

مقدمة

كانت معرفة العالم بالشرق الأقصى وشئونهِ بسيطة ، وبدأت مع نهاية العصور الوسطى وبداية التاريخ الحديث . وكان طريق الاتصال بالشرق الأقصى في ذلك الوقت هو الطريق البري الذي كان يمر في وسط آسيا ، ويصل إلى الصين ، وهو الطريق المسمى (بطريق الحرير) ، وكذلك عن طريق السفن التي كانت تُصل من الهند وسومطره وجاوة إلى الخليج العربي وخليج عدن ومنها عبر أراضي الرافدين والشام ، أو عبر الحجاز والبحر الأحمر إلى مصر ، فالبحر المتوسط وأوروبا ، وهو الطريق المسمى « بطريق التوابل » .

ومنذ فجر التاريخ الحديث ، تمكن الأوروبيون من الوصول إلى الشرق الأقصى ، فوصل البرتغاليون إلى هذه المناطق بعد عبورهم البحر حول رأس الرجاء الصالح ، وسفرهم إلى ما هو شرق الهند ، كما وصل الاسبانيون إلى الشرق الأقصى بعد أن سافروا عبر مضيق ماجلان غرباً ، ووصلوا إلى الفلبين . ثم جاء بعد ذلك كل من الهولنديين ، والإنجليز والفرنسيين .

وإذا كان العالم قد بدأ يعرف منذ ذلك الوقت بعض المعلومات عن الشرق الأقصى ، إلا أن هذه المعلومات كانت بسيطة . كما أن حجم التبادل كان كذلك بسيطاً . ولكن هذه العلاقات أخذت حجماً له قيمته في النصف الأول من القرن التاسع عشر ، وبعد أن ثبت التفوذ الأوربي ، والإنجليزي بنوع خاص في الهند ، وبدأت التجارة البريطانية في الهند تطرق أبواب الشرق الأقصى ، باحثة لها عن أسواق توزع فيها . ورغم أن دول الشرق الأقصى كانت « محافظة » ، بل و « منغلقة » على نفسها ، وتتحاشى إتصال أبناء الدول الغربية بها ، إلا أن ضغط المصالح أدى إلى تفاعل بين الجانبين ، تبلور في أول مراحلهِ في شكل « حرب الأفيون » عام ١٨٤٠ ، وهي نقطة بدء الدراسة في هذا الكتاب .

ومر تاريخ الشرق الأقصى منذ هذه الفترة ، وحتى الآن ، في مراحل مختلفة ، ومتتالية ، نتيجة لتطور العوامل المختلفة التي تؤثر فيه ، سواء كانت عوامل داخلية ، أو قوى ضغط خارجية .

وكانت أولى هذه المراحل هي مرحلة ضغط النفوذ الأجنبي على الشرق الأقصى ، رغم إنغلاقه ، الأمر الذى أدى إلى إنفتاح كل من الصين واليابان والهند الصينية أمام هذا النفوذ الأجنبي ، وأمام المصالح « الغربية » ، ثم توغل النفوذ « الغربى » ، الأمر الذى أدى إلى تطور اليابان ، و « ركود » الصين ، ثم ظهور أزمة الصين فى السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر .

أما المرحلة الثانية فهي المرحلة الخاصة بنمو اليابان ثم توسعها ، واشتملت على تسجيل أول إنتