان نصف سواحل فرنسا او اسبانيا تطل على البحر المتوسط فاذا اغلق في يوم من الايام في وجه الايطاليين باقدام انجلترا على اقفال جبل طارق والسويس استطاعت الجمهوريتان اللاتينيتان ان تعيشا ولا تهلكا لاتصالها بمياه المحيط الاطلانطي ولا تشل حركة اعمالها بأي حال من الاحوال . لكن ايطاليا وهي من دول البحر المتوسط القوية تمتد كقنطرة في عرض البحر وتطل كل شواطئها على ميادة وليست لها سواحل تمس بحاراً أخرى . فايطاليا تعتمد عليه كل الاعتماد بل وحياتها تتوقف على المقاصد الطيبة التي يضمرها الايطاليين من بأيديهم مفاتيح هذا البحر . وهي جبل طارق والسويس ومن أقاموا لهم قواعد قوية لا غراض امبراطورية ليست قومية في مالطة وقبرص مثلاً . والنتيجة المحتمة هلاك شعب تعداد سكانه ٤٣ مليوناً في شهور قلائل اذا اوصدت انجلترا منافذ البحر لتنفيذ أغراضها العدائية فتصبح ايطاليا سجينة وتمنع عنها واردات الحنطة والفحم وزيوت الوقود والحديد وجميع المواد الهامة الضرورية لحياة شعب متمدن حديث

فنحن نرى اليوم مشكلة ايطاليا في البحر المتوسط معقدة كل التعقيد . وان عراكاً تظهره الأيام المقبلة لأجل السيادة فيه بين اصحاب الحق او من يدعيه امر محتمل الوقوع عاجلاً او آجلاً وسنرى انجلترا عاملة في سبيل تحقيق أغراضها الى النهاية . وقد قال السير آرثر ويلرت عام ١٩٢٨ : ان البحر المتوسط هو المركز الاستراتيجي للامبراطورية فاذا فقدنا حرية المواصلات فيه من جبل طارق الى قناة السويس تتكلك العامود الفقري لسياستنا الاستعمارية »(٢)

(١) من مقال لدكتور بول روهرباخ بعنوان "Das grössere Deutschland" نشر في ١١ سبتمبر ١٩١٥

(٢) من كتاب "Aspects of British Foreign Policy" للسير "Arthur Willert" طبعت في نيويورك عام ١٩٢٨ — ص ٢٢