سياسة بريطانيا البحرية ١٨٨٠ – ١٨٩٥

م.د. حسين حماد عبد

جامعة الانبار – كلية التربية للعلوم الانسانية

الملخص

اعتمدت بريطانيا في سياسيتها البحرية منذ البداية على حماية وتامين مواصلاتها الداخلية والخارجية على اعتبارها سيدة البحار في العالم بيد ان هذا الوضع الهاديء للامبراطورية البريطانية لم يبق كذلك بسبب بروز القوى البحرية الفرنسية الروسية وتبنيها سياسة الشروع في بناء السفن البحرية مما اثار المخاوف والرعب لدى أدميرالات البحرية البريطانية ودفعهم للعمل على مواجهة هذا التوجه من خلال زيادة الاتفاق البحري وبناء السفن البحرية المتطورة

المقدمة

يعد اسطول شركة الهند الشرقية الانكليزية[١] من الاساطيل المهمة لحماية التجارة البريطانية والذي اطلق عليه بحرية (بومباي)والذي تالف من فرقاطتين هما لورن (Lorn) وأليس (ALise) واللتين حولتا فيما بعد الى الاسطول البريطاني وثلاث طرادات وحمل طراد منهما اثنين وعشرين مدفع وحمل الطرادان الباقيان ستة عشر مدفعا وزودت تلك الطرادات بسبع سفن حملت كل واحد منها (١٠–١٨) مدفع فضلاً عن سفينتين اخريتين حملت احداهما اربعة عشر مدفعاً وبلغ عدد العاملين في هذه البحرية نحو ثلاثة عشر قبطانا (قائد سفينة) وثلاثة وثلاثين برتبة ملازم اول وواحد وعشرين برتبة ملازم ثاني وعدد من المتطوعين ثم تغيير فيما بعد اسم بحرية بومبايالى الاسطول الهندي او البحرية الهندية سنة ١٨٣٠ بسبب اتساع اعمال واعباء بحرية بومباي واصبح مهمتها هو حماية التجارية البريطانية .[٢]

ان نظام الاستعمار البريطاني لم يسبق له مثيل في التاريخ الذي اتخذ في بداية الامر اسلوب السيطرة ثم تحول الى الانتصار في البحر بعد تدمير اسطول الارمادا الاسباني [٣] والانتقال الى استعمار الاراضي فيما وراء البحار وبذلك ارتبطت سياسة بريطانيا بقوة البحر واخذت مكانتها [٤]التي تهدف الحصول على المزيد من المستعمرات وزيادة حركة التجارة وضمان السيادة على البحر منذ ايام الملك جيمس الاول (١٦٠٣ – ١٦٢٥) [٥] واصبحت البحرية الملكية البريطانية متفوقة في اوربا خلال حروب نابليونالاول [٦](Napoleon l) وبعد قيام

معركة الطرف الأغر[٧] (Tarfagar) في الحادي والعشرين من تشرين الاول سنة ١٨٠٥ تكونت من خط بحري للمعركة [8] وبذلك فان سيطرتها على البحر اصبحت بدون تحدي من اي دولة اخرى لكن في الوقت نفسه طرحت المعركة سؤالاً ماهو الضروري للنصر؟ فعلى الرغم من اعداد الاسطول البريطاني في المعركة لا تتناسب مع اعداد الاسطول الاسباني – الفرنسي فقد اكدت المعركة ان حنكة قباطنة البحر البريطانيين واسلوب ادارتهم للمعركة انه بامكانهم الانتصار في المعركة حتى وان كانت تلك الاعداد اقل من قطعات اسطول الطرف الاخر [٩] .

بدا نجم البحرية البريطانية يأفل بعد سنة ١٨١٥ على الرغم من استمرار بناء وتشييد السفن الحربية البريطانية لكن بخطوات بطيئة وعلى مهل حتى سنة ١٨٥٩ بعدها بدا البريطانيون على حث انفسهم للعمل على اعادة بناء بحريتهم بطاقة كبيرة لاسيما بعد مبادرة نابليون الثالث [١٠] (Napoleon III) بالبدء ببناء اسطول من السفن الحربية المدرعة لفرنسا ، فشهدت تنافساً متنامياً في البناء البحري والانتقال من الجدران الخشبية الى منصات المدافع الفولاذية [١١].

وفي الحقيقة ان سياسة بريطانيا في البناء البحري يمكن مشاهدتها بدرجة كبيرة مجسداً في سباق المدافع والدروع حيث كانت السطوة دائما للمدافع ، وان كل تحسن وتقدم في حجم وقوة المدافع البحرية البريطانية أجبر المهندسون المصممون على وضع المزيد من الدروع على السفن وجعلها اكثر كثافة وشدة ، وعلى الاقل في اجزائها وجوانبها التي ممكن ان تكون عرضة للهجوم والتدمير وهكذا كانت النتيجة نمو سريع جدا في قدرة السفن الحربية البريطانية ومنها السفينة (Warrior) التي اطلقت سنة ١٨٦١ والتي كان لها درع بسمك ٤,٥ انج وزودت بمدافع يزن كل واحد منها ٤,٢٥ طن،[١٢] وبذلك كانت بمثابة تقدم كبير على الفرنسيين حيث انها بنيت من الحديد كلياً بدلاً من الهيكل الخشبي وتنطلق بقوة البخار والشراع والمزودة بثلاثة اشرعه وعمود ضخم منبثق من مقدمة السفينة وتحمل مدافعها على جانبيها.[١٣]

شهدت المدة (١٨٥٩–١٨٦٨) رغبة كبيرة في أوساط السياسة البريطانية لإعادة بناء بحريتهم بشكل يفوق البحرية الفرنسية بيد ان وصول غلادستون الى السلطة في بريطانيا كرئيس وزراء وتشكيل وزارته الأولى (١٨٦٨–١٨٧٤) وإعلان برنامج حكومته بخفض الموازنه الحالية وتخفيض موزانة القوة البحرية لان ذلك كان موازياً للموازنات المنخفضة، وان التقديرات

والتخمينات البحرية التي كانت احد عشر مليون جنيه استرليني في سنة ١٨٦٨ وانخفضت الى عشرة ملايين جنيه استرليني في سنة ١٨٦٨ والى تسعة ملايين ونصف جنيه استرليني في سنة ١٨٧٠،[١٤] وبذلك كرس غلادستون لحكومة اقتصادية فدخل في نزاع مع البرلمان بشان السياسة البحرية البريطانية التي نمت منذ سنوات عديدة ومنحتها قوة اقتصادية وبحرية هائلة . [١٥]

ان سياسة بريطانيا في بناء انواع من السفن [١٦] كانت تهدف الى جعلها سفن للدفاع الساحلي فجرت محاولات في السفينتين (Monarch) و (Captian) لجعلها تنطلق في المحيطات لكن في السابع من أيلول سنة ١٨٧٠ انقلبت السفينة (Captian) وغرقت كل جوانبها تقريبا نتيجة لعاصفة ضربت خليج بسكاي (Biscay Bay) وكانت ردة الفعل الفوري من تلك الكارثة هو الرجوع الى السفن ذات الجوانب العريضة المزودة بالمدافع الجانبية لاستخدامها في عرض وأعالي البحار ومن ثم التوجه الى صنع السفينة الجديدة (Devastation) التي انطلقت سنة ١٨٧٣ والتي جسدت تلك السياسة حيث كانت السفينة الاولى في البحرية البريطانية بتقنية جديدة[١٧] وبذلك بقى الاسطول البحري البريطاني هو الاقوى في العالم دون ان يزاحمه احد على الرغم من التغير التكنولوجي في الصناعة البحرية الذي كان اكثر سرعة مما هو عليه في البر[١٨] و في البحر كانت قطعها الحربية تنتشر في المواقع الهامة في البحار والمحيطات حيث المواني‌ء التجارية الهامة في الجزر العديدة النائية ومحطات الفحم لا غنى عنها لتامين مواصلاتها ومداخل البحار في جبل طارق وقناة السويس وعدن وسنغافورة واقصى جنوب قارة افريقيا وجزر الفوكلاند في اقصى جنوب امريكا الجنوبية وهي كلها مواقع بريطانيه تهيء السبيل للسفن البريطانية للتجول حيث شاءت بين قارات العالم .[١٩]

تغيرت سياسة بريطانيا البحرية بوصول دزرائيلي الى السلطة وتشكيل حكومته التي استمرت (١٨٧٤–١٨٨٠) حيث زادت التقديرات والتخمينات البحرية خلال الحرب الروسية – العثمانية [٢٠] ١٨٧٧ – ١٨٧٨ لكن بنهاية الحرب فأن سياسة بريطانيا عادت الى اسلوبها القديم بعدم الاكتراث للبحرية البريطانية لان اسطولها كان آمناً نسبياً بسبب انشغال الفرنسيين بإعادة تنظيم جيشهم بعد خسارتهم في حرب السبعين [٢١] ١٨٧٠. وضعف اسطولهم الحربي ، [٢٢] بيد ان ذلك الوضع لم يبق آمناً للمدة (١٨٧٨ – ١٨٨٠) حيث النفقات البحرية الفرنسية تزداد وشرعوا ببناء بحري مكثف واصبحت النفقات عند مستوى ثابت اكثر بقليل من

مليون ونصف استرليني لكل قوة في السنة وبذلك فلم يكن الانفاق البحري الفرنسي بعيداً عن الانفاق البحري البريطاني [٢٣]

ومن هنا يتضح لنا ان ذلك التنافس كانت له مقاصد تقليدية منها كانت تتعلق بالارض والثروة والهيمنة والمكانة والقوة والقدرة التي لا تزال قائمة في سنة ١٨٨٠ والجدول ادناه يمثل مدى القوة البحرية والعسكرية للقوى الكبرى التي كانت تتنافس فيما بينها[٢٤] :

القوى العظمى	السفن الحربية	الجنود	
		وقت السلم	وقت الحرب
بريطانيا	٤٨ + ١٩	١٣٥٠٠٠	٣٩٢٠٠٠
فرنسا	٣٠ +٢٩	٥٠٢٠٠٠	٧٤٠٠٠٠
ايطاليا	٧	١٩٩٠٠٠	٤٤٤٠٠٠
روسيا	١٤	٧٦٥٠٠٠	١٢١٣٠٠٠
النمسا – المجر	١٠	٢٦٧٠٠٠	٧٧١٠٠٠
المانيا	١٢	٤١٩٠٠٠	١٣٠٤٠٠٠

يبين الجدول اعلاه مدى التنافس البحري بين بريطانيا وفرنسا في سنة ١٨٨٠ مجال صناعة وتطوير السفن بشكل يخدم السياسة البحرية لكلاً البلدين .

لقد تغيرت البحريات اكثر بكثير من الجيوش خلال القرن التاسع عشر ، فالثورة الصناعية أثرت بها بطرق عديده عن طريق تزويد الحديد والصلب لبناء السفن وعن طريق استخدام البخار لدفع السفن وعن طريق تطوير مدافع اكثر قوة ودروع اشد صلابة لكن بحلول سنة ١٨٨٠ توجهت سياسة بريطانيا البحرية الى بناء سفن حديثة ومتطوره،[٢٥] كما وشرعت بإنشاء دائرة الاستخبارات البحرية في سنة ١٨٨٢.[٢٦]

وعلى الرغم من تفوق البحرية البريطانية الذي لم يكن تفوقا مثلما اصبحت عليه لاحقاً وكان ضعفها في بقائها ومحافظتها على ماهو قائم تقنياً وفنياً وبحلول سنة ١٨٨٠ وافقت الادميرالية على إعادة تقديم المدافع الموجودة في مؤخرة السفن الثقيلة والطرادات والمدرعتين [٢٧]

(Imperieuse) و (Warspit) اللتان طرحتا في نفس السنة فأصبح مهام البحرية البريطانية اكبر من البحريات الاخرى وحتى فرنسا التي كان يجب عليها ان تقسم بحريتها بين البحر المتوسط وسواحل الاطلسي وروسيا التي حافظت على اسطول صغير منفصل في البحر الاسود وبذلك كان ممكن للبحرية البريطانية تجاهل البحريات الاخرى المتمثلة ، بإيطاليا والمانيا والنمسا والمجر . [٢٨]

وقبل سنة ١٨٨٤ لا تزال البحرية البريطانية اكبر بحرية في العالم بيد ان الوضع على نحو واضح مليء بالخطر والمخاوف [٢٩] حيث الاسطول الفرنسي ينمو بسرعة والايطاليين والروس كانوا يشيدون اساطيل كبيرة والامبراطورية الالمانية تظهر تطلعات بحرية وفي الوقت نفسه كان هناك تهاون في اعتماد وتبني سياسة جديدة للتسليح والبناء ولاحظ المهتمين بالسياسة البحرية الضعف التدريجي للبحرية وعدم الاهتمام رسمي وغير رسمي حتى سنة ١٨٨٤ [٣٠] فوجدت بريطانيا نفسها بمواجهة مع عدوتها التقليدية فرنسا في افريقيا وفي تهديد مباشر من قبل روسيا للامبراطورية في الهند [٣١] ومنذ ان وضعت الحكومة الروسية سنة ١٨٨٢ ولاول مرة خطة منظمة لزيادة قوتها للبحرية في البلاد فتم بناء (١٥ سفينة حربية) و (١٠ طرادات جوالة) وتم زيادة تلك الاعداد فيما بعد [٣٢] .

ان سياسة بريطانيا البحرية مختلفة قليلا عن الجيش لان تقنياتها قد تطورت بظهور المدافع البحرية الجديدة ذات الاسطوانات المركبة المصنوعة من الفولاذ حتى وصفت تلك التقنية في المدافع البحرية للمدة (١٨٦٠ – ١٨٨٥) بانها رائعة وتمكن خلالها البريطانيين (كامبل) و (آش) من صنع غواصة تعمل بمحركات كهربائية قوتها (٥٠ حصان) مع بطارية خزن ذات مئة خلية إلاّ ان مداها الفعال لا يتجاوز الثمانين ميل وبذلك تمكنت البحرية البريطانية من تبني سياسة تطوير البحرية طيلة القرن التاسع عشر[٣٣] .

وجدت البحرية البريطانية ان خط الدفاع الاول غير كافي للحالات والحوادث الطارئة ، فنشرت صحيفة (Pall mall Gazette) سلسلة من المقالات القوية والشديدة والمثيرة للجدل حول ماهي الحقيقة بشان البحرية ؟ وكان الاهتمام منصباً على الخدمة ، فالمدارس والصحافة أكدت على التقاليد البحرية ،[٣٤] لذا فأن ظهور تلك المقالات في آب سنة ١٨٨٤ من قبل ستيد (W.T.stead) محرر الصفحة والذي قدمت اليه من قبل ريجنالد بريت (Reginald Brett)

السكرتير الخاص لوزارة الحرب [٣٥] وكانت (الشرارة التي فجرت اللغم) فطالب بسياسة بحرية جديدة وتحديث السفن الحربية للخط الاول والطرادات السريعة لحماية التجارة وتعزيز وتحسين الدفاع عن محطات الفحم وكانت كلها تقريبا متفق عليها بالاجماع من قبل الصحافة ومن قبل بعض ضباط البحرية المميزين والخبراء المدنيين ، وذكرت الصحيفة ((ان الشعب متيقض بدرجة عميقة)) وان الادميرال سير سايموندز (Admiral sir T.symonds) شعر انه متاكد بدرجة عميقة من ان الحرب كانت على وشك ان تندلع وان بريطانيا ستهزم ، وجاء الرد على ذلك من قبل وزير الخزانة في السابع عشر من تشرين الثاني بان طلب المزيد من الانفاق البحري قد حضي بموافقة وتاييد كبير [٣٦] .

وبذلك كانت المسألة البحرية موضع شك واختلاف كعنصر حاسم ويجب ان يكون دورها دفاعي للمساواة البحرية مع اغلب القوى البحرية الخارجية ولا سيما فرنسا وروسيا [٣٧] .

ان مطالب صحيفة (Pall Mall Gazette) أثارت الرعب والخوف لدى السياسيين البريطانيين لانها طالبت بزيادة الانفاق السنوي على البحرية وذلك ما عرف بالفزع الذي يصل الى نهايته [٣٨] .

أثار ذلك الرعب الادميرالية البريطانية واصبح ظاهراً بأن السفن الحربية القديمة غير قادرة على صد اي هجوم واعتقدوا بان السفن الحربية المدرعة والمسلحة قد انتهت [٣٩] . وان السفن الصغيرة السريعة المسلحة والمجهزة بمدافع رشاشة خفيفة توجه ضربات قوية ومضاعفة هي التي يجب ان تبنى[٤٠] لكن الميول والرغبات كانت مقاومة لانفاق وصرف مبالغ كبيرة على سفن فردية وبذلك وضع محددات غير ضرورية على الاستبدال وان ذلك الامر يوضح الى حد بعيد لماذا كانت السفن الحربية لتلك المدة غير مقنعه ؟ ولماذا تم تغيير تصميم السفن بشكل سريع؟[٤١] .

ومما زاد الرعب هو تصريح جارلس برسفورد (Charles Beresford) (١٠ شباط١٨٤٦ – ٦ ايلول ١٩١٩) بأن الادميرالية البريطانية التي كانت تبني تلك السفن المكلفة والغالية والمرهقة مادياً فقط لان الخصوم ومنافسي بريطانيا كانوا يمتلكون مثل تلك السفن [٤٢] لكنه اقتنع بأن اسطول الدولة يجب ان يكون من القوة بحيث يمكنه حماية الشواطيء البريطانية وتجارتها ولا سيما فيما يتعلق بأستيراد المواد الخام ويؤمن إيصال الطعام ضد

الأسطولين المتحديين أحداهما فرنسا[٤٣] فخلق شعور بعدم الأمن في بريطانيا لكن لم يجبرها على زيادة الإنفاق على بحريتها[٤٤] .

استمر الذعر والخوف في الشؤون والقضايا البريطانية حتى قاد ذلك إلى إصدار برنامج اللورد جورج هاملتون(Lord George Hamilton) (١٨٨٨-١٨٨٩) الذي يرى بأن القوة البحرية البريطانية يجب أن تتضاعف[٤٥] .

أن فرنسا كانت تشكل الرعب الاكبر للسياسة البريطانية البحرية ولا سيما في البحر المتوسط الذي يمثل المصالح البريطانية الاقتصادية والسياسية والإستراتيجية ؛ لأن وارداتها التي تزيد على ١٦% وصادراتها ٢١% كانت تذهب عن طريق قناة السويس بينما ١٠% و ٨،٥% تكون مقتصرة على أوربا المتوسطية[٤٦]، لذلك احتفظت البحرية البريطانية بانجازاتها في البر والبحر[٤٧] وبنقاطها الإستراتيجية من أجل حماية مواصلاتها في جبل طارق ومالطة والجزر الأيونية وقبرص الوقوف مع الدولة العثمانية فيما بعد ضد روسيا ؛ لأن انهيارها وتفككها يعد عاملاً يساعد على تغير القوى الموجودة في البحر المتوسط[٤٨] .

ان تواجد فرنسا في مناطق البحر المتوسط (برستا Brest ، شيربورنج Cherbourg، طولون Toulon) وإجرائها التحضيرات والاستعدادات البحرية الاستثنائية والطارئة في طولون أثارت المخاوف البريطانية ، بيد أن وزارة الخارجية الفرنسية أشارت إلى أنها مجرد تحضيرات عادية ، لكن بعد ذلك أبلغ سالزبوري من قبل القائم بالأعمال الإيطالي في لندن أن الجزء الأكبر من الأسطول الفرنسي قد تم تحشيده وتركيزه في البحر المتوسط وتلقى رئيس الوزراء نفس المعلومات من السفير الألماني في لندن لذا أشار إلى ضرورة تقوية وتعزيز الأسطول البريطاني في البحر المتوسط[٤٩] .

أن اتخاذ فرنسا ل(بزرت Bizerta) قاعدة بحرية في غرب البحر المتوسط كانت إضافة حقيقية لزيادة المخاوف البريطانية[٥٠] وتبني المستوى الثاني للقوى وتأسيس برنامج التفوق البحري الذي طرحه سالزبوري منذ سنة ١٨٨٨ وتضمينه في قانون الدفاع البحري وعمل على حمايته من أي رقابة برلمانية[٥١] وبذلك كانت نتيجة حتمية لإصدار القانون في سنة١٨٩٠[٥٢] والذي بحث في معيار القوتين وجمع التفوق فوق القوتين البحريتين الكبيرتين القادمتين وصرف له حوالي (٢١،٥٠٠،٠٠٠) جنيه إسترليني لمدة خمسة سنوات[٥٣] وفتح عهد جديد في السياسة البحرية

البريطانية والتي تعتمد على إستراتيجية الحرب البحرية وحددت واجبات الأسطول البحري بواجبات دفاعية لحفظ وحماية التجارة البحرية البريطانية في كل البحار ، أما الواجبات الهجومية بجعل أساطيل العدو محجوزة في موانئها وغلق موانىء العدو وسواحله وتدمير البحرية التجارية المعادية وسفن الصيد وأن نجاح هذه الواجبات سيؤمن المواصلات بين بريطانيا ومستعمراتها(٥٤).

ان تلك التحركات عززت الرغبة في تقوية أسطول القناة المؤلف من ستة سفن حربية مدرعة قوية ويمكن أن يبقى في جبل طارق بدلاً من التجوال إلى ماديرا(Madeira) مع الاستمرار بالاعتقاد بأن الاستعدادات في طولون هي اعتيادية ليس إلا من أجل تهيئة السفن للصيد من أجل عدم خلق مشاعر الريبة في ذهن الحكومة الفرنسية عن طريق تقوية وتعزيز الأسطول المتوسطي والحفاظ على أسطول القناة في جبل طارق(٥٥) .

استمرت المخاوف البريطانية من النشاط الفرنسي حتى أن بسمارك سئل من قبل السفير البريطاني في برلين عن ذلك النشاط فأجاب: ((دون أدنى شك هناك زيادة في هذا النشاط والسبب في رأيي يعود إلى حقيقة أن الفرنسيين يحاولون معالجة العيوب في مشروع تعبئتهم وتحشيدهم الجديد)) (٥٦) واعتبرت بريطانيا هذا النشاط لا مبرر له.

وإزاء تلك المخاوف اعتمدت بريطانيا إستراتيجية جديدة في البحر المتوسط تقوم على حياد فرنسا وكان سالزبوري عازماً على نيل الحياد إذا دعت الحاجة بأسلوب ودي وليس في حلف مع ألمانيا قد يدفع فرنسا إلى الجانب الروسي في الوقت الذي تتطلع فيه بريطانيا إلى مبدأ الدولتين الكبيرتين ان تصبح حقيقة ، وبذلك تتمكن بريطانيا من تخليص نفسها من ارتباطاتها القارية التي كانت لا تزال قائمة وهكذا لم يكن الوقت الآن مناسباً لإعطاء التزامات جديدة فلم يوافق سالزبوري على مقترح بسمارك للتحالف معه(٥٧) .

استمرت فرنسا بنشاطها البحري حيث زادت من نفقاتها المخصصة للأسطول البحري فقد ارتفعت من ٧٠ مليون فرنك في سنة ١٨٨٠ لتصل إلى ١١٠ مليون فرنك بحلول سنه ١٨٩٠(٥٨) كما وقامت بإرسال السفن إلى البحر المتوسط الأمر الذي أثار البريطانيين لأنها محاولة لقطع الصلة بين إيطاليا وبريطانيا والإعداد لهجوم مفاجىء وبحري على سيبيزيا (Spezia) فاقترح الإيطاليون على البريطانيين بتوجيه الأوامر بتحريك الأسطول البحري البريطاني إلى طولون لكن البريطانيون ((تجاهلوا هذا الاقتراح الماكر)) ، ويقول هاملتون: ((أنه

وضع لتوريط بريطانيا في حرب مع فرنسا)) [٥٩] بيد أن أسطول القناة الذي كان يزور البحر المتوسط رسى في جنوا (Genoa) وكانت هذه الزيارة قد رتب لها منذ أسابيع[٦٠] .

اعتبر البريطانيون أن الوجود الفرنسي في البحر المتوسط يستهدفهم فعملوا على انتهاج سياسة بحرية جديدة تهدف إلى الإعلان عن القوات التي ستكون ضرورية في حالة الحرب وفي الوقت نفسه أظهرت حالة السفن الضعيفة التي كانت بحاجة إلى تصليح وصيانة[٦١] حيث أرسلت اثنتين للصيانة من أسطولي السفن الحربية واحد في البحر المتوسط والآخر في الداخل[٦٢] .

أن السياسة البحرية البريطانية انطلقت من حقائق غير قابلة للجدل وغير متغيرة على نحو ثابت تمثلت بأن المملكة المتحدة هي جزيرة اعتمدت على تجارة محمولة بحراً ومواصلات بحرية وكان لها ممتلكات كبيرة عبر البحار وكما أوضح سالزبوري لأحد الألمان:((نحن أصحاب ممتلكات)) وأن الحرب في البحر لم يتبوأ لها ان تكون أفضل من الحرب على البر بسبب التغير التقني والفني في الأساطيل[٦٣]، وبسبب رغبة الحكومة البريطانية بالتوسع وزيادة المستعمرات بالتنسيق مع البحرية البريطانية زاد من الصراع الفرنسي–البريطاني في البحار[٦٤] وأدركت الأخيرة أن مدافع سفنها الحربية وحتى ثمانينيات القرن التاسع عشر قصيرة المدى وذات شكل قصير ومع فوهات مكمومة ومحشوة بقذائف غالباً ما تتكسر داخل المدفع كما وأنها تثير كثير من الدخان على عكس الفرنسيين[٦٥] .

أصبحت السياسة البحرية البريطانية وعلى نحو مختلف بحاجة إلى إضافة وحدات وقطع جديدة في اللحظة الحالية لأهمية ملحة وأساسية إلى جانب البناء البحري الكبير والجديد والاعتماد على التحالف الثلاثي[٦٦] والوثوق به واعتباره بديلاً لرفع مستوى البحرية البريطانية لكن لم يلاق تأييد شعبي لتجنب التعقيدات القارية والإرباكات المحتملة[٦٧] .

كانت البحرية البريطانية ومنذ سنة ١٨٨٨ تحث على ضرورة أن يكون هناك تحالفاً بحرياً مع إيطاليا بعد دراسة وضع وحالة الأسطول الإيطالي وكفاءته وفعاليته في الوقت الذي كانت فيه إيطاليا ترغب بالتقرب من بريطانيا لاسيما بعد الخطر الذي شكلته البحرية الفرنسية عليها والمصالح المشتركة في البحر المتوسط حيث يمكن أن يساعد أحداهما الآخر في سبيلها[٦٨] وجرى اللقاء البحري بين بريطانيا وإيطاليا في تورنتو لكن البريطانيون أدركوا أن الأسطول

الإيطالي ضعيف لا فائدة فيه حتى أن أحد الضباط البريطانيين كتب قائلاً: ((لو كانت لدي هنا مهمة شاقة لفضلت تنفيذها دون مساعدة إيطاليا حتى ولو كانت لدي قوة ضعيفة تحت أمرتي))[٦٩] .

بدأت سياسة بريطانيا البحرية تتجه نحو سباق التسلح البحري مع فرنسا وروسيا فقامت ببناء ثمانية سفن بحرية من الصنف الأول أكبر من التي بنيت سابقاً صنف السيادة الملكية (Royal Sovereign) ومن النوع القياسي و المعياري للسفينة الحربية البريطانية لعشر سنوات وكذلك بناء سفينتين من الصنف الثاني وتسعة طرادات كبيرة وتسع وعشرون طراد صغير وأربعة زوارق مدفعية سريعة وثمانية عشر زورق طوربيدي أو سفينة طوربيدية والتي حضيت هذه الزيادة بموافقة البرلمان بالإجماع[٧٠] .

وفي الوقت الذي كانت فيه البحرية البريطانية في سباق مع البحرية الفرنسية كانت روسيا قد خلقت أسطولاً جديدا بتقنيات حديثة في البحر الأسود وكان الهدف منه لمواجهة الدولة العثمانية في البحر الأسود وحيث سواحلها المكشوفة من فارنا (Varna) وبورغس (Burgas) والبسفور (Bosphours) إلى تريبزون (Trebizond)[٧١] وبذلك أدركت بريطانيا خطورة التوسع الروسي في آسيا على المصالح البريطانية لا سيما الخليج العربي وهدف الروس للحصول على منفذ بحري من شأنه تقوية ذلك الأسطول وبالتالي منافسة الأسطول البريطاني في مناطق نفوذه في الخليج العربي والمحيط الهندي[٧٢] .

وصلت التقارير الى بريطانيا عن التحضيرات الروسية خلال سنة ١٨٩١ وتولدت قناعة لدى الدوائر الحربية البريطانية عن محاولة للمباغتة الروسية للقسطنطينية[٧٣] ، الأمر الذي دفعها للقيام بابتكارات وإبداعات تقنية وفنية هائلة في التقديرات والتخمينات البحرية خلال التسعينات من القرن التاسع عشر وأن القبول بمعيار القوتين دفعها لإحياء الأسطول من جديد واتخاذ خطوات هامة في مجال صناعة السفن والمدافع والتركيز على السياسة البحرية[٧٤] .

ازدادت مخاوف الأدميرالية البريطانية بعد التقارب الفرنسي – الروسي سنة١٨٩١ فعملت على الشروع ببناء سفينتين بحريتين هما (The Power) و(Terrible) تكون مضادة للسفينتين الروسيتين (Rurik) و(Rossia) وقد كشف تقرير مرسل من (Beresford) أن السفينتين

الأخيرتين كانا فيهما عيوب ونقاط ضعف ولا سيما مدافعهما إذا ما قورنت بالطرادات البريطانية(Blake) وحتى(Grafton) من طرادات الصنف الأول[٧٥] .

وبذلك بدأت سياسة بريطانيا البحرية سنة ١٨٩٢ تركز على ضرورة مواجهة خطر التحالف الفرنسي الروسي وتحطيم الأسطول الفرنسي في طولون قبل التوجه نحو التهديدات الروسية للدولة العثمانية وإذا ما أنجز ذلك العمل فأن السفن الحربية البريطانية ستكون جاهزة وقادرة على المغامرة في دخول المضايق[٧٦] .

وعلى أثر ذلك أُصدر برنامج اللورد سبنسر (Lord Spencer) في الثامن من كانون الأول سنة ١٨٩٣[٧٧] وبتكاليف تقدر ب(٣١) مليون باوند على مدى خمس سنوات لكن غلادستون عارض مثل هذه الزيادة ومنح الحكومة خياراً أما البرنامج أو الاستقالة ، فبدا العمل على برنامج سبنسر فاستقال غلادستون في الأول من آذار سنة ١٨٩٤[٧٨] .

بدأ العمل بصنع سفن جديدة لأن كل السفن الأولية أصبحت قديمة ومهجورة وكان ضرورياً بالنسبة لبريطانيا ليس مجرد إضافة سفينة واحدة أو اثنتين لكن لصنع وخلق أسطول قتالي جديد لاسيما بعد أن تصادمت اثنين من أفضل سفن الحربية البريطانية في البحر المتوسط في حزيران سنة ١٨٩٣ وهي (Victoria) [٧٩] التي كلفت الدولة الكثير وحياة طاقمها وآمرها السير جورج ترايون(Sir George Tryon) وهي مأساة بحرية لأن البرج الثقيل للمدافع كان أحد الأسباب التي قادت إلى الكارثة[٨٠] ، والأخرى(Camperdown) التي تضررت بدرجة كبيرة وعلى نحو مأساوي وأظهرت تلك الكارثة كيف يمكن أن تكون الأمور ضيقة عند أي لحضه [٨١] .

أن زيادة فرنسا معدل البناء البحري ومنذ سنة ١٨٩١ وتبني برنامج الادميرال(Alfred Gervais) (١٨٣٧ – ١٩٢١) وعلى وجه الخصوص بدا أن الزوارق والطوربيدات ممكن أن تحدث خسائر معينة لبريطانيا في أية حرب مستقبلية عن طريق استخدامها إلى جانب السفن الطوربيدية والغواصات فيما بعد ضد أسطولها ومراكبها التجارية[٨١] ، الأمر الذي دفع الأدميرالية البريطانية لبناء العديد من الزوارق الطوربيدية الصغيرة المدمرة[٨٣] وكذلك بناء سفن حربية مدمرة والتي أطلق عليها(H.M.S. Havock) والتي صممت وبنيت من قبل شركة(Thames – Side) المشهورة سنة١٨٩٣ وبذلك تطورت على نحو سريع وعلى نطاق دولي[٨٤] .

أن التواجد الفرنسي في البحر المتوسط لا يهدد المصالح البريطانية فقط وإنما المصالح الإيطالية أيضاً وقد أخبر سالزبيري سنة١٨٩٣ السفير النمساوي في لندن قائلا: ((أن الحكومة البريطانية لا يمكن لها أن تنظر بعدم الاكتراث لهزيمة إيطاليا من قبل فرنسا))[٨٥] .

وفي شتاء ١٨٩٣–١٨٩٤ بدأ البريطانيون يواجهون مشكلة الحلف الفرنسي– الروسي[٨٦] ولاسيما بعد الزيارة الناجحة للأسطول البحري الروسي إلى طولون في تشرين الأول سنة ١٨٩٣[٨٧] فكانوا يعتقدون حتى ذلك الوقت أن باستطاعتهم عبور المضايق في حالة الحرب مع روسيا فاحتفظوا بقطعات بحرية بشكل دائم في بحر أيجة إلى جانب حاجتهم إلى جميع قواتهم البحرية في البحر المتوسط وبحر المانش لمواجهة الفرنسيين وقال جمبرلن[٨٨](Goseph chamberlain) : ((أن الأسطول البريطاني في البحر المتوسط سيضطر إلى أن يضرب ويهرب إذا استطاع الهرب[٨٩])) ثم أن الأسطول الروسي كان يعتقد انه قد أصبح منيعاً كما ساد الاعتقاد انه بوسع روسيا الوصول إلى القسطنطينية بحراً عوضاً عن الخط البري الطويل الذي يضعهم تحت رحمة النمسا – ألمجر[٩٠]

وعلى أثر ذلك شعرت بريطانيا بضرورة بناء سفن جديدة تتضمن ثلاث سفن حربية وخمس غواصات كبيرة وأربع غواصات صغيرة وستة وثلاثون زورق طوربيد وعشرة زوارق طوربيد من الطراز الأول إضافة إلى سبعة سفن قتالية من النوع (Majestik) التي تبلغ حمولتها حوالي ١٤،٩٠٠ طن[٩١] .

ومنذ سنة ١٨٩٤ ظهرت ثلاث مدارس ، الأولى لتقوية أسطول القناة بأسطول المياه الداخلية ولكن بإمكانه أن يتواجد في مضيق جبل طارق خلال أربعة أيام ويطلق عليها (مدرسة القناة) ، والثانية لصيانة أسطول المتوسط على الأقل ومساواته مع الأسطول الفرنسي ويطلق عليها (مدرسة المتوسطي) أما الثالثة[٩٢] فقد تبنت إستراتيجية الانسحاب الكامل للأسطول البريطاني من البحر المتوسط في وقت الحرب[٩٣] ؛ لأنه كانت هناك تحذيرات من الدوائر البحرية البريطانية بأنه لا يمكن الاعتماد على تحالف بحري مع إيطاليا[٩٤] في الوقت الذي كان هناك اتفاق على نحو متزايد أنه كان من المستحيل الحفاظ على قناة السويس مفتوحة في مواجهة الحظر الفرنسي – الروسي ، لكن كان التهديد الأكثر خطورة وجدية الذي واجهته بريطانيا جاء فيما بعد مع صعود وبروز البحرية الألمانية في مطلع سنوات القرن العشرين[٩٥].

وفي شباط سنة ١٨٩٥ فقد نشر الكولونيل ايلسديل(Colonel H. EWlsdale) مقالاً على ما اقترحته المدرستين (مدرسة القناة ومدرسة المتوسطي) وكان تحت عنوان ((هل يمكننا التمسك بالمتوسط في الحرب؟)) وتساءل ايلسديل فيما إذا كان من الأفضل ترك الأوامر كليةً في المتوسط وطرد الأسطول المعادي (الفرنسي) لغرض تأمين تفوق كاسح في القناة وفي كل مياه المحيط ؟ كما واقتنع البريطانيون أن قواتهم غير كافية للتعامل مع التقدم الروسي باتجاه القسطنطينية فزاد في الإنفاق على البحرية وبتقديرات عالية للأعوام ١٨٩٤–١٨٩٥ ولكن لحسن الحظ فقد خسرت الحكومة الليبرالية في الحادي والعشرين من حزيران ١٨٩٥ بعد التصويت وجاء المحافظون إلى السلطة بقيادة سالزبيري(١٨٩٥–١٩٠٣) والتي أبقت في حساباتها البحرية قوة هاتين الدولتين المعاديتين الثابتة بسبب الوضع السياسي الداخلي في بريطانيا وانتهاجها سياسة جديدة[٩٦] تعتمد على قوتها البحرية دون الحاجة إلى حليف أو تقيد نفسها بضمانات غير محدودة مع الدول الأخرى[٩٧] .

وهكذا يتضح أن سياسة بريطانيا البحرية تعتمد على قوة وتركيب وتوزيع واستخدام للملاحة وقد تغيرت أهدافها من وقت لآخر ولم تثبت لأنها تتغير تبعاً لتغير الوزارة .

اعتمدت بريطانيا في سياستها البحرية منذ البداية على حماية وتأمين مواصلاتها الداخلية والخارجية على اعتبارها سيدة البحار في العالم بيد أن ذلك الوضع الهادىء للامبراطورية البريطانية لم يبق كذلك بسبب بروز القوة البحرية الفرنسية وتبنيها سياسة الشروع في بناء السفن البحرية الأمر الذي دفع البحرية البريطانية إلى العمل لبناء سفن حربية متطورة ذات تقنية عالية

أن تطور البحرية الفرنسية والروسية أثار الرعب في نفوس أدميرالات البحرية البريطانية مما دفعهم للعمل على زيادة الإنفاق على البحرية وتطويرها بشكل يجعلها قادرة على مواجهة البحرية الفرنسية والروسية والتفوق عليها ، ولأجل ذلك أصدر برنامج هاملتون وبرنامج سبنسر لبناء وتطوير السفن لتحقيق التفوق على القوتين التي تنافسها بحرياً .

Abstract :
Since beginning. Britain in its maritime policy depended on protecting and securing its internal and external communications as it was considered a controller of all seas in the world , but this quite position of the British Empire didn't last because of rising French and Russian Navy powe and their adoption the policy of embarkir the building of navy ships amatter which caused fears and horror on Britisl Navy Admeralles and push them to face this trend through increasing naval expenditure and building developed navy ships .

الهوامش والمصادر

١- للمزيد من التفاصيل ينظر :-محمود عبد الواحد القيسي، النشاط التجاري والسياسي لشركة الهند الشرقية في الهند(١٦٠٠-١٦٦٨)، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٩٣؛ عبد الأمير محمد أمين ، المصالح البريطانية في الخليج العربي (١٧٤٧-١٧٧٨) ، ترجمة هاشم كاطع لازم ، بغداد، ١٩٧٧.

٢- هناء عبد الواحد عبد الرضا الأسدي ، البحرية البريطانية ودورها في أحداث الخليج العربي(١٨٥٨-١٩٠٧)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة البصرة ، ٢٠٠٠، ص٧-١٢ .

٣- أسطول جهز في صيف ١٥٨٨ والذي أبحر من الموانيء الاسبانية للتقدم نحو القناة الإنكليزية وحمل (٨٠٠٠) بحاراً و (١٨٠٠٠) جندي لأجل مواجهة الأسطول الإنكليزي ، للمزيد ينظر :-

-Jasper Rridley, The history of England (446-1979), London, 1981,pp.165-66.

4-P.A.silburn.D.S.O,The Evolution Of Sea power London, 1912, p.226.

٥-أدوارد ميدايرل ، رواة الإستراتيجية الحديثة، ترجمة : محمد عبد الفتاح إبراهيم، بغداد، ١٩٨٣، ص١٣١.

٦- نابليون الأول(١٧٦٩-١٨٢١) إمبراطور فرنسا ولد في اجاكسون في جزيرة كورسيكا في الخامس عشر من شهر آب سنة١٧٦٩ من شارل بونابرت وليسيا رامولينو وفي سنة١٧٨٥ دخل مدرسة باريس الحربية وتخرج منها سنة ١٧٨٧ برتبة ملازم ثاني، أصبح إمبراطوراً لفرنسا سنة١٨٠٤ وحتى سنة١٨١٥ ، للمزيد ينظر:-

- إلياس أبو شبكة، تاريخ نابليون بونابرت(١٧٦٩-١٨٢١)، بيروت، ١٩٢٩، ص١٠-١٨ .

٧- معركة الطرف الأغر: معركة بحرية بين الأسطول الأسباني-الفرنسي من جهة والأسطول البريطاني من جهة أخرى حدثت بالقرب من الساحل الجنوبي الغربي لأسبانيا سنة ١٨٠٥ للمزيد ينظر :-

- William oliverstevens and Allan Westcott ,Ahistory of sea power ,New York,1920,p.270-75.

8- Steve Cobbs ,The history of Naval Design and purpose : an international for Beginners, 1999,p.1 .

9- Spenser Wilkinson , Britain at Bay, New York, 1909, p. 125

١٠- نابليون الثالث (١٨٠٨-١٨٧٣) :- هو شارل لويس بونابرت ابن أخ نابليون الأول أصبح إمبراطور لفرنسا(١٨٥٢-١٨٧٠) عرف بنابليون الثالث هو الابن الثالث للويس بونابرت وحمل لقب أمير هولندا منذ ولادته ، للمزيد ينظر :-

-Alan palmer , An Encyclopaedio of Napoleon,s Europe, London,1984, pp.46-7 .

11-Robert .C.K.Ensor, England 1870-1914 ,oxford, 1968, p.121.

12- Mathew Smith Anderson ,The Ascendancy of Europe 1815-1914, London, 1985, p.319 .

13- Ensor , op. cit, p. 121 .

14- Thomas A. Brassey, The British Navy: Its strength Resources and administration, volume III, London, 1883, p.226 .

15- R.K. webb , Modern England From the Eighteenth century to the present , New York, 1980, p .352 .

١٦- للمزيد من المعلومات عن أنواع السفن ينظر:-

-Charles N Robinson R.N., The British Fleet, The Growth, Achievments and duties of the Navy of the Empire , London, 1894, pp.258-63.

17- - Ensor , op. cit, p. 122 .

18- Anderson , op. cit, p. 319 .

١٩- عبد الحميد البطريق ، التيارات السياسية المعاصرة (١٨١٥-١٩٦٠) ، بيروت، ١٩٧٤ ، ص٧٧ .

٢٠-الحرب الروسية –العثمانية ١٨٧٧-١٨٧٨ :-حرب أعلنتها روسيا ضد الدولة العثمانية في الرابع والعشرين من نيسان١٨٧٧ وانضمت أغلب دول البلقان إلى جانب روسيا بينما بريطانيا وفرنسا قررتا دخول الحرب إلى جانب الدولة العثمانية ، للمزيد ينظر :-

-Nicholas v. Riasanvsky, Ahistory of Russia, New York, 1963, pp .429-30 .

٢١- حرب السبعين ١٨٧٠-١٨٧١ :- حرب جرت بين فرنسا وبروسيا حول وراثة العرش الأسباني وكان من نتائجها توحيد ألمانيا وإعلان الجمهورية ، للمزيد ينظر:-

-Carlton J.H. Hayes and Charles Woolsey cole , History of Europe since 1500, New York, 1955, pp .376-77 .

22-Brassey, op. cit, p. 226 .
23-Ibid , p. 226.
24-J.M. Roberts , Europe 1880-1945, London, 1967, p. 79 .
25. Ibid,P.79
26- A. stenzel, The British Navy, London, 1898, p. 80 .

٢٧–للمزيد من المعلومات عن المدرعتين ينظر:–

-Lieut –col and Brevet-col, Cyril Field, R.M.L.I. , The British Navy Book , London,(N.D), p.161 .
28-Roberts , op. cit, p. 83 .

٢٩–للمزيد من المعلومات عن المخاوف البريطانية ينظر:–

-Hon.Danial F. Cohalan ,The Freedom of the seas, New York, 1980, p . 13 .
30- P.H. Colomb, Memoirs of sir Astley cooper key, London, 1898, p. 441.
31- T.L. Jarman ,Democracy and world conflict (1868-1962), Ahistory of modern Britain, London, 1863, p. 102.
32- Anderson , op. cit, p. 321 .

٣٣– برين بوند، الحرب والمجتمع في أوربا(١٨٧٠–١٩٧٠)، ترجمة سمير عبد الرحيم الجلبي، بغداد، ١٩٨٨، ص٥٢–٥٧ .

34- ZarraSteiner , Britain and the origins of the first world war, New York, 1977, p.190 .
35-Geoffrey Miller, The millstone ; British Naval Policy in the Mediterranean 1900-1919, The commitment to France and British intervention in the war , united Kingdom, 2004, p. 2 .
36- F.w. Hirst , The six Panice and other essays, London, 1913, p. 52-3 .
37- Elie. Halevy Imperialism and the Rise of Labour , Translated from of franch by: E.I. watkin , volume V, London, 1961, p.399 .
38-Lucien wolf , Life of the First Marguess of ripon , volume II, London, 1921, p.183-4 .
39- Edward J. Reed . M.P. and Edward simpson, Modern ships of war, New York, 19=1888, p.8 .
40- David harriswillson ,Ahistory of England , U.S.A , 1967, p. 683 .
41- Reed and Simpson, op. cit , p. 8 .
42- Colomb , op. cit , p. 446 .
43- Miller , op. cit , p. 2 .

44- Anderson , op. cit , p. 32 .
45- Ensor , op. cit , p. 288 .
46- Theodor Ropps , development of modern navy , Harvord , 1937, p. 403 .
47- Cecil H. Crofts. M.A. Britain on and beyond the sea , London, 1911, p.98 .
٤٨- جلال يحيى ، التاريخ الأوربي الحديث والمعاصر(سيطرة أوربا على العالم)، ج٤، الإسكندرية ، (د.ت) ، ص٤٣٠-٤٣١ .
49- Gorge Hamilton, Parliamentary Reminiscences and Reflections 1886-1906 , London, 1922, p.139 .
50- Anderson , op. cit , p. 322 .
51- Lady .Gwendolencecil , Life of Robert Marquis of Salisbury , volume IV, London, 1931, p.66 .
52- Anderson , op. cit , p. 322 .
53- Jeremy Black, Ahistory of the British islesh isles, Great Britain , 2003
54- Stenzel , op. cit , p. 81 .
55- Hamilton , op. cit , p. 139 .
56- Ibid , p. 140 .
٥٧- تايلور ، الصراع على السيادة في أوربا ١٨٤٨-١٩١٨ ، ترجمة: كاظم هاشم نعمة ويوئيل يوسف عزيز ، بغداد ، ١٩٨٠ ، ص٣٨١ .
٥٨- خضر خضر ، تطور العلاقات الدولية من الثورة الفرنسية حتى بداية الحرب العالمية الأولى(١٧٨٩-١٩١٤)، بيروت، ١٩٩٨ ، ص٣٢٢ .
59- William L. Langer, European Alliances and Aligments , new York , 1931, pp. 465-67 .
60- Ibid ,P . 465-67
61- The letters of Queen Victoria , volume 1, 3rdser , London, 1930, p.399 .
62- Ensor , op. cit , p. 288 .
63- Roberts , op. cit , p. 83 .
64- Kenneth O. Morgan , The oxford Illustrated history of Britain , oxford , 2000 , p. 509 .
65- Penrose Fitzgerald , memories of the sea , London, 1913, p.298 .

٦٦- التحالف الثلاثي: تحالف عقد في مايس سنة ١٨٨٢ بين كل من ألمانيا والنمسا-المجر وإيطاليا على أن يتم تمديد هذا التحالف كل خمس سنوات ، للمزيد ينظر :-

- Joachin Remak , The Origins of world war 1 (1871-1914), new York , 1967, p. 16 .

67- Reed , op. pp. 63-5 .

68- Langer , op. cit, 479-80 .

٦٩-تايلور ، المصدر السابق ، ص٣٩٩ .

70- Cecil , op. cit, pp. 187-88 .

71- William Langer,The diplomacy of Imperialism 1890-1902 ,part. 1 , new York ,1968 ,p. 341.

٧٢- فرح باسم إبراهيم ، اللورد كيرزن ودوره في توجيه السياسة البريطانية في الخليج العربي حتى عام ١٩٠٥ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية، الجامعة المستنصرية ، ٢٠٠٦، ص١٠٠ .

73- William Langer,The Franco –Russian Alliance 1890-1894 , Cambridge , 1929, p. 201 .

74- Steiner , op. cit , p. 191 .

75- G.W. Steevens ,Noval policy , London, 1896, p.134 .

٧٦- منير عبود جديع ، روبرت سالزبيري ودوره في سياسة بريطانيا الخارجية ١٨٩٥-١٩٠٣ ، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠١٢ ، ص٤٤ .

77- Ensor , op.cit, p. 288 .

78- Miller , op. cit , p. 3 .

79- Ensor , op.cit , p. 289 .

80- Lieut and brevet , op. cit ,p. 163 .

81- Ensor , op.cit, p. 289 .

82- Anderson , op. cit , p. 322 .

83- Stenzel , op. cit , p. 251 .

84- Ensor , op.cit, p. 289 .

85- Langer , The france-Russian alliance , pp. 368-71 .

٨٦- تايلور ، المصدر السابق ، ص٤٠٣-٤٠٤ .

87- Miller , op. cit , p. 3 .

٨٨- جوزيف جمبرلن : اصبح رئيسئ بلدية برمنغهام سنة (١٨٧٥) وعضوا في البرلمان ممثلا عن البلدية اعلاه سنة ١٨٧٦ وفي سنة ١٨٩٥ اصبح وزيرا للمستعمرات في حكومة سالزبيري

للمزيد ينظر : آلان بالمر ، موسوعة التاريخ الحديث ١٧٨٩-١٩٤٥ ، ترجمة : سوسن فيصل السامر ويوسف محمد أمين ، ج٢ ، بغداد ، ١٩٩٢ ، ص١٧٣ – ١٧٥ .

٨٩- تايلور ، المصدر السابق ، ص٤٠٣-٤٠٤ .

٩٠- المصدر نفسه .

91- Stenzel , op. cit , p. 252 .

92- - Miller , op. cit , p. 3 .

93- Anderson , op. cit , p. 323 .

94- Langer , The france-Russian alliance , p. 371 .

95- Anderson , op. cit , p. 323 .

96- Miller , op. cit , pp. 3-4 .

٩٧- آلان بالمر ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص٢٩٢ .