

**مضيق باب المندب في الصراعات الدولية**  
**Détroit de Bab al-Mandab dans les conflits internationaux**

الأستاذ الدكتور كريم مطر حمزة الزيبيدي  
جامعة بابل (العراق)

تاريخ النشر: 11 / 02 / 2020	تاريخ القبول: 14 / 12 / 2019	تاريخ الإرسال: 12 / 10 / 2019
<p><b>ملخص:</b></p> <p>يعتبر مضيق باب المندب من أهم هذه الممرات المائية الدولية، وذلك بحكم أهمية المسطح المائي الذي ينتمي إليه: المتمثل في البحر الأحمر، وأهمية موقع المضيق الجغرافي المتميز، وسيطرته على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وتكوينه للمياه الإقليمية للدول الآسيوية والإفريقية (اليمن وجيبوتي وإريتريا)، مما جعله يشكل مجالاً واسعاً ضمن أولويات إستراتيجية الدول الكبرى وأطماعها الاستعمارية منذ القرن السادس عشر وإلى غاية القرن العشرين.</p>		
<p><b>الكلمات المفتاحية:</b> مضيق باب المندب، البحر الأحمر، الموقع الجغرافي، الصراعات الدولية، الدول الأوروبية.</p>		
<p><b>Résumé:</b></p> <p>Le détroit de Bab el – Mandeb est considéré comme l’une des plus importantes voies navigables internationales en raison de son appartenance à la mer Rouge, de l’importance de son emplacement géographique stratégique, du contrôle de l’entrée sud de la mer Rouge et de la composition des eaux territoriales des pays asiatiques et africains (Yémen, Djibouti et Erythrée), ce qui en fait l’une des priorités stratégiques des grands pays et leurs ambitions coloniales du 16<sup>ème</sup> siècle au 20<sup>ème</sup> siècle.</p>		
<p><b>les mots clés:</b> Détroit de Bab el-Mandeb, Mer Rouge, Situation géographique, Conflits internationaux, Pays européens.</p>		

تعد دراسة مواضيع اهمية الممرات المائية الدولية من الدراسات الحيوية والمتجددة في التاريخ الحديث والمعاصر ، لاسيما اذا كانت هذه الممرات الدولية تمثل نقطة ثقل في الجيوسياسي اقليمياً وعالمياً ، فمضيق باب المندب يعد من اهم هذه الممرات بحكم اهمية المسطح المائي الذي ينتمي اليه المضيق وهو البحر الاحمر ، فضلا عن اهمية المضيق الذاتية بحكم الموقع الجغرافي المتميز وسيطرته على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، وتكوينه للمياه الإقليمية للدول الاسيوية والافريقية (اليمن وجيبوتي وارتيريا) والذي اعطته مجالاً واسعاً بأن يكون ضمن اولويات استراتيجية الدول الكبرى واطماعها الاستعمارية منذ القرن السادس عشر استمراراً الى القرن العشرين ، ومن هذا المفهوم جاء اختيار عنوان البحث ليكون ( مضيق باب المندب في الصراعات الدولية ) ، وقد قسم البحث الى ثلاثة مباحث وخاتمة :

حيث تطرقنا في المبحث الاول: الى الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب واهميته لما يملك موقعاً جغرافياً مميزاً وممرّاً تجارياً عالمياً ، وجاء المبحث الثاني تحت عنوان الاطماع الاوربية في مضيق باب المندب وقد ركز على الاطماع البرتغالية والبريطانية والفرنسية والايطالية والامريكية في مضيق باب المندب ، فضلا عن الاطماع السوفيتية في منطقة مضيق باب المندب.

اما المبحث الثالث: فقد تناول الاطماع الاسرائيلية في مضيق باب المندب خلال مدة سبعينيات القرن العشرين ، لاسيما في ضل الصراع العربي الاسرائيلي وحرب تشرين 1973. وذكرنا في الخاتمة اهم الاستنتاجات التي توصلنا لها من خلال دراسة الموضوع.

وقد اعتمدنا على عدد من المصادر التاريخية لأعداد البحث منها: فاروق عثمان ابازلة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر 1839-1914 ، ومحمد عبدالله علي ، الاهمية الاستراتيجية للجزر اليمنية 1945-1975 ، لاسيما في المبحث الثاني من الدراسة ، فضلا رسالة الماجستير غير المنشورة ، يحيى عبد غالب رضوان ، (السياسة الصهيونية تجاه البحر الاحمر ومضيق باب المندب) ، المقدمة لكلية الاداب ، جامعة بغداد، لاسيما في المبحث الثالث اضافة الى مصادر تاريخيه اخرى.

المبحث الأول: الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب وأهميته.

يستمد المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (باب المندب) أهميته كنقطة اختناق كثيف للشريان البحري العالمي ، من موقعه في نهاية الطرف الجنوبي للبحر الأحمر الذي يعد اقصر طريق بحري يربط بين الشرق

والغرب بحكم خصائصه الجغرافية لذا فإن أهميته ترجع الى تحكمه في التجارة العالمية بشكل عام بين الشرق والغرب ، ويكون مضيق باب المنذب مياه الإقليمية لثلاث دول هي الجمهورية اليمنية التي تطل على ساحله الشرقي ، واريتريا وجيبوتي على ساحله الغربي وتسمية باب المنذب يطلقها الجغرافيون على الجزء الصالح للملاحة الدولية<sup>(1)</sup>. يبلغ اتساعه نحو 23.2 كم بين رأس المنذب شرقاً ورأس سيعان غرباً<sup>(2)</sup>. واهم موانئ المضيق هي عدن وجيبوتي ، ويمثلان المركز الرابع والسادس بين موانئ العالم من حيث ازدحام حركة المرور<sup>(3)</sup> وقد أطلق على مضيق باب المنذب تاريخياً (باب الدموع) والسبب في ذلك يرجع إلى تلك الخطورة التي كانت تتعرض لها السفن خلال مرورها بالمضيق بسبب وجود مجموعات من الصخور البارزة التي تعترض طريق الملاحة ، لأن خطر الموت كان يترص بهذه السفن فوق شعاب الجزر المرجانية التي تتناثر حول المضيق<sup>(4)</sup>

ومن ابرز جزر مضيق باب المنذب جزيرة بريم (ميون) التي تقع في مدخل مضيق باب المنذب ، وتبلغ مساحتها نحو خمسة اميال مربعة ، وتعتمد جزيرة بريم في كل احتياجاتها على عدن والساحل العربي والافريقي ، وتقسم جزيرة بريم مضيق باب المنذب إلى ممرين : شرقي ويسمى باب اسكندر ، وعرضه (3) كم وعمقه نحو (16) م ، اما الممر الغربي فيبلغ اتساعه نحو (16) كم وعمقه حوالي (300) م ، وقد سمي العرب هذه الجزيرة بـ(ميون) نسبة للقريه التي يقيم فيها سكان الجزيرة ، اما الغربيون فأطلقوا عليها اسم بريم وهي مكونة من الصخور البركانية القاتمة وتبعد عن عدن بحوالي (96) ميلاً غرباً وحوالي 3 اميال عن اليمن الشمالي ، ويسكن جزيرة بريم حوالي (300) نسمة من أجناس مختلفة غالبيتهم من العرب ، ويعيش غالبية السكان على التجارة مع السفن التي ترسو في الجزيرة أثناء عبورها باب المنذب ، إضافة إلى أنهم يعملون بالصيد ، ومن الجزر الأخرى التي تعد ثانوية بالنسبة لجزيرة بريم ، جزيرتا قمران وسومطره ، التي تقع في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر تجاه مضيق باب المنذب وهي مأهولة بالسكان وسطحها جبلي ، كما توجد جزيرة زقر على مسافة (33) كم غرب رأس المتبنة في اليمن الشمالي وهي اكبر الجزر مساحة وارتفاعاً

(1) حمزة علي لقمان ، تاريخ الجزر اليمنية ، مطبعة يوسف ، بيروت ، 1972 ، ص 19.

(2) عبد الزهرة شلش العتابي ، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المنذب ، مجلة كلية التربية الأساسية ، الجامعة المستنصرية ، ملحق العدد الثاني والخمسين 2008 ، ص 211.

(3) عبد اللطيف بن محمد الحميد ، البحر الأحمر والجزيرة العربية في الصراع العثماني البريطاني خلال الحرب العالمية الاولى 1914-1918 ، الرياض ، 1994 ، ص 13.

(4) صلاح الدين حافظ : صراع القوى العظمى حول القرن الأفريقي ، منشورات المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، 1982 ، ص 80.

مما يعطيها أهمية وخبرة خاصة في متابعة التحركات البحرية في البحر الأحمر.<sup>(5)</sup> وتوجد جزيرة هليب بالقرب من مضيق باب المنذب على مسافة (20) كم جنوب شرق ميناء عصب التي تبلغ مساحتها (40) كم<sup>2</sup> وهي خالية من السكان.<sup>(6)</sup>

وترتبط أهمية مضيق باب المنذب الإستراتيجية بالعديد من الجوانب الجغرافية والاقتصادية والسياسية وتتأثر بها العديد من الكيانات السياسية في الوطن العربي والقارة الأفريقية وتنبع هذه الأهمية من الصراع الذي يدور حول مضيق باب المنذب ، كون البحر الأحمر يشكل ممراً للناقلات النفطية والحربية والتجارية اذ يعد قناة وصل من الناحية الاقتصادية والعسكرية بين البحر المتوسط والمحيط الهندي عن طريق قناة السويس ، وهو بمثابة شريان النفط من الخليج العربي إلى أوروبا وإسرائيل ، اذا تحصل الأخيرة على نسبة كبيرة من احتياجاتها من النفط ، وان غلق المضيق سيؤثر على الصناعات في أوروبا واقتصاديات الأقطار المطلة عليه ، كما يتحكم في مداخل ومخارج البحر المتوسط والخليج العربي ، فان أي تحرك في البحر المتوسط ينتهي إلى باب المنذب عن طريق مضيق هرمز - خليج عمان - المحيط الهندي - خليج عدن - باب المنذب ، ويحظى بأهمية من ناحية الأمن القومي العربي بصفه عامة وامن البلدان العربية المطلة على البحر الأحمر والبلاد الأفريقية التي تطل عليه بصفه خاصة. كذلك هو مهم بالنسبة للأمن العالمي ، مركز استراتيجي- القرن الأفريقي وما يجاوره من مناطق - علاوة على ذلك عامل الوقت والمسافة بالنسبة للتحركات الاقتصادية والإستراتيجية ، إذ يوفر المسافة والوقت اذا ما قورنت بالتحرك عبر رأس الرجاء الصالح.<sup>(7)</sup>

ولابد من الإشارة الى ان المضيق له أهمية عسكرية ، فهو يمثل منطقة الاختناق الجنوبية للبحر الأحمر ، وهو يوفر ميزة الدفاع عن المدخل الجنوبي للبحر من نقاط حصينة تقع اما على الشواطئ المرتفعة المحمية طبيعياً أو فوق جزيرة بريم التي تعترضه ، اذ يمكن اقامة نقاط المراقبة والرصد ومحطات الرادار

<sup>(5)</sup>امال إبراهيم محمد ، الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، مركز الدراسات والبحوث اليمني ، صنعاء ، 1993 ، ص21-22.

<sup>(6)</sup>كريم مطر حمزة الزبيدي ، الأهمية الإستراتيجية للجزر الأريترية ، بحث منشور ، مجلة جامعة بابل ، العدد الاول ، 2001 ، ص111.

<sup>(7)</sup>رسل عبود محي الغزالي ، الصراع اليمني الأريترى على جزر جنوب البحر الأحمر (دراسة في الجغرافية السياسية ) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة بابل ، 2011.

أو إقامة القواعد العسكرية ، لما يوفره الوضع الجغرافي الطبيعي لمضيق باب المنذب ، إضافة الى ذلك أهميته الملاحية المرتبطة بالتجارة الدولية فهو يعد ممراً لخطوط الملاحة الدولية القادمة من المحيط الهندي أو المتجهة الى هذا المحيط ، اذ يتم من طريقه عبور السفن التجارية والناقلات النفطية من أفريقيا جنوب الصحراء واسيا الى أوروبا وأمريكا ، وتعتبر هذا المضيق زهاء (60) سفينة يومياً.<sup>(8)</sup>

وتشكل رأس عدن في الشرق مع شبه جزيرة عدن الصغرى في الغرب ميناء واسع وعميق هو الميناء الغربي الذي يحمي جوانبه في الشرق والشمال والغرب من الرياح التي تهب على المنطقة في جميع فصول السنة ، والميناء الغربي صالح للملاحة طوال العام وخاصة السفن التي لا يزيد عمق غاطسها عن (20) قدماً تحت مستوى سطح البحر وينفتح ذلك الميناء الغربي لعدن من الجنوب عن طريق قناة طبيعية عميقة على مياه المحيط الهندي بحيث تجد السفن الملجأ في ذلك الميناء الحصين.<sup>(9)</sup>

ومن المعروف ان عامل الموقع هو المرتكز الأساسي للاستراتيجية تجاه البحر الأحمر بالذات الجزر اليمينية المطلة عليه التي تتراوح نحو (110) جزيرة أهمها جزيرة (بريم) المسيطرة على الممر الشرقي والغربي لباب المنذب ، فاليمين تتمتع بموقع استراتيجي يميزها عن بقية الدول المطلة على شواطئه ويمنحها ذلك الموقع مزايا عديدة أهمها على الإطلاق إشرافها الكامل على بوابته الجنوبية ، مضيق باب المنذب منفذ البحر الأحمر إلى المحيط الهندي ، والعكس حتى قناة السويس والبحر المتوسط ، وإذا كان هناك دول أخرى (ارتيريا وجيبوتي) تشاطر اليمن في الإشراف على بوابة باب المنذب ، الا ان كلا الدولتين تفتقدان لمزايا الساحل الممتد في مخارج المضيق سواء من الناحية الشمالية أو الجنوبية ، حيث تمتلك (ارتيريا) الأشراف على المضيق من الجانب الشمالي وجيبوتي من الجانب الجنوبي ، بينما تجد اليمن تشرف على المضيق بشكل مباشر وعلى منافذه شمالا وجنوبا ، ان هذه المزايا التي تمتع بها اليمن دون غيرها من الدول المطلة على المضيق قد أعطاها وضعاً مميزاً ، ليس هذا فقط بل ان المضيق نفسه يمثل بوابة اليمن نحو أفريقيا ، إذ يعد انه اقرب نقطة تصل القارة الآسيوية بالقارة الإفريقية من جنوب البحر الأحمر.<sup>(10)</sup> على الرغم من أهمية المضيق في السياسة الدولية الا ان لتركيبته الجغرافية تحول دون تواجد قوة بحرية

<sup>(8)</sup> رسل عبود محي الغزالي ، المصدر السابق.

