



العلاقات السياسية بين الدول الاستعمارية الأوربية  
(١٨١٥ - ١٩١٤م)

إعداد

صلاح حاجي رمضان مراد

أ.د. فوزي السيد المصري

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر كلية الآداب - جامعة طنطا

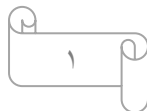
أ.د محمد أحمد الشرقاوي

أستاذ مساعد التاريخ الحديث والمعاصر كلية الآداب - جامعة طنطا

**المستخلص:**

لقد شهد العقد الأخير من القرن التاسع عشر الميلادي والأعوام الأولى من القرن العشرين الميلادي ذروة تعاظم سياسات القوة في أوروبا، حيث شيدت هذه الأمم قوتها العسكرية بشكل كبير وتكالبت على المستعمرات في أعالي البحار وخاصة في أفريقيا والهند، ودخلت بذلك العلاقات السياسية بين الدول الاستعمارية الأوربية منعطفاً جديداً، وفي هذا البحث سوف نسلط الضوء على سباق التسليح البحري بين ألمانيا وبريطانيا وأثره على جنوب إفريقيا، كذلك ظهرت السياسة الاستعمارية في القرن التاسع عشر الميلادي كنظام سياسي - اجتماعي مرتبط ارتباطاً وثيقاً بالاقتصاد الرأسمالي، ويخضع للروح القومية، وقد كان دعاة الاستعمار يفكرون باستثمار المستعمرات وكل ما عليها من موارد بشرية.

**الكلمات الإفتتاحية:** الاستعمار الأوروبي، سباق التسليح، ألمانيا، بريطانيا، الرأسمالية.





كان الإنجليز والألمان ينتمون إلى فرع واحد من أفرع الجنس التيوتوني ويتكلمون لغة مستمدة من أصل مشترك وكثيراً ما حاربوا في جبهة واحدة، وقد أثر الإنجليز حكم أسرة ألمانية الأصل على أن يحكمهم ملك بريطاني كاثوليكي، ويتقدم الأيام أصبحت ألمانيا أفضل عميل أجنبي للسلع والبضائع الإنجليزية، وقد أخذ التنافس الإنجليزي - الألماني يظهر ويتعاظم بسبب الرضا الإنجليزي وعدم الرضا الألماني بالتوزيع الموجود للقوى العالمية عندما قررت ألمانيا إقامة أسطول بحري يماثل في كفاءته وحجمه الجيش الألماني، وقد بدا هذا التطور لبريطانيا كما لو كان محاولة ألمانية للهيمنة على طرق أوروبا ومداخلها البحرية في زمن السلم، فسعت بريطانيا إلى الحفاظ على تفوقها البحري وطورت أسطولها وأقامت اتفاقيات مع كل من روسيا وفرنسا، فردت ألمانيا بتقوية أسطولها وعقدت اتفاقية مع النمسا، وأخذت كل من بريطانيا وألمانيا تلقي اللوم في هذه المنافسة على الأخرى<sup>(١)</sup>.

على الرغم من أن بريطانيا حققت تقدماً كبيراً في مجال الصناعة حيث كانت أولى دول العالم في هذا الشأن، إلا أنها كانت تعتمد بشكل كبير على الخارج في تدبير السلع الغذائية، وحرصت بريطانيا على أن تصل هذه السلع إلى ثغورها بسلامة، وهذه السلامة لا تضمنها إلا قوة بحرية كبيرة لإطعام سكانها ولسد حاجة المصانع الدائمة إلى الموارد الخام، ولتصدير المصنوعات إلى شتى بقاع الأرض، وبذلك يمكن القول أن بريطانيا كانت تعتمد على الأسطول كعامل حماية وضمان لسيادتها على الأراضي التابعة لها<sup>(٢)</sup>.

لم يكن الألمان مغرمين بصناعة السفن ولا ركوب البحر ولم يكن للأسطول دوراً ملحوظاً في حروب الوحدة الألمانية، حيث اشترك في بعض المهام البرية فقط، وخلال فترة نشاط بسمارك ظل الأسطول الرفيق الدائم للجيش ويرجع ذلك إلى زهد بسمارك في التوسع الاستعماري ورغبته في الحفاظ على حدود ألمانيا بعد الوحدة وعدم تغيير الحالة الراهنة في أوروبا<sup>(٣)</sup>، وكذلك فقد كانت اليونكرز-وهي الطبقة الأرستقراطية البروسية من ملاك الأراضي-ينظرون إلى الأسطول على أنه مجرد أداة تستنزف الأموال، حيث كان الأسطول مرتبطاً بالطبقة الوسطى الليبرالية الأخذة في النمو، والتي كانت موضع كراهية اليونكرز، كل ذلك كان في غير صالح تطور الأسطول في ألمانيا، وقد تغير الوضع مع تولي القيصر فلهم الثاني حفيد الملكة فيكتوريا، والذي عشق الأسطول منذ نعومة أظافره حيث كانت جدته تصطحبه لمشاهدة الأسطول الإنجليزي منذ نعومة أظافره، فتمنى إقامة أسطول ألماني على غرار الأسطول الإنجليزي<sup>(٤)</sup>، ولكن كثيراً ما وضع البرلمان الألماني-الرايخستاج- العراقيل أمام طموح القيصر الألماني ورفض التصويت على الأموال اللازمة للتوسع في الإنشاءات البحرية مؤكداً أن ألمانيا قوة برية وليست في حاجة إلى الأسطول، ولذلك اختار القيصر الألماني الفريد فون تريتز ليكون وزيراً للبحرية في عام ١٨٩٧م لإنشاء أسطول ألماني لأعالي البحار<sup>(٥)</sup>.

ويمكن إجمال الأسباب التي دفعت القيصر الألماني وحكومته إلى إنشاء أسطول حربي قوي فيما يلي:

➤ تطلع فلهم الثاني إلى أن يحقق لألمانيا مشروع القوة العظمى في العالم لكي تتمكن من إعادة توزيع المستعمرات وتتال نصيبها هي الأخرى، فقد كان يرى أن امتلاك الأساطيل الحربية الضخمة



وتمركز القوة البحرية هما قوام السيطرة على المحيطات، ولا يمكن لأي أمة النهوض دون امتلاك قوة بحرية<sup>(١)</sup>.

➤ رأت الحكومة الألمانية منذ عام ١٨٩٧م أن تطوير الأسطول يحول الأنظار عن المشكلات الداخلية ويكبح دعاوي الثوريين، كما رأت أن بناء السفن سيؤدي إلى تطوير الصناعة الألمانية وتحقيق جزء من الرخاء الاقتصادي، مما يهدئ المطالبة بمزيد من الديمقراطية من ناحية الاشتراكيين والأحرار والديمقراطيين<sup>(٢)</sup>.

➤ شهدت ألمانيا في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي نمو اقتصادي كبير، فقد ازدهرت الصناعة وأصبحت في حاجة ملحة إلى أسواق جديدة لمنتجاتها ومواد خام رخيصة الثمن لصناعاتها، فكان أمامها الخيار إما أن تمتلك أسطول حربي قوي وتصبح من الدول الاستعمارية الكبرى أو أن ترضى بكونها دولة زراعية فقيرة، فضلاً عن رغبت ألمانيا في حماية تجارتها الخارجية فقد كانت الطرق النهرية الألمانية التي تستخدمها التجارة الخارجية تصب في بحر البلطيق وبحر الشمال<sup>(٣)</sup>، وإذا ما انتشرت السفن المعادية في بحر البلطيق وبحر الشمال فإن أي حصار لهذين البحرين سوف يعرقل التجارة الألمانية، بالإضافة إلى سيطرة بريطانيا على جنوب أفريقيا ومصر ومضيق جبل طارق مما جعلها تسيطر على طرق التجارة العالمية، لذلك رأت الحكومة الألمانية أن سيطرة بريطانيا وحدها على الطرق التجارية البحرية العالمية لا يتناسب مع عصر تتطلب فيه المصالح التجارية لكل الدول الكبرى الإبقاء على البحار مفتوحة<sup>(٤)</sup>.

➤ موقع ألمانيا الجغرافي في وسط أوروبا جعلها تحت رحمة التفوق العددي الروسي والتهديد العسكري الواضح الذي خلفه تحالف فرنسا وروسيا، مما جعلها تشعر بالعجز في كل المسائل الخارجية بسبب ضعف قوتها البحرية، ففي هذا الوقت كانت القوة البحرية هي الكفيلة بجعل القوى الأوروبية الأخرى تهابها، وقد ظهر هذا واضحاً في الأزمات التي حدثت بين بريطانيا وألمانيا في عام ١٨٩٣م بشأن الكونغو والنيجر، وكذلك مسألة برقية كروجر في عام ١٨٩٦م<sup>(٥)</sup>، ثم استيلاء الأسطول البريطاني على البواخر الألمانية التي تحمل البريد على ساحل جنوب أفريقيا أثناء حرب البوير الثانية، أوضح كل ذلك عجز ألمانيا عن التدخل عن التدخل لصالح البوير الذين عطفوا على كفاحهم ووعدتهم بالدعم والمساندة، وأدركت ألمانيا أن فشلها في تكوين عصابة أوروبية ضد بريطانيا يرجع إلى تفوقها البحري<sup>(٦)</sup>.

أقام تربتز خطته لتطوير الأسطول الألماني على أساس أن الأسطول الألماني سوف يمثل رادعاً لأي هجوم بريطاني وسيجبر بريطانيا على تحسين علاقاتها مع ألمانيا على أساس من التكافؤ، وهذا ما جاء في مشروع القانون البحري الألماني لعام ١٩٠٠م، حيث نص على أن الغرض من إنشاء الأسطول أن تستطيع ألمانيا في حالة الاشتباك مع أعظم قوة بحرية إلحاق الضرر بمصالحها في العالم<sup>(٧)</sup>.

ونخلص من هذا أن ألمانيا رأت أن التهديد الذي يمكن أن يفرضه الأسطول الألماني على صناعات القرار في بريطانيا سيضطر الأخيرة إلى تخفيف معارضتها للسياسات الألمانية عندما ترى ألمانيا قوية على المياه كما هي على اليابسة، وكذلك لتحقيق أهداف الحكومة الألمانية الاستعمارية والتجارية.

اتضحت معالم سباق التسلح البحري بين بريطانيا وألمانيا في عام ١٩٠٠م عندما وضعت الحكومة الألمانية أول خطة متكاملة لبناء قوتها البحرية مما أقلق بريطانيا، ثم أخذ هذا القلق يتحول إلى أزمة



دبلوماسية مع عقد التحالف البريطاني - الياباني في عام ١٩٠٢م، والوفاق الودي في عام ١٩٠٤م، وهزيمة روسيا أمام اليابان في عام ١٩٠٥م، كل هذا أضعف موقف ألمانيا ودعم موقف بريطانيا<sup>(١٣)</sup>، وبخاصة بعد التحول الذي نتج عن انتصار اليابان في الحرب مع روسيا وتأكد أمن المصالح البريطانية في آسيا مما سمح بإعادة توزيع الأسطول البريطاني في البحر الأبيض المتوسط وتركيزه في بحر الشمال، وقد اعتبرت ألمانيا أن تعزيز بريطانيا لقواتها في بحر الشمال يعد استعداداً من جانبها للحرب ضدها، ورد الألمان بمزيد من الإنشاءات البحرية الجديدة وأصبح سباق التسلح البحري بين ألمانيا وبريطانيا آنذاك سافراً، خاصة مع علم الحكومة الألمانية أن بريطانيا قد أقدمت على بناء طراز جديد من السفن المدرعة الثقيلة والتي عرفت باسم (الدردنوت) بقصد استخدامها في بحر الشمال، وسرعان ما أعلنت الصحافة الإنجليزية أن سفينة الدردنوت قادرة على إغراق الأسطول الحربي الألماني بأسره<sup>(١٤)</sup>، الأمر الذي استفز الحكومة الألمانية وأجبرها على الشروع في بناء سفن من نفس الطراز لتهدئة مخاوف الرأي العام الألماني، وفي عام ١٩٠٦م استطاع ترينز تمرير القانون البحري الثالث وحصل على موافقة ببناء ست مدرعات من طراز الدردنوت، كل ذلك زاد من الصعوبات أمام بريطانيا وهدد بتحطيم تفوقها البحري<sup>(١٥)</sup>.

تولى حكم بريطانيا حزب الأحرار برئاسة هنري كامبل بانرمان في عام ١٩٠٦م، وقد وعد الناخبين بخفض النفقات المخصصة للتسليح من أجل الإنفاق على الإصلاحات الصحية والتعليمية<sup>(١٦)</sup>، ورأت معظم قطاعات الرأي العام البريطاني أن وضع بلادهم سيظل عظيماً بقدر ضئيل من الإنفاق على زيادة التسليح، وبناء على ذلك قامت خطة بانرمان في العامين ١٩٠٦ و ١٩٠٧م على أساس تقليل السرعة المحددة لبناء قطع الأسطول الجديدة على أمل أن تفعل ألمانيا نفس الأمر، فأعلنت الحكومة الألمانية بناء ثلاث سفن من طراز الدردنوت بدلاً من أربعة، أما البرلمان الألماني فقد وافق على بناء سفينة دردنوت واحدة، ولكن السبب لم يكن تهدئة السباق مع بريطانيا، بل كانت الرغبة في دراسة المشكلات التقنية الخاصة ببناء هذا الطراز من السفن، وتجدر الإشارة إلى أن سباق التسلح البحري لم يكن في مصلحة الاقتصاد البريطاني ذلك أن ألمانيا تستطيع الاستمرار في عملية التسابق والتفوق فيها بفضل مقدرة العمال الألمان في الميدان التكنولوجي وانخفاض أجورهم نسبياً بمقارنتها بأجور العمال البريطانيين<sup>(١٧)</sup>.

أعربت بريطانيا خلال مؤتمر لاهاي الثاني للسلام في أكتوبر ١٩٠٧م عن رغبتها في بقاء التسلح البحري على مستواه الحالي ووعدت بالأ تشيد أية سفن حربية بعد ذلك إذا وافقت كافة الدول على ذلك، ولكن ألمانيا عارضت هذا المشروع بشدة ونجحت في ذلك<sup>(١٨)</sup>، وقد اعدت ألمانيا مؤتمر لاهاي الثاني مجرد محاولة بريطانية لتأمين الهيمنة البحرية البريطانية بدون نفقات إضافية<sup>(١٩)</sup>، وذكر وزير الخارجية البريطانية إدوارد جراي:- (سيجبرنا إذا أقر الرايخستاج الألماني الميزانية، على إضافة من ١٠ إلى ٢٠ مليون جنيه لميزانية البحرية في السنوات القليلة القادمة، ولكن في حالة حدوث ذلك ما أريد أن يعرفه الناس هنا وفي ألمانيا إننا اضطررنا إلى إنفاق المال على الرغم من رغبتنا في تقليل الإنفاق على الإنشاءات البحرية)، وقد جاء فوز الحزب الإمبراطوري في الانتخابات الألمانية عام ١٩٠٧م ليكون بمثابة انتصار للجناح العسكري الذي يؤيد تطوير الأسطول الحربي، وليكون الرد الألماني على مبادرة بريطانيا في مؤتمر لاهاي الثاني للسلام حيث وجد هذا الحزب أن الوقت مناسباً لزيادة الإنفاق



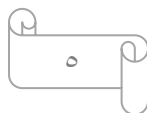
على السفن الحربية وبخاصة مع وجود فائض في الميزانية، فقرر إنشاء أربع سفن حربية سنوياً ابتداءً من عام ١٩٠٨م وحتى عام ١٩١١م، كما تقرر خفض فترة إحلال السفن الجديدة محل السفن القديمة من ٢٥ إلى ٢٠ عاماً لزيادة كفاءة السفن نظراً للتطورات التقنية<sup>(٢٠)</sup>.

بدأ أمر تحسين العلاقات مع ألمانيا أمراً ملحاً أيده الكثيرون وعلى رأسهم جراي الذي توجه في يوليو عام ١٩٠٨م لمقابلة السفير الألماني في لندن-مترنيخ-واقترح تخفيضاً مشتركاً لبرامج تشييد السفن في البلدين، وتكرر ذلك مرة أخرى عبر وكيل وزارة الخارجية البريطانية-تشارلز هاردنج- أثناء زيارته لألمانيا برفقة الملك إدوارد السابع<sup>(٢١)</sup>، وفي ١١ أغسطس عام ١٩٠٨م أشد الجدل بين هاردنج والإمبراطور حينما أصر هاردنج على وجوب التوقف عن المنافسة في مجال التسليح البحري، فرد الإمبراطور بأنه يفضل الحرب على قبول هذا<sup>(٢٢)</sup>، وقد أخذت العلاقات البريطانية - الألمانية تزداد تدهوراً جراً ما نشرته صحيفة ديلي تلجراف عن مقابلة تمت بين الإمبراطور الألماني وحكومات دولتي فرنسا وروسيا في ٢٨ أكتوبر عام ١٩٠٨م، أكد فيها الإمبراطور الألماني أن فرنسا وروسيا طالبتة أثناء حرب البوير الثانية بتكوين عصبة أوروبية ضد بريطانيا، لا لإنقاذ البوير وحسب؛ بل لإذلال بريطانيا مما أثار غضب البريطانيين<sup>(٢٣)</sup>.

أخذت الحكومة البريطانية تثير الفرع في نفوس البريطانيين لزيادة النفقات على الإنشاءات البحرية وتعرض صورة قائمة للخطر الألماني، وتؤكد أن ألمانيا تمتلك عدداً أكبر من السفن المعطن عنها في برنامجها البحري الرسمي، وقد عازمت الحكومة البريطانية على إنشاء ثمان سفن حربية في عام ١٩٠٩م من طراز درنوت بدلاً من أربعة، هنا شعرت الحكومة الألمانية أنه من الأفضل لألمانيا قبول دعوات التفاوض البريطانية؛ بهدف تقليل التوتر الذي خيم على العلاقات البريطانية - الألمانية، والرغبة في تقوية العلاقات مع بريطانيا وفساد الوفاقات بين بريطانيا وروسيا وفرنسا<sup>(٢٤)</sup>.

كما تخوفت الحكومة الألمانية من أن تؤدي الضغوط على حكومة الأحرار البريطانية إلى سقوطها، وأن تحل محلها حكومة للمحافظين المعروفين ببرامجهم الدفاعية القوية ورغبتهم في تحويل الوفاقات مع روسيا وفرنسا إلى تحالفات تامة موجهة ضد ألمانيا، ولقد تزامن إدراك الحكومة الألمانية لكل هذا مع انتشار الزعر غير المسبوق في بريطانيا، والذي دفع الرأي العام إلى المطالبة بالحد من التسليح للوقاية من الدخول في حرب مع ألمانيا، وبخاصة بعد أن عقدت ألمانيا اتفاقية تعاون مشتركة مع فرنسا في المغرب في فبراير عام ١٩٠٩م، وهو ما اعتبرته بريطانيا خيانة فرنسية، فضلاً عن إعلان حكومة النمسا والمجر عزمها على بناء أربع سفن من طراز درنوت في أبريل عام ١٩٠٩م، وهذا يمثل دعماً مباشراً لألمانيا في بحر الشمال، في ضوء وجود التحالف النمساوي - الألماني<sup>(٢٥)</sup>.

وفي ٢١ أغسطس ١٩٠٩م أبلغ المستشار الألماني بتمان هولفيج السفير البريطاني في برلين بأنه يقدم مقترحاته من أجل إجراء ترتيب بحري مع بريطانيا على أن تكون جزء من خطة لإجراء اتفاق سياسي يحول بين نشوب حرب بين الدولتين، ثم تلا ذلك عامين من المفاوضات الغير مثمرة<sup>(٢٦)</sup>، وقد رحب جراي بمبادرة هولفيج وأوضح أن أي اتفاقية بحرية لا تحمل خفضاً محدداً للبرامج البحرية الألمانية ستعتبرها حكومة بريطانيا بلا قيمة من الناحية العلمية، فرد هولفيج بأن البرنامج البحري الألماني أصبح قانوناً ولا يمكن إجراء أي تعديل عليه إلا بموافقة البرلمان الألماني، ولاكن يمكن عن طريق المفاوضات





تنظيم إيقاع التشييد وتخفيض الأعباء المفروضة على دافعي الضرائب، وفي مقابل ذلك طالب هولفيج بالتزام بريطانيا باتفاقية تنص على أنه في حالة تعرض أي من الدولتين لهجوم تقف الدولة الثانية على الحياد، وبذلك أدركت الحكومة الإنجليزية أن هدف ألمانيا هو إيقاع الانقسام بين دول الوفاق، كما لم تكن ثمة فائدة لبريطانيا من وراء هذه الاتفاقية فقد ارتبطت بوفاقات مع روسيا وفرنسا وتحالفاً مع اليابان، ولم تكن معرضة لهجوم من جانب هذه القوى، ولكن الفائدة كانت بلا شك لألمانيا إذا ما هاجمتها فرنسا أو روسيا فتضمن بذلك حياد بريطانيا<sup>(٢٧)</sup>.

عانت ألمانيا من هزيمة دبلوماسية جراء أزمة أغادير في يوليو عام ١٩١١م، عندما أثارت مواجهة مع فرنسا بشأن المغرب ثم تراجعت تحت الضغط البريطاني، وقد تم لفرنسا ما أرادت في المغرب وخرجت منتصرة بفضل مساندة بريطانيا لها<sup>(٢٨)</sup>، فرى تربنز استغلال هذا الاستياء العام وأظهر أن ألمانيا تحتاج إلى زيادة تسليحها البحري للتغلب على السيادة البريطانية التي تسببت في إلحاق الهزيمة الدبلوماسية بها، فأمر القيصر الألماني في نوفمبر عام ١٩١١م بإصدار قانون بحري إضافي تزداد بمقتضاه أعداد السفن الحربية المزمع إنشاؤها بدلاً من إنشاء سفينتين في كل عام، يتم إنشاء ثلاث سفن في العام الأول وسفينتين في العام الثالث، ثم ثلاث سفن في العام الثالث، وسفينتين في العام الرابع، وهكذا على مدى ست سنوات، كل هذا أدى إلى تصعيد المنافسة وإرهاق الحكومة البريطانية وجعلها أكثر استعداداً لاستئناف المفاوضات<sup>(٢٩)</sup>.

اشتدت المعارضة في ألمانيا لتشييد مزيد من السفن، فدعاة السلام ورجال المال والصناعة هاجموا تربنز وأكدوا أن ألمانيا تبني السفن منذ عشرة أعوام ولا زالت بريطانيا متفوقة بحرياً، وأصبحت ألمانيا معزولة، وحتى النمسا وإيطاليا لم يقدموا دعم لألمانيا خلال أزمتي المغرب، ودون الرجوع لألمانيا هاجمت إيطاليا ممتلكات السلطان العثماني وشرعت النمسا في القيام بسياسات خطيرة في البلقان، وعلى جانبي ألمانيا تقبع كل من روسيا وفرنسا بتسليحاتهما المتطورة<sup>(٣٠)</sup>.

أكدت الحكومة البريطانية أن مشروع القانون البحري الألماني لتكميلي هو العقبة الوحيدة أمام الصداقة مع ألمانيا واستمراره سيجعل من المستحيل التوصل إلى اتفاق، وأخذت تحول مسار المفاوضات مرة أخرى من الاتفاقية السياسية إلى الاتفاقية البحرية فاعد القيصر الألماني ذلك تدخلاً في مصر ألمانيا البحري، خاصة بعد تأكيد الحكومة البريطانية على أن تمسك ألمانيا بمشروع القانون التكميلي سيؤدي إلى تحويل من الأسطول البريطاني القابع في البحر المتوسط إلى المياه الداخلية، وقد عد القيصر الألماني هذا بمثابة تهديد بالحرب، فقرر إنهاء المفاوضات والتركيز على مشروع القانون البحري التكميلي بلا إبطاء، وفي ١٠ أبريل ١٩١٢م أعلنت الحكومة الألمانية التصويت على القانون البحري الذي نص على زيادة كبيرة في حجم الأسطول ليستأنف السباق بشكل أكثر ضراوة<sup>(٣١)</sup>.

تعهد وزير البحرية البريطاني-تشرشل-بالتصدي للقانون البحري الألماني، وفي ١٨ مارس ١٩١٢م قدم التقديرات البحرية لعامي ١٩١٢ و١٩١٣م لمجلس العموم، وأعلن عزم بريطانيا على تشييد سفنها ضد ألمانيا وحدها، وأنها ستحافظ- على نسبة ١٠ : ١٦ بين ألمانيا وبريطانيا طالما أن ألمانيا ستواصل برنامجها التكميلي، وبدأ الاستعداد لاستدعاء أسطول المحيط الأطلنطي للعودة إلى الوطن وترك أسطول البحر الأبيض المتوسط من مالطه إلى جبل طارق، ومع تدعيم بريطانيا لسيادتها في بحر الشمال، تركت



مهمة حماية البحر المتوسط إلى الأسطول الفرنسي، فقد تخوفت بريطانيا من أن تغلق إيطاليا والنمسا الطريق المؤدي إلى الهند<sup>(٣٢)</sup>، وقد استمرت المشكلة البحرية بين بريطانيا وألمانيا قائمة بلا حل حتى بعدما اقترح تشرشل مشروع العطلة البحرية في ٢٠ مارس ١٩١٣م، والذي يعني وقف التشييد البحري في بريطانيا وألمانيا لمدة عام، قابل هذا المشروع القيصر الألماني بفتور لأنه عده تحطيم لقانون البحرية الألمانية ولا يمكن تنفيذه إلا بين حليفين وليس متنافسين<sup>(٣٣)</sup>.

تراجع السباق الألماني - البريطاني على مسألة التسليح البحري بعد أن اتضح أن التفاوض في هذا الموضوع أصبح بلا جدوى، كما ساعد على ذلك التوجهات الداخلية، فقد قوبلت الإضافات الجديدة للقانون البحري في ألمانيا بمعارضة شديدة داخل الحكومة حيث دعت المعارضة إلى إعطاء الأولوية في برامج التطوير العسكري لتطوير الجيش البري؛ لخشيته من أن تؤدي التوسعات المتزايدة في الجيش الفرنسي والجيش الروسي إلى ضياع تفوق الجيش الألماني البري، وتوجب على بريطانيا هي الأخرى أن تقلل إنفاقها على الأسطول بسبب وجود صراعات داخل الحكومة حول هذا الشأن، حيث دعا لويد جورج إلى تقليص الإنفاق على التسليح البحري، كما رأت بريطانيا أن السماح لألمانيا بالتوسع الاستعماري ربما يؤدي إلى إضفاء نوع من الهدوء على الموقف العام، وفي ٢٠ أكتوبر ١٩١٣م تم التوصل إلى اتفاق بين بريطانيا وألمانيا قسمت بموجبه المستعمرات البرتغالية إلى مجالات نفوذ بريطانية وألمانية، ومنذ ذلك الحين بدأ الهدوء يشوب العلاقات البريطانية الألمانية وتوقفت المفاوضات الخاصة بالحد من التسليح البحري والتي انتهت بالفشل ولكن ظلت المنافسة مستمرة خلف الستار<sup>(٣٤)</sup>.

يرى الباحث أن فشل المفاوضات البريطانية - الألمانية يرجع إلى سوء الظن المتبادل، فكلاهما يشك في الآخر ويريد أن يستفيد على حساب الآخر، حيث رأت بريطانيا أن اتفاقية ألمانية - بريطانية تضمن لألمانيا حياد بريطانيا في أي حرب مستقبلية ستؤدي إلى سيطرة ألمانيا على القارة، كما آمن الألمان بأن بريطانيا تخطط لتطويقهم وبالتالي تنضم في النهاية إلى فرنسا وروسيا في حرب تطيح بالوجود الألماني، وقد استلزم لنجاح المفاوضات أن يُعدل الجانبان مطالبهما الأمنية، فكان على ألمانيا أن تخفض برنامجها البحري وتتخلى عن فكرة افساد معاهدات بريطانيا مع روسيا وفرنسا، وعلى بريطانيا أن تتقبل الوجود الألماني على ساحة الدول الاستعمارية الكبرى.

### ثانياً اتجاهات التفهق الأوربي ينقسم :

#### أولاً: الاستعمار والعنصرية والصهيونية.

أكد ماك كنلي في عام ١٩٠١م أن النمو الصناعي أوجب البحث عن أسواق جديدة ومواد أولية غنية، وصرح الفريد ملنر بعد تأسيس اتحاد جنوب أفريقيا أمام مجلس الرابطة البحرية البريطانية: (أنا رجل استعماري إمبريالي مئة بالمئة)، كما نسب الاقتصادي الحر هوبسن إلى الروح الاستعمارية في عام ١٩٠٧م بأنها الخاصية الأكثر جدارة وتميزاً، وقد ظهرت السياسة الاستعمارية في القرن التاسع عشر الميلادي كنظام سياسي - اجتماعي مرتبط ارتباطاً وثيقاً بالاقتصاد الرأسمالي، ويخضع للروح القومية، وقد كان دعاة الاستعمار يفكرون باستثمار المستعمرات وكل ما عليها من موارد بشرية وغير بشرية حتى أن الفرنسي ملكيوردي قد اقترح تكوين جيش من مواطني السودان والسنغال ليكونوا نواة جنود شجعان للقتال تحت راية الجيش الفرنسي، وكتب لويس سوبوليه في عام ١٩١٢م: (أعلى الزنجي أن



يفهم ويدرك جيداً بأن الدولة التي استقرت في داره وفرضت عليه سيادتها وسؤدها، هي سيدة مطاعة، تسيطر عليها فوق السهول والأحراش والغابات، هي أقوى وأمجد من كل ما تعاقب عليه وعرف من اسياذ (٣٥)، وقد حققت هذه اللهجة الاستعمارية المتكبرة الانتصارات من عهد لويس الرابع وحتى عهد نابليون، وحققت لفرنسا خاصة النصر والمجد، وكانت دليلاً على النزعة الاستعمارية في مواجهة شعوب العالم (٣٦).

وقد انتشر مبدأ القوميات في القرن التاسع عشر الميلادي معتمداً على فكرة العرق والعنصر، ثم انتقل من العنصر البشري إلى الدول، وأخذ الناس يعتقدون بوجود عروق سامية مصفاة ومختارة لكي تقود باقي العروق والقوميات الأخرى الأقل منها شأنًا، وظهر من العلماء من يؤكد على أن التفرقة على أساس العرق حقيقة واقعية تتميز كليا عن الدولة، وقد اقترح جوزيف آرثر دو غوبينو أن العرق السامي هو العرق الآري الأرستقراطي وأن الأوروبي يتميز بصفات أنه الفاتح والغازي (٣٧)، وحاول عدة مفكرين إنجليز وأمريكان التشدد على العنصر الانجلو - سكسوني، والرغبة في الحفاظ على نقاء الأصل عن طريق الامتناع عن مصاهرة العروق الملونة المعترف بانحطاطها، ومنهم جون فسك الذي كتب يقول: (إن العنصر الانجلو - سكسوني هو أصلح الأجناس البشرية، وأنه في المستقبل سوف ينتشر هو ولغته وثقافته في أربعة أخماس الكرة الأرضية، وسوف يحيل إفريقيا إلى بلد متقدم مليء بالمدن والمزارع ومظاهر التكنولوجيا) (٣٨).

وأخذ هؤلاء المفكرين يحذرون من تطور العنصر الأصفر والأسود وتم سن تشريعات أمريكية في فكتوريا وكاليفورنيا مثل قانون التربية الوطنية في مدينة الكاب في بريتوريا وهو يحدد مناطق الزواج الألية وجعلها ١٢% من مجموع البلاد، وهو قرار طبقته المحكمة العليا في واشنطن على الزواج الأمريكيين وحرمتهم من الانتخابات العامة (٣٩)، كما ادعى الألمان من جانبهم التفوق العنصري واستشهدوا بأباطرتهم العظام شارلمان وأرمينيوس، وشككوا في تفوق العنصر الانجلو - سكسوني، وقد قسمت العنصرية (٤٠) الألمانية أجناس البشر إلى مراتب، فوضعت في الطبقة العليا الجرمان أهل الرايخ (٤١) الألماني، يليهم الجرمان الذين لا يعيشون في الرايخ الألماني، ويأتي بعدهم النورديون الخالص كالسويديين والدانماركيين والنرويجيين ثم النورمانديون- وهم سكان فرنسا-والأنجلوسكسون- وهم سكان إنجلترا- وغيرهم من الأقرباء، أما الطبقة السفلية فقد وضعت النازية الزواج فيها (٤٢).

### ثانياً: الرأسمالية بين النمو والتقهقر.

عانت الدول الأوروبية من أزمة مالية خلال الفترة ١٨٧٣ - ١٨٩٥م، وقد ساعدت هذه الأزمة على تكوين تكتلات صناعية ومالية، وعلى الرغم من عودة النشاط إلى المجتمعات إلا أن حالة الخوف ظلت مسيطرة فضلاً عن الركود في الأعمال والهبوط في الأرباح، فالأزمات التي كانت تتجدد بصورة شبه دورية تأتي بحوادث لم يكن من السهل تقاؤها مثل الأزمة المالية الحادثة في عام ١٩٠٧م والتي تسببت في ارتفاع عدد التكتلات التجارية في ألمانيا من ٢٥٠ إلى ٤٠٠، وفي عام ١٩٠٨م كان ١% من المشروعات الإنشائية يستعمل ٣٩% من أصحاب الأجور، ويسيطر على ٧٧% من القوى المحركة، وقد استطاع أصحاب السيولة الرأسمالية النقدية السيطرة على الدول الكبرى في أوروبا والولايات المتحدة، ففنى في بريطانيا أن مجموعات من صناعة الحديد قد انطلقت لشراء مناجم الفحم والغاز





ومشتقاته والتخصص في تجارة الفحم واستخراجه وتسويق منتجاته، ويكفي أن وليم هسكيث لفر قد أسس شركة كبرى وجعل فروعها في كل الدول الأوروبية، واشترى مزارع في أفريقيا والفلبين ومراكز لصيد الأسماك ومصافي لتكرير النفط، ويقدم عام ١٩١٣م كان يتصرف في عشرين مليون ليرة إنجليزية بعد أن كان كل رأس ماله مليون ليرة واحدة في عام ١٨٩٠م، ولا يمكن إغفال الشركات العقارية الضخمة وشركات التأمين على الحياة وشركات المخازن الكبرى وشركات صنع الأسلحة<sup>(٤٣)</sup>.

كان النزاع محتوماً بين الرأسماليين على مجالات الربح والاستثمارات، وهي معارك سرية على الخامات الأولية والأسواق التجارية مثل نزاع السيطرة على النفط والتبغ والقصدير بين الشركات الأمريكية والبريطانية، وقد أخذت المنافسات الاقتصادية بين الدول الأوروبية الكبرى تشتد نظراً للصعوبات التي اعترضت سياستها التوسعية، وأخذت أوروبا تعاني التأخير في نشاطها الرأسمالي، ففي عام ١٩١٣م كانت أوروبا تسيطر على ٨٠% من النقل البحري وهي نسبة تعادل ٤٢% من مجموع حركة النقل في العالم، وهو أدنى من حصة أمريكا الشمالية بحوالي ٢٦%، وقد احتفظت بريطانيا بالصدارة في صناعة النسيج والحياسة، إلا أنها عجزت مثل ألمانيا عن الاحتفاظ بالصدارة في إنتاج الفحم الحجري حيث أصبحت لصالح الولايات المتحدة التي سجلت في مجال الطاقة الكهربائية سبقاً أكبر، وأخذت الدول الأوروبية تفقد تدريجياً القدرة على الاكتفاء الذاتي وراحت تعتمد على دول أخرى أكثر فأكثر، ليس في الخامات وحسب بل وفي المواد الغذائية كذلك<sup>(٤٤)</sup>، وقد استوردت بلجيكا عام ١٨٩٠م حوالي ٥٥% من القمح، وفي عام ١٩١٠م استوردت حوالي ٧٥% من نفس المحصول<sup>(٤٥)</sup>.

كانت بريطانيا تشغل المرتبة الأولى في إنتاج الحديد في عام ١٩١٠م<sup>(٤٦)</sup>، وبحلول عام ١٩١٣م أصبحت تشغل المرتبة الثالثة بعد الولايات المتحدة وألمانيا، وانخفض كذلك مجموع الحركة التجارية من ٢٢% في عام ١٨٧٥م إلى ١٥% في عام ١٩١٣م، وهبطت حصتها من النقل البحري إلى الخمس بعد أن كان الربع، وقد سجلت حركة الصادرات في الولايات المتحدة ارتفاعاً كبيراً فهي تحتفظ بثلاث أرباع الثروة المنقولة، وكان الفرد الواحد الأمريكي ينفق سنوياً ٢٣ ألف فرنك، بينما الفرد الفرنسي ١٤,٥٠٠ ألف فرنك والفرد الإنجليزي ٢٠,٧ ألف فرنك، وهذا يعني أن الأمريكيون قد تفوقوا في مستوى الدخل العالمي، وبينما كان مجموع صادرات الدول الصناعية يرتفع إلى ٧١ مليار فرنك بعد أن كان ٢١ مليار فرنك، زادت هذه الحركة ٢٤% داخل المجال الذي يسيطر عليه رأس المال، و١٤١% في المنطقة التي لا يكاد يوجد فيها أي أثر لرأس المال هذا، ومن بين اثني عشرة دولة سجلت تجارتها الخارجية في عام ١٩١٣م ما يقارب المليار فرنك وأكثر، يوجد أكثر من عشرة دول بينها تقع خارج أوروبا<sup>(٤٧)</sup>.

ونتيجة لذلك اتجهت حركة التبادل التجاري في إنجلترا نحو أفريقيا الاستوائية والهند وأمريكا الجنوبية وبعض البلاد الآسيوية الشرقية، كما اتجهت أطماع إيطاليا وفرنسا إلى ليبيا والمغرب وتونس وبذلك وقع شمال إفريقيا في قبضة الدول الأوروبية، واتجهت فرنسا إلى ادخال تحسينات على وسائل استغلال إمبراطوريتها الاستعمارية، فأصبحت الجزائر المستعمرة الفرنسية بلد الكروم والمعادن والفواكه وزاد إنتاج القمح فيها بعد ادخال وسائل تخصيب الأرض ورفع القدرة الإنتاجية لها، وجلبت زراعة الزيتون إلى تونس، كما لفتت مصر الأنظار بسرعة تطور صناعة السكر وزراعة القطن بفضل السدود الكبرى التي أقيمت على النيل، وهذا الاندفاع الاستعماري الذي شهده العالم أسهم فيه بقدر كبير كل من روسيا



واستراليا والصين وكندا والبرازيل، وظهرت دول اقتصادية عظمى تقاسمت فيما بينها أقطار القارات الخمس<sup>(٤٨)</sup>.

قبل عام ١٩١٤م كانت هناك سياسة تهدف إلى توحيد السوق العالمية وسياسة أخرى ترمي إلى تنشيط الحماية الجمركية، وفي سبيل ذلك عقدت العديد من الاتفاقيات حيث شهدت الفترة من عام ١٨١٥م وحتى عام ١٩١٠م ما يقارب ٢٣٠ اتفاقية دولية، وقامت عبر الحدود علاقات أوثق بين الدول، فمثلاً شركة دندل الفرنسية – الألمانية شكلت لها معامل في صنع الحديد والفولاذ في مقاطعة اللورين ومصانع لاستخراج الكوك في الروهو، وشركة راجي الإنجليزية – الأمريكية لاستثمار مناجم النيكل في كندا أقامت لها مصانع كبرى في إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا، وغيرهما الكثير<sup>(٤٩)</sup>.

وقد استثمر رأس المال البلجيكي في بناء السكك الحديدية في إسبانيا وإيطاليا والصين والبلقان، كما قام المصرفي والصناعي البلجيكي إدوارد إيمان ببناء مترو باريس والسكك الحديدية الروسية<sup>(٥٠)</sup>، وكان التضامن الدولي المالي جلياً في مشروع سكة حديد بغداد من مصارف إنجليزية وألمانية وفرنسية، وتتكون هذه الشبكة الواسعة من رؤوس الأموال من ملايين المودعين من كبار رجال المال في العالم، وفي نهاية الثلث الأخير من القرن التاسع عشر الميلادي اشتد الخوف من أن تسخر رؤوس الأموال في شراء الأسلحة والإمداد<sup>(٥١)</sup>.

### المصادر المراجع

- (١) فشر، تاريخ وروبا في العصر الحديث، ص ٤٠٣.
- (٢) وير، تاريخ جنوب إفريقيا، ص ١٧٨.
- (٣) بو عزيز، الاستعمار الأوربي الحديث في إفريقيا واسبيا وجزر المحيطات، ص ٧٣.
- (٤) هريدي، أوروبا من الثورة الفرنسية حتى الحرب العالمية الأولى، ص ٢٨٤.
- (5) John C. G. Röhl, Wilhelm II: The Kaiser's Personal Monarchy, 1888-1900, Cambridge University Press, 2004, p15.
- (٦) البيطار، الموسوعة السياسية والعسكرية، ص ١٢٥٥.
- (٧) البكر: نعمة حسن، سباق التسلح البحري، مجلة المؤرخ العربي، ٢٠٠٩م، ع: ١٧، ص ٣٣٤.
- (٨) برادشوفي: سيدني، أسباب الحرب العالمية قبل فاجعة سراجيفو، ترجمة: محمد إبراهيم الدسوقي، (القاهرة: ١٩٣٤م)، ج ١، ص ١٥٥.
- (٩) حقي، إفريقيا الحرة، ص ٩؛ كاظم، نادية جاسم، العلاقات السياسية الألمانية – الروسية ١٨٨٥-١٨٩٨م، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، ع: ٤، مج: ٢٤، ص ٢٠٢٠، ٢٠٢١.
- (١٠) فشر، تاريخ وروبا في العصر الحديث، ص ٤١٢.
- (١١) البديري، موقف ألمانيا من حرب البوير، ص ١٨٨، ١٨٩.
- (١٢) البكر، سباق التسلح البحري، ص ٣٣٦.
- (١٣) عمر، تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ص ٢٣٥؛ برون، تاريخ أوروبا الحديث، ص ٥٤٦.
- (١٤) فشر، تاريخ وروبا في العصر الحديث، ص ٤٣٥.
- (١٥) برادشوفي، أسباب الحرب العالمية قبل فاجعة سراجيفو، ج ١، ص ١٥٦.



(16) John Cooper, The British Welfare Revolution, 1906-14, Bloomsbury Academic, ٢٠١٧, p.٣٩

- (١٧) البكر، سباق التسلح البحري، ص٣٣٨.
- (١٨) هريدي، أوروبا من الثورة الفرنسية حتى الحرب العالمية الأولى، ص٢٨١؛ برون، تاريخ أوروبا الحديث، ص٥٤٥.
- (١٩) فشر، تاريخ أوروبا في العصر الحديث، ص٤٣٦.
- (٢٠) برادشوفي، أسباب الحرب العالمية قبل فاجعة سراجيفو، ج١، ص١٥٦.
- (٢١) إدوارد السابع: ملك بريطانيا من عام ١٩٠١ وحتى وفاته في عام ١٩١٠م، وهو الأبن الأكبر للملكة فيكتوريا وخليفته، ولم يعرف عنه الاهتمام بالقضايا الداخلية لبلاده. الكيالي، موسوعة السياسة، ج١، ص١١٦؛ برون، تاريخ أوروبا الحديث، ص٥٤٦.
- (٢٢) برادشوفي، أسباب الحرب العالمية قبل فاجعة سراجيفو، ج١، ص٦٠.
- (٢٣) البكر، سباق التسلح البحري، ص٣٤٠، ٣٤١.
- (٢٤) هريدي، أوروبا من الثورة الفرنسية حتى الحرب العالمية الأولى، ص٣٠٠.
- (٢٥) البكر، سباق التسلح البحري، ص٣٤٣.
- (٢٦) برادشوفي، أسباب الحرب العالمية قبل فاجعة سراجيفو، ج١، ص٢٠٠.
- (٢٧) البكر، سباق التسلح البحري، ص٣٤٤.
- (٢٨) هريدي، أوروبا من الثورة الفرنسية حتى الحرب العالمية الأولى، ص٢٨٩.
- (٢٩) برادشوفي، أسباب الحرب العالمية قبل فاجعة سراجيفو، ج١، ص٢٠٢.
- (٣٠) المرجع السابق، ج١، ص١٦١.
- (٣١) البكر، سباق التسلح البحري، ص٣٥٠.
- (٣٢) عمر، تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ص٢٣٧.
- (٣٣) فشر، تاريخ أوروبا في العصر الحديث، ص٤٧٦.
- (٣٤) البكر، سباق التسلح البحري، ص٣٥١.
- (٣٥) روبير شنتيرب، تاريخ الحضارات العام، ترجمة: يوسف أسعد داغر، (منشورات عويدات: بيروت، ١٩٨٧م)، ج٦، ص٥٦٣.
- (٣٦) الزيدي، موسوعة تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ج٣، ص٨٧٦.

(37) Roderick Stackelberg, The Routledge Companion to Nazi Germany, Published in the UK by Routledge, 2007, p1964.

- (٣٨) الطويل: يوسف العاصي، أمريكا: تاريخ من الغزو والإرهاب، (مكتبة حسن العصرية: بيروت، ٢٠١٤م)، ص٥٩.
- (٣٩) الزيدي، موسوعة تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ج٣، ص٨٧٧.
- (٤٠) العنصرية: هي نوع من الاستعلاء النابع من شعور فئة بأنها عنصر سيد ثم ترجمة هذا الشعور إلى واقع سياسي واقتصادي واجتماعي. انظر: عاشور، التفرقة العنصرية، ص٣.
- (٤١) الرايخ: كلمة ألمانية تعني الدولة بصرف النظر عن نوع الحكم فيها، ثم أصبحت تعني أراضي الإمبراطورية الألمانية. البيطار، الموسوعة السياسية والعسكرية، ص٩٤.
- (٤٢) الزغبي: أحمد بن عبد الله، العنصرية اليهودية وآثارها في المجتمع الإسلامي والموقف منها، (مكتبة العبيكان: الرياض، ١٩٩٨م)، ص٥١، ٥٢.
- (٤٣) الزيدي، موسوعة تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ج٣، ص٨٧٢.

(44) Robert Burns Freeman, The Origins of the Belgian Political Party System, University of California, Berkeley, 1959, p323.



- (٤٥) شنتيرب، تاريخ الحضارات العام، ج٦، ص٥٥٨، ٥٥٩.
- (46) American Iron and Steel Association, The Bulletin of the American Iron and Steel Association, 1911, p58.
- (٤٧) الزيدي، موسوعة تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ج٣، ص٨٧٣، ٨٧٤.
- (٤٨) شنتيرب، تاريخ الحضارات العام، ج٦، ص٥٥٩.
- (٤٩) الزيدي، موسوعة تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ج٣، ص٨٧٤، ٨٧٥.
- (50) Anthony Bailey, The Horizon Concise History of the Low Countries, American Heritage Publishing Company, 1972, p217.
- (٥١) الزيدي، موسوعة تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ج٣، ص٨٧٥.



## Political relations between European colonial countries

(AD ١٩١٤ - ١٨١٥)

By

**Salah Hajji Ramadan Murad**

**Prof.Dr/Fawzy Alsayed Almasry**

professor of Modern History ,College of Literature -Tanta University

**Prof. Dr. Mohamed Ahmed Al-Sharqawi**

Assistant Professor of Modern and College of Literature -Tanta University

### **Abstract:**

The last decade of the nineteenth century AD and the first years of the twentieth century witnessed the height of the power politics in Europe, as these nations built their military power in a large way and fought over colonies on the high seas, especially in Africa and India, and political relations between the European colonial states entered a turning point. New, and in this research we will shed light on the naval armament race between Germany and Britain and its impact on South Africa, as well as the colonial policy appeared in the nineteenth century AD as a political-social system closely linked to the capitalist economy, and subject to the national spirit, and the advocates of colonialism were thinking of investing the colonies And all its human resources .

**Keywords:** European colonialism, arms race, Germany, Britain, capitalism.