

دور السفن التجارية البريطانية في توتر العلاقات الأمريكية الألمانية

(١٩١٤-١٩١٧)

" دراسة وثائقية "

د/ أحمد عبدالقادر محمد

مدرس التاريخ الحديث والمعاصر

كلية الآداب . جامعة المنيا

ملخص البحث:

برزت كل من الولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا على المسرح الدولي كدولتين عظميتين في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين، ولم تكن العلاقات الأمريكية الألمانية قبيل سنة ١٩١٤ توحى بأن انفجارا فيها سيقع سنة ١٩١٧.

وكانت السياسة الألمانية تجاه السفن التجارية . تُستخدم لنقل البضائع أو الركاب - البريطانية منذ اشتعال الحرب العالمية الأولى، أحد العوامل التي أدت إلى دب الشقاق بين الولايات المتحدة وألمانيا، ففي الوقت الذي رأت فيه ألمانيا ضرورة محاصرة الجزر البريطانية بسلاح الغواصات بهدف تجويع بريطانيا وحثها على الاستسلام، عملت على تدمير السفن التجارية البريطانية مما يضمن لها تهديد استمرار تموين بريطانيا، وهو ما رآته الولايات المتحدة إضراراً بالمصالح الاقتصادية الأمريكية في ظل التبادل التجاري بين الولايات المتحدة وبريطانيا عبر المحيط الأطلنطي.

فقد كان تدمير ألمانيا للسفن التجارية البريطانية أحد أهم الأسباب التي أعاققت تجارة الولايات المتحدة مع بريطانيا، وأدى إلى تكدس البضائع في الموانئ الأمريكية، بالإضافة إلى فقد أرواح أمريكية على تلك السفن؛ وهو ما أزعج الولايات المتحدة وأدى إلى توتر العلاقات الأمريكية الألمانية منذ عام ١٩١٤ حتى وصل إلى ذروته بدخول الولايات المتحدة الأمريكية الحرب العالمية الأولى إلى جانب بريطانيا في أبريل ١٩١٧، وهو ما دل على رابطة الولايات المتحدة السياسية والاقتصادية بأوروبا.

وتعود أهمية البحث إلى محاولة الكشف عن دور السفن التجارية البريطانية في توتر العلاقات الأمريكية الألمانية منذ اشتعال الحرب العالمية الأولى وحتى دخول الولايات المتحدة الحرب، وهو ما يبرز مدى التحيز الأمريكي لصالح بريطانيا على الرغم من إعلان الحياد، بهدف حماية التجارة الأمريكية مع بريطانيا عبر المحيط الأطلنطي.

الموقف الألماني تجاه السفن التجارية البريطانية:

كانت السفن التجارية البريطانية هدفاً لألمانيا منذ اشتعال الحرب العالمية الأولى، حيث رأت أنه في حالة إعلان بريطانيا الحرب عليها سيتم حجز سفنها التجارية المتواجدة في الموانئ الألمانية، ولن يتم إطلاق سراحها حتى يتم الحصول على وعود مماثلة من الحكومة البريطانية وذلك خلال ثمان وأربعين ساعة^(١). وبالفعل احتجزت السلطات الألمانية سفن تجارية بريطانية في ميناء هامبورج. أكبر ميناء في ألمانيا. منذ الأيام الأولى لاشتعال الحرب، وهو ما دفع وزير الخارجية البريطاني " إدوارد جراي " Sir Edward Grey منذ أول أغسطس ١٩١٤ لإبلاغ السفير البريطاني في برلين السير " إدوارد جوشن " Sir Edward Goschen بضرورة مطالبة الحكومة الألمانية بالإفراج الفوري عن تلك السفن خشية من إثارة الرأي العام البريطاني، وأن تحرص من جانبها على عدم اتخاذ أي عمل عدواني من شأنه أن يؤدي إلى تدهور العلاقات بين البلدين^(٢). وهو ما قابلته وزير الخارجية الألماني " جوتليب فون ياجوف " Gotlieb фон Aageoff بدهشة وانزعاج! ووعده بإعطاء الأوامر للإفراج بشكل فوري عن جميع تلك السفن^(٣).

وعلى الرغم من ذلك ظلت الحكومة البريطانية تتلقى العديد من الشكاوي من شركات الشحن البريطانية بشأن احتجاز سفنها في هامبورج وكوكسهافن وموانئ ألمانية أخرى، وهو ما اعتبرته الحكومة البريطانية عمل غير مبرر على الإطلاق من جانب الحكومة الألمانية، ويخالف مبادئ القانون الدولي والتأكيدات التي قدمتها الحكومة الألمانية لبريطانيا، وهو ما جعل إدوارد جوشن يطالب الحكومة الألمانية في ٤ أغسطس ١٩١٤ بالإفراج الفوري عن جميع السفن التجارية البريطانية المحتجزة في الموانئ الألمانية^(٤).

وفي الساعة مساءً لليوم ذاته سلم السفير البريطاني إنذاراً لوزير الخارجية الألماني وقد ورد في ذلك الإنذار أن بريطانيا تطلب ردّاً إيجابياً يفيد بأن ألمانيا ستتوقف عن انتهاكها لحياد

بلجيكا، وذلك خلال خمس ساعات، أي عند منتصف الليل بتوقيت ألمانيا، وقد رد "ياجوف" بأن ألمانيا لا تستطيع إعطاء رد إيجابي خلال هذه المدة، وبقيت مسألة حالة الحرب بين ألمانيا وبريطانيا معلقة إلى أن انتهت مدة الإنذار، وأعلنت بريطانيا الحرب على ألمانيا^(٥).

وهكذا دخلت بريطانيا الحرب العالمية الأولى بجوار فرنسا وروسيا وبلجيكا وصربيا ضد ألمانيا والنمسا . المجر . وهو ما أكد على أن بريطانيا لم تعد قادرة أن تعزل نفسها عن سياسة القارة الأوروبية بشكل واضح، لذا فقد أمسكت عن القيام بدور الدولة الحاجبة ما بين أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية^(٦).

ولكن سرعان ما تبنت الولايات المتحدة الأمريكية سياسة الحياد تجاه المعسكرين المتحاربين. وبدأت في ٦ أغسطس ١٩١٤ باتخاذ عدة إجراءات في الموانئ الأمريكية للتأكد من هوية السفن القادمة إليها، لمعرفة إذا كانت سفن تجارية مخصصة لنقل الركاب والشحن باستثناء ذخائر الحرب، أو ما إذا كانت جزءًا من القوة البحرية لدولتها، بالإضافة إلى التفتيش الدقيق للسفينة للتأكد من أنها لم تقم بأي استعدادات أثناء تواجدها في الموانئ الأمريكية تحولها بأي شكل من الأشكال إلى سفينة حربية؛ وذلك بهدف الحفاظ على سلامة الحياد الأمريكي^(٧)، خاصة في ظل ازدياد ظهور التجار المسلحين مع نشوب الحرب العالمية الأولى^(٨).

الموقف الأمريكي تجاه السفن التجارية البريطانية:

رأت ألمانيا أن الصعوبة الرئيسية بعد دخول بريطانيا الحرب ضدها تكمن في علاقاتها مع الولايات المتحدة، خاصة وأن الحياد الأمريكي لم تكن ترى له وجود على أرض الواقع بعدما أصبحت الولايات المتحدة مستودع للذخائر والأسلحة لبريطانيا بعد فترة قصيرة من اندلاع الحرب، هذا بالإضافة إلى أن الجزء الأكبر من الشحن التجاري في شمال المحيط الأطلسي تحت العلم البريطاني، مما يعني أن أي هجوم على التجارة البريطانية سيضر بالضرورة بالاقتصاد الأمريكي^(٩).

كما رأت ألمانيا أن موقف الولايات المتحدة الأمريكية تجاه السفن التجارية البريطانية المسلحة بالمدافع يخرج عن الامتثال لمبادئ الحياد الكامل في ظل معاملتها لتلك السفن في الموانئ الأمريكية كسفن تجارية عادية، بحجة أن هذا التسلح يقتصر على خدمة الأغراض الدفاعية فقط. وهو ما لم تكن تقبله ألمانيا التي وجدت أن ذلك يسمح لتلك السفن مقاومة

الطرادات الألمانية، وهو ما يتعارض مع القانون الدولي من الناحية العسكرية الذي لا يسمح للسفينة التجارية بالدفاع عن نفسها أمام السفينة الحربية، وفي حالة المقاومة يعطي الحق للسفينة الحربية بإغراق السفينة التجارية بما عليها من طاقم وركاب^(١٠).

وهو ما دل على أن ألمانيا كانت لديها الرغبة في أن يتم معاملة السفن التجارية البريطانية المسلحة معاملة السفن الحربية، وتخضع للقواعد التي تطبق على السفن الحربية في الموانئ الأمريكية. ومن هذا المنطلق رأّت ألمانيا أن سماح الولايات المتحدة للسفن التجارية البريطانية المسلحة بالبقاء في موانئها يتنافى مع فكرة الحياد على الإطلاق؛ لأنه يسمح للسفينة التجارية البريطانية المسلحة بأن لا يقتصر دورها على الدفاع فحسب، بل يمكن استخدامها لأغراض الهجوم أيضاً، ولذا فمن الصعب التمييز بين السفينة التجارية البريطانية المسلحة من حيث إذا كانت مسلحة لأجل الدفاع أم الهجوم^(١١).

وهو ما جعل بريطانيا توضح للولايات المتحدة أن تسليح السفن التجارية ما هو إلا مجرد تدبير احترازي لغرض الدفاع عن النفس في حالة هجوم معادي، ولن تستخدم نهائياً لأغراض هجومية وإنما لمجرد الدفاع فقط، وأنها لن تكون المبتدئة بإطلاق النار تحت أي ظرف من الظروف^(١٢)، وهو ما يجعلها تتمتع بوضع السفن التجارية المسالمة في موانئ الدول المحايدة بموجب القانون الدولي، أي أنها لا تطلب أن يتم معاملة السفن التجارية البريطانية بأفضل من التي قد تمنح للقوى الأخرى^(١٣).

أمام هذا الخلاف البريطاني الألماني حول مسألة تسليح السفن التجارية أعلنت الولايات المتحدة في ١٩ سبتمبر ١٩١٤ مجموعة من القواعد التي سنتبّعها في التعامل مع السفن التجارية المسلحة التي ترسو في الموانئ الأمريكية، أو السفن التي يشتبه في استخدامها في نقل المؤن إلى السفن الحربية في أعالي البحار من الموانئ الأمريكية، وهي كالاتي:

١- يجوز للسفن التجارية للدول المحاربة التسليح وحمل الذخيرة بغرض الدفاع عن نفسها دون التحول لأغراض هجومية.

٢- يلتزم ملاك السفن التجارية بكافة المؤشرات التي تدل على أن سفنهم لن تستخدم لأغراض هجومية، والتي من أهمها: عدم تجاوز عيار (قُطر) المدافع المثبتة على متن السفينة ست بوصات، وقلة عدد المدافع والأسلحة الخفيفة، والذخيرة على

متنها، وعدم وجود مدافع في الجزء الأمامي لها، ويتم تشغيل السفينة بواسطة طاقمها المعتاد قبل بدء الحرب، وأن لا تغير نشاطها التجاري المعتاد قبل الحرب أو الموانئ التي اعتادتها، وتحمل على متنها الوقود والإمدادات التي تكفيها إلى ميناء الوصول أو الكمية نفسها التي اعتادتها قبل بدء الحرب، وتكون حمولتها مواد لا تصلح لمساعدة سفينة حربية، مع الالتزام بعدم نقل الركاب الذين لا يمكنهم دخول الخدمة العسكرية البرية أو البحرية للدول المحاربة كالنساء والأطفال، وأن تكون سرعتها بطيئة.

٣- تلتزم السلطات الأمريكية بالتعامل مع السفن التجارية المسلحة للدول المحاربة كسفن حربية، حتى يتم التحقق من الهدف وراء تسليحها لإزالة الافتراض بأنها سفينة حربية. ولن يتم التصريح لها بدخول الموانئ الأمريكية حتى يتم التحقق من ذلك^(١٤).

ومن هذا المنطلق يتضح مدى معارضة الولايات المتحدة الأمريكية لألمانيا فيما يتعلق بمعاملة السفن التجارية البريطانية المسلحة في الموانئ الأمريكية كسفن حربية، حيث رأت أن تسليح السفن التجارية بغرض الدفاع لا يفقدها هويتها التجارية، طالما أنها تستخدم هذا النوع من التسليح من أجل الدفاع فقط في حالة مهاجمتها^(١٥). كما رأت أنه لا يمكنها كدولة محايدة احتجاز السفن التجارية البريطانية لمجرد وجود شائعات، أما في حالة وجود أدلة تثبت أنها تعتزم تزويد سفن حربية بالوقود أو إمدادات أخرى في أعالي البحار فإن ذلك يكفي لاحتجازها للتحقيق^(١٦).

الموقف الأمريكي من تهديد حرب الغواصات للسفن التجارية البريطانية:

لم تجد ألمانيا في الإجراءات التي اتخذتها الولايات المتحدة ما يهدد السفن التجارية البريطانية، فأعلنت في ٤ فبراير ١٩١٥ حرب الغواصات غير المقيدة، والتي هددت حركة التجارة في المياه البريطانية، حيث تضمن الإعلان الألماني أن المياه المحيطة بالجزر البريطانية وأيرلندا بما في ذلك القنال الإنجليزي بالكامل منطقة حرب ابتداء من ١٨ فبراير فصاعداً، وسيتم تدمير كل سفينة تجارية معادية في هذه المنطقة، دون أن يكون هناك اعتبار

لحياة الطاقم والركاب، وأن السفن المحايدة ستعرض لهجمات عن طريق الخطأ في تلك المنطقة من المستحيل تجنبها في ضوء مخاطر الحرب البحرية^(١٧).

وقد أصبح الإعلان الألماني موضع جدل في الريخستاج وفي القيادة البحرية الألمانية، خشية من وقوع أخطاء في حالة استهداف الطوربيدات . صاروخ يستعمل لمحاربة السفن ويمكن إطلاقه من غواصة . الألمانية للسفن المحايدة عن طريق الخطأ، مما يفسد العلاقات الألمانية مع الأطراف المحايدة خاصة الولايات المتحدة الأمريكية^(١٨)، التي أزعجها هذا الإعلان، وهو ما دفع الرئيس الأمريكي " وودرو ويلسون " Woodrow Wilson (١٩١٣-١٩٢١) لتحذير الحكومة الألمانية في ١٠ فبراير من تدمير أي سفينة تجارية للولايات المتحدة أو أن تتسبب سياستها البحرية في وفاة مواطنين أمريكيين، موضحاً أن الحق الوحيد للدول المحاربة يقتصر على الزيارة والتفتيش فقط للسفن التجارية، وأن ممارسة أي حق في مهاجمة أو تدمير أي سفينة في منطقة محددة في أعالي البحار دون تحديد جنسيتها أو تحديد طبيعة ما تحمله سيكون عملاً لم يسبق له مثيل في الحروب البحرية؛ وهو ما هدد العلاقات بين البلدين^(١٩).

لم تكن ألمانيا راغبة في إثارة عداة الولايات المتحدة؛ ولذا بررت إصدار الإعلان الألماني بأن بريطانيا أعلنت سلفاً أن المنطقة الواقعة ما بين اسكتلندا والنرويج منطقة حرب منذ أوائل نوفمبر ١٩١٤، كما جعلت بحر الشمال بالكامل منطقة حرب، ومنذ بداية الحرب قامت بريطانيا بحرب تجارية ضد ألمانيا متحدية جميع مبادئ القانون الدولي، ليس فقط بهدف إضعاف قوة الجيش الألماني فحسب، بل لتدمير الاقتصاد الألماني وتجويع الشعب الألماني، إذ عملت على الاستيلاء على البضائع الألمانية غير المحظورة . مثل الطعام . التي تنقل عبر سفن ألمانية محايدة^(٢٠).

وأضافت ألمانيا أن القوى المحايدة لم تعمل على حث بريطانيا على الإقلاع عن تلك الممارسات، واقتصر دورها على احتجاجات نظرية لم تجد صدى لدى بريطانيا. وهو ما دفع ألمانيا للعمل على حماية مصالحها الحيوية رداً على الممارسات البريطانية، فكما حددت المنطقة بين اسكتلندا والنرويج كمنطقة حرب، فإن ألمانيا أعلنت أن جميع المياه المحيطة بالجزر البريطانية وأيرلندا بما في ذلك القنال الإنجليزي بالكامل منطقة حرب ابتداء من ١٨ فبراير ١٩١٥، ولذا فمن المستحسن لسفن الدول المحايدة تجنب دخول تلك المنطقة. وفي

الوقت ذاته أعطت الحكومة الألمانية تعليمات للقوات البحرية بتجنب تدمير السفن المحايدة قدر المستطاع^(٢١).

وهو ما يوضح مدى محاولة ألمانيا استرضاء الولايات المتحدة، التي لم تكن تكثف بذلك، في ظل إمكانية تعرض مواطنيها المسافرين على متن السفن التجارية البريطانية لمخاطر الحرب البحرية. وقد رفضت ألمانيا الاعتراف بأن وجود مواطنين أمريكيين على متن السفن التجارية البريطانية يمكن أن يحمي مثل هذه السفن من استهدافها. وفي الوقت ذاته صرحت للولايات المتحدة أنها لا تعتزم تعمد مهاجمة وتدمير السفن الأمريكية، ولكن تمويه السفن التجارية البريطانية تحت الأعلام الأمريكية يجعل من الصعب على الغواصات الألمانية التفريق بين السفن الأمريكية والسفن البريطانية، ولذا فمن الخطر أن تتعرض الغواصة وطاقمها للخطر أثناء زيارة وتفتيش سفينة مسلحة مقلّعة لبريطانيا. ومن أجل التفريق بين السفن الأمريكية والسفن التجارية البريطانية، اقترحت ألمانيا أن تمر السفن الأمريكية في نظام قوافل مسالمة أثناء عبورها لمنطقة الحرب، أو أن يتم وضع علامات مميزة لها ليسهل التعرف عليها^(٢٢).

كانت حجة ألمانيا أن الأيرالية البريطانية أصدرت تعليمات سرية للسفن التجارية برفع أعلام الدول المحايدة وإخفاء أي علامات تدل على أنها سفن بريطانية لتفادي هجمات الغواصات الألمانية في القنال الإنجليزي والبحر الأيرلندي، وهو ما سيعرض السفن المحايدة للخطر، خاصة السفن الأمريكية في ظل إساءة السفن التجارية البريطانية للعلم الأمريكي^(٢٣).

وعلى الرغم من المحاولات الألمانية لإقناع الولايات المتحدة بالتخلي عن موقفها إزاء السفن التجارية البريطانية، تمسكت الولايات المتحدة بحرية أعالي البحار، وأن المواطنين الأمريكيين لهم الحق في السفر بسفنهم حيثما دعته أعمالهم المشروعة في أعالي البحار، وليس للدول المحاربة الحق في التدخل في شئون السفن المحايدة باستثناء زيارة وتفتيش تلك السفن وتحديد جنسيتها وتوقيع العقوبات القانونية المعترف بها في حالة ضبط بضائع محظورة على متنها^(٢٤)، وأنه ليس من حق ألمانيا تدمير السفينة التجارية بما عليها من طاقم غير محارب وبضائع، واعتبرته " عملا ليس بأقل من أعمال القرصنة في أعالي البحار "، ويتنافى مع مبادئ الإنسانية وقواعد القانون الدولي وأعراف الحرب^(٢٥).

وهكذا نظرت الولايات المتحدة إلى الإعلان الألماني بقلق بالغ، وطلبت من الحكومة الألمانية مراجعة موقفها خشية أن يتسبب ذلك في تدمير أي سفينة تجارية للولايات المتحدة أو

وفاة مواطنين أمريكيين على متن سفن تجارية بريطانية نتيجة استهدافها من قبل الغواصات الألمانية^(٢٦).

وهو ما يدل على أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تكن تقبل بتدمير أي سفينة تجارية أمريكية عن طريق الخطأ أو موت مواطنين أمريكيين نتيجة استهداف السفن التجارية البريطانية من قبل الأميرالية الألمانية، وأنها ستفسر ذلك حال حدوثه على أنه خرقاً لحقوق الولايات المتحدة كدولة محايدة.

ولذا عادت ألمانيا لتؤكد للولايات المتحدة أن الحكومة البريطانية أعطت إذن بشكل صريح في ٣١ يناير ١٩١٥ باستخدام أعلام الدول المحايدة على متن السفن التجارية البريطانية لتجنب استهدافها من قبل القوات البحرية الألمانية، بالإضافة إلى ما تم تداوله آنذاك يفيد بأن قبطان السفينة البريطانية "لوسيتانيا Lusitania" . إحدى أكبر سفن الركاب في العالم آنذاك . رفع العلم الأمريكي عندما اقترب من السواحل البريطانية بناء على تعليمات وردت له من الحكومة البريطانية بهدف تجنب الهجمات المتوقعة للغواصات الألمانية^(٢٧).

وقد رأى "جيمس جيرارد" James Gerard . السفير الأمريكي في برلين . أن هذا الأمر إذا كان صحيحاً، ولم تتخذ الحكومة الأمريكية أي إجراء حياله، فإن الغضب الألماني تجاه الولايات المتحدة سيصل لمرحلة لا حدود لها، خاصة في ظل ازدياد حملة الكراهية ضد الولايات المتحدة في ألمانيا^(٢٨).

وهو ما جعل الحكومة الأمريكية تبلغ نظيرتها البريطانية، أنه في حالة افتراض أن المزاعم السابقة صحيحة فعلى الحكومة البريطانية العمل على حظر استخدام السفن التجارية البريطانية للعلم الأمريكي، حتى لا يعرض ذلك السفن الأمريكية والمواطنين الأمريكيين للخطر في منطقة الحرب التي حددها الإعلان الألماني^(٢٩).

وقد حاولت ألمانيا تبرير استهداف السفن التجارية البريطانية، بحجة أنها تعمل على مقاومة القوات البحرية الألمانية في منطقة الحرب، وأن بعض تلك السفن مسلحة بمدافع بالفعل، وأن هناك تدابير سيتم اتخاذها من قبل بريطانيا لتسليح السفن المتبقية. علاوة على ذلك، أنه تم حث السفن التجارية البريطانية على الإبحار في قوافل ومهاجمة الغواصات الألمانية أثناء محاولة التفتيش، أو إلقاء القنابل عليها إذا اقتربت منها، بل وصل الأمر بالحكومة البريطانية

لرصد جائزة قيمة لأول سفينة تجارية بريطانية تدمر غواصة ألمانية؛ وهو ما جعل السفن التجارية البريطانية لا يمكن التعامل معها على أنها سفن تجارية عادية، ومبررا لمهاجمتها دون سابق إنذار أو محاولة تفتيشها، في ظل إساءة استخدام تلك السفن للأعلام المحايدة وطمس هويتها حتى لا يتم التعرف عليها من قبل الغواصات الألمانية^(٣٠). وهنا يمكن القول أن ألمانيا اتخذت حجتها السفن التجارية البريطانية المقنعة لتهديد أي سفينة تجارية للولايات المتحدة تمد بريطانيا بالمؤن والذخائر .

وهكذا رأت ألمانيا أنه في ظل وجود السفن التجارية البريطانية المقنعة، لا يمكنها أن تؤكد على سلامة السفن التجارية المحايدة في منطقة الحرب، وأن السبب في فرض الطريقة الجديدة للحرب البحرية هو الأسلوب الذي اتبعته البحرية البريطانية، والذي هدفت من خلاله تجويع الشعب الألماني حتى الموت، وذلك عندما تعمدت تدمير التجارة الألمانية المشروعة مع الدول المحايدة. وهو ما يجعل ألمانيا لن تتوقف عن أسلوبها في الحرب البحرية حتى تقر بريطانيا باحترام قواعد الحرب البحرية أو حتى تجبر على ذلك بواسطة القوى المحايدة^(٣١).

وفي الواقع هدفت ألمانيا بإعلان منطقة الحرب فرض حصار اقتصادي باستخدام الغواصات على الجزر البريطانية لمنع دخول أي بضائع بما في ذلك الغذاء للشعب البريطاني، وهو ما دفع بريطانيا لاتخاذ تدابير انتقامية في أول مارس ١٩١٥ لمنع وصول أي بضائع للموانئ الألمانية أو مغادرتها، مع الحرص على عدم مهاجمة السفن المحايدة وحماية أرواح مواطني الدول المحايدة، بهدف عدم إثارة الولايات المتحدة ذات المصالح الاقتصادية مع كلا الطرفين المتحاربين^(٣٢)، والتي كانت أحد الدوافع الرئيسية في توجيه السياسة الأمريكية تجاههما.

الموقف الأمريكي من استهداف الغواصات الألمانية للسفن التجارية البريطانية:

أغرقت الغواصات الألمانية العديد من السفن التجارية البريطانية، بالرغم من المحاولات الأمريكية لردع ألمانيا عن استهدافها، وهو ما هدد العلاقات الأمريكية الألمانية، وكان من أهمها:

فالابا Falaba:

أغرقت إحدى الغواصات الألمانية في ٢٨ مارس ١٩١٥ السفينة التجارية البريطانية فالابا بعد قصفها بطوربيد، وذلك أثناء رحلتها من ليفربول إلى غرب إفريقيا مما أدى إلى غرق أكثر من مائة شخص كانوا على متنها، كان أحدهم مواطن أمريكي^(٣٣).

بررت ألمانيا ذلك الهجوم بأن قائد الغواصة سمح للركاب والطاقم بوقت كاف لإنقاذ أنفسهم، لكن قبطان السفينة تجاهل الأمر وأخذ في إرسال إشارات المساعدة، وهو ما دفع قائد الغواصة لمطالبة الركاب والطاقم بمغادرة السفينة في غضون عشر دقائق، وسمح بالفعل بثلاث وعشرين دقيقة قبل إطلاق طوربيد^(٣٤).

رفضت الولايات المتحدة قبول هذا التفسير، واعتبرته لا يعفي ألمانيا بأي حال من الأحوال من المسؤولية عن فقدان الأرواح الأمريكية، وهو ما صرح به "روبرت لانسنج Robert Lansing" . مستشار وزارة الخارجية الأمريكية . الذي رأى أن غرق السفينة البريطانية فالابا بواسطة غواصة ألمانية هو عمل غير مبرر طبقا للقانون الدولي، خاصة وأن السفينة لم تحاول المقاومة أو الهرب، إضافة إلى عدم إعطاء الطاقم والركاب الوقت الكافي لتترك السفينة قبل قصفها. وتسا-عل قائلا: " هل ينبغي لنا ألا نحمل الحكومة الألمانية مسؤولية موت أمريكي بسبب سوء تصرف قواتها البحرية، في ظل انتهاك هذا العمل لقواعد الحرب البحرية؟" وأضاف أنه من حق أي مواطن أمريكي السفر على السفن التجارية للدول المحاربة اعتمادا على القواعد المتعارف عليها للحرب البحرية خاصة حماية غير المقاتلين، لذا فإن الاحتجاج على وفاة المواطن الأمريكي سيجبر الحكومة الألمانية على إدانة إغراق السفن التجارية واعتبارها انتهاك صارخ للقانون الدولي، وهو ما سيكون تمهيدا لإدانة خطة " منطقة الحرب" الألمانية، أو على الأقل طريقة القيام بها^(٣٥)، وهو ما ستعتبره ألمانيا بمثابة موقف عدائي تجاهها ودعم صريح لأعدائها، وعلى الرغم من ذلك رأى لانسنج ضرورة استنكار غرق السفينة البريطانية فالابا، واعتباره مأساة لا يمكن تبريرها قانونيا وأخلاقيا والاحتجاج على انتهاك الحقوق الأمريكية^(٣٦).

كما رأى لانسنج أن المواطن الأمريكي المسافر على السفينة التجارية البريطانية فالابا كان جديرا بالحماية المستوحاة من قوانين الحرب البحرية، وقد أراد الاستغلال الأمثل لهذه

الحادثة لتحديد طرق الحرب لألمانيا التي يتحتم استخدامها أو عدم استخدامها في حربها ضد بريطانيا. وهكذا وقف لانسنج موقفاً يميل إلى اعتبار عمل الغواصات بالنسبة للسفن التجارية البريطانية خروجاً على القانون وقرصنة. بينما وقف في الجانب الآخر وزير الخارجية الأمريكية "وليم جننج برايان William Jennings Bryan" موقفاً يمثل وجهة نظر أقل تطرفاً، إذ رأى ضرورة تجنب النزاع مع ألمانيا نتيجة لسياستها الحربية تجاه السفن التجارية البريطانية. وقد مال ويلسون في البداية إلى تبني وجهات نظر لانسنج المتشددة، إلا أنه ما لبث أن مال نحو موقف برايان الأكثر حذراً، خاصة بعد أن وصلت إلى الحكومة الأمريكية معلومات تفيد بأن السفن التجارية البريطانية التي كان بعضها مسلحاً كانت لديها تعليمات بأن تهاجم الغواصات بنيران المدفعية أو بالاصطدام بها بقوة لدورها^(٣٧).

وعلى الرغم من الحذر الأمريكي لم يقتصر تدمير ألمانيا للسفن التجارية على تدمير السفن التجارية البريطانية فحسب، بل وصل الأمر لتدمير السفن التجارية للدول المحايدة والتي كانت على رأسها السفن التجارية الأمريكية^(٣٨).

لوسيتانيا:

بلغت الانتهاكات الألمانية للحقوق الأمريكية في أعالي البحار ذروتها بنسف وغرق الباخرة البريطانية لوسيتانيا في ٧ مايو ١٩١٥^(٣٩)، والتي كانت متجهة من نيويورك إلى ليفربول وعلى متنها ١.٩٥٩ شخصاً، غرق منهم أكثر من ١.١٩٨ شخصاً، من بينهم ١٢٨ مواطناً أمريكياً^(٤٠).

بررت ألمانيا تلك الحادثة بأن السفينة كانت مزودة بمدافع وذخائر حربية، وساهمت في نقل القوات الكندية إلى الجبهة الغربية، وكانت تستخدم في نقل شحنات مواد محظورة، وعند تدميرها كانت تحمل شحنة كبيرة من الذخائر الحربية المتجهة إلى بريطانيا، وهو ما يدل على أنها كانت تعمل تحت تصرف الأدميرالية البريطانية، مما جعلها هدفاً عسكرياً مشروعاً لألمانيا. كما بررت ألمانيا أن تدميرها جاء دفاعاً عن النفس، حيث رأى قائد الغواصة بأنه في حالة السماح للركاب وطاقم السفينة بالنزول في قوارب صغيرة قبل إطلاق الطوربيد، فمن المؤكد أن غواصته ستكون قد دمرت، وكان من الطبيعي أن تظل السفينة فوق سطح الماء لفترة كافية بعد

نفسها مما يسمح للركاب بالنزول في الزوارق، ولكن السفينة غرقت بسرعة نتيجة انفجار شحنة الذخائر على متنها بعد قصفها بالطوربيد^(٤١).

وهو ما رأته الولايات المتحدة ليس مبرراً كافياً يمكن أن تستند إليه البحرية الألمانية لإغراق السفينة، ومهما كانت الحقائق المتعلقة بلوسيتانيا فإن الحقيقة الأساسية أنها كانت تستخدم في المقام الأول لنقل الركاب، وتحمل أكثر من ألف راكب ما بين رجال ونساء وأطفال، لم يكن لهم من قريب أو من بعيد أي دخل بالحرب من بينهم مواطنين أمريكيين، لقوا حتفهم في ظروف لم يسبق لها مثيل في الحروب الحديثة^(٤٢).

وقد طالبت الحكومة الأمريكية في ٢١ يوليو ١٩١٥ نظيرتها الألمانية بضرورة التأكد من هوية السفينة التجارية والشحنة التي تحملها قبل ضبطها أو تدميرها حفاظاً على حياة غير المحاربين، واعتبرت أن انتهاكات البحرية الألمانية تجاه المواطنين الأمريكيين غير مبررة وتتناقض مع حقوق الحياد الأمريكي، وحذرت الحكومة الألمانية بأنه في حالة القيام بأي أعمال تتناقض مع هذه الحقوق ستراها الولايات المتحدة " غير ودية بشكل متعمد "^(٤٣).

وهكذا قابلت الولايات المتحدة الاعتداءات المتكررة التي قامت بها الحكومة الألمانية تجاه السفن التجارية البريطانية بقلق وانزعاج، ورأتها لا تتفق مع مبادئ الإنسانية وحرية البحار وروح الحرب الحديثة، وضرورة احترام المبادئ الإنسانية طبقاً للقواعد البحرية الدولية فيما يتعلق بحرية البحار ومعاملة السفن التجارية. وهو ما دل على اعتراض الولايات المتحدة على السياسة الألمانية تجاه السفن التجارية البريطانية متجاهلة قواعد الحكمة والعدل والإنسانية تجاه حقوق الدول المحايدة^(٤٤). وهو ما أدى إلى توتر العلاقات الأمريكية الألمانية.

وعلى الرغم من ذلك لم يكن الرأي العام البريطاني يقتنع بالموقف الأمريكي تجاه الممارسات الألمانية ضد السفن التجارية البريطانية، حيث وجد أن الولايات المتحدة لم تقم بأي عمل فعلي ضد ألمانيا وأنها تقتصر موقفها في مجرد احتجاجات جدلية تعبر عن التعاطف والشجب، وهو ما جعل هناك شك في رغبة الولايات المتحدة في التصدي الفعلي للممارسات الألمانية، وأنها سقطت ضحية للدعاية الألمانية، مما جعلها لا تقيم تلك الممارسات بشكل صحيح. ولم يكن يقتنع الرأي العام البريطاني إلا بقطع الولايات المتحدة للعلاقات الدبلوماسية

مع ألمانيا^(٤٥). وهو ما يدل على مدى رغبة الشعب البريطاني في دخول الولايات المتحدة الحرب بجانب بريطانيا.

وهو ما كان يرفضه الرأي العام الأمريكي، الذي إذا كان يشجب تدمير السفن التجارية البريطانية، لم ير حاجة لتجويع الألمان عن طريق ما يسمى بـ " حصار الجوع " الذي اتبعته بريطانيا تجاه ألمانيا منذ بداية الحرب؛ مما جعل "سيسيل آرثر رايس" Cecil Arthur Rice . السفير البريطاني في واشنطن . يرى ضرورة تعديل هذا الحصار بحيث لا ينطبق إلا على الإمدادات العسكرية فقط، مما يعزز الموقف البريطاني أمام الولايات المتحدة، التي ترى ضرورة احترام مبادئ القانون الدولي والإنسانية من جانب جميع المتحاربين على حد سواء^(٤٦). وإن كانت المصالح الأمريكية هي التي تحكم سياستها في كثير من الأحيان.

ومن هذا المنطلق كانت الولايات المتحدة تأمل في التوصل إلى حل جذري بشأن استهداف الغواصات الألمانية للسفن التجارية حتى لا تتكرر حادثة لوسيتانيا مرة أخرى، لذا رأت ضرورة إيقاف ألمانيا لحرب الغواصات مقابل إيقاف بريطانيا للحصار الذي فرضته على ألمانيا^(٤٧)، وهو ما يوضح أن الولايات المتحدة كانت تبحث عن حل يحمي تجارتها ومواطنيها من الحرب البحرية بين بريطانيا وألمانيا خاصة بعد أن طالت مصالحتها.

أرابك Arabic:

عادت الغواصات الألمانية لاستهداف السفن التجارية البريطانية مرة أخرى، بالرغم من عاصفة الاحتجاجات سواء في بريطانيا أو الولايات المتحدة بعد نسف السفينة لوسيتانيا، وما نتج عن ذلك من إثارة الرأي العام في كلا البلدين، ففي ١٩ أغسطس ١٩١٥ تم إطلاق طوربيد نحو سفينة الركاب البريطانية أرابك من قبل غواصة ألمانية بشكل مفاجئ في المحيط الأطلنطي دون إنذارها أثناء رحلتها من أيرلندا إلى نيويورك، على الرغم من أنها لم تقم بأي محاولة لمهاجمة الغواصة أو الفرار منها، وهو ما أكدته جميع الناجيين سواء من الركاب الإنجليز أو الأمريكيين، وقد غرق على إثر هذا الحادث ٤٤ شخصا كان من بينهم مواطنين أمريكيين^(٤٨).

وهو ما أدى إلى توتر العلاقات الأمريكية الألمانية بشكل كبير. لدرجة أن لانسج أخبر السفير الألماني الكونت "جوهان فون برنستورف" Johann von Bernstorff بأن وقت مناقشة مسألة مهاجمة الغواصات الألمانية للسفن التجارية قد انتهى. وإذا لم تعلن الحكومة

الألمانية بصراحة أنه لن تكون هناك مزيد من الهجمات المفاجئة على سفن الركاب، فإن الولايات المتحدة " ستعلن الحرب بشكل مؤكد على ألمانيا ". وأنه لن يستمع إلى أي عذر أو مبررات مرة أخرى، ما لم يتم التأكيد على رغبة ألمانيا في استمرار العلاقات الودية مع الولايات المتحدة. وهو ما دفع برنستورف في أول سبتمبر إلى التأكيد له على أن الغواصات الألمانية لن تقوم بإغراق سفن الركاب دون إنذار سابق ودون تأمين حياة الركاب غير المحاربين، بشرط ألا تحاول تلك السفن الهروب أو المقاومة^(٤٩).

وقد بررت ألمانيا غرق أربك نتيجة لاعتقاد قائد الغواصة الألمانية بأنها سفينة معادية، حيث لم تظهر أي علم أو تحمل أي علامات تدل على أنها محايدة، وعندما اقتربت الغواصة منها غيرت مسارها، ثم اتجهت بشكل مباشر نحو الغواصة، وهو ما جعل قائد الغواصة يقتنع بأن السفينة تنوي مهاجمته، وهو ما دفعه إلى إعطاء تعليمات بالغوص تحت الماء وإطلاق طوربيد تجاهها^(٥٠).

وأعربت الحكومة الألمانية في المذكرة المؤرخة في ٥ أكتوبر ١٩١٥ أسفها العميق لفقد الأرواح الأمريكية، واعتذرت عن ما قام به قائد الغواصة الألمانية، ووصفته بأنه يتنافى مع تعليمات الأدميرالية الألمانية، كما أبدت استعداداتها لدفع تعويض مادي عن حياة المواطنين الأمريكيين اللذين فقدوا حياتهما في هذا الحادث، وأن هناك أوامر صارمة قد صدرت إلى قادة الغواصات الألمانية حتى لا تتكرر حوادث مماثلة لأربك، وهو أمر غير وارد على الإطلاق مرة أخرى^(٥١). وهو ما قابله وزير الخارجية الأمريكي لانسنج بارتياح^(٥٢).

وعلى الرغم من التنصل الألماني لهذه الحادثة والاستعداد لدفع التعويضات المناسبة عن حياة الأمريكيين، لم يقلل ذلك من غضب الرأي العام الأمريكي، خاصة وأن تدمير تلك السفينة جاء بعد وقت قصير من حادث لوسيتانيا، مما كان له أثر كبير في توتر العلاقات بين البلدين^(٥٣).

هيسبريان Hesperian:

بلغ التوتر في العلاقات الأمريكية الألمانية ذروته عندما تم قصف سفينة الركاب البريطانية هيسبريان في ٤ سبتمبر ١٩١٥ بطوربيد من قبل غواصة ألمانية دون سابق إنذار أو أي استفزاز من قبل السفينة، والتي كانت قد أبحرت في مساء ٣ سبتمبر ١٩١٥ من ليفربول في

اتجاه مونتريال . مدينة كندية - وكانت تحمل نحو ألف مدني، والعديد من الجنود الكنديين الجرحى، وقد تم التخلي عن السفينة بأقل خسائر ممكنة، وظلت طافية لمدة يومين قبل غرقها أثناء سحبها إلى أيرلندا، وكان هناك مواطنون أمريكيون على متنها، وهو ما دفع الولايات المتحدة لطلب تفسير لهذه الحادثة على وجه السرعة من قبل الحكومة الألمانية^(٥٤).

وقد حاولت الحكومة الألمانية التشكيك في إمكانية غرق هيسبريان بواسطة غواصة ألمانية، دون وضع في الاعتبار أن تكون قد غرقت بواسطة لغم ألماني أو بريطاني، ورأت أن تلك الحادثة لا تغير بأي حال من الأحوال السياسة الألمانية فيما يتعلق بحرب الغواصات، خاصة وأن تلك السفينة كانت مسلحة، وبما أن الخلاف الأمريكي الألماني يدور حول " السفن التجارية غير المسلحة " لذا فإن قضية هيسبريان لا تؤثر مطلقا في مسار العلاقات بين البلدين^(٥٥). بالإضافة إلى ذلك ادعت ألمانيا أنه لم تكن هناك غواصات ألمانية في محيط غرق السفينة الإنجليزية يوم ٤ سبتمبر مما يدل على أنها غرقت بواسطة لغم وليس بواسطة طوربيد وهو ما ينفي أن الغواصات الألمانية لها علاقة بغرق السفينة، وهو ما أرادت ألمانيا أن تقنع به الولايات المتحدة^(٥٦).

ومن خلال ما سبق يمكن القول أن الهجوم الألماني باستخدام سلاح الغواصات على السفن التجارية البريطانية وما نتج عنه من غرق بعض تلك السفن أدى إلى توتر العلاقات الأمريكية الألمانية، وساعد في إمكانية دخول الولايات المتحدة إلى الحرب ضد ألمانيا.

وهكذا كان لسلاح الغواصات الألمانية دورا كبيرا في تهديد السفن التجارية البريطانية، ولم يكن ينظر إلى استطاعة استعماله لتهديد التجارة البريطانية بعين التقدير من جميع الأطراف حتى من الألمان أنفسهم، ولكنها لعبت دورا منفردا في تغيير مجرى التاريخ، حيث كانت وسيلة فعالة دعت الولايات المتحدة لتكون أكثر ارتباطا سياسيا مع أوروبا^(٥٧).

فقد حاولت الولايات المتحدة الحصول على أي ضمانات ألمانية للحد من حرب الغواصات دون جدوى، فلم تعط ألمانيا أي ضمانات بأي شكل من الأشكال للولايات المتحدة الأمريكية بشأن الحد من حرب الغواصات، خاصة أن البحرية الألمانية كان لها دور كبير في التأثير على موقف حكومتها في عدم الحد من حرب الغواصات في ظل وجود سفن تجارية بريطانية مسلحة، أفادت حكومتها بأن إحدى الغواصات الألمانية بعد عودتها في يوم ١٨

أغسطس ١٩١٥، أفرت بأنه عند محاولتها لإعطاء تحذير لسفينة تجارية بريطانية قبل نسفها، تم إطلاق النار عليها من قبل تلك السفينة، ولم تجد مفرًا للنجاة إلا بالغوص^(٥٨).

ونتيجة لظهور سلاح الغواصات، والمحاولات الألمانية لتبرير استهداف السفن التجارية البريطانية لها، ورغبة الولايات المتحدة في عدم الدخول في أزمات قادمة تهدد الحياد الأمريكي، لم تجد الولايات المتحدة مفرًا من الاستمرار في غض الطرف عن تسليح السفن التجارية البريطانية واستخدامها في نقل الذخائر، وكانت البداية عندما احتجزت السلطات الأمريكية في سبتمبر ١٩١٥ بميناء نيويورك Newport News . يقع في مدينة نورفولك Norfolk بولاية فيرجينيا . السفينة التجارية البريطانية " وايمانا Waimana " لعدة أيام، حيث كانت تحمل مدفعا من عيار ٤.٧، بهدف إزالته قبل مغادرة الميناء^(٥٩).

وهو ما لم تقبله الحكومة البريطانية، التي رأت أن السفينة التزمت بالإعلان الأمريكي الصادر في ١٩ سبتمبر ١٩١٤ فيما يتعلق بالسفن التجارية المسلحة، والذي أتاح لسفن الدول المحاربة أن تحمل سلاحا لغرض الدفاع فقط، أصبح متاح للسفن التجارية البريطانية المسلحة دخول الموانئ الأمريكية، ولمدة عام لم تنشأ أي حالة تغير في هذا الوضع، وهو ما استندت عليه الأيرالية البريطانية في الإبقاء على المدافع التي توجد على متن السفن التجارية البريطانية التي تدخل الموانئ الأمريكية. ولكن لانسج أعرب أن هذا الإعلان اتخذ في وقت لم تكن قد ظهرت الغواصات كسلاح جديد أصبح عائقًا أمام السفن التجارية، وهو ما جعل ما أعلنته الولايات المتحدة في سبتمبر ١٩١٤ لا يصلح في ظل استهداف الغواصات للسفن التجارية. وبناءً عليه رأى ضرورة إيجاد إعلانا جديدا يتضمن التغييرات التي ظهرت في هذا المجال^(٦٠).

وهو ما جعل لا نسج يرى ضرورة وضع قواعد جديدة يتم على أساسها معاملة السفن التجارية المسلحة، لأنه بموجب الإعلان السابق يمكن أن يتم استخدام السفن التجارية المسلحة في عمليات هجومية ضد الغواصات. خاصة وأن السفير الألماني برنستورف أبلغ لانسج في الرابع من سبتمبر ١٩١٥ بأن الغواصات الألمانية تعرضت في حادثتين لهجوم وإطلاق نار من قبل بواخر ركاب بريطانية، وهو ما اتخذه برنستورف دليلا لإقناع لانسج بأن بعض سفن الركاب البريطانية المسلحة تعمل على مهاجمة الغواصات الألمانية وهو ما يجعل من الصعب إنذار الغواصات لمثل تلك السفن حتى لا تتعرض للتدمير^(٦١).

ومن هذا المنطلق اتضح للانسج ضرورة تعديل ما أعلنته الولايات المتحدة بعد بداية الحرب العالمية الأولى بفترة قصيرة، في ظل ظهور الغواصات كعقبة أمام حركة السفن

التجارية، وفي الوقت ذاته إمكانية استخدام السفن التجارية المسلحة في مهاجمتها، وهو ما جعله يصرح بأن حكومته ستتعامل مستقبلاً مع السفن التجارية ذات الجنسية المحاربة كسفن حربية بغض النظر عن عدد أو حجم أو موضع المدافع المسلحة بها^(٦٢).

نظراً لأن التسلح الذي كان تحت الظروف السابقة دفاعياً مجرداً، قد يستخدم الآن ضد الغواصات. ومن هذا المنطلق اقترح ولسن مسايرة الظروف في قضية ويمانا^(٦٣)، حيث رأى السماح للسفينة بالمغادرة مع التزام الأيرالية البريطانية ومالكي السفينة بأنها لن تستخدم بأي حال من الأحوال لأعمال هجومية. وفي الوقت ذاته فضل ضرورة وضع قواعد جديدة في كيفية التعامل مع السفن التجارية المسلحة^(٦٤). وقد رفضت الحكومة الأمريكية السماح للسفينة بالمغادرة إلا بعد إزالة المدفع أو حتى تقدم الحكومة البريطانية تأكيداً رسمياً بأنها لن تستخدمه إلا لأغراض دفاعية، وقد تم إغلاق القضية بإزالة المدفع^(٦٥). ولكن استمرت مشكلة إيجاد إعلاناً جديداً قيد المشاورة في بقية العام وما لبثت أن برزت إلى مركز الصدارة نتيجة لضرب سفينة الركاب البريطانية المسلحة برشيا Persia بالطوربيد في ٣٠ ديسمبر^(٦٦).

وفي الواقع فإن تصنيف السفن التجارية المسلحة على أنها سفن حربية من قبل الولايات المتحدة، كان سيؤدي حتماً إلى: أن تلك السفن ستمنع من دخل الموانئ الأمريكية بقصد التجارة، إلى جانب إنها ستغدو في عين الحكومة الأمريكية لا حق لها في الحصانة من الهجوم المفاجئ، وهو ما أصبح مثار قلق لبريطانيا^(٦٧).

ووجدت الحكومة الأمريكية نفسها في موقف حرج، فاقترح لانسنج في يناير ١٩١٦ على الحكومة البريطانية ضرورة وضع عدة قواعد في إطار القانون الدولي تقيد استخدام سلاح الغواصات في تدمير السفن التجارية في أعالي البحار، بهدف حماية أرواح مواطنيها من المخاطر التي قد يتعرضون لها عند السفر على متن تلك السفن بواسطة غواصات الدول المحاربة الموجودة في أعالي البحار، وقد تضمنت الاقتراحات الأمريكية عدة نقاط تمثلت في الآتي:

١. يحق للمدنيين السفر على متن السفن التجارية اعتماداً على مراعاة الدول المحاربة لقواعد القانون الدولي ومبادئ الإنسانية.
٢. عدم مهاجمة السفينة التجارية قبل مطالبتها بالتوقف للتفتيش.
٣. يجب أن تتوقف السفينة التجارية على الفور عند مطالبتها بذلك من الغواصة المعادية.
٤. عدم مهاجمة السفينة التجارية بعد مطالبتها بالتوقف ما لم تحاول الهرب أو المقاومة.

٥. في حالة استحالة اختيار عدد من أفراد طاقم السفينة التجارية التي تم الاستيلاء عليها لتسييرها أو مرافقتها إلى الميناء، وهو ما قد يتسبب في غرق السفينة لابد من نقل طاقم السفينة والركاب إلى مكان آمن^(٦٨).

وبالنظر إلى تلك المقترحات يبدو أنه من غير المنطقي نتيجة امتثال الغواصات المحاربة لتلك المتطلبات أن تعرض نفسها للتدمير شبه المؤكد من قبل مدافع السفن التجارية، لذا رأت الولايات المتحدة ضرورة أن يتم حظر حمل أي نوع من الأسلحة على متن السفن التجارية للدول المحاربة، مقابل أن تتفق جميع الأطراف المحاربة على ضرورة التزام الغواصات بشكل صارم بقواعد القانون الدولي في مسألة وقف وتفتيش السفن التجارية، لتحديد ما إذا كانت ذات طابع عدواني مما يستلزم تدميرها، وفي تلك الحالة لابد من إخلاء الطاقم وجميع الركاب إلى مكان آمن قبل إغراقها كعمل جائز في الحرب^(٦٩).

وعلى الرغم من ذلك صرحت الحكومة الألمانية للولايات المتحدة بأنه قد صدرت الأوامر إلى القوات البحرية الألمانية للتعامل مع جميع السفن التجارية المسلحة كسفن حربية^(٧٠)، ووفقا لوجهة النظر الألمانية فإن السفن التجارية المسلحة لأغراض دفاعية، وتمتلك خطط لكيفية مقاومة هجمات الغواصات الألمانية، يجعلها تنتقل من فئة السفن التجارية إلى فئة السفن الحربية، التي يمكن مفاجأتها وتدميرها دون تحذيرها بما علي متنها من شحنات وأشخاص^(٧١).

المبررات الألمانية لاستهداف السفن التجارية البريطانية:

حاولت ألمانيا إقناع الولايات المتحدة الأمريكية في فبراير ١٩١٦ باستهداف السفن التجارية البريطانية، واستندت على أن الحكومة البريطانية قد أتاحت لشركات النقل البحري تسليح سفنها التجارية بالمدافع. ودلت على ذلك بأن أمير البحرية البريطانية السير "ونستون تشرشل" Winston Churchill صرح في ٢٦ مارس ١٩١٣ أمام البرلمان البريطاني بمطالبة ملاك السفن الكبرى تسليح عدد من سفن الدرجة الأولى . السفن التجارية والركاب ذات الخطوط المنتظمة . لحمايتها في حالة تهديدها من سفن حربية لقوى أخرى، وهو ما دل على مدى رغبة الحكومة البريطانية في تزويد ملاك السفن التجارية بالمدافع الضرورية والذخيرة الكافية والأفراد المناسبين لتدريب أطقم المدافع^(٧٢).

وهو ما استجاب له ملاك السفن التجارية الإنجليزية، بدليل أن " السير أوين فيليبس

Sir Owen Philipps " رئيس شركة البريد الملكي " رويال ميل ستيم باكيت Royal Mail

Steam Packet Company " أبلغ المساهمين في الشركة في مايو ١٩١٣، بأن البواخر الأكبر للشركة مجهزة بالمدافع، علاوة على ذلك نشرت الأيرالية البريطانية في يناير ١٩١٤ قائمة بتسع وعشرين باخرة من مختلف الخطوط الإنجليزية تحمل المدافع، وهو ما تؤكد لألمانيا بعد اندلاع الحرب^(٧٣).

كما صرحت الحكومة البريطانية للحكومة الأمريكية في ٢٥ أغسطس ١٩١٤، بأن السفن التجارية تحمل السلاح لأغراض دفاعية فقط، وليس لأغراض هجومية، أي أنها لن تطلق النار إلا إذا أطلق النار عليها أولاً، أي تحتفظ بطابع السفن التجارية المسالمة، متجاهلة أن " سفينة الحرب تشمل السفينة المسلحة " طبقاً للقانون الدولي. ومن هذا المنطلق فإن الحكومة الألمانية رأت أن التاجر المسلح بالمدافع يتحمل مسؤولية شبيهة بالمحارب، وأن طاقم السفينة التجارية المسلحة لا بد أن يعامل معاملة القوات المحاربة، بغض النظر عما إذا كان هذا التسليح يهدف إلى الدفاع أو الهجوم في ظل أن أي نشاط حربي للتاجر العدو يتعارض مع القانون الدولي^(٧٤).

ولم يقتصر الأمر على ذلك، بل وصل إلى أن بعض الدول المحايدة قبلت وجهة نظر الحكومة البريطانية، ومن ثم سمحت للسفن التجارية المسلحة للدول المحاربة بدخول موانئها والبقاء بها واستخدام أحواض السفن الخاصة بها دون قيد، أي لم تعاملها كسفن حربية، بيد أن البعض اتخذ وجهة نظر مغايرة وأخضع السفن التجارية المسلحة للدول المحاربة لقواعد الحياد المطبقة على السفن الحربية^(٧٥).

كما زعمت ألمانيا بأن السفن التجارية البريطانية المسلحة لم تكثف بمقاومة السفن الحربية الألمانية فحسب خلال فترة الحرب السابقة، بل شرعت في مهاجمتها بمبادرتها الخاصة، ولم تقتصر هذه الممارسة على السفن التجارية البريطانية فحسب، بل أتبعها السفن التجارية لحلفاء بريطانيا. وقد عثرت القوات البحرية الألمانية على السفن التجارية البريطانية المأسورة على نسخ فوتوغرافية من التعليمات السرية للأيرالية البريطانية، تحتوي على تعليمات تشرح بالتفصيل كيفية الهجوم المدفعي من قبل تلك السفن على الغواصات الألمانية، وتبين من تلك التعليمات أن هذه السفن ليست في انتظار أي عمل هجومي من جانب الغواصات الألمانية، ولكن عليها مهاجمتها على الفور بمجرد العثور عليها دون النظر إلى موقفها^(٧٦).

وهو ما يعني أن مجرد ظهور غواصة في أعقاب السفينة التجارية المسلحة يعطيها الحق بشكل كامل في مهاجمتها، وهو ما يدل على النوايا العدائية للسفينة التجارية المسلحة، على الرغم من أن الغواصة قد لا تكون قد ارتكبت عملاً عدائياً تجاهها مثل إطلاق مدفع أو طوربيد وهو ما يتناقض بشكل مطلق مع القانون الدولي والضمانات البريطانية. خاصة وأن السفن التجارية البريطانية لديها تعليمات رسمية لمهاجمة الغواصات الألمانية غداً أينما اقتربت منها، وبما أن قواعد الحرب البحرية البريطانية يتم تبنيها من قبل حلفائها دون أدنى شك، فيجب أن يُنظر إلى ذلك على أنه دليل على أن السفن التجارية المسلحة لحلفاء بريطانيا ستحذو نفس حذو السفن التجارية البريطانية^(٧٧).

ومن خلال ما سبق يتضح أن ألمانيا حاولت إقناع الولايات المتحدة الأمريكية بأن بريطانيا هي التي بدأت بتسليح السفن التجارية حتى قبل اندلاع الحرب في ١٩١٤، وذلك لتبرير استهداف السفن التجارية البريطانية، وهو ما كانت ترفضه الولايات المتحدة مما جعل ألمانيا ترى أن الحياد الأمريكي حياً مشبوهاً، لدرجة يمكن القول معها أنه من البديهي أن تعتقد ألمانيا أن السفن البريطانية والأمريكية القادمة من الولايات المتحدة إلى بريطانيا لم تكف بمدّها بالغذاء فحسب، بل وصل الأمر إلى مدّها بالأسلحة والذخائر.

الموقف الأمريكي من تكرار استهداف السفن التجارية البريطانية:

وقفت الولايات المتحدة الأمريكية موقفاً سلبياً تجاه حوادث إغراق السفن التجارية البريطانية التي لم يكن على متنها مواطنين أمريكيين، ففي ٨ مايو ١٩١٦. أي بعد يوم واحد من الذكرى الأولى لغرق لوسيتانيا. أغرقت غواصة ألمانية السفينة التجارية البريطانية كومرك Cymric في المحيط الأطلنطي أثناء رحلتها من نيويورك إلى ليفربول، نتج عنه خمس ضحايا، لم يكن بينهم مواطن أمريكي، ولذا لم يكن هناك رد فعل يذكر من جانب الولايات المتحدة على الرغم من أن السفينة لم تكن مسلحة^(٧٨).

كما أغرقت إحدى الغواصات الألمانية السفينة التجارية البريطانية بريتيك Britannic في يوم ٣٠ يوليو ١٩١٦ وعلى متنها شحنة من الفحم في البحر المتوسط أثناء رحلتها من ميناء تاين Tyne . شمال شرقي إنجلترا . إلى الإسكندرية^(٧٩). ولم تجد تلك الحادثتين نفس الصدى في الولايات المتحدة الأمريكية مثل السفن التي كان على متنها مواطنين أمريكيين.

ولكن عادت الولايات المتحدة إلى استتكار غرق السفن التجارية البريطانية عندما تضررت سفينة الشحن البريطانية " سيبيك Sebek " - تم تجديدها لاحقًا وإصلاحها وإعادتها للخدمة . في ١٢ أكتوبر ١٩١٦ نتيجة نسفها بدون سابق إنذار من قبل غواصة ألمانية، أثناء رحلتها من ليفربول إلى الإسكندرية على بعد عشرة أميال شرق مالطا. وهو ما وجدته الولايات المتحدة خطرا يهدد حياة المواطنين الأمريكيين المسافرين على متنها، لذا من الضروري لفت انتباه ألمانيا إلى مثل تلك الحالات والتحقيق فيها بشكل جاد^(٨٠).

بررت البحرية الألمانية تلك الحادثة بأن السفينة البريطانية كانت مظلمة تماما، وهو ما يتنافى مع القانون الدولي الذي يلزم السفن بضروة إنارة الأضواء في عرض البحر، وهو ما يجعل اللوم على قبطان السفينة في تهديد حياة الأمريكيين الموجودين على متن السفينة عندما حاول التهرب من الإجراءات المعترف بها من قبل القانون الدولي^(٨١).

تكرر الأمر في ١٦ نوفمبر ١٩١٦ عندما نسفت الباخرة البريطانية " تريفاريك Trevarrick " بواسطة غواصة ألمانية، وكان على متنها مواطنين أمريكيين على بعد ٩٠ ميلا من أوسانت . جزيرة فرنسية في الطرف الجنوبي الغربي من القنال الإنجليزي . وكانت تحمل شحنة من الحبوب من بوينس آيرس . عاصمة الأرجنتين . إلى هال . إحدى مدن شرق إنجلترا . وهو ما جعل الحكومة الأمريكية تطالب الحكومة الألمانية بنتائج التحقيقات في ذلك الحادث أيضا^(٨٢).

على أية حال شهد أواخر سنة ١٩١٦ حملة متهورة من إغراق السفن التجارية، كانت السفينة البريطانية مارينا Marina من بينها، وقد ضاعت فيها أرواح مواطنين أمريكيين، وتعرضت أرواح أمريكية للخطر ولكنها لم تفقد، وذلك خلال عدد كبير من عمليات إطلاق الطوربيد على السفن التجارية المحايدة والمتحالفة ولا سيما في قضية سفينة الركاب البريطانية آرابيا Arabia، وقد أرجعت الحكومة الألمانية إغراق مارينا وآرابيا إلى أخطاء، وأعلنت استعدادها لقبول المسؤولية. وهو ما لم يقبله لانسنج حيث رأى أنه ليس هناك ما يسمى أخطاء في الوقت الذي تفقد فيه أرواح أمريكية أو تتعرض للتهلكة، لدرجة أنه كان مقتنعا بأنه ليس هناك خيار غير قطع العلاقات الدبلوماسية مع ألمانيا، ولكن ويلسون الذي كان جل همه أن يحاول في أواخر سنة ١٩١٦ التوصل إلى مفاوضات سلام بين جميع الأطراف المحاربة اختار أن يتجاهل تلك الحوادث، وظل يرى أنه ليس هناك ما يبرر دخول الولايات المتحدة الحرب لمجرد فقد بعض الأمريكيين^(٨٣).

دل تكرر مثل تلك الحوادث على أن ألمانيا رأت أنه لم يعد لدى أصحاب السفن التجارية المسلحة أي حق في اعتبار سفنهم سفن تجارية مسالمة، وقررت إعطاء تعليمات للقوات البحرية في غضون فترة زمنية قصيرة للتعامل مع مثل هذه السفن كسفن حربية. ومن هذا المنطلق أرادت الحكومة الألمانية إعلام الدول المحايدة، لكي تحذر رعاياها من إسناد أنفسهم أو ممتلكاتهم إلى السفن التجارية المسلحة للقوى التي في حالة حرب مع ألمانيا^(٨٤). وعملت على أن تثبت بالأدلة المحددة للولايات المتحدة أن السفن التجارية البريطانية مسلحة لأغراض الهجوم، ولا بد من التعامل معها على أنها سفن حربية^(٨٥).

إعلان ألمانيا حرب الغواصات فبراير ١٩١٧:

لم تكن تنوي ألمانيا تغيير إستراتيجيتها في الحرب البحرية حتى إذا أدى الأمر لحرب مع الولايات المتحدة^(٨٦)، حيث أعلنت ألمانيا في أول فبراير ١٩١٧ فرض الحصار على سواحل الجزر البريطانية وسواحل فرنسا، وأن السفن المحايدة ستتحرك على مسؤوليتها في بحر الشمال، وبحر المانش، وبحر أيرلندا، والحوض الغربي من البحر المتوسط، أي أن حرب الغواصات التي كانت قد بدأت في عام ١٩١٥، والتي كانت قد أوقفت بعد ذلك بالفعل منذ شهر مايو ١٩١٦ حتى لا تتعرض المصالح الأمريكية للخطر، ستعود من جديد وسيقيمون بها دون أي تحديد^(٨٧).

ويلاحظ أن الإعلان الألماني بخصوص حرب الغواصات غير المقيدة والمؤرخ في أول فبراير ١٩١٧ اختلف في نقطة هامة عن إعلان الرابع من فبراير ١٩١٥، ففي عام ١٩١٥ أوضحت ألمانيا بأن التعليمات قد وجهت للغواصات لتحاشي تدمير السفن المحايدة ما أمكن، في حين انعكس الأمر عام ١٩١٧ فجعل كل سفن الأعداء والمحايدين على السواء عرضة للتدمير المتعمد. وهكذا يمكن القول أن الاحتكاك الذي جرى بين الولايات المتحدة وألمانيا خلال الفترة (١٩١٥-١٩١٧) فلم يكن حول خسائر الأنفس على سفن أمريكية، بل كان خاصا بخسائر الأنفس على سفن دول الوفاق وعلى رأسهم بريطانيا^(٨٨).

ولكن كان انتهاج ألمانيا لحرب الغواصات المطلقة من كل قيد أول فبراير ١٩١٧ بمثابة إعطاء الضوء الأخضر إلى الغواصات الألمانية لإغراق أية سفينة تجارية دون إنذار بهدف تجويع بريطانيا، وهو ما جلب على ألمانيا عداوة الولايات المتحدة. غير أن رجال الحرب

الألمان حسبوا أنه قبل أن تستطيع القوات الأمريكية أن تساهم بنصيب فعال في ساحات الحرب بفرنسا، تكون الغواصات قد أجمعت بريطانيا، وأكرهتها على الاستسلام. وكان هذا العمل مغامرة خطيرة، وكادت ألمانيا تظفر بتحقيق مأربها، إلا أنها انتهت بالخذلان نتيجة للتدابير التي اتخذتها الأيرالية البريطانية للتصدي للغواصات^(٨٩).

تجلى لأعين الحكومة البريطانية أنه في حالة استمرار غرق السفن التجارية سيهدد ضمان كفاية المواد الغذائية لحاجة البلاد. حيث إنه عندما تضرب غواصة بالطوربيد سفينة تجارية أو سفينة ركاب، فإن السفينة تغرق بكل من عليها دون أن تتاح لهم فرصة للنجاة، غير أنه لا يمكن إنكار أن هذا الأسلوب الجديد غير المشروع للقتال الذي تبنته ألمانيا كان يحوي أملا قويا في النجاح، فإن بريطانيا أصبحت لا تملك في آخر أبريل ١٩١٧ سوى مقادير من الحنطة . نوع من القمح . تكفيها ستة أسابيع فقط^(٩٠).

وهو ما أثبت عمليا أن سلاح الغواصات هو الأكثر فاعلية ضد السفن التجارية البريطانية^(٩١). ومع أن الغواصات كانت محطما قويا لهذه السفن، فإنها برهنت في النهاية على أنها لم تخدم مصلحة ألمانيا العسكرية، ولم تكن ضمانا سياسيا. فقد كانت نقطة الانطلاق للسياسة الأمريكية^(٩٢).

على أية حال لجأت بريطانيا لنظام القوافل التجارية، حيث كانت السفن التجارية تبحر في قوافل تحرسها المدمرات الحربية، إلى جانب استخدام قنابل الأعماق التي تنفجر تحت سطح الماء، وبتحسين أجهزة الإنصات في السفن، فجمت أخيرا خطر الغواصات. وتغلب الأسطول التجاري البريطاني على هذا السلاح، واستطاعت بذلك إغراق عدد كبير من الغواصات الألمانية، وتقليل الخسائر في السفن التجارية^(٩٣).

دخول الولايات المتحدة الأمريكية الحرب:

أساء الإعلان الألماني بأن ألمانيا ستلجأ إلى استخدام سلاح الغواصات دون قيد للمصالح الاقتصادية الأمريكية، وكان نقطة التحول في الموقف الأمريكي، الذي رأى أن هذا الإعلان يعني أن ألمانيا قد قررت تطبيق حرب الغواصات على سفن الدول المحايدة بما في ذلك السفن الأمريكية^(٩٤).

وهو ما دفع الرئيس ولسن لقطع العلاقات الدبلوماسية مع ألمانيا، ولكنه كان يأمل في أن يكون ذلك كافياً لإعادتها إلى صوابها، وكانت الأحوال الاقتصادية هي التي دفعته إلى ذلك، فقد كان أول رد فعل للمصدرين الأمريكيين أمام مخاطر إعلان حرب الغواصات بغير حدود، هو وقف الحركة في المنطقة التي أعلن فيها الحصار؛ وهذا القرار شل إلى حد بعيد عمليات التصدير الموجه صوب كل من بريطانيا وفرنسا، وتسبب في تخمة اقتصادية في الموانئ الأمريكية المطلة على المحيط الأطلنطي والتي ضاقت بالبضائع التي لم تعد السفن التجارية تنقلها. وبدا من الضروري لعلاج هذه الحالة ولتشجيع أصحاب السفن على العودة إلى الحركة، إعطاء السفن التجارية الوسائل اللازمة لكي تدافع بها عن نفسها ضد هجوم الغواصات^(٩٥).

ولذلك فإن مسألة تسليح السفن التجارية الأمريكية طرحت أمام البحث، وفي يوم ٢٦ من فبراير ذكر الرئيس ويلسون للكونجرس ضرورة اتخاذ هذا الإجراء، وفي ١١ مارس حصل الأسطول التجاري بقرار رئاسي على التصريح بحمل المدافع. وفي يوم ١٩ مارس غرقت الباخرة الأمريكية فيجنلتا Vigilentgia بما تحمله من بحارة، وفي يوم ٢٠ قرر الرئيس الأمريكي أمر التدخل، واستدعى الكونجرس إلى اجتماع طارئ وصوت الكونجرس في ٢ أبريل على إعلان الحرب. وفي صباح يوم ٦ أبريل ١٩١٧ أبصر اللندنيون بأعين قريرة وأفئدة مفعمة بالأحاسيس العميقة علم الولايات المتحدة يخفق جنبا إلى جنب مع الراية الإنجليزية فوق الأبنية الرسمية. وهكذا كان تطور موقف الولايات المتحدة من الحياد إلى التدخل، قد نتج بطريقة مباشرة عن الإستراتيجية الألمانية لحرب الغواصات بدون أي حدود، والتي دفعت ويلسون إلى اتخاذ القرارات اللازمة حينما تحول التهديد الألماني إلى أفعال^(٩٦).

ومن ثم يتضح أن الدافع الرئيسي للتدخل الأمريكي كان هو تهديد حرب الغواصات الألمانية للتجارة الأمريكية مع بريطانيا، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية قد قامت بدور المورد لبريطانيا منذ شهر أكتوبر ١٩١٤، والتي ازدادت أربعة أضعاف خلال السنوات (١٩١٤-١٩١٦) بينما تلاشت هذه التجارة مع ألمانيا في نفس المدة^(٩٧)، وكانت مسألة استمرارها بالقيام بهذا الدور مرتبطة بمسألة حرية البحار. فقد أدت حرب الغواصات إلى تكديس السلع الأمريكية في الموانئ وهدد ذلك بكساد كبير في الحياة الاقتصادية الأمريكية، هذا إلى جانب ضغط المؤسسات الاقتصادية الأمريكية التي كانت قد أقرضت مبالغ طائلة لبريطانيا، مما دعى

الولايات المتحدة إلى الدخول في الحرب دفاعًا عن اقتصادها، ومن ثم أصبح للولايات المتحدة مصلحة مباشرة في انتصار بريطانيا في الحرب^(٩٨).

وفي الواقع لم يكن في وسع الأمريكيين أن يقفوا موقف عدم الاكتراث تجاه الحرب التي اشتعلت في سنة ١٩١٤ سواء أكان عن طريق الفكر أم عن طريق السياسة الحكومية، فقد اشتعل الشعور الأمريكي منذ البداية بشدة وعنف، وكادت أغلبية الشعب ترجو النصر لبريطانيا، وكانت ثمة مائة رابطة من الحضارة والتقاليد ووحدة النظام، ووحدة التفكير، تربط الأمريكيين بالشعب البريطاني^(٩٩).

وجاءت البواعث الاقتصادية تعزز الاعتبارات العاطفية والسياسية، بيد أن تلك الاعتبارات الاقتصادية لم تكن هي التي أقنعت ولسون وأقنعت الشعب الأمريكي بضرورة الاشتراك في الحرب. بل حفزتهم إلى ذلك السياسة الألمانية تجاه السفن التجارية دون الاكتراث بأرواح البحارة والركاب، خاصة بعد أن استتفان حرب الغواصات حربا لا هواده فيه في مستهل سنة ١٩١٧. وقد زاد من إثارة الرأي العام الأمريكي الكشف عن مؤامرة لشغل الولايات المتحدة بحرب مع المكسيك^(١٠٠).

فقد بلغ التهور بالحكومة الألمانية أنها حاولت في أوائل عام ١٩١٧ إغراء المكسيك على مهاجمة جارتها الكبرى، بوعدها بضم تكساس والمكسيك الجديدة وأريزونا إليه، وهي ثلاث ولايات أمريكية، وهو ما كشفته المخابرات البريطانية، وأبلغت به واشنطن. وهو ما أثار الولايات المتحدة حكومة وشعبا، فقادها ذلك في نهاية الأمر إلى إعلان الحرب على ألمانيا^(١٠١).

الخاتمة

من خلال البحث تتضح عدة نتائج هي:

- أصبحت السفن التجارية البريطانية هدفا لألمانيا منذ اشتعال الحرب العالمية الأولى، وهو ما هدد العلاقات التجارية الأمريكية . البريطانية، التي زادت بشكل كبير بين البلدين، خاصة في ظل اعتماد بريطانيا بشدة على الواردات الأمريكية لإطعام سكانها، إضافة إلى حاجتها إلى مواد أولية لتزويد صناعاتها الحربية.
- تسبب استهداف السفن التجارية البريطانية في عاصفة من الاحتجاجات في الولايات المتحدة، خاصة عندما تم نسف الباخرة لوسيتانيا، والتي راح ضحيتها أكثر من مائة مواطن أمريكي، وهو ما ساعد في تحول الرأي العام في الولايات المتحدة ضد ألمانيا.
- كانت خسائر الأرواح الأمريكية على متن السفن التجارية البريطانية أحد أهم الأسباب المعلنة للتدخل الأمريكي، وإن كان السبب الحقيقي هو حماية التجارة الأمريكية من تهديد الغواصات الألمانية.
- كان للدافع الاقتصادي أثره البالغ في التحيز الأمريكي لصالح بريطانيا منذ اشتعال الحرب العالمية الأولى.
- كان استهداف ألمانيا للسفن التجارية البريطانية أحد الدوافع الهامة في دخول الولايات المتحدة الأمريكية الحرب العالمية الأولى بجانب بريطانيا.

ملحق رقم (١)

خريطة توضح:

منطقة الحرب التي أعلنتها ألمانيا في ١٨ فبراير ١٩١٥



- نقل عن:

- REYNOLDS, FRANCIS J. and others: The Story of the Great War, vol. v, Project Gutenberg, 2007, p. 1374.

ملحق رقم (٢)

وثيقة توضح: رغبة الولايات المتحدة في التوصل إلى حل جذري بشأن استهداف الغواصات الألمانية للسفن التجارية حتى لا تتكرر حادثة لوسيتانيا.

Decypher, Sir C. Spring Rice, (Washington)
R. June 8th, 1915. 9.40 a.m.

Private.

My private telegram of June 6th.

I hear that person named has letter from Queen of Holland and has seen President and Secretary of State.

German plan seems to be to hold out inducement of American mediation on basis of immunity of private property from seizure at sea and withdrawal of Germany from conquered territory. Conciliatory answer on Lusitania question from President is hoped for, which, after Gerhard's arrival in Berlin, Germany could answer promising to suspend submarine warfare if England suspends blockade. United States note would then be addressed to us complaining of departure from international usage. Meanwhile mediation proposals could be worked out and submitted. If refused by allies blame would be laid on them. In next month striking German successes seem to be expected resulting in improved German position for further negotiations if necessary.

German proposals are designed to cause trouble between France and Great Britain if latter refuses to surrender colonies as consideration for evacuation of French territory and also to detach Poles in Europe and here from Russia.

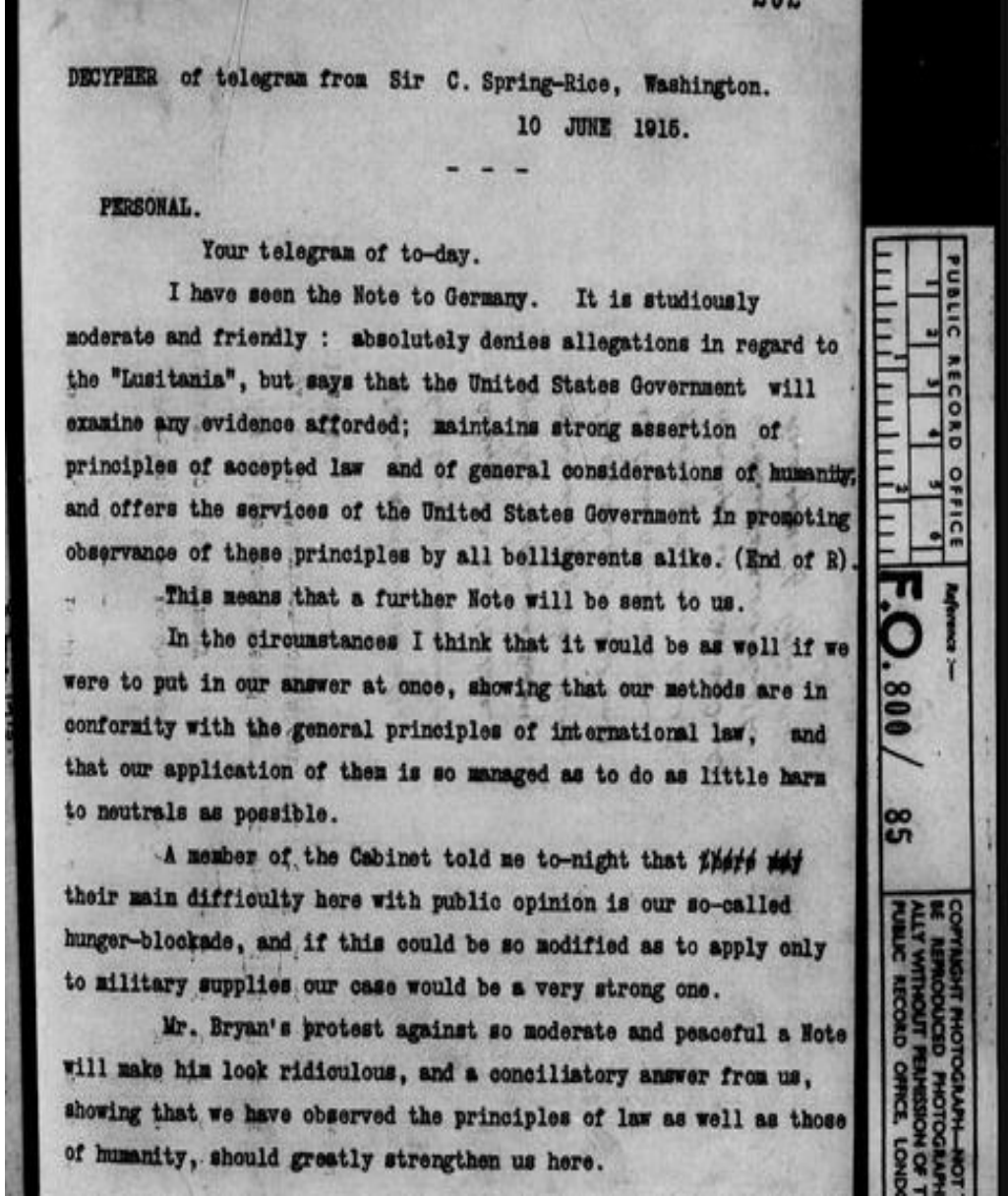
6 June 1915 -

PUBLIC RECORD OFFICE					
1	2	3	4	5	6
Reference :-					
F.O. 800 / 85					
COPYRIGHT PHOTOGRAPH - N BE REPRODUCED PHOTOGR ALLY WITHOUT PERMISSION O PUBLIC RECORD OFFICE, LD					

- F.O.: Decypher, Sir C. Spring Rice, Washington, June 8, 1915.

ملحق رقم (٣)

وثيقة توضح: رفض الرأي العام الأمريكي إلى ما يسمى بـ " حصار الجوع " الذي اتبعته بريطانيا تجاه ألمانيا منذ بداية الحرب العالمية الأولى، ورغبة السفير البريطاني في تعديل هذا الحصار، بحيث لا ينطبق إلا على الإمدادات العسكرية فقط، مما يعزز الموقف البريطاني أمام الولايات المتحدة في مسألة السفن التجارية.



- F.O.: 800/85 , Decypher, Sir C. Spring Rice, Washington, June 10, 1915.

قائمة الاختصارات

F. R. U. S.	Foreign Relation of the United State
F. O.	Foreign Office
H. C.	House of Commons

الحواشي

- (1) Die deutschen Dokumente zum Kriegsausbruch: Dritter Band, Nr. 626, Der Staatssekretär des Auswärtigen an den Botschafter in London, Berlin, den 2. August 1914, p.111.
- (2) The Times: Documentary history of the war: Vol. I , part I, No. 130, Sir Edward Grey to Sir E. Goschen, British Ambassador at Berlin, Foreign Office, August 1, 1914, p. 190.
- (3) Ibid: No. 143. Sir E. Goschen, British Ambassador at Berlin, to Sir Edward Grey, Berlin, August 1, 1914, p.p. 199 - 200.
- (4) Ibid.: No. 156, Sir Edward Grey to Sir E. Goschen, British Ambassador at Berlin, Foreign Office, August 4, 1914,p.p. 205-206.

وراجع أيضا:

- Die deutschen Dokumente zum Kriegsausbruch: Vierter Band: Nr. 824, Der englische Botschafter an das Auswärtige Amt, Berlin, den 4. August 1914, p.61.
- (5) The Times: Op. Cit., Vol. I , part I, No. 159, Sir Edward Grey to Sir E. Goschen, British Ambassador at Berlin, Foreign Office, August 4, 1914, p. 207, and No. 160, Sir E. Goschen, British Ambassador in Berlin, to Sir Edward Grey, London, August 8, 1914, p.p.207-214.
- (٦) ادوارد هنري بيوريج: وودرو ويلسون وسياسة توازن القوى، ت: عبدالقادر يوسف (القاهرة، دار النهضة العربية - مؤسسة فرانكلين، ١٩٦٤) ص ص ٨ - ٩.
- (7) F. R. U. S.: 1914, Supplement, Part III, The Acting Secretary of Commerce (Sweet) to the Secretary of State Department of Commerce, Washington, August 6, 1914, p. 595.
- (8) CORBETT, JULIAN S.: History of the Great War Based on Official Documents "Naval Operations", Vol. I, London, 1920, p. 17.
- (9) TIRPITZ, Alfred von: My Memoirs, vol. II, New York, 1919, p.138.
- (10) F. R. U. S.: 1914, Supplement, Part II, The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, October 15, 1914, p. 613.
- (11) Ibid.
- (12) F. R. U. S.:1914, Supplement, Part III, The British Ambassador (Spring Rice) to the Secretary of State, Washington, August 25, 1914, p. 604.
- (13) The Times: Op. Cit, vol. III, Part I, Memorandum from the British Embassy, Washington, September 9, 1914, p.p. 41-42.
- (14) F. R. U. S.:1914, Supplement, Part III, The Acting Secretary of State to the Diplomatic Representatives of Belligerent States, Washington, September 19, 1914, p.p. 612 - 613.
- (15) Ibid: The Acting Secretary of State to the Ambassador in Germany (Gerard), Washington, November 7, 1914, p.p. 613 - 614.
- (16) Ibid: Memorandum issued by the secretary of state, merchant vessels suspected of carrying supplies to belligerent warships, September 19, 1914, p.p. 618-620.
- (17) F. R. U. S.:1915, Supplement, Part II, The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, February 4, 1915, p. 94.
- (18) Afflerbach, Holger : Falkenhayn - Politisches Denken und Handeln im Kaiserreich, Munich, 1996, p. 377.
- (19) WWI Document Archive: Official Papers, Wilson's First Warning to the Germans, 10 February 1915. <https://wwi.lib.byu.edu/index.php/Wilson>

تم الإطلاع بتاريخ ٢٥/١٠/٢٠١٨

- (20) F. R. U. S.:1915, Supplement, Part II, Memorandum of the German Government concerning retaliation against Great Britain's illegal interference with trade between neutrals and Germany, Berlin, February 4, 1915, p. p. 96-97.
- (21) Ibid: Memorandum of the German Government concerning retaliation against Great Britain's illegal interference with trade between neutrals and Germany, Berlin, February 4, 1915, p. p. 96-97.
- (22)The American Journal of International Law: The Controversy Between the United States and Germany Over the Use of Submarines Against Merchant Vessels, Vol. 9, No. 3, Cambridge University Press, (Jul., 1915), p. 669.
- (23) F. R. U. S.:1915, Supplement, Part II, The German Ambassador (Bernstorff) to the Secretary of State, Washington, February 6, 1915, p. p. 94- 95.
- (24) The American Journal of International Law: Op. Cit., p.667.
- (25) F. R. U. S.:1915, Supplement, Part II, The Ambassador in Great Britain (Page) to the Secretary of State, London, February 8, 1915, p. p. 97-98.
- (26) Ibid: The Secretary of State to the Ambassador in Germany (Gerard), Washington, February 10, 1915, p. p. 98-99.
- (27) Ibid: The Secretary of State to the Ambassador in Great Britain (Page) Washington, February 10, 1915, p.100.
- (28) Ibid: The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, February 10, 1915, p.101.
- (29) Ibid: The Secretary of State to the Ambassador in Great Britain (Page) Washington, February 10, 1915, p. 100.
- (30) F. R. U. S.:1915, Supplement, Part II, The German Ambassador (Bernstorff) to the Secretary of State, Washington, February 15, 1915, p. 104.
- (31) Ibid: The German Ambassador (Bernstorff) to the Secretary of State, Washington, February 15, 1915, p. 105.
- (32)The American Journal of International Law: The Questions in Dispute Between the United States and Great Britain with Reference to Interference with Neutral Trade, Vol. 9, No. 3, Cambridge University Press, (Jul., 1915), p. 680.
- (33) F. R. U. S.:1915, Supplement, Part II, The Secretary of State to the Ambassador in Germany (Gerard),Washington, May 13, 1915, p. 393. and, TENNENT, A. J. : British Merchant Ships Sunk by U-boats in World War One, England, 2006, p. 73.
- (34) Ibid: The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, May 29, 1915, p. p. 419-420.
- (35) F. R. U. S.: The Lansing papers, 1914-1920, Vol. I, The Counselor for the Department of State (Lansing) to the Secretary of State, Washington, April 2, 1915, p.p. 365-366.
- (36) Ibid: The counselor for the Department of State (Lansing) to the Secretary of State (Washington) April 5, 1915, p.p. 369-370.

(٣٧) لمزيد من التفاصيل:

- Ibid: p.p. 370 - 383.

وراجع أيضا: ادوارد هنري بيوريچ: مرجع سابق، ص ٤٢ - ٥١.

(٣٨) شهد يوم ٢٨ أبريل ١٩١٥ قصف السفينة الأمريكية "كوشينج Cushing" المتجهة من فيلادلفيا إلى روتردام، بحمولة من البضائع البترولية، بالقنابل من منطاد الألماني، ولكن دون تأثير على ما يبدو، حيث تمكنت السفينة من التوجه إلى وجهتها. وقد أشارت ألمانيا في بداية الأمر إلى رغبتها في الاعتراف بالمسؤولية وتقديم التعويض، ولكن عادت فيما بعد إلى إيضاح أن السفينة المعنية لم تظهر أي علامات تدل على أنها

محايدة، مما جعل الطيار الألماني يعتقد أنها سفينة معادية، وطالبت من الولايات المتحدة تقديم الأدلة التي في حوزتها. وفي أول مايو ١٩١٥، تعرضت سفينة النفط الأمريكية "جوفلايت Gulfight"، التي كانت متجهة من ميناء آرثر بتكساس إلى روان بفرنسا، إلى نسفها بواسطة غواصة ألمانية، مما أسفر عن إلحاق أضرار بالسفينة، غرق اثنين أو أكثر من المواطنين الأمريكيين، وكانت جوفلايت أول سفينة أمريكية يتم نسفها خلال الحرب العالمية الأولى بواسطة الغواصات الألمانية - تم سحب السفينة فيما بعد إلى ميناء بريطاني - وقد أقرت ألمانيا بمسؤوليتها في نسف السفينة الأمريكية جوفلايت، وعرضت تعويضات عن الأضرار التي لحقت بالمواطنين الأمريكيين، وأوضحت أنه تم استهداف تلك السفينة عن طريق الخطأ اعتقاداً بأنها سفينة بريطانية معادية، بالإضافة إلى أنها لم تظهر أي علامات مميزة توضح أنها محايدة.

راجع:

- F. R. U. S.: The Lansing papers, 1914-1920, Vol. I, The Secretary of State to the Ambassador in Germany (Gerard), Washington, May 13, 1915, p. 393.
- Ibid: 1915, Supplement, Part II, The Secretary of State to the Ambassador in Germany (Gerard), Washington, May 13, 1915, p.p. 394-395.
- The American Journal of International Law: The controversy between the United States and Germany over the Use of Submarines against merchant vessels, Op. Cit., p.p., 670, 676.
- (39) F. R. U. S.: 1915, Supplement, Part II, The Secretary of State to the Ambassador in Germany (Gerard), Washington, May 13, 1915, p. 393.
- (40) The American Journal of International Law: The Controversy between the United States and Germany over the Use of Submarines against Merchant vessels, Op. Cit., p. 667.
- (41) F. R. U. S.: 1915, Supplement, Part II, The Secretary of State ad interim to the Ambassador in Germany (Gerard), Washington, June 9, 1915, p. 437.
- (42) Ibid.
- (43) Ibid: The Secretary of State to the Ambassador in Germany (Gerard), Washington, July 21, 1915, p. p. 480-482.
- (44) Ibid: The Secretary of State to the Ambassador in Germany (Gerard), Washington, May 13, 1915, p. p. 394-396.
- (45) Ibid: The Ambassador in Great Britain (Page) to the Secretary of State, London, May 11, 1915, p.p. 391-392.
- (46) F.O.: 800/85 , Decypher, Sir C. Spring Rice, Washington, June 10, 1915.
- (47) Ibid: Decypher, Sir C. Spring Rice, Washington, June 8, 1915.
- (48) F. R. U. S.: 1915, Supplement, Part II, The Ambassador in Great Britain (Page) to the Secretary of State, London, August 23, 1915, .p. p. 518-520.
- (49) Lansing, Robert: War memoirs of Robert Lansing, Secretary of State, New York, 1935. p.p 47-48.
- (50) Ibid: The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, September 7, 1915, p. 539.
- (51) Ibid: The Germcaun Ambassador (Berntorff) to the Secretary of State, Washington October 5, 1916, p. 560.
- (52) Ibid: The Secretary of State to the German Ambassador (Bernstorff), Washington, October 6, 1916, p.p. 560-561.
- (53) Afflerbach, Holger : Op. Cit., p. 377.
- (54) F. R. U. S.: 1915, Supplement, Part II, The Secretary of State to the Ambassador in Germany (Gerard) Washington, September 7, 1915, p. 537. and TENNENT, A. J. : Op. Cit., p. 37. and <https://news.usni.org/2015/05/07/the-sinking-of-the-lusitania-at-100-passenger-ships-in-world-war-i>

تم الإطلاع بتاريخ ٢٠١٨/٨/١٤

- (55) F. R. U. S.:1915, Supplement, Part II, The German Ambassador (Bernstorff) to the Secretary of State (Cedarhurst) , N. Y., September 8, 1915, p.p. 538-539.
- (56) Ibid: The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, September 14, 1915, p.p. 548-549.
- (٥٧) ادوارد هنري بيوريچ: مرجع سابق، ص ٣٥.
- (58) F. R. U. S.:1915, Supplement, Part II, The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, September 9, 1915, p. 543.
- (59) Ibid: 1915. Supplement, The World War, Part III: Neutral duties, The Collector of Customs at Norfolk (Hamilton) to the Secretary of the Treasury (MoAdoo), NORFOLK, VA., September 22, 1915, p.p. 850-851, and The Lansing papers, 1914-1920, Vol. I, The Secretary of state to President Wilson, Washington, September 12, 1915, p. 330
- (60) Ibid.
- (61) Ibid: The Lansing papers, 1914-1920, Vol. I, The Secretary of state to President Wilson, Washington, September 12, 1915, p.331.
- (62) Ibid.
- (٦٣) ادوارد هنري بيوريچ: المرجع السابق، ص ص ٦٧ - ٦٨.
- (64) F. R. U. S.: The Lansing papers, 1914-1920, Vol. I, President Wilson to The Secretary of state, Washington, September 13, 1915, p.p. 331-332.
- (65) Ibid: 1915, Supplement, The World War, Part II: Neutral rights, The Secretary of State to the Ambassador in Great Britain (Page), Washington, WASHINGTON, October 18, 1915, p. 577.
- (٦٦) ادوارد هنري بيوريچ: المرجع السابق، ص ٦٨.
- (٦٧) نفسه: ص ٦٩.
- (68) Ibid: 1916, Supplement, Part II, The Secretary of State to the British Ambassador, Washington, January 18, 1916. p. 146-147.
- (69) Ibid: The Secretary of State to the British Ambassador, Washington, January 18, 1916. p.p. 147.
- (70) The American Journal of International Law: correspondence regarding warfare between submarines and armed merchant vessels, Vol. 10, No. 4, Cambridge University Press, 1916, p. 313.
- (71) The American Journal of International Law: The Controversy Between the United States and Germany Over the Use of Submarines Against Merchant Vessels, Op. Cit., p. 675.
- (72) F. R. U. S.:1916, Supplement, Part II, The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, February 10, 1916. p.p. 163-164. and H. C.: Vol. 50, Mr. CHURCHILL'S Statement, 26 March 1913, London, 1913, p.p. 1777 – 1778.
- (73) F. R. U. S.:1916, Supplement, Part II, The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, February 10, 1916. p.p. 164-165.
- (74) Ibid.
- (75) Ibid.
- (76) Ibid.
- (77) Ibid.
- (78) TENNENT, A. J. :Op. Cit., p. 177. and <https://news.usni.org/2015/05/07/the-sinking-of-the-lusitania-at-100-passenger-ships-in-world-war-i>

تم الإطلاع بتاريخ ٢٠١٨/١١/٢٣

- (79) TENNENT, A. J. : Op. Cit., p. 48.
- (80) F. R. U. S.:1916, Supplement, Part II, The Secretary of State to the Charge in Germany (Grew), Washington, November 18, 1916, p. 309.
- (81) Ibid: The Charge in Germany (Grew) to the Secretary of State, Berlin, December 7, 1916, p.321.
- (82) Ibid: The Secretary of State to the Charge in Germany (Grew) Washington, December 9, 1916, p.p. 321-322.
- (٨٣) ادوارد هنري بيوريج: مرجع سابق، ص ص ٩٢-٩٤.
- (84) F. R. U. S.:1916, Supplement, Part II, The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, February 10, 1916, p. 165.
- (85) Ibid:1917, Supplement I, The World War, Part II: Neutral rights, The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, January 30, 1917, p. 96.
- (86) Ibid:1915, Supplement, The World War, Part II: Neutral rights, The Ambassador in Germany (Gerard) to the Secretary of State, Berlin, May 28, 1915, p. 419.
- (٨٧) بيبير رونقان: تاريخ العلاقات الدولية – أزمنة القرن العشرين (١٩١٤-١٩٤٥) تعريب: جلال يحيى، (القاهرة، دار المعارف، ١٩٧٨)، ص ٧٩.
- (٨٨) ادوارد هنري بيوريج: مرجع سابق، ص، ص ٣٨، ٤١.
- (٨٩) هـ. ا. ل. فشر: تاريخ أوروبا في العصر الحديث (١٧٨٩-١٩٥٠) تعريب: أحمد نجيب هاشم، ووديع الضبع، ط٧ (القاهرة، دار المعارف، ١٩٧٦) ص ص ٥٢٢ - ٥٢٣.
- (٩٠) نفسه: ص ص ٥٢٨ - ٥٢٩.
- (91) TIRPITZ, Alfred von: Op. Cit., p. 137.
- (٩٢) ادوارد هنري بيوريج: مرجع سابق، ص ٣٦.
- (٩٣) هـ. ا. ل. فشر: المرجع السابق، ص ٥٢٩.
- (٩٤) محمد السيد سليم: تطور السياسة الدولية في القرنين التاسع عشر والعشرين ط ١ (القاهرة، دار الفجر، ٢٠٠٢)، ص ٢٧١.
- (٩٥) بيبير رونقان: المرجع السابق، ص ص ٧٩ - ٨٠.
- (٩٦) نفسه: ص ٨٠، وراجع أيضا: هـ. ا. ل. فشر: المرجع السابق، ص ٥٢٣.
- (٩٧) أقرض الشعب الأمريكي بريطانيا بمبالغ ضخمة. واتجهت الصناعات الأمريكية بسرعة نحو سد المطالب البريطانية، فكانت تمد بريطانيا بمقادير ضخمة من المدافع والقنابل والمفرقات ... الخ، وكانت الولايات المتحدة تبيع من ذلك كثيرا، وكانت المصارف الأمريكية قوم بوظيفة وكلاء عن بريطانيا لشراء ما كانت في حاجة إليه، وكانت تقدم لها القروض، وتنظم لها الأرصد في الولايات المتحدة. ووجدت الزراعة الأمريكية - كانت قد بدأت تنتعش من فترة كساد حاد عم البلاد قبيل الحرب - أسواقاً جاهزة ومريحة للقطن والقمح ولحم الخنزير في بريطانيا. أما التجارة مع ألمانيا وقتذاك، فكانت كما مهملأ. ثم أن الحصار البريطاني كان يسيطر على التجارة سيطرة تامة حتى مع الدول المحايدة. ألن نفنز وهنري سنيل كومجر: تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية، ت/ مصطفى عامر (القاهرة، دار مصر للطباعة، ١٩٥٢)، ص ٤٧٧.
- (٩٨) محمد السيد سليم: مرجع سابق، ص ٢٧١، وراجع أيضا: بيبير رونقان: المرجع السابق، ص ٨٠.
- (٩٩) ألن نفنز وهنري سنيل كومجر: المرجع السابق، ص ٤٧٦.
- (١٠٠) نفسه: ص ص ٤٧٧ - ٤٧٨.
- (١٠١) هـ. ا. ل. فشر: المرجع السابق، ص ٥٢٣.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق:

- وثائق "غير منشورة":

-F.O.: 800/85 , United States of America, 1915.

- وثائق منشورة:

- الوثائق الأمريكية:

- Foreign Relation of the United States:

- 1914, The world war, Part I.
- 1914, Supplement, The World War, Part II, Part III.
- 1915, Supplement, The World War, Part II, Part III.
- 1916, Supplement, The World War, Part II.
- 1917, Supplement 1, The World War, Part II.
- The Lansing papers, 1914-1920, Vol. I.

- الوثائق الألمانية:

- Die deutschen Dokumente zum Kriegsausbruch, Charlottenburg, 1919:

- Dritter Band, Vom Bekanntwerden der russischen allgemeinen Mobilmachung bis zur Kriegserklärung an Frankreich.
- Vierter Band: Von der Kriegserklärung an Frankreich bis zur Kriegserklärung Österreich Ungarns an Rußland.

- الوثائق الإنجليزية:

- THE TIMES: Documentary History of the War, London, 1917.

. vol. I, Diplomatic , Part I, British Blue-Book.

. vol. III, Naval, Part I .

- **WWI Document Archive "Official Papers":** Wilson's First Warning to the Germans, 10 February 1915.
- **The American Journal of International Law:** Correspondence Regarding Warfare Between Submarines and Armed Merchant Vessels, Vol. 10, No. 4, Cambridge University Press, (Oct., 1916).

. مضابط مجلس العموم البريطاني:

- **House of Commons (H. C.):** Vol. 50, MR. CHURCHILL'S STATEMENT, 26 March 1913, London, 1913, p.p. 1777 – 1778.

ثانيا: المذكرات:

- . **TIRPITZ, Alfred von:** My Memoirs, vol. II, New York, 1919.

ثالثا: المراجع:

أ- المراجع العربية:

- . محمد السيد سليم: تطور السياسة الدولية في القرنين التاسع عشر والعشرين ط ١ (القاهرة، دار الفجر، ٢٠٠٢).

ب - المراجع المعربة:

- . ادوارد هنري بيوريج: وودرو ويلسون وسياسة توازن القوى، ت: عبدالقادر يوسف (القاهرة، دار النهضة العربية . مؤسسة فرانكلين، ١٩٦٤).

- ألن نقتز وهنري ستيل كومجر: تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية، ت/ مصطفى عامر (القاهرة، دار مصر للطباعة، ١٩٥٢).

- . بيير رنوفان: تاريخ العلاقات الدولية - أزمت القرن العشرين (١٩١٤-١٩٤٥) تعريب: جلال يحي، (القاهرة، دار المعارف، ١٩٧٨).

هـ. ا. ل. فشر: تاريخ أوروبا في العصر الحديث (١٧٨٩-١٩٥٠) تعريب: أحمد نجيب هاشم،
ووديع الضبع، ط٧ (القاهرة، دار المعارف، ١٩٧٦).

ج - المراجع الأجنبية:

- **Afflerbach, Holger** : Falkenhayn - Politisches Denken und Handeln im Kaiserreich, Munich, 1996.
- **CORBETT, JULIAN S.**: History of the Great War Based on Official Documents "Naval Operations" , Vol. I, London, 1920.
- **REYNOLDS, FRANCIS J. and others**: The Story of the Great War, Vol. V, Project Gutenberg, 2007.
- **TENNENT, A. J.** : British Merchant Ships Sunk by U-boats in World War One, England, 2006.

رابعاً: الدوريات:

The American Journal of International Law:Vol. 9, No. 3, Cambridge University Press, (Jul., 1915):

- The Controversy between the United States and Germany over the Use of Submarines against merchant vessels.
- The questions in dispute between the United States and Great Britain with reference to interference with neutral trade.

خامساً: المواقع الإلكترونية:

- <https://uwdc.library.wisc.edu/collections/FRUS>
- <https://books.google.com.eg>
- <https://archive.org>
- <http://www.jstor.org>
- <https://wwi.lib.byu.edu>
- <http://discovery.nationalarchives.gov.uk>
- <http://www.gutenberg.org>