<sup>(9)</sup> عبد الله محمد علي نجاد ، الأهمية الإستراتيجية للجزر اليمينية في البحر الأحمر وخليج عدن ، منشورات التوجيه المعنوي ، صنعاء ، 2006 ، ص 41.

<sup>(10)</sup> عبد الله محمد علي نجاد ، المصدر السابق ، ص 51-68.

بسبب الصخور المرجانية التي تعيق الملاحة ووجود قناة واحدة في وسطه تتطلب مهارة عالية في قيادة السفن.<sup>(11)</sup>

### أهميه مضيق باب المندب :

لقد أدى مضيق باب المندب عبر التاريخ ادوار مهمة يمكن إيجازها بما يلي:

1- قام مضيق باب المندب بدور فعال في ربط شعوب البلدان المطلة على البحر الأحمر بعضها البعض والذي اوجد إشكالا عده من التأثير المباشر بين شعوب هذا الممر المائي.

2\_ ساعد مضيق باب المندب عبر البحر الأحمر بسهولة الاتصال بالعالم الخارجي حيث قام سكان البحر الأحمر بدور الوسيط التجاري والحضاري بين شعوب العالم والذي اوجد انتعاشا اقتصادياً في بعض المراحل التاريخية.

3\_ لليمن أهمية كبيرة في اداء الدور الرئيس في المضيق بحكم سيطرتها على مدخل المضيق ومخرجه.<sup>(12)</sup>

### المبحث الثاني: الاطماع الاوربية في مضيق باب المندب

#### اولا-الاطماع البرتغالية في مضيق باب المندب:

بما ان المدخل الجنوبي للبحر الاحمر (مضيق باب المندب) ، يمثل اهم منطقة استراتيجية من البحر الاحمر نظرا لسيطرته على حركة المرور فيه ، فقد حضي باهتمام الدول الاوربية الكبرى من اجل السيطرة عليه والتحكم بأهم الطرق التجارية البحرية في العالم ، فبما ان البرتغال كانت اولى القوى الاوربية الاستعمارية قد توجهت الى الشرق كونها رائدة حركة الكشوفات الجغرافية في العالم وذلك في نهاية القرن الخامس عشر. وبعد ان وصلت للهند اخذت تسعى الى السيطرة والتحكم في البحر الاحمر ، لاسيما الجزء الجنوبي منه (مضيق باب المندب) ، فبعد وصول البرتغاليين الى منطقة البحر الاحمر في عام 1487، اخذوا يتوجهون للسيطرة على مناطق مهمة من البحر الاحمر على الرغم من وجود الحكم الطاهري في اليمن ومقاومتهم لهم ، فضلا عن وجود المماليك في مصر الا ان البرتغاليين تمكنوا من السيطرة على الجزر القريبة والمتحكمة بمضيق باب المندب ، فقد استطاعوا من السيطرة على جزيرة

<sup>(11)</sup> حسين علي الحبيشي ، اليمن والبحر الأحمر الموضوع والموقع ، دار الفكر المعاصر ، بيروت ، 1992، ص196.

<sup>(12)</sup> احمد فخري ، اليمن ماضيها ، بيروت ، 1988 ، ص94.

(سقطرى) في عام 1507، وعملوا على تشييد حصن لحماية الجزيرة من هجمات الطاهريين في اليمن فضلا عن اقامة دير لنشر الديانة المسيحية غير انه بعد ذلك غادروا الجزيرة في وقت لاحق ، لكن المكسب المهم الذي حققه البرتغاليين هو انتصارهم الكبير والمهم في معركة (ديوا) ضد المماليك وذلك في الثاني من شباط عام 1509، وقد اتاح هذا الانتصار للبرتغاليين التحكم بشكل كبير في مضيق باب المندب والطرق البحرية بشكل عام في البحر الاحمر.<sup>(13)</sup>

وايضا حاول البرتغاليون السيطرة على مضيق باب المندب من خلال محاولتهم السيطرة على عدن التي تعد المتحكم الرئيس بالمضيق اذ هاجموا عدن في 24 اذار 1513، وعلى الرغم من فشل الهجوم الا انهم استطاعوا من المرور الى مضيق باب المندب ، وسيطروا على اهم الجزر التي تتحكم في مضيق باب المندب وهي جزيرة بريم(مينون) وقد اطلق عليها القائد البرتغالي الفونسو البوكيرك اسم(جزيرة الصليب فيرا)<sup>(14)</sup>، وصولا الى جزيرة كمران والتي تعد هي الاخرى من الجزر المهمة في المضيق الا انهم غادروا هذه الجزر فيما بعد.<sup>(15)</sup>

الا ان فشل البرتغاليين في السيطرة على عدن لم يمنعهم من تكرار محاولاتهم والتي انتهت في عام 1530 بعقد معاهدة مع حاكم عدن ، وقد نصت على اعتراف عدن بالسيادة البرتغالية ، ودفع جزية سنوية ، لكن السيطرة البرتغالية لم تدم طويلا نتيجة ظهور الدولة العثمانية وخلافتها للدولة المملوكية في عام 1517 وحملها لواء المقاومة ضد البرتغاليين ، لاسيما في الجزء الجنوبي من البحر الاحمر (مضيق باب المندب) ، وقد رأى العثمانيون ان سيطرتهم الفعلية على اليمن ستحقق اهدافهم في الوقوف بوجه البرتغاليين ، نظرا لموقعها في غرب الجزيرة العربية ، فضلا عن اشرافها على مضيق باب المندب يجعلها نقطة استراتيجية لحماية الحدود الجنوبية للدولة العثمانية ليضمنوا سلامة الاماكن المقدسة في الحجاز ، وايضا سيطرتهم على البحر الاحمر والخليج العربي ، وعلى اساس ذلك استطاعوا العثمانيون من السيطرة على عدن في الثامن من اب عام 1538 بشكل كامل ، وذاك نتيجة ضعف الوجود البرتغالي بشكل عام في المنطقة ، وقد احكم العثمانيون سيطرتهم على مضيق باب المندب ومنعهم لمرور السفن البرتغالية

<sup>(13)</sup> فاروق عثمان اباضه ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر 1839-1918، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1987، ص 41-42.

<sup>(14)</sup> عبدالله محمد علي ، الاهمية الاستراتيجية للجزر اليمنية في البحر الاحمر وخليج عدن 1945-1975 ، دائرة التوجيه المعنوي، صنعاء ، 2006 ، ص 37.

<sup>(15)</sup> فاروق عثمان اباضه ، المصدر السابق، ص 42

فيه من خلال تحصين وزيادة التواجد العسكري العثماني في جزيرة كمران.<sup>16</sup> ولم ينقضي النصف الاول من القرن السادس عشر الا وان العثمانيين استطاعوا من طرد البرتغاليين من البحر الاحمر و السيطرة على موانئ مهمة في الساحل الافريقي والتي تتحكم بفعل موقعها الجغرافي بمضيق باب المندب ، مثل ميناء المصوع في ارتيريا ، وميناء سواكن في الصومال ، وبفعل ذلك استطاعوا العثمانيين ان يجعلوا البحر الاحمر منطقة نفوذ عثماني.<sup>(17)</sup>

### ثانيا- الاطماع البريطانية في مضيق باب المندب

من المعروف ان بريطانيا هي صاحبة اليد العليا في القوة البحرية من بين الدول الاوربية سواء في اوربا ام في العالم الخارجي ، بدأ التوجه البريطاني نحو الشرق بعد تأسيس شركة الهند الشرقية البريطانية في عام 1600 اذ أخذت بريطانيا تهتم بالبحر الأحمر نظرا لأهميته الاستراتيجية للوصول الى درة التاج البريطاني(الهند) ، لهذا كان الوجود البريطاني في البحر الأحمر بشكل عام ومضيق باب المندب بشكل خاص هو الأقوى بين الدول الاوربية الأخرى. لقد سعى البريطانيون الى تدعيم وتقوية وجودهم ونفوذهم في البحر الأحمر، خاصة في جنوبه ، فباب المندب الذي هو باب الشرق بعد قناة السويس يقلل أهمية البحر الأحمر إذا حوصر هذا المضيق أو منع المرور عبره<sup>(18)</sup>.

وليس من قبيل الصدفة أن توزع مفاتيح باب المندب على عدد من الجزر والنقاط الإستراتيجية ، فجزيرة بريم أهمها ونظرا لأهمية هذه الجزيرة وتحكمها بمضيق باب المندب رأت بريطانيا انه اذ ما تم فتح قناة السويس فان السيطرة على هذه الجزيرة يزيد الثقل البريطاني في المنطقة لاسيما مع التوجه الفرنسي في البحر الأحمر<sup>(19)</sup> وقد أشار المقيم البريطاني في عدن (كوجلان ) الى ذلك عندما حرض حكومته على احتلال هذه الجزيرة عام 1857م فهي<sup>(20)</sup> ستتيح للبريطانيين فرصة التحكم في موانئ الساحل الإفريقي مثل زيلع وتاجورة وزنجبار، بينما لا نحتاج الا الى قوة بحرية صغيرة لمراقبة المضيق وتفتيش أية سفينة تمر

<sup>(16)</sup> المصدر نفسه ، ص49.

<sup>17</sup> فاروق عثمان اباظه، عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر 1839-1918، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1987، ص 42-41.

<sup>(18)</sup> علي نعمة الحلو، الوجود الأمريكي – الصهيوني في البحر الأحمر، النجف الاشرف، 1974، ص90.

<sup>(19)</sup> عبدالله محمد علي، المصدر السابق، ص39.



فيه<sup>(20)</sup>. وكان هذا إبرازاً لأهميتها على الرغم من رداءة المناخ بصورة شديدة على هذه الجزيرة وعدم توفر، المياه الصالحة للشرب وفقدان أسباب الإقامة المدنية والعسكرية فيها<sup>(21)</sup>.

لقد جاء الاهتمام البريطاني بجزر البحر الأحمر، ولاسيما جزر اليمن، من إحاطة هذه الجزر بمضيق باب المندب الذي يسيطر على الطريق المؤدي للبحر الأحمر من جهة، وقربها من ميناء عدن من جهة أخرى. فلقد أمن لهم موقع جزيرة بريم السيطرة على المضيق وتفتيش السفن المارة من خلاله، الأمر الذي دعاهم الى تطوير الخدمات الملاحية في تلك الجزيرة المهمة<sup>(22)</sup> تارة، أو باحتلالها تارة أخرى. ونجد إن احتلال بريطانيا لجزيرة بريم عام 1857م، وجزيرة سوقطرى عام 1886م، وكمران في وقت لاحق من عام 1911م، كان هدفه السيطرة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (باب المندب)<sup>(23)</sup>، بعد ان سيطرت على قناة السويس، لأن توقف الملاحة فيها يترتب عليه نتائج اقتصادية وعسكرية مهمة بالنسبة لبريطانيا<sup>(24)</sup>.

بعد ذلك رأت بريطانيا ان السيطرة على المواقع المتحكمة في المضيق يضمن استمرار وتقوية الوجود البريطاني في المنطقة سياسيا واقتصاديا. ووجدت ان ميناء عدن يمثل المنفذ الرئيس لتجارة الصمغ والبن في اليمن، وهو يشكل موقعاً تجارياً غاية في الأهمية بالنسبة الى السياسة البريطانية لسهولة الاتصال بين الميناء والمناطق الداخلية<sup>(25)</sup>.

وجدت بريطانيا فرض الهدوء النسبي في اليمن الجنوبي لن يتحقق بما يمليه وجود القوات البريطانية فحسب، وإنما باتباع سياسة محرفة من خلال عقد معاهدات الولاء، ومنح الرواتب الشهرية، ومنح الألقاب والنياشين، وتخصيص الهدايا الموسمية للسلطين، وتحويل تلك المعاهدات الى معاهدات حماية، لأبعاد أي ظل لقوى أجنبية أخرى<sup>(26)</sup>.

<sup>(20)</sup> نقلاً عن: عاطف السيد، البحر الأحمر والعالم المعاصر، دراسة تاريخية سياسية وإستراتيجية، مصر، 1983، ص 29 – 30.

<sup>(21)</sup> فاروق عثمان اباطة، عدن والسياسة البريطانية المصدر السابق، ص 316.

<sup>(22)</sup> لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية الحديث، موسكو، 1971، ص 416.

<sup>(23)</sup> شيماء طالب عبد الله المكصوصي، السياسة البريطانية تجاه الدول البحر الأحمر 1939-1956، أطروحة دكتوراه، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، 2002، ص 3.

<sup>(24)</sup> عماد هادي علو، المصدر السابق، ص 3.

<sup>(25)</sup> شوقي عطا الله الحجل، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مصر، 1974، ص 27 – 28.

<sup>(26)</sup> كامل المشاهدي، حقائق عن الجنوب العربي ونضال عدن، بغداد، 1963، ص 95.

لقد وضحت الأهداف الخاصة للإستراتيجية الاستعمارية البريطانية في ميناء عدن في كونه ميناء مجهز لتقديم الوقود والاحتياجات الأخرى للأسطول البريطاني ، والمحافظة على خطوط المواصلات، فضلاً عن كونه قاعدة لممارسة النفوذ السياسي مع السكان ، وبالإضافة الى ما ذكر من امتيازات الميناء، فقد ازداد اهتمام بريطانيا بتجارة البن بعد النجاح الذي حققه الأمريكيون في ميدان هذه التجارة مع اليمن عبر البحر الأحمر، ونقلهم معظم كميات البن المصدر الى خارج البلاد ، وقد عبر البريطانيون عن هذا الاهتمام بتوقيعهم معاهدة للتجارة مع سلطان لحج احمد عبد الكريم العبدلي في عام 1802م على اثر منح شركة الهند الشرقية مندوبها السير هيوم صلاحيات واسعة لعقد المعاهدات التجارية بحسب ما تقتضيه المصالح البريطانية<sup>(27)</sup>

وقد نصت هذه المعاهدة على اعتبار ميناء عدن ميناء مفتوحاً لاستقبال السلع التي تحملها السفن البريطانية ، كما تعهد السلطان بموجبها ببيع قطعة ارض لبريطانيا كي تقيم عليها مقراً للشركة. وقد شكلت هذه المعاهدة في الواقع بداية التدخل البريطاني في شؤون عدن والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر (باب المندب) عموماً<sup>(28)</sup>.

وهكذا تمكنت بريطانيا من تقوية نفوذها التجاري في الموانئ اليمنية المطلة على الجزء الجنوبي من البحر الأحمر، واستحوذ البريطانيون في وقت مبكر على مزايا تجارية هامة ضمنت في معاهدة رسمية، اضطر امام اليمن الى التوقيع عليها تحت تهديد مدفعية الأسطول البريطاني، الذي استطاع التوغل في المنطقة عبر البحر الأحمر، كما ان معاهدة الصداقة والتجارة التي عقدتها بريطانيا مع سلطان لحج وعدن في العام 1802، تعد بداية لسلسلة من المعاهدات المماثلة مع اهالي المنطقة لضمان المصالح التجارية البريطانية في الطريق البحري الى الشرق عبر البحر الأحمر<sup>(29)</sup>.

ويظهر من ذلك ان رغبة بريطانيا في الاستحواذ على التجارة اليمنية بشكل عام، واحتكار تجارة البن اليمني المربحة بشكل خاص، تعد من أهم دوافع البريطانيين لمحاولات لاحتلال عدن في الربع الأول من القرن التاسع عشر لجعلها قاعدة وركيزة مهمة في حركتها الاستعمارية لاحقاً<sup>(30)</sup>.

<sup>(27)</sup> شيماء طالب عبد الله المكصوصي ، المصدر السابق ، ص.12.

<sup>(28)</sup> المصدر نفسه.

<sup>(29)</sup> كامل المشاهدي، المصدر السابق، ص.95.

<sup>(30)</sup> علي محمد بركات، المصدر السابق، ص.419.

في الوقت نفسه كانت السياسة البريطانية قد أغفلت، أو تغافلت، عن امر الدولة العثمانية صاحبة السيادة في سواحل البحر الأحمر، وأخذت تتحالف مع قسم من الشيوخ في تلك المناطق لتحصل منهم على تنازل عن بعض الأماكن التي كانت بحوزتهم، وتمكنت بعدها من ايجاد موطن قدم لها في تلك الأرجاء باتباعها هذه السياسة التي مكنتها من كسر الاحتكار الأمريكي لتجارة البن اليماني، حيث كان ميناء مخا، مركزها الرئيس، وأصبحت هذه التجارة في قبضة البريطانيين بعد نزولهم في منطقة الرأس عام 1814م وسيطرتهم على التجارة في عدن وأشرفهم عليها<sup>(31)</sup>.

وفيما يتصل بميناء عدن فقد ذكر روبرت غرانت حاكم الهند في رسالته الى مدير عام شركة الهند الشرقية البريطانية في لندن عام 1838م بأن (( أهمية ميناء عدن لبريطانيا لا تقدر بثمن، إذ يمكن استخدامه مخزن ومحطة لتموين السفن التجارية طوال فصول السنة، لجانب أنه مركز التقاء السفن، وقاعدة عسكرية قوية يمكن ان تحمي تجارة البحر الأحمر، فهناك أمتان كبيرتان تتآمران علينا، وتودان القضاء على جيروتنا في الشرق، أولهما روسيا وهي قادمة لنا من بلاد فارس والأخرى فرنسا وهي آتية من مصر، وحتى نقف في وجه هذه التهديدات يتحتم علينا ان نقيم مراكز دفاعية متقدمة خلف حدودنا الدولية. ))<sup>(32)</sup>. وعلى أساس هذه المعطيات قامت بريطانيا باحتلال والسيطرة على عدن في التاسع عشر من كانون الثاني عام 1839.

ولم يكن مجرد صدفة ان يطلق على البحر الأحمر بأنه وتر بريطانيا الحساس<sup>(33)</sup>، كونه يعد الضمانة المهمة لتحقيق نوايا الدول الاستعمارية والتي تركزت اغلبها في القرن التاسع عشر، حول أفريقيا، إذ انعقد مؤتمر برلين 1884م – 1885م الذي قسم افريقيا الى مناطق نفوذ بين تلك الدول<sup>(34)</sup>.

ولهذا السبب ارغمت بريطانيا المصريين في عام 1884م على إخلاء السواحل الأفريقية المطلة على خليج عدن والمحيط الهندي من مضيق باب المندب الى رأس حافون ، التي يدخل ضمن نطاقها كل من موانئ تاجورة وزيلع وبربرة، وتأسيس مستعمرة الصومال البريطاني، التي ضمت موانئ زيلع وبلها وبربرة المطلة

(31) المصدر نفسه ، ص419.

(32) نقلا عن: كارل براون ، السياسة الدولية والشرق الأوسط ، قواعد قديمة لعبة خطر، ترجمة عبد الهادي حسين ، بغداد ، 1987، ص124.

(33) رأفت غنيمي الشيخ ، جزر البحر الأحمر الإفريقية ، مجلة المؤرخ العربي ، العدد 20، بغداد ، 1981، ص94.

(34) علي محمد بركات ، المصدر السابق ، ص419.

على خليج عدن على الرغم من احتجاجات السلطان العثماني الذي أكد بأنه صاحب السيادة الشرعية في هذه المنطقة.<sup>(35)</sup>

لقد أصبحت بريطانيا على رأس القوى صاحبة النفوذ في البحر الأحمر نهاية القرن التاسع عشر، ومطلع القرن العشرين، فهي بحكم احتلالها لعدن عام 1839م، ومصر عام 1882م، قد توطدت أقدامها على منفذي البحر الأحمر من الشمال والجنوب، وسيطرتها على بريرة وزيلع في 1884<sup>(36)</sup>.

وخلال اندلاع الحرب العالمية الأولى ازدادت أهمية عدن الاستراتيجية والتي تحولت إلى قاعدة جوية لمراقبة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (باب المندب) من أي تدخل أوروبي.<sup>(37)</sup>

ومن جانب آخر قام البريطانيون بضرب منطقة الشيخ سعيد المقابلة لباب المندب رداً على إقامة العثمانيين تحصينات عسكرية هناك، لأنهم رأوا في تلك التحصينات تهديداً مباشراً لمركزهم في جزيرة بريم عند باب المندب، والتي مهدت لإنهاء الوجود العثماني في اليمن عام 1918<sup>(38)</sup>.

واستمر الوجود البريطاني وسيطرتها على طرق المرور في مضيق باب المندب من خلال عدن وجزيرة بريم إلى وقت الانسحاب البريطاني عام 1967، إذا حاولت إثارت ماسمته مشكلة البريم وطلبت من الأمم المتحدة إرسال قوات دولية إلى مضيق باب المندب بعد الانسحاب البريطاني من الجزيرة وذلك بتحريض من (الكيان الصهيوني)، إلا أن السلطات اليمنية رفضت ذلك وأصدرت بياناً في الثاني والعشرون من تموز 1967 موجهة إلى الأمم المتحدة تؤكد فيه رفض المحاولات البريطانية هذه وتعهده انتهاكاً للقانون الدولي وإنها تحتفظ بحق الرد والدفاع الشرعي عن أي جزء من أراضيها، فضلاً عن جامعة الدول العربية رفضت المقترح البريطاني وأكدت أن موضوع الملاحة في مضيق باب المندب هو من حق اليمن وحدها وتعامل فيه وفق القانون الدولي<sup>(39)</sup>.

### ثالثاً\_ الاطماع الفرنسية في مضيق باب المندب

(35) آمال ابراهيم محمد، المصدر السابق، ص148.

(36) محمد محمود السروجي، المصدر السابق، ص513.

(37) ابراهيم محمد حسن، البحر الأحمر خلال الحرب العالمية الأولى 1914-1918، الدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 1998، ص208.

(38) قصي كامل شبيب، المصدر السابق، ص92.

(39) عبدالله محمد علي، المصدر السابق، ص38-39.

كانت فرنسا حالها حال الدول الأوروبية الأخرى البرتغال وبريطانيا وإيطاليا أخذت توسع نفوذها الخارجي ، لتأكد للدول الأوروبية على أنها لا تقل أهمية من هذه الدول في الميدان الدولي لاسيما بريطانيا التي كانت معها على محك الصراع سواء في أوروبا أم العالم الخارجي ، فبدأت التطلعات الفرنسية لهذا الغرض مع بداية القرن السابع عشر لاسيما بعد تأسيس شركة الهند الشرقية الفرنسية عام 1664 فأخذت تسعى للوصول إلى الشرق ، لاسيما منطقة البحر الأحمر ، فكانت أولى بدايات الظهور الفرنسي في المدخل الجنوبي من البحر الأحمر (باب المندب) عام 1709 عندما قدمت بعثة فرنسية يرأسها (دي ميرفل) ، على ظهر السفينتين (كريبز ، ودلجينت) ، إذ وصلت هذه البعثة إلى عدن في السواحل اليمنية واستطاعت في 3 شباط 1709 من عقد معاهدة مع حاكم منطقة (مخا) اليمنية<sup>(40)</sup>. القريبة من مضيق باب المندب وجاء فيها:

1- للفرنسيين الحق في ممارسة الأعمال التجارية في الميناء اليمني أثناء النهار وان يعودوا إلى سفنهم في الليل.

2- السماح للفرنسيين رفع علمهم فوق وكالتهم.

3- حددت الضرائب على البضائع المبيعة بنسبة 3٪

4- للفرنسيين الحق في ممارسة طقوسهم الدينية.

وكانت من نتائج هذه البعثة أنه عملت فرنسا على إرسال بعثة أخرى في عام 1711 إلى البحر الأحمر واستطاعت من التوغل إلى مسافات أوسع في السواحل اليمنية إذا وصلت لمنطقة البريم المهمة بالنسبة لطريق المضيق ، لاسيما وأنها حملت معها مجموعة أطباء استطاعوا من معالجة الحاكم اليمني المهدي<sup>(41)</sup>. وبما أن الجزر المنتشرة بالقرب من مضيق باب المندب تعد نقاط استراتيجية في التحكم في المضيق عملت فرنسا في عام 1738 بالسيطرة على جزيرة بريم ، فضلا عن أن الفرنسيين اهتموا بجزيرة سقطرى عام 1747 ، التي تبعد عن مضيق باب المندب (200 ميل) غير أن رفض البريطانيين حال دون ذلك<sup>(42)</sup>.

(40) فاروق عثمان أباطه ، المصدر السابق ، ص 70.

(41) المصدر نفسه ، ص 79.

(42) عبالله محمد علي ، المصدر السابق ، ص 47-49.

وفي منتصف القرن الثامن عشر ازدادت الأطماع الفرنسية في البحر الأحمر لاسيما مع تصاعد تنافسها مع بريطانيا في المنطقة ، اذ حاول ملك فرنسا ( لويس الخامس عشر ) تجديد معاهدة 1536 مع الدولة العثمانية والتي بموجبها أصبحت فرنسا لها الحق في حماية المسيحيين الكاثوليك في سائر أرجاء الدولة العثمانية ، فأستطاعت فرنسا في عام 1785 من عقد معاهدة تجارية مع مراد بيك في مصر حصلت بموجبها على تسهيلات في نقل البضائع بين السويس والقاهرة . وتظهر أهمية البحر الأحمر بالنسبة للمصالح الفرنسية الاستراتيجية من خلال ما صرح به القنصل الفرنسي في القاهرة ( مالجون ) في الخامس من حزيران 1795 ( انه إذا أصبح الفرنسيين سادة البحر الأحمر فأنهم يستطيعون ان يهددوا المصالح البريطانية وان يطردوهم من الهند.<sup>(43)</sup> فعن طريق السويس وخلال مدة مناسبة من العام يمكن ارسال عدد من القوات الفرنسية الى الهند بواسطة عدد قليل من البواخر ولا يحتاج الجنود في هذا الطريق سوى ستين يوما ، بدلا من طريق رأس الرجاء الصالح الذي تستغرق مدة قطع مسافته ستة أشهر ، فضلا عن ان الجنود الفرنسيين لم يكونوا معرضين للخسائر الا بنسبة 1٪ ، في حين تكون نسبة الخسائر عبر طريق رأس الرجاء الصالح 10٪ ، اضافة يمكن ان تصل القوات الفرنسية الهند خلال 45 يوما.<sup>(44)</sup>

وعلى اساس هذه المعطيات الفرنسية حاولت فرنسا تطبيق طموحاتها التوسعية بشكل عملي في منافسة بريطانيا على البحر الأحمر ، فعملت على غزو مصر في عام 1797 واستطاعت من السيطرة على مصر ، غير انه بعد ذلك استطاعت بريطانيا طرد وهزيمة الفرنسيين في معركة ( ابي قير ) الشهيرة التي حدثت في اب 1798 ، وبعدها تمكنت بريطانيا من فرض كلمتها على السويس بعد عقد معاهدة اجلاء الفرنسيين من مصر عام 1799 ، والتي أجبرت فرنسا على التطلع الى مناطق أخرى من البحر الأحمر لاسيما في الساحل الأفريقي الغربي للبحر الأحمر والذي من خلاله ثبتت وجودها في المنطقة.

بدأت فرنسا بالتحرك نحو السواحل الأفريقية للبحر الأحمر ، لاسيما الحبشة والصومال ، في العقد الرابع من قرن التاسع عشر عن طريق إرسال بعثات استكشافية للمنطقة ، أمثال بعثة ( فريه وجالينييه ، وروجيه ) خلال المدة من 1835-1837 ، وفي عام 1839 قام العالم الفرنسي ( روشيه ديريكول ) بالسفر الى تاجورة في الحبشة ومن ثم الى اشوا وتمكن من اقامة علاقة صداقة مع الملك هيلاسيلاسي ، وفي عام

<sup>(43)</sup> فاروق عثمان اباطه ، المصدر السابق ، ص 323 .

<sup>(44)</sup> فاروق عثمان اباطه ، المصدر السابق ، ص 323 .

1842 عقد معه اتفاقية تجارية منحت للفرنسيين بعض التسهيلات التجارية في الساحل الأفريقي (لمضيق باب المنذب) (45)

لكن لحد هذا التاريخ لم يكن الفرنسيين قد استطاعوا من تأسيس مستعمرة لهم في الساحل الغربي للبحر بعد ، وفي عام 1859 ارسلت بعثة بقيادة (رسل) لدراسة أهمية الساحل الغربي للبحر الأحمر بالنسبة لفرنسا وحاولت الوصول الى ميناء (زولا) في الحبشة غير ان معارضة بريطانيا حالت دون ذلك ، فتوجهت فرنسا في أنظارها صوب منطقة مهمة في المضيق ، وهو ميناء (ابوك) ، عملت فرنسا على إرسال سفينة حربية الى المنطقة تحت ذريعة التحقيق في غرق سفينة فرنسية ومقتل القنصل الفرنسي ، لكن هذه السفينة قدمت دراسات وملاحظات على ضرورة إنشاء مستعمرة فرنسية او محطة بحرية على الساحل الغربي الأفريقي للبحر الأحمر ، اذ قام (دي لانجل) قبطان السفينة المذكورة على ارسال طلب الى باريس في الخامس من شباط 1861 مرفقا معه طلب من بعض شيوخ الصومال يطلبون الحماية الفرنسية ، كما اقترح على حكومته شراء ميناء (ابوك) ، بعدها عمل على الذهاب الى باريس برفقة احد شيوخ المنطقة يدعى (دني احمد ابو بكر) ، وتم في 11 اذار 1862 من توقيع معاهدة بين الطرفين تضمنت:

- 1- التنازل عن ميناء ابوك الواقع بين جزيرة بريم ومنطقة تاجورة الصومالية المواجهة لميناء عدن.
- 2- التنازل يكون مقابل مبلغ قدره عشرة الاف ريال ، ما يساوي قيمته 50.500 فرنك فرنسي يدفع نصفه في يوم تصديق المعاهدة ، والنصف الاخر بعد سيطرة فرنسا على الميناء بثلاثة اشهر.
- 3- تتعهد المشايخ برفض اي محاولة من اي دولة تحاول الدخول في مفاوضات ، مادام فرنسا لم تسمح بذلك.
- 4- لفرنسا الحق في حالة تبين عدم صلاحية الميناء لدخول السفن يقوموا بالتنازل عن اي منطقة تجدها فرنسا صالحة لها مقابل نفس قيمة الشروط وبنفس السعر (46)

بعد ذلك جعلت فرنسا المنطقة تابعة لها اداريا وماليا ، واستطاعت ان تجد لها نقطة مهمة لمراقبة بريطانيا في البحر الاحمر.

(45) المصدر نفسه ، ص 325.

(46) محمد عبد المنعم ، الصومال وطنا وشعبا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1962 ، ص 326.

وبعد افتتاح قناة السويس 1869 حاولت فرنسا على مد نفوذها الى مناطق أوسع ، فقامت في العام نفسه من شراء ميناء (الشيخ سعيد) الواقع بالقرب من (مضيق باب المندب) ، غير ان الموقف البريطاني الرفض ، اذ عملت أثاره الدولة العثمانية ضد الفرنسيين ، مما دفع الفرنسيين من مغادرة الميناء في عام 1871.<sup>47)</sup> غير ان ذلك لم يمنع الفرنسيين من البحث عن مناطق أخرى للسيطرة عليها ، لاسيما في عهد (جون فري 1883-1884) ، الذي أسس النفوذ الفرنسي في مدغشقر ودعم السيطرة الفرنسية في الهند الصينية ، ولذلك منحت هذا المستعمرات اهمية كبرى لمدخل البحر الأحمر كونه حلقة وصل رئيسة للوصول لتلك المستعمرات من خلال استخدامه كمحطات لتزويد الفحم ، لاسيما بعد رفض بريطانيا السماح للسفن الفرنسية التزويد بالفحم من المحطات البريطانية في عدن ، فعملت فرنسا السيطرة على منطقة تاجورة في السواحل الصومالية عن طريق الحاكم الفرنسي (لاجارد) في ايلول 1884 وعقد معاهدة مع حاكم تاجورة الشيخ احمد والتي احتوت على:

فرض الحماية الفرنسية على الاراضي الممتدة من رأس علي الى قبة الخراب.

2- يتعهد شيخ تاجورة بعدم عقد اي معاهدة او اتفاقية مع اي دولة أجنبية بدون موافقة حاكم ابوبوك.<sup>48)</sup> تنطوي أهمية المعاهدة على أنها منحت فرنسا اقليما واسعا ومفتاح الطريق التجاري يبدأ من تاجورة الى شوا ، لتمكن فرنسا من السيطرة على معظم التجارة الداخلية وتجارة ساحل البحر الأحمر.

ومن جهة أخرى استمر التنافس الفرنسي البريطاني في الساحل الافريقي الغربي للبحر الأحمر ، الى التاسع من شباط 1888 حيث اتفق الطرفين على اقتسام الساحل الصومالي وقبلت بريطانيا بترك جيبوتي لفرنسا ، وفي العشرين من ايار عام 1896 عملت فرنسا على تكوين محمية فرنسية تحمل اسم (الصومال الفرنسي) والذي أصبح جزءا اداريا وماليا من فرنسا.<sup>49)</sup>

واستمر الترابط السياسي الفرنسي في هذه المنطقة خلال القرن العشرين ، ففي عام 1948 صار للصومال نظام نقدي وكمركي خاص ، لاسيما بعد ان فقدت فرنسا أهم قواعدها في المحيط الهندي (قاعدة ديجو سوايز) ، فازدادت اهمية جيبوتي بالنسبة لها ، اذ رأت فرنسا ان وجودها في جيبوتي مهم للتوازن بين الصومال واثيوبيا من ناحية ، ويحمي حرية دخول السفن الى البحر الأحمر عند مضيق

<sup>47)</sup> سوؤد كاظم مهدي العبيدي ، السياسة البريطانية تجاه القرن الافريقي 1839-1914، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، 2002، ص 187.

<sup>48)</sup> المصدر نفسه.

<sup>49)</sup> سوؤد كاظم مهدي العبيدي ، لمصدر السابق ، ص 189.



باب المنذب في ضل الوجود السوفيتي في الصومال من ناحية اخرى.<sup>(50)</sup> وقد استمر الوجود الفرنسي في جيبوتي الى عام 1977 حيث نالت جيبوتي استقلالها رسميا في 27 حزيران 1977.<sup>(51)</sup> اذا يمكن القول ان فرنسا وجدت في سواحل البحر الاحمر الغربية ( الساحل الجيبوتي ) ، خير منطقة لقواعدها الدائمة في البحر الاحمر لما لها من اهمية تجارية في مدخل باب المنذب ، وبالتالي يكون لها موطئ قدم لها في المنطقة.

#### رابعا\_ الاطماع الايطالية في مضيق باب المنذب 1870 الى 1943:

لقد كانت ايطاليا هي الأخرى قد نمت اطماعها في المدخل الجنوبي من البحر الاحمر(باب المنذب) منذ القرن التاسع عشر ، لاسيما في الساحل الغربي المتمثل بالجانب الافريقي من المضيق.

فبعد قيام الوحدة الايطالية عام 1871م<sup>(52)</sup> ، لقيت افكار المبشرين الايطاليين وعلى رأسهم (سايتو) رواجاً وأذناً صاغية من قبل السياسيين والاقتصاديين الايطاليين ، ورحب مدير شركة روباتينو الايطالية(Robatono Co.) بالافكار التي دعا اليها سايتو ، وتقرر البحث في انشاء خط للشركة بين البندقية وموانئ الهند والصين عن طريق قناة السويس ، وتم تكليف(سايتو) بالتوجه الى البحر الاحمر بهدف البحث عن مكان لتأسيس محطة تجارية للشركة الايطالية على مسافة قريبة من باب المنذب ، كما كلف بشراء قطعة ارض لإنشاء محطة تجارية عليها<sup>(53)</sup>، وعلى اساس ذلك وصل الى عصب المبشر سايتو والاميرال (اكتون) الذين شرعا في الاتصال مع الزعماء المحليين ، وقد ساعدهم في مهمتهم تلك الاستعانة بسلاح المال لإغراء الشيوخ والوجهاء لبيع الاراضي في ساحل خليج عصب ، وتحقق اول اتفاق مع شيخ قبيلة (آدا علي) في الخامس عشر من تشرين الثاني عام 1869 السلطان حسن بن احمد والسلطان ابراهيم أبين احمد تم بموجب هذا الاتفاق شراء منطقة على ساحل البحر الاحمر الغربي<sup>(54)</sup> ، إذ تم دفع المقدمة ، على ان يدفع ما تبقى من الثمن بعد مائة يوم ، وقرر المفاوضين الايطاليين العودة الى روما لعرض الموضوع على الحكومة الايطالية ، ثم عاد (سايتو) مرة ثانية الى عصب برفقة الكابتن (بوزولينو) على ظهر السفينة (افريقيا) احدى سفن الشركة الايطالية(روباتينو) إذ تم دفع المبلغ المتبقي من ثمن

<sup>(50)</sup>معالم جيبوتي ، بحث منشور في الموسوعة الحرة:www.wikipider.com

<sup>(51)</sup> المصدر نفسه.

<sup>(52)</sup>علي خضير عباس المشايخي ، السياسة البريطانية في البحر الاحمر 1798 1882 اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، 1997 ، ص261.

<sup>(53)</sup> شوقي الجمل ، تاريخ كشف افريقيا واستعمارها ، القاهرة ، 1971 ، ص 345.

<sup>(54)</sup>رشيد جبر الاسعد ، اضواء على القضية الايتريية ، دار النذير للطباعة والنشر ، بغداد ، 1969 ، ص27.

الارض<sup>(55)</sup> ، كما نجح الايطاليين من الحصول وعن طريق شركة روباتينو على جزر (ام البقر ورأس الرمل ومجموعة الجزر المسماة درماكيا) ، وبذلك تمكن المبشر سابيتو من شراء مساحات واسعة من الارض في ميناء عصب تم رفع العلم الايطالي عليها في الثالث عشر من اذار عام 1870م<sup>(56)</sup>. بعد ذلك اخذ الايطاليون يطمحون الى تعزيز نفوذهم في المناطق القريبة من مضيق باب المندب ، اذ طلبوا من الجانب البريطاني في عام 1871 السماح لهم بشراء جزيرة سقطرى والتي تبعد عن المضيق (200ميل) ، الا ان الجانب البريطاني رفض ذلك وبشدة لما لها من اهمية في مدخل عدن ومضيق باب المندب.<sup>(57)</sup>

بعد ذلك ركزت ايطاليا على تثبيت اقدامها في الساحل الافريقي لمضيق باب المندب ، وكانت اولى خطوات تنفيذ هذا المشروع قيام الحكومة الايطالية في الخامس من حزيران عام 1882م بتحويل (عصب) الى مستعمرة ايطالية ، بتنازل شركة روباتينو عن عصب للحكومة الايطالية مقابل مبلغ قدره (416000) ليرة . وهكذا تم انشاء المستعمرة الايطالية الاولى على الساحل الافريقي المطل على البحر الاحمر المقابل لمضيق باب المندب)<sup>(58)</sup>.

لم تتوقف طموحات الايطاليين لهذا الحد فقد توجهت انظارهم ميناء (مصوع) الهام ، باعتباره منفذاً طبيعياً لكل الاقاليم الشمالية في الحبشة على البحر الاحمر، على اثر توارد الانباء التي كانت تؤكد عزم مصر اخلاء الميناء ، انتهزت ايطاليا حادثة مقتل الرحالة الايطالي (جوستافو بيانكي Gustavo Bianchi) المكلف من قبل جمعية (ميلانو الكشافية Societa Desplorazioni Dimilono) بالبحث عن طريق تجاري عبر بلاد الدناكل يربط اقليم الحبشة الداخلية بموانئ ساحل البحر الاحمر الغربي ، فأصدرت اوامرها في

<sup>(55)</sup> احمد ابراهيم دياب ، الاطماع الايطالية في البحر الاحمر واريتيريا 1859.1885، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، 1988 ، ص 67.65.

<sup>(56)</sup> شوقي الجمل ، الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الاحمر ، القاهرة ، 1958 ، ص 106.

<sup>(57)</sup> فاروق عثمان اباضة ، لمصدر السابق ، ص 414.

<sup>(58)</sup> بذلت الحكومة الايطالية الكثير من الجهود لبناء ميناء عصب لتمكين السفن والبواخر الكبيرة من استخدامه ، كما اعتمد البرلمان الايطالي مبلغ (150000) ليره لبناء منارة وسقالة في ميناء عصب ، وحرصت الحكومة الايطالية على تشجيع النشاط التجاري واقامة المستودعات والمتاجر وتنشيط التصدير والاستيراد في عصب . بل ان الحكومة الايطالية اعدت مشروعا بقانون لتحويل مبلغ قدره (625 الف ليره) من ميزانية الاشغال العمومية الغير منظورة على ثلاث سنوات مالية عام 1884. 1887م للعناية بميناء عصب ، ووافق عليه مجلس النواب الايطالي في 28/ حزيران/ 1884. للمزيد من التفاصيل ينظر : عثمان صالح سبي ، الصراع في البحر الاحمر عبر التاريخ ، بيروت ، د.ت. ، ص 71.

الخامس من شباط 1885، الى السفينتين الحريتين (جور تاردو) و(امريجوفوتشي) بالتحرك لإحتلال مصوع<sup>(59)</sup>.

ورست وحدات الاسطول الايطالي في مصوع ، وبدأت بإنزال القوات العسكرية الايطالية على ارض الميناء ، لتحتل المراكز المهمة والقلاع ، ورفعت العلم الايطالي عليها في الخامس والعشرين من شباط 1885م، وقد جابهت الدولة العثمانية هذا الاحتلال بالاحتجاج مطالبة بانسحاب القوات الايطالية من الاراضي المصرية المطلة على البحر الاحمر . والتي كانت تخضع للسيادة العثمانية . الا ان رد الحكومة الايطالية على مطالب الدولة العثمانية كان يؤكد ان التواجد الايطالي يهدف الى اقامة الامن والنظام وتم اتخاذه لصالح جميع الدول ولا يتعرض لحقوق وسيادة الباب العالي<sup>(60)</sup>.

بدأت القوات الايطالية تتوغل في الاراضي الداخلية الى ما بعد مصوع باتجاه الغرب واستولت على منطقة (زولا) كما مدت سلطاتها شمالا حتى وصلت الى (100 ميل) جنوب شرق (سواكن) فيما اصبحت المناطق الجنوبية الايطالية متاخمة للممتلكات الفرنسية في (اوبوك) ومقابلة لباب المنذب . وقدرت المساحة التي احتلتها ايطاليا من ساحل البحر الاحمر ما يقارب الـ (650 ميلا)<sup>(61)</sup>.

وفي خضم هذه التطورات ، اصدر الملك الايطالي (همبرت الاول) ، في الاول من شهر كانون الثاني 1890 مرسوما ، تضمن توحيد ممتلكات ايطاليا على البحر الاحمر تحت اسم (مستعمرة اريتريا) ، وبذلك اتمت ايطاليا اقامة مستعمرة اريتريا بناءً على تشجيع الحكومة البريطانية التي ترمي الى منع وصول الفرنسيين الى وادي النيل والاحتفاظ بساحل البحر الاحمر بعيدا عن ايدي الفرنسيين<sup>(62)</sup>.

وفي الربع الاول من القرن العشرين وبعد وصول الفاشيين الى سدة الحكم في ايطاليا بزعامه بنيتو موسوليني عام 1922، ودعوته لأحياء امجاد الامبراطورية الرومانية واعادة بناء ايطاليا كدولة كبرى في العالم ، وكان البحر الاحمر لاسيما الجزء الجنوبي منه (مضيق باب المنذب) خاصة في اليمن هو احد الاهداف الاستراتيجية للتوجه الايطالي الجديد ، فعملت الحكومة الايطالية على ابتعاث السناتور

<sup>(59)</sup> زينب نايف احمد الالوسي ، النفوذ الايطالي في القرن الاثني عشر 1936-1941 ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية البنات ، جامعة بغداد ، 2004 ، ص 12.

<sup>(60)</sup> جلال يحيى ، البحر الاحمر والاستعمار ، دار القلم ، ، لقاهرة ، 1963 ، ص 102-103.

<sup>(61)</sup> شوقي الجمل ، المصدر السابق ، ص 3512

<sup>(62)</sup> زينب نايف احمد الالوسي ، المصدر السابق ، ص 14.

غاسبريني الى صنعاء للتوثيق العلاقات بين الجانبين في ظل فتور العلاقات البريطانية اليمنية في هذه المدة بسبب الخلافات الحدودية بين الامام يحيى والبريطانيين في عدن ، قد نجح غاسبريني في الثاني من ايلول عام 1926 من عقد اتفاقية مع الامام يحيى لمدة عشرة سنوات حصلت بموجها ايطاليا على امتيازات تجارية وسياسة كبيرة وما كان على بريطانيا الا الاعتراف بالمصالح الايطالية في اليمن . ، ويبدو ان بريطانيا كانت غير راغبة بإثارت المواجهة العسكرية مع ايطاليا.

لكن الهدوء البريطاني حيال التوجه الايطالي في اليمن لم يستمر طويلا ، لاسيما بعد زيادة الفجوة في علاقاتها مع الامام يحيى وخشيتها من زيادة النفوذ الايطالي وامكانية حصول الايطاليين على قاعدة في مضيق باب المندب والتي تهدد المصالح البريطانية في طريقها للهند ، فعملت في الخامس والسادس والعشرين من حزيران عام 1928 بقصف عدة مدن يمنية بالطائرات ، لكن في عام 1934 عقدت معاهدة بين الطرفين اسهمت في اعادة العلاقات بين الجانبين.

وما كان من ايطاليا الا ان تعمل وعن طريق حاكم (ارتيريا) المستعمرة الايطالية القدوم على عقد معاهدة مع اليمن عام 1935 ، وفي العام نفسه ابدت اعتراضها على محاولة بريطانيا شراء ملكية ميناء (الشيخ سعيد) الذي يعد رأس مضيق باب المندب وتحويله الى محمية عدن ، وايضا عملت ايطاليا ومن اجل تعزيز نفوذها في الساحل الافريقي المقابل لمضيق باب المندب بإجتياح الحبشة عام 1935 ، وبقي الوجود الايطالي في هذه السواحل الى عام 1943 بعد خسارتها في الحرب العالمية الثانية ، وتحول اليمن الى مساندة دول الحلفاء.<sup>(63)</sup>

#### خامسا: اطماع الولايات المتحدة الامريكية في مضيق باب المندب.

يعود الاهتمام الامريكي في منطقة مضيق باب المندب الى بدايات القرن التاسع عشر لاسيما في جانبه الشرقي اليمن ، لكن الوجود الامريكي اقتصر على العمل التجاري في ضل تكالب الدول الاوربية الكبرى في المنطقة عسكرياً ، لاسيما تجارة البن في ميناء مخا وسيطرتها على تجارته ونقله الى القارة الامريكية.

لكن خلال القرن العشرين وبعد ظهور الولايات المتحدة الامريكية كدولة كبرى في العالم اصبحت منطقة البحر الاحمر بشكل عام منطقة اهتمام امريكي لاسيما بعد الحرب العالمية الثانية وظهور ما يعرف

<sup>(63)</sup> للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع ينظر: وداد خضير حسين الشتيوي و ابراهيم فنجان الامارة ، التنافس البريطاني الايطالي على اليمن حتى الحرب العالمية الثانية ، مجلة الخليج العربي ، المجلد الخامس الثلاثون ، العدد 4,3 ، جامعة البصرة ، 2007.

بسياسة الاقطاب الثنائية الغربية بقيادة الولايات المتحدة الامريكية والشرقية بزعامة الاتحاد السوفيتي ، اصبحت منطقة مضيق باب المندب ضرورة ملحة للولايات المتحدة الامريكية لاسيما في الجانب الافريقي المطل على مضيق باب المندب والذي يعد فيها الوجود الامريكي ضعيف نسبيا ، فكانت اثيوبيا الشريان الحي لديمومة الوجود الامريكي بحكم موقعها الجغرافي المطل على مضيق باب المندب.

فكان الصراع (الاثيوبي -الارتيري) من الخطوات الامريكية المهمة في هذا الاتجاه بدعمها وبقوة لمشروع اثيوبي قدم في هيئة الامم المتحدة في عام 1950 والذي يقضي ان تكون ارتيريا وحدة استقلال ذاتي في نطاق حكم فدرالي تحت سيادة التاج الحبشي ، وقد اقر هذا المشروع بدعم الولايات المتحدة الامريكية بأغلبية الاصوات.<sup>(64)</sup> فضلا عن ان الولايات المتحدة حصلت في عام 1953 على قاعدة عسكرية في ارتيريا قاعدة(كاغيتو) والتي تعد اكبر قاعدة امريكية في الخارج والتي ساعدت الولايات المتحدة الامريكية تعزيز موقعها ومراقبة المحيط الهندي ، اضافة الى التزام الولايات المتحدة الامريكية بتقديم مساعدات اقتصادية وعسكرية لاثيوبيا مقابل استخدام هذه القاعدة لمدة(25) عاما ، وقد حصلت اثيوبيا بموجب ذلك على (300مليون دولار).<sup>(65)</sup>

وبعد وصول مريام منغيستو الى الحكم في اثيوبيا عام 1974، وعلى الرغم من انه اتبع النظام الاشتراكي في ادارة الحكم الا ان الولايات المتحدة الامريكية حاولت الحفاظ على علاقاتها مع اثيوبيا ، وعلى اساس هذا التوجه الامريكي حصلت اثيوبيا عام 1975 على اكبر قرض صفقات للأسلحة بمقدار (35مليون دولار) خصصت لشراء دبابات(ام\_60) ، وطائرات (اف5) ، فضلا عن اقرار الكونكرس الامريكي مبلغاً مقداره (53)مليون دولار لشراء معدات عسكرية لمدة سنتين ، والموافقة على نقل بعض الطائرات (اف5) من ايران الى اثيوبيا.<sup>(66)</sup>

وكان لهذا التوجه الامريكي في المنطقة واثيوبيا اسبابه واعتباراته :

اولاً\_ ان قطع المساعدات الامريكية عن اثيوبيا قد يؤدي الى استقلال ارتيريا وانضمامها لجامعة الدول العربية وبالتالي تحكم الجانب العربي بجانب مضيق باب المندب والذي يترتب عليه منع وصول الكيان الصهيوني للمحيط الهندي.

<sup>(64)</sup>غالي عودة ، ارتيريا بلاد المسلمين وصراع النفوذ ، عمان ، دار البشير ، ١٩٨٩ ، ص39

<sup>(65)</sup>منى حسين عبيد ، العلاقات الامريكية الاثيوبية 1974\_2001 ، مجلة كلية التربية للبنات ، مجلد24 ، جامعة بغداد ، 2013 ، ص467.

<sup>(66)</sup>منى حسين عبيد ، المصدر السابق ، ص468

ثانياً\_ اذا استقلت ارتيريا عن اثيوبيا بسبب وقف المساعدات الامريكية سوف يؤثر على سمعة الولايات المتحدة الامريكية في القارة.

ثالثاً\_ الوجود السوفيتي في الصومال يحتم على الولايات المتحدة الامريكية ان تقدم المساعدات لأثيوبيا لمقاومة الوجود السوفيتي في المنطقة.<sup>(67)</sup> اذا مما سبق يتبين جلياً اهمية منطقة باب المندب الغربي للسياسة الامريكية في المنطقة بما يخدم مصالحها الاستراتيجية وبعيدة المدى في ضل التوجهات الايدلوجية في المنطقة.

اما بالنسبة لعلاقتها مع اليمن فقد بدأت مع الشطر الشمالي اليمني عام 1957 عندما عقدت معاهدة اقتصادية وعسكريه مع الامام محمد البدر والتي ساعدت في تنمية الزراعة والصناعة فضلا عن توسيع ميناء الحديدة اليمني المهم ، واستمر الوجود السوفيتي في الشمال الى عام 1968 بعدما تغيرت عدادات اتجاه بوصله سياستها الخارجية نحو المملكة العربية السعودية والدول الغربية ، اتجه الاتحاد السوفيتي الى تدعيم علاقاته مع الشطر اليمني الجنوبي ووصلت الى مراحل متقدمة من التعاون عام 1974 بعدما حصلت اليمن الجنوبي على مساعدات اقتصادية وعسكرية بلغت 114 مليون دولار ، وترسخت علاقات الطرفين أكثر في عام 1979 بعد عقد معاهدة التعاون العسكري والاقتصادي بين الجانبين وبموجبها حصل الاتحاد السوفيتي على تسهيلات بحرية في ميناء عدن ومكلا ، فضلا عن التسهيلات الجوية في مطار خوماكار ، وبهذا تمكن الاتحاد السوفيتي من المحافظة على وجوده في اهم منطقه في جنوب البحر الأحمر (مضيق باب المندب).<sup>(68)</sup>

### المبحث الثالث : الاطماع الاسرائيلية في مضيق باب المندب

من نقاط القوة للأمة العربية، وجود ممرات مائية ومضايق استراتيجية ضمن حدود الوطن العربي ، وحتى نشوب حرب حزيران 1967، اتخذ الصراع على البحر الأحمر بين العرب و (إسرائيل) محورين:

(الأول) خليج العقبة، و(الثاني) قناة السويس. أما المحور الثالث وهو مضيق باب المندب ، فقد كان غائباً عن الأنظار تحت السيطرة البريطانية على عدن . وفي بداية الصراع ، تمكنت (إسرائيل) من احتلال بلدة أم الرشراش في العاشر من آذار 1949، والحصول بذلك على منفذ إلى البحر الأحمر، استطاع العرب إلغاء الوجود (الإسرائيلي) في (إيلات) عن طريق السيطرة على شرم الشيخ ، ومنع الملاحة (الإسرائيلية) من

<sup>(67)</sup> المصدر نفسه ، ص468.

<sup>(68)</sup> عبد الحميد القيسي ، المصدر السابق، ص103.

المرور في مضيق تيران. ثم انتقل الصراع بعد ذلك إلى شرم الشيخ ، وانصرف هم السياسة (الإسرائيلية) إلى فك السيطرة العربية عليه تمهيداً لأختراق البحر الأحمر، وقد تمكنت من ذلك على مرحلتين: الأولى في ظل وجود قوات الطوارئ الدولية في شرم الشيخ منذ السادس من آذار 1957، إلى الثالث والعشرين من أيار 1967. والثانية بعد حرب حزيران 1967، في احتلال القوات (الإسرائيلية) لشرم الشيخ وتأمينها طريق الملاحة (الإسرائيلية) عبر مضيق تيران إلى البحر الأحمر<sup>(2)</sup>. ولكن في الوقت الذي بدا لـ (إسرائيل) أنها تخلصت من اعتراض العرب وفي مقدمتهم مصر لها في البحر الأحمر، وأن وجودها في شرم الشيخ قد أمن ملاحتها في هذا البحر، كانت ظروف الصراع السياسي في المنطقة العربية بين حركة القومية العربية والاستعمار البريطاني، تهئ للعرب ظروفاً مكنتهم في كانون الثاني 1950 من فرض الحصار البحري على (إسرائيل) – ليس عن طريق شرم الشيخ وإنما عن طريق مدخل البحر الأحمر الجنوبي، أي عن طريق مضيق باب المندب<sup>(3)</sup>. ذلك أن قيام جمهورية جنوب اليمن الشعبية في عدن في الثلاثين من تشرين الثاني 1967 – أي بعد أقل من نصف عام من حرب حزيران ، فضلاً عن الوضع المصري في اليمن الشمالي، قد وفر للعرب عمقاً استراتيجياً بالغ الأهمية ، وأتاح للبحرية العربية فرصة التعرض للملاحة (الإسرائيلية) في عمق البحر الأحمر من قواعد بعيدة عن مدى الطيران (الإسرائيلي) والقيام في باب المندب بالدور الذي كانت تقوم به في شرم الشيخ، وهو منع الملاحة (الإسرائيلية) من النفاذ إلى البحر الأحمر<sup>(69)</sup>.

بدأت بوادر الخطر على الملاحة (الإسرائيلية) من ناحية باب المندب في حادث خطير وقع في الحادي عشر من حزيران 1971، وهو مهاجمة زورق مسلح مجهول بقذائف البازوكا لناقلة بترول ترفع علم ليبيريا ، أثناء عبورها مضيق باب المندب قرب جزيرة (بريم) ، أدى الهجوم إلى اشتعال النار في الناقلة وإصابتها ببعض الأضرار ، ولكن ربانها اليوناني تمكن وبجارته الذين يبلغ عددهم 35، منهم 23 من (الإسرائيليين) من إخماد النيران<sup>(70)</sup>، وقد فرضت (إسرائيل) حظراً على نشر أنباء الحادث لمدة 24 ساعة ، ثم أعلنته في بيان عرضت فيه وصفاً للحادث، ولم تحدد جنسية البترول الذي تحمله الناقلة إلى ميناء (إيلات) ليتم نقله عبر خط أنابيب البترول (الإسرائيلي) إلى ميناء عسقلان على البحر المتوسط ، ليعاد

(2) عادل رضا، محاولة لفهم الثورة اليمنية ، المكتب المصري الحديث ، القاهرة ، 1974 ، ص 371.

(3) يحيى عبد غالب رضوان ، السياسة الصهيونية اتجاه البحر الأحمر ومضيق باب المندب ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، 2003 ، ص 135.

(69) يحيى عبد غالب رضوان ، المصدر السابق ، ص 135-136.

(70) عادل رضا ، المصدر السابق ، ص 372.

تصديره إلى أوروبا.<sup>(71)</sup> وقد أعلنت (جولدا مائير) رئيسة وزراء (إسرائيل) في اجتماع لمجلس الوزراء ، عقب الحادث أن (إسرائيل) ترى الخطورة الجسيمة التي تمثلها محاولة إغراق الناقله الليبيرية ، وهددت بأن حكومتها سوف تتخذ الإجراءات الضرورية لتأمين حرية الملاحة إلى موانئها.<sup>(72)</sup> ومع أن فدائيي الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين هم الذين قاموا بالحادث – كما تبين فيما بعد ، إلا أن الحكومة (الإسرائيلية) حملت حكومة اليمن الديمقراطية مسؤولية ذلك ، ولا سيما أن الأخيرة سبق لها أن أعلنت عقب الاستقلال، أنها سوف تحكم سيطرتها على مضيق باب المندب من جزيرة بريم ولن تسمح لـ (إسرائيل) بالملاحة في هذا المضيق..<sup>(73)</sup>

بادرت (إسرائيل) إلى معالجة هذا الخطر الجسيم الذي هدد مصالحها في الصميم ، فلم تكدم تمضي بضعة أشهر على هذا الحادث، حتى كان رئيس أركان الحرب (الإسرائيلي) حاييم بارليف يزور أثيوبيا للتباحث معها حول (تأمين) مدخل البحر الأحمر للبلدين . وطبقاً لما أوردته جريدة الأهرام القاهرية في ذلك الحين فإن بارليف عرض خلال هذه المباحثات تقديم دعم كبير للبحرية الأثيوبية مقابل السماح بوجود ضباط وجنود البحرية (الإسرائيلية) عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر.<sup>(74)</sup> وقد انطلقت المباحثات من نقطتين محددتين: الأولى حاجة القوات الأثيوبية لشراء شبكة رادار تقيمها على ساحلها الشرقي المطل على البحر الأحمر، لمراقبة عمليات تهريب السلاح إلى الثوار الأريتريين الذين كانوا يتدربون في جزيرة بريم. والثانية: حاجة (إسرائيل) إلى ضمان المرور الآمن عبر المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (باب المندب) ، وبعبءه سيتعرض خط أنابيب النفط الذي أقامته من (إيلات) إلى عسقلان (وكان مقدراً أن ترتفع طاقته إلى 60 مليون طن عام 1974) إلى خطر التوقف.<sup>(75)</sup>

<sup>(71)</sup> المصدر نفسه ، ص 272-273.

<sup>(72)</sup> يحيى عبد غالب رضوان ، المصدر السابق ، ص 138.

<sup>(73)</sup> المصدر نفسه.

<sup>(74)</sup> المصدر نفسه ، ص 139

<sup>(75)</sup> فايز سارة ، طموحات في القرن الأفريقي ، بحث منشور على شبكة المعلومات الدولية (أنترنت) في 2001/11/18.

(internet)http://www.awnal.com/minbj 7.htm.



لقد تعهد بارليف خلال هذه المباحثات بتدريب القوات البحرية الأثيوبية مجاناً، ومدّها بزوارق الدورية وبعض زوارق الصواريخ فضلاً عن تجهيزها بالرادار، وبقيام ضباط وجنود البحرية (الإسرائيلية) بتشغيل هذه الأجهزة والأسلحة حتى إتمام تدريب قوات البحرية الأثيوبية عليها<sup>(76)</sup>

كان الهدف من الإتفاق فضلاً عن هذه المزايا أن يحقق إيقاف أي اتجاه عربي مستقبلاً إلى أن تكون للبحرية العربية اليد العليا في البحر الأحمر فضلاً عن تأمين الوجود الأميركي في هذا البحر، ثم مواجهة الوجود البحري المصري في البحر الأحمر والوجود السوفييتي في المحيط الهندي . أحدث خبر المحادثات (الإسرائيلية) – الأثيوبية، ضجة كبرى في مصر والأقطار العربية، مما دفع بأثيوبيا إلى إصدار بيان نفت فيه المحاولة (الإسرائيلية) نفيّاً قاطعاً وعدّتها من نسج الخيال.<sup>(77)</sup>

ولكن الحكومة المصرية وبدعم من الجامعة العربية، بادرت إلى التحرك لمواجهة احتمالات الموقف الخطير في جنوب البحر الأحمر، فأصدرت تعليماتها في الرابع من تشرين الثاني 1971، إلى وزارة الحربية بتشكيل لجنة عسكرية من أربعة ضباط أرسلت إلى جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية بهدف الأطلاع على الموقف في المنطقة ومعرفة مدى النشاط (الإسرائيلي) فيها واستطلاع مجموعة الجزر العربية في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر، وتقديم دراسة شاملة عن أفضل السبل لإحباط المشروع الصهيوني. وصلت اللجنة ، التي أحيطت مهمتها بسرية تامة ، إلى عدن في السابع من تشرين الثاني 1971، وأجرت لقاءات مع كبار المسؤولين اليمنيين.<sup>(78)</sup> وقامت خلال اليوم التالي باستطلاع منطقة باب المندب والجزر الواقعة في مدخله والقريبة منه ولا سيما جزر (بريم ، وحنيش، وزقر وأبو عيل، وقمران) وساحل الجمهورية العربية اليمنية، فضلاً عن ميناء عدن ومنشأته، ، قد استمرت المهمة الاستطلاعية قرابة أسبوع(7-13 تشرين الثاني 1971). وخلال لقاء اللجنة برئيس وزراء اليمن الديمقراطية الشعبية علي ناصر محمد الذي كان يشغل منصب وزير الدفاع أيضاً، أكد الأخير نوايا (إسرائيل) بالسيطرة على مدخل البحر الأحمر، وإن الأمر يتطلب اتخاذ موقف موحد قوي تشترك فيه الصومال والسودان، ولكنه عبر، في الوقت نفسه ، عن المخاطر التي تتعرض لها بلاده من جانب القوى الإستعمارية، مما يعيقها عن القيام بواجبها حيال الصراع العربي – (الإسرائيلي)، لأن جهودها حالياً مركزة على الدفاع عن حدودها ضد أعمال السلاطين والمرتقة.

<sup>(76)</sup> المصدر نفسه.

<sup>(77)</sup> يحيى عبد غالب رضوان ، المصدر السابق ، ص 140.

<sup>(78)</sup> أمل الشاذلي ، الأطماع الإسرائيلية في القرن الأفريقي) ، السياسة الدولية (مجلة) ، العدد 54 ، السنة الرابعة عشرة ، القاهرة ، تشرين الثاني ، 1978 ، ص 53.

(79) وقد اتضح للجنة أنه ليس لدى أية جهة مسؤولة في البلاد معلومات كافية ومحددة عن الموقف بالمنطقة أو الجزر التابعة لها وأن كل اهتمام المسؤولين موجه للأمن الداخلي والمشاكل الداخلية. كما تبين للجنة أن جميع الجزر العربية التي تطالب جمهورية اليمن الديمقراطية بتبعتها لها، تقع على مسافات متباعدة من ساحل البلاد، ويواجه معظمها ساحل الجمهورية العربية اليمنية، فيما عدا جزيرة سقطرى التي تقع في بحر العرب كما لا يوجد لجمهورية اليمن الديمقراطية سيطرة أو أي وجود على هذه الجزر، باستثناء وجود رمزي ومحدود في كل من جزيرتي بريم وقمران<sup>(80)</sup>

وبالنسبة لجزر جبل الطير وأبو عيل [أبو علي] فقد ذكر الجانب اليمني أن أثيوبيا لها وجود على هذه الجزر العربية بوساطة بريطانيا منذ تاريخ الاستقلال. وثبت للجنة من دراسة الوثائق التي أمكن الحصول عليها من أمانة ميناء عدن ، أنه يوجد أفراد أثيوبيون على هاتين الجزيرتين لإدارة وتشغيل الفنارات.<sup>(81)</sup> وقد توصلت اللجنة إلى أن احتلال (إسرائيل) جزيرة بريم ذات الموقع الجغرافي الهام، أمر مستبعد، إلا في حالة الارتكاز اللوجستي على مجموعة الجزر الأثيوبية والساحل الأثيوبي. وفي حالة ثبوت وجود أثيوبي على بعض الجزر اليمنية [جبل الطير وأبو عيل]، ونظراً للتعاون القائم بين (إسرائيل) وأثيوبيا (ميناء مصوع وعصب وجزر دهلك) تستطيع (إسرائيل) عند الضرورة أن تقوم بتنفيذ أعمال تعرضية ضد السفن العربية . وأنه من المرجح أن تكون قائمة بالفعل بتنفيذ بعض أعمال المراقبة والإنذار، مستخدمة في ذلك سفن وزوارق الصيد ، وعدداً من الزوارق المسلحة .<sup>(82)</sup>

لم تتوقف أعمال اللجنة العسكرية الخاصة عند هذا الحد ، وإنما واصلت دراستها، وقامت بزيارات استكشافية متعددة، ولخصت نتائج جهودها قبل حرب 1973 بتقويم شامل للموقف في جنوب البحر الأحمر على النحو الآتي:

أولاً: جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية، قدمت حكومتها تسهيلات بحرية للإتحاد السوفييتي في كل من جزيرتي بريم وسقطرى وميناء عدن. ولدى المسؤولين في عدن اقتناع بكفاية المعونات السوفييتية، وهي تعطي تسهيلات بحرية لبعض القطع البحرية المصرية في ميناء عدن ولا يمكن الإستغناء عنها.

(79) محمد السماك، جمهورية اليمن الديمقراطية ومشاكل الجزر، ص 14.

(80) السيد عليوه، سياسة اليمن في البحر الأحمر، السياسة الدولية (مجلة)، العدد 54، السنة الرابعة عشرة، القاهرة، تشرين الثاني/1978، ص 92.

(81) محمد السماك، المصدر السابق، ص 15.

(82) السيد عليوه، المصدر السابق، ص 94.

ثانياً: الجمهورية العربية اليمنية، أبدت حكومتها استعداداً كبيراً للتعاون مع الجامعة العربية ومصر في جميع المجالات ، ولكن موقفها يعبر عن المصالح الاستراتيجية للمملكة العربية السعودية. وبالتالي المصالح الغربية في تلك المنطقة.

ثالثاً: أما أثيوبيا فعلى الرغم من إعلانها المتكرر بأنها لا تعطي (إسرائيل) أية تسهيلات عسكرية في الجزر والساحل الأثيوبي، إلا أن هذا لا ينفي القرائن الدالة على نشاط (إسرائيلي) متقطع في منطقة جنوب البحر الأحمر يرتكز على الساحل الأثيوبي، كما تشير الدلائل إلى وجود مخطط للتعاون بين أثيوبيا والولايات المتحدة و (إسرائيل) لتأمين السفن (الإسرائيلية) في منطقة البحر الأحمر.

رابعاً: ، هناك إمكانية تجاوب الصومال في تقديم تسهيلات لتمرکز بعض القطع البحرية العربية في موانئه البحرية ، وإن كان موقعه الجغرافي لا يخدم إغلاق مضيق باب المندب على نحو مباشر.<sup>(83)</sup>

في ذلك الوقت تضاعفت حاجة (إسرائيل) إلى النفط ، من مليون أو مليونين طن عام 1950 إلى 35 مليون طن عام 1973، ولهذا قدر الخبراء العسكريون أن هذا الأمر قد يدفعها إلى احتلال بعض الجزر اليمنية الواقعة على مدخل مضيق باب المندب تأميناً لمصالحها.<sup>(84)</sup>

وعزز شكوك أولئك الخبراء ما نشرته مجلة تايم Time في عددها الصادر في التاسع من آذار 1973، كشفت فيه قيام (إسرائيل) بإرسال بعض الوحدات الخاصة (الكوماندوز) بقصد احتلال جزر جنوب البحر الأحمر المهجورة التي تبعد حوالي 85 ميلاً تقريباً من باب المندب، شمالاً، وأنها أقامت قاعدة للرادار في جزيرة (زقر) اليمنية، وقالت: "...أن الكوماندوز (الإسرائيليين) الذين يحتلون الجزيرة يتكلمون العربية بطلاقة ، ولا يرتدون الملابس العسكرية ، ولا يرفعون أعلاماً، ويتم تناوبهم كل ثلاثة أشهر عن طريق وحدات الأسطول التي تأتي في جنح الليل". وذكرت "... أن هذه القاعدة تدار منذ ثمانية أشهر " [أي أن الإحتلال (الإسرائيلي) لهذه الجزيرة تم في أواخر شهر تموز 1972، ثم ذكرت مجلة تايم : "...أنه على الرغم من الإحتياطات التي اتخذتها (إسرائيل) منعاً لتسرب نبأ هذه القاعدة، إلا أن هذا الإحتلال افتضح لليمنيين عن طريق أحد الجواسيس (الإسرائيليين)، ويدعى باروخ زكي مزراحي، الذي اعترف بذلك"، عندما قبضت عليه السلطات الأمنية لجمهورية اليمن الشمالية في شهر تموز 1972، بتكليف المخابرات (الإسرائيلية) له بجمع المعلومات عن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (باب المندب)، ومراقبة النشاط

<sup>(83)</sup> السيد عليوة ، المصدر السابق ، ص 93-94.

<sup>(84)</sup> المصدر نفسه.

الفلسطيني في شطري اليمن ومنطقة الخليج ، وخطط المنظمات الفلسطينية تجاه السفن (الإسرائيلية).<sup>(85)</sup> لم تكن مجلة (تايم) وحدها التي كشفت هذا النبأ، فقد ترددت قبل ذلك أنباء عن احتلال (إسرائيل) لبعض جزر البحر الأحمر، من مصادر عديدة، أهمها واشنطن، مما أثار ضجة في الأقطار العربية، ودعا الأمين العام المساعد للجامعة العربية في ذلك الحين، الدكتور سيد نوفل، إلى الاتصال بسفيري اليمن الشمالية والجنوبية لطلب معلومات من حكومتهما عن هذا الموضوع.<sup>(86)</sup> كما بادرت الأمانة العامة للجامعة إلى وضع تقرير حول مصير الجزر العربية في البحر الأحمر وما يجب على الأقطار العربية القيام به لمواجهة هذا الخطر.<sup>(87)</sup> وقد اتجهت أصابع الإتهام في ذلك الحين إلى أثيوبيا، التي تربطها بـ (إسرائيل) علاقة وثيقة، فقد كتبت جريدة 14 أكتوبر العدنية تقول: " ... أن احتلال (إسرائيل) لهذه الجزر تم تحت التزامات تعاقدية مع إحدى الدول الأفريقية المجاورة ". وأوضحت الجريدة: " ... أن حديث مجلة تايم الأميركية عن احتلال هذه الجزر في مضيق باب المندب هو تغيير في الصيغة القانونية للوجود (الإسرائيلي) في هذه الجزر. ووصف محمد صالح العولقي وزير خارجية اليمن الجنوبية، نبأ احتلال الجزر بأنه تمهيد وتهينة للرأى العام العربي والعالمي لتقبل الوجود (الإسرائيلي) كأمر واقع.<sup>(88)</sup>

على أن الحكومة الأثيوبية نفت أنها تنازلت لـ (إسرائيل) عن أي جزر من الأراضي الأثيوبية. وفي الحديث الذي دار بين محمود رياض الأمين العام للجامعة العربية وبين وزير خارجية أثيوبيا، في هذا الصدد، أكد الوزير الأثيوبي استعداد حكومته لاستقبال وفد من الجامعة العربية لزيارة السواحل والجزر الأثيوبية في البحر الأحمر، لإثبات أن بلاده لم تعط (إسرائيل) أية قواعد عسكرية فيها<sup>(89)</sup>

فعلى أثر ذبوع الأخبار عن احتلال (إسرائيل) للجزر، قامت جامعة الدول العربية بإيفاد لجنة عسكرية خاصة إلى منطقة جنوب البحر الأحمر في الثلاثين من نيسان 1973، وقد توجهت اللجنة إلى عدن حيث تولى وزير الإعلام عبد الله الخامري التحدث معها باسم الدولة. وكان رأيه الذي عبر به عن موقف الدولة الرسمي، إستبعاد جزيرة بريم ومنطقة الساحل من مجال عمل اللجنة، وأن عملها يجب أن ينصب على الجزر الخالية من السكان. وقال أنه تم الإتفاق مع الجمهورية العربية اليمنية على حل مشكلة الجزر

<sup>(85)</sup> رياض رشيد الحيدري ، المصدر السابق.

<sup>(86)</sup> يحيى عبد غالب رضوان ، المصدر السابق ، ص 145.

<sup>(87)</sup> المصدر نفسه.

<sup>(88)</sup> المصدر نفسه ، ص 146.

<sup>(89)</sup> أمل الشاذلي، المصدر السابق، ص 54.

وتأمينها بقوات مشتركة من الدولتين، دون المساس بموقف أثيوبيا في كل من (جبل الطير وأبو عيل). وتضمن إتفاقيهما حماية الجزر الخالية وهي زقر والحنيش الصغرى والكبرى. وألح على وجوب عدم إثارة مشاكل سياسية أو متاعب مع أية أطراف أخرى في المنطقة. وأنه على هذا الأساس يمكن التعاون مع لجنة الجامعة العربية<sup>(90)</sup>

وفي الثالث من أيار 1973 توجهت اللجنة إلى مدينة تعز، حيث أبدى المسؤولون في الجمهورية العربية اليمنية استعدادهم للتعاون مع اللجنة، والموافقة سلفاً على أي مقترحات تقدمها حول تأمين الجزر العربية وحمايتها، وقد قامت اللجنة باستطلاع جوي وبحري لدراسة الجزر العربية والسواحل اليمنية القريبة منها وغطى الاستطلاع جزر جبل الطير، ومجموعة جزر الزبير، وجزيرة أبو عيل، وجزيرة زقر وحنيش الكبرى وحنيش الصغرى، وجزيرة بريم، والساحل اليمني حتى رأس باب المندب عند رأس الشيخ سعيد. وقد تأكدت اللجنة من عدم وجود عسكري (إسرائيلي) على جميع الجزر العربية ولكنها لاحظت شواهد عن وصول مجموعات صغيرة إلى جزيرة (زقر) حيث أقامت فيها لمدة قصيرة.<sup>(91)</sup> أما بقية الجزر فهي خالية إلا من موظفي إدارة الفنارات الموجودة بكل من جزيرة الطير و أبو عيل ولاحظت اللجنة وجود بعض الخبراء السوفييت في جزيرة بريم التابعة لجمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية.<sup>(92)</sup>

لقد تم تحديد الأهداف الأساسية التي يجب أن يركز عليها العمل العربي في هذه المنطقة في إقامة ترتيب يربط الجزر بالأجزاء الحيوية من الساحل اليمني. وإقامة قاعدة بحرية وأخرى جوية مشتركة على الساحل اليمني لتأمين المنطقة.

بدأت عملية غلق مضيق باب المندب والبحر الأحمر بمجرد أن نشبت الحرب بعد ظهر يوم السبت السادس من تشرين الأول 1973، إذ فرضت مصر الحصار البحري على باب المندب.<sup>(93)</sup> واشتركت في فرض الحصار غواصتان ومدمرتان تابعتان للبحرية المصرية، فضلاً عن زوارق طوربيد وزوارق مسلحة تابعة لبحرية دولتي اليمن الجنوبية واليمن الشمالية اللتان لعبتا دوراً مهماً في عملية الغلق والحصار كانت القوات البحرية المصرية والقوات البحرية لدولتي اليمن الجنوبية واليمن الشمالية تقومان بمهام

<sup>(90)</sup> محمد السماك، لمصدر السابق، ص 17.

<sup>(91)</sup> يحيى عبد غالب رضوان، المصدر السابق، ص 146.

<sup>(92)</sup> محمد السماك، المصدر السابق، ص 17.

<sup>(93)</sup> حسن البدرى وآخرون، حرب رمضان، الجولة العربية (الإسرائيلية) الرابعة، الطبعة الثانية، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1974، ص 234.

الزيارة والتفتيش والإعتراض للسفن التجارية في جنوب البحر الأحمر منذ بدء العمليات، وإيقاف كل باخرة تحمل مواد تخدم أغراض الكيان الصهيوني الحربية مهما كانت هذه الباخرة، وقد أدت هذه التدابير إلى شل ميناء (إيلات)، ومنعت وصول جميع البواخر التي تحمل العلم الصهيوني كما منعت وصول ناقلات النفط إليه<sup>(94)</sup>

وقد أفرزت عملية إغلاق باب المندب عدة نتائج منها: حرمان الكيان الصهيوني من مادة استراتيجية مهمة هي النفط الذي كان ينقل من إيران إلى ميناء (إيلات) وحرمانه من الأتصال بشرق أفريقيا وجنوبها وجنوب شرق آسيا مما سبب له أضراراً اقتصادية كبيرة، وسقوط نظرية الحدود الأمانة التي يطالب بها هذا الكيان، والتأثير على اقتصاده بسبب تعطيل العمل بميناء (إيلات)<sup>(95)</sup>. ولكن عملية غلق المضيق لم تستمر أكثر من شهرين، وذلك على إثر اتفاقية فصل القوات الأولى في الثامن عشر من كانون الثاني 1974، على الجبهة المصرية مما أدى إلى عدم الإستفادة الفعالة من الإمكانيات الاستراتيجية للبحرية العربية<sup>(4)</sup>. وعلى الرغم من ذلك فإن عملية الحصار البحري عند مضيق باب المندب هي أول عملية حصار استراتيجي بعيد في الصراع العربي - (الإسرائيلي). ولقد أدت هذه العملية إلى زيادة أهمية مضيق باب المندب الاستراتيجية. وقد بلغ من كفاءة تنفيذ المخطط العسكري للتعرض لخطوط المواصلات البحرية أنه لم تدخل أو تخرج سفينة واحدة من ميناء (إيلات) حتى توقيع إتفاقية فصل القوات أو فض الإشتباك الأولى بين مصر و (إسرائيل) في الثامن عشر من كانون الثاني 1974<sup>(96)</sup> مما أدى إلى تدخل أميركي مادي وعسكري بوساطة قطع من الأسطول السابع المرابط في المحيط الهندي، لفك الحصار رغم أن مضيق باب المندب يقع ضمن المياه الإقليمية لليمنين يحق لهما إغلاقه في حالة الحرب لمنع الدولة أو الدول المعادية من الإفادة منه<sup>(97)</sup>.

ونتيجة لذلك فقد طالبت (إسرائيل) برفع الحصار العربي المضروب على مضيق باب المندب بصورة عاجلة لما سببه من نتائج مدمرة على الاقتصاد (الإسرائيلي). فقد تم خلال الحصار احتجاز ثلاث عشر سفينة شحن في ميناء (إيلات الإسرائيلي)، فضلاً عن تعطيل العمل في الميناء المذكور مما أدى إلى خسارة

<sup>(94)</sup> يحيى عبد غالب رضوان، المصدر السابق، ص 156.

<sup>(95)</sup> المصدر نفسه.

<sup>(96)</sup> سمعان بطرس فرج الله، (دور الحصار العربي في معركة 6 أكتوبر/1973)، السياسة الدولية (مجلة)، العدد 35، السنة العاشرة، كانون الثاني 1974، ص 49.

<sup>(97)</sup> المصدر نفسه.

(إسرائيل) 714 مليون دولار كانت تحصل عليها من نفط سيناء وحوالي مائة مليون دولار ضرائب النفط المار عبر الأنبوب من البحر الأحمر إلى أشدود على البحر المتوسط وتوقفت مصفائنا تكرير النفط وتصديره إلى أوروبا، الأولى في حيفا، والثانية في أشدود.<sup>(98)</sup> كما منعت عملية الحصار خمسمائة ناقلة نفط حمولة (80) ألف طن من الوصول إلى ميناء (إيلات) وكذلك أربعمائة باخرة شحن بضائع وتوقفت حوالي 30 في المائة من صادرات (إسرائيل) إلى الشرق الأقصى وانعكس الأمر على إنتاج (إسرائيل) من الفوسفات والنحاس والأسمتت المصدر إلى بعض الدول الأفريقية ودول الشرق الأقصى ، إذ لم يزد على نصف ما كان ينتج قبل الحصار.<sup>(99)</sup>

وقد استعانت (إسرائيل) بالولايات المتحدة الأمريكية للتدخل لإنهاء هذا الحصار على مضيق باب المندب. ولم تتأخر الولايات المتحدة الأمريكية عن طرح هذا الموضوع أثناء المباحثات التي جرت بين هنري كيسنجر مستشار الأمن القومي الأمريكي والرئيس المصري أنور السادات . ففي السابع من تشرين الثاني 1973، كان موضوع حصار العرب لباب المندب أحد الموضوعات الرئيسية التي دار البحث فيها خلال الاجتماع المغلق بين الجانبين.<sup>(100)</sup>

على أن اتفاقية وقف إطلاق النار التي وقعت في الحادي عشر من تشرين الثاني 1973، لم تحتو على بند يشير إلى حصار مضيق باب المندب. فقد رفض العرب رفع الحصار بصورة قطعية قبل انسحاب القوات (الإسرائيلية) من الجيب الذي احتلته في الضفة الغربية من القناة (ثغرة الدفرسوار)<sup>(101)</sup>. وقد علقت جولدا مائير رئيسة وزراء (إسرائيل)، التي كانت تزور بريطانيا في الثاني عشر من تشرين الثاني 1973 على ذلك قائلة " ... وقف إطلاق النار يجب ان ينطوي على رفع الحصار على مضيق باب المندب، وأن وقف القتال يعني وقف إطلاق النار في البر والبحر والجو"<sup>(102)</sup>

<sup>(98)</sup> يحيى عبد غالب رضوان ، المصدر السابق ، ص 159.

<sup>(99)</sup> المصدر نفسه.

<sup>(100)</sup> المصدر نفسه ، ص 159.

<sup>(101)</sup> المصدر نفسه ، ص 159.

<sup>(102)</sup> المصدر نفسه ، ص 160.

على أن مصر أبلغت الجنرال أنزيو سيلاسفو، قائد قوات الطوارئ الدولية، أن إعادة طرح موضوع مضيق باب المندب قبل الانسحاب من ثغرة الدفر سوار في الضفة الغربية للقناة من شأنه أن ينسف اتفاقية الحادي عشر من تشرين الثاني والمساعي السلمية المبدولة.<sup>(103)</sup>

الولايات المتحدة الأمريكية كانت تتخذ إجراءات أخرى لفك الحصار وفرض الأمر الواقع. مدعية بأن عدم وجود بند خاص في اتفاقية وقف إطلاق النار بشأن رفع الحصار عن مضيق باب المندب، لا يشكل أي عائق، وأن الحصار لا يُعدّ إجراءً رسمياً، وبالتالي لا يتطلب بنداً خاصاً.<sup>(104)</sup>

ونتيجة لذلك فقد تدخلت الولايات المتحدة الأمريكية بكل ثقلها لصالح الكيان الصهيوني لإنقاذه من الهزيمة وأعلنت الإستنفار العسكري وتحرك الأسطول السابع الأميركي في المحيط الهندي لفك الحصار البحري العربي على مضيق باب المندب ، ففي اليوم التالي لتوقيع الإتفاقية، تحرك الأسطول السابع متجهاً نحو البحر الأحمر. وقد برر جيري فريدمان الناطق الرسمي باسم البنتاجون ذلك التحرك بقوله: " ... نحب أن نكون في المحيط الهندي من وقت لآخر... إننا نستهدف حماية طريق النفط القادم من الخليج العربي "<sup>(105)</sup>. وقد حذرت مصر من أي إجراء يهدف إلى فك الحصار بالقوة ، وهددت باللجوء إلى كافة السبل لإحباطه عند الضرورة<sup>(106)</sup>. كما حذر الاتحاد السوفييتي من التحركات الأميركية في المحيط الهندي وبحر العرب ، لأن هذا العمل يُعدّ تحدياً للرأي العام العالمي يقصد به زيادة حدة التوتر في الشرق الأوسط وجنوب شرقي آسيا<sup>(107)</sup>.

على أن العامل المباشر في تحريك الأسطول السابع الأميركي هو استعراض القوة في واحد من أكثر المواقع استراتيجية في العالم التي يمر عن طريقها النفط إلى أوروبا، وكذلك لإنقاذ (إسرائيل) من عملية الحصار ، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية مضت في إجراءاتها، ففي الأسبوع الأخير من شهر تشرين الثاني 1973، عبرت مضيق باب المندب إلى البحر الأحمر مدمرتان أميركيتان بحجة زيارة ميناء مصوع. وكان هذا الإجراء

(103) المصدر نفسه.

(104) حسن البديري ، المصدر السابق ، ص 236.

(105) يحيى عبد غالب رضوان ، المصدر السابق ، ص 160.

(106) حسن البديري ، المصدر السابق ، ص 237.

(107) يحيى عبد غالب رضوان ، المصدر السابق ، ص 161.



بمثابة اختبار لمدى جدية العرب في فرض الحصار<sup>(108)</sup>. وقد احتجت حكومة اليمن الجنوبية على هذا الإجراء لدى الأمم المتحدة والجامعة العربية، وعدته تعدياً على سلامة وأمن دول المنطقة.<sup>(109)</sup>

لم تعر الولايات المتحدة اهتماماً للإحتجاج ومضت في طريقها قدماً<sup>(110)</sup>. فقد أعلن جيمس شلزنجر، وزير الدفاع الأميركي في الثلاثين من تشرين الثاني 1973، أن وجود السفن الأميركية في المحيط الهندي " ... سيصبح أوسع وأكثر تنظيماً من الماضي"<sup>(111)</sup>. وأعلنت الولايات المتحدة الأميركية، أن القوات الأميركية المرابطة في المحيط الهندي بقيادة حامله الطائرات (هانكوك) ستغادر المنطقة لتحل محلها قوة بحرية أخرى بقيادة حامله الطائرات (أورينسي)، وأخيراً رفع الحصار عن باب المندب في هدوء وبدون إعلان رسمي في التاسع من كانون الأول 1973، ففي الحادي عشر من كانون الأول 1973، تلقت وكالة (سانا) السورية للأنباء برقية من مصادرها في الكويت، ذكرت: "... أن سفناً (إسرائيلية) عبرت في التاسع من كانون الأول 1973 مضيق باب المندب بحراسة قطع تابعة للأسطول السابع الأميركي، في طريقها إلى ميناء (إيلات الإسرائيلي)<sup>(112)</sup>". وقد بررت الحكومة المصرية رفع الحصار عن مضيق باب المندب بثلاثة أسباب هي:

1 أن رفع الحصار عن مضيق باب المندب هو امتداد لوقف إطلاق النار الذي جرى التوصل إليه.

2- إن استمرار إغلاق المضيق يهدد بالاصطدام مع الأسطول السابع الأميركي وهو الأمر الذي تتجنبه السياسة المصرية التي أعلنت من قبل أنها لن تدخل في حرب مع الولايات المتحدة الامريكية .

3- الخوف من أن تتراجع القوات الصهيونية عن السماح بتزويد مدينة السويس المحاصرة والجيش المصري الثالث المحاصر شرق قناة السويس بالإمدادات غير العسكرية.<sup>(113)</sup> وبذلك انتهت قصة حصار مضيق باب المندب، وفتح الطريق للسفن الصهيونية في البحر الأحمر مرة أخرى إلى (إيلات)، وتحققت المطامع الصهيونية في البحر الأحمر بفتح كل مضايقة وممراته أمام سفنها من وإلى (إيلات).

## الخاتمة

<sup>(108)</sup> يحيى عبد غالب رضوان ، المصدر السابق ، ص.

<sup>(109)</sup> حسن البديري ، لمصدر السابق ، ص 137.

<sup>(110)</sup> يحيى عبد غالب رضوان ، المصدر السابق ، ص 162.

<sup>(111)</sup> المصدر نفسه.

<sup>(112)</sup> المصدر نفسه ، ص 162-163.

<sup>(113)</sup> المصدر نفسه ، ص 163.

ان الموقع الجغرافي لمضيق باب المنذب وتحكمه في المدخل الجنوبي للبحر الاحمر لاسيما بعد افتتاح قناة السويس اعطاه اهمية كبيرة بالنسبة لأستراتيجيات الدول الكبرى في سبيل وصولها الى مصالحتها في المنطقة او في المحيط الهندي والشرق بصورة عامة ، وكل دوله اخذت تسعى للسيطرة على المضيق من خلال الجزر المهمة كجزيرة البريم المتحكمة في خط الملاحة من خلال المضيق.

فوجد بريطانيا سعت وبكل قوة تعزيز نفوذها في المضيق من خلال هذه الجزيرة وايضا من خلال عدن ومالها من اهمية في التحكم في مضيق باب المنذب وعملت على ابعاد اي قوة اوربية حاولت الوصول لهذه المنطقة الحساسة للوجود البريطاني في البحر الاحمر. ولا تقل طموحات فرنسا شأناً في المنطقة وان فشلت في الحصول على مناطق مهمة في المضيق في الجانب الغربي(اليمن) ، الا انها عوضت ذلك في ميناء ابوك المطل على الساحل الغربي الافريقي للمضيق والذي اصبح نقطة انطلاق للطموحات الفرنسية في المنطقة رغم المنافسة البريطانية.

اما ايطاليا على الرغم من تأخرها عن السباق الاوربي نحو الشرق والبحر الاحمر بسبب ظروف قيام الوحدة الايطالية عام 1871 ، الا انها حصلت على مناطق مهمة في مضيق باب المنذب لاسيما في الجانب الافريقي منه بعد تطبيع علاقاتها مع القوى الاكثر فاعلية بريطانيا ، وفي القرن العشرين حاولت ايطاليا اعادة امجاد الامبراطورية الرومانية في البحر الاحمر لاسيما مضيق باب المنذب في جزئه الشرقي والغربي من خلال التوجه نحو اليمن في العشرينيات والثلاثينيات من القرن العشرين ، وايضا في الحبشة لكنها فشلت بسبب التنافس البريطاني وكذلك ظروف الحرب العالمية الثانية وخسارة دول المحور الحرب.

ويمكن ان نستنتج ان الوجود الامريكي الضعيف في المضيق وظهور الصراع الكبير بين الايدلوجيات الغربية والشرقية والتي عرفت بالحرب الباردة بعد نهاية الحرب العالمية الثانية جعلت الولايات المتحدة الامريكية تتجه وبقوة نحو الساحل الغربي للمضيق في اثيوبيا لخدمة مصالحها ، ومصالح الكيان الصهيوني في سبيل ضمان قوة غير عربية لها موقع مهم مطل على مضيق باب المنذب فحاولت على عدم استقلال ارتيريا لما يمثل من قيام حاجز في وجهة اثيوبيا الحليف القوي على البحر الاحمر.

ويتبين ان اسرائيل كانت تطمح ان تسيطر على المداخل الشمالية والجنوبية من البحر الاحمر فوجدت في مضيق باب المنذب الوسيلة الرئيسية في ضمان وصولها الى المحيط الهندي وافريقيا في ضل التوجه الاسرائيلي نحو الدول الافريقية المطلة على المضيق مثل اثيوبيا لضمان عدم التفوق العربي اليمني على المضيق والذي يعد شريان حيوي لإسرائيل في المرور الدولي.

قائمة المصادر

- آمال إبراهيم محمد ، الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، مركز الدراسات والبحوث اليمني ، صنعاء ، 1993.
- إبراهيم محمد حسن ، البحر الأحمر خلال الحرب العالمية الأولى 1914-1918، الدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ، القاهرة ، 1998.
- أمل الشاذلي، الأطماع الإسرائيلية في القرن الأفريقي، السياسة الدولية (مجلة)، العدد 54، السنة الرابعة عشرة، القاهرة، تشرين الثاني، 1978.
- احمد فخري ، اليمن ماضيها، ، بيروت ، 1988.
- احمد إبراهيم دياب ، الأطماع الإيطالية في البحر الأحمر واريتريا 1859.1885، معهد البحوث والدراسات العربية ، ، القاهرة ، 1988 .
- السيد عليوه، سياسة اليمن في البحر الأحمر، السياسة الدولية (مجلة)، العدد 54، السنة الرابعة عشرة، القاهرة، تشرين الثاني/1978.
- جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستعمار ، دار القلم ، القاهرة ، 1963.
- حسن البدرى وآخرون ، حرب رمضان ، الجولة العربية (الإسرائيلية) الرابعة ، الطبعة الثانية، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1974.
- حسين علي الحبشي ، اليمن والبحر الأحمر الموضوع والموقع ، دار الفكر المعاصر ، بيروت ، 1992 ، ص196.
- حمزة علي لقمان ، تاريخ الجزر اليمنية ، مطبعة يوسف ، بيروت ، 1972
- رأفت غنيمي الشيخ ، جزر البحر الأحمر الإفريقية، مجلة المؤرخ العربي، العدد 20، بغداد، 1981.
- رسل، عبود محي الغزالي ، الصراع اليمني الاريتري على جزر جنوب البحر الأحمر (دراسة في الجغرافية السياسية ) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة بابل ، 2011.
- رشيد جبر الأسعد ، أضواء على القضية الايترية ، ، دار النذير للطباعة والنشر، بغداد 1969 .
- زينب نايف احمد اللوسي ، النفوذ الإيطالي في القرن الإفريقي 1936-1941، سالة ماجستير غير منشورة ، كلية البنات ، جامعة بغداد ، 2004.
- سمعان بطرس فرج الله، (دور الحصار العربي في معركة 6 تشرين الأول/1973، السياسة الدولية (مجلة)، العدد 35، السنة العاشرة، القاهرة، يناير/1974.
- سؤود كاظم مهدي العبيدي ، السياسة البريطانية تجاه القرن الإفريقي 1839-1914 ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، 2002.

- شيماء طالب عبد الله المكصوبي ، السياسة البريطانية تجاه الدول البحر الأحمر 1939-1956 ، أطروحة دكتوراه ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، 2002.
- شوقي الجمل ، تاريخ كشف افريقيا واستعمارها ، القاهرة ، 1971.
- ----- ، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، مصر ، 1974.
- ----- ، الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر ، (القاهرة ، 1958)
- صلاح الدين حافظ ، صراع القوى العظمى حول القرن الأفريقي ، منشورات المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، 1982 ،
- عبد الزهرة شلش العتابي ، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب ، مجلة كلية التربية الأساسية ، الجامعة المستنصرية ، ملحق العدد الثاني والخمسين ، 2008 .
- عبد اللطيف بن محمد الحميد ، البحر الأحمر والجزيرة العربية في الصراع العثماني البريطاني خلال الحرب العالمية الاولى 1914-1918 ، الرياض ، 1994 ، عبد الله محمد علي نجاد : الأهمية الإستراتيجية للجزر اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن ، منشورات التوجيه المعنوي ، صنعاء ، 2006 ،
- عادل رضا، محاولة لفهم الثورة اليمنية، المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1974.
- علي خضير عباس المشايخي ، السياسة البريطانية في البحر الأحمر 1798 1882 اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، 1997 .
- علي نعمة الحلو، الوجود الأمريكي – الصهيوني في البحر الأحمر، النجف الاشرف، 1974.
- عاطف السيد، البحر الأحمر والعالم المعاصر، دراسة تاريخية سياسية وإستراتيجية، مصر، 1983.
- عثمان صالح سبي ، الصراع في البحر الأحمر عبر التاريخ ، بيروت ، د.ت .
- فاروق عثمان اباطله، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839-1918، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1987.
- فايز سارة، طموحات في القرن الأفريقي، بحث منشور على شبكة المعلومات الدولية (انترنت) في 2001/11/18. <http://www.awnal.com/minbj7.htm> (internet)
- كامل المشاهدي، حقائق عن الجنوب العربي ونضال عدن، بغداد، 1963.

- وداد خضير حسين الشتيوي, إبراهيم فنجان الإمارة, التنافس البريطاني الايطالي على اليمن حتى الحرب العالمية الثانية, مجلة الخليج العربي, المجلد الخامس الثلاثون, العدد 3,4, جامعة البصرة, 2007.
- كارل براون, السياسة الدولية والشرق الأوسط, قواعد قديمة لعبة خطر, ترجمة عبد الهادي حسين, بغداد, 1987.
- كريم مطر حمزة الزبيدي: الأهمية الإستراتيجية للجزر الايرتية, بحث منشور, مجلة جامعة بابل, العدد الاول, 2001. لوتسكي, تاريخ الأقطار العربية الحديث, موسكو, 1971.
- محمد السماك, جمهورية اليمن الديمقراطية ومشاكل الجزر.
- محمد عبد المنعم, الصومال وطننا وشعبا, دار النهضة العربية, القاهرة, 1962.
- معالم جيبوتي, بحث منشور في الموسوعة الحرة: [www.wikipider.com](http://www.wikipider.com)
- وداد خضير حسين الشتيوي, ابراهيم فنجان الإمارة, التنافس البريطاني الايطالي على اليمن حتى الحرب العالمية الثانية, مجلة الخليج العربي, المجلد الخامس الثلاثون, العدد 3,4, جامعة البصرة, 2007.
- يحيى عبد غالب رضوان, السياسة الصهيونية اتجاه البحر الاحمر ومضيق باب المندب, رسالة ماجستير غير منشورة, كلية الآداب, جامعة بغداد, 2003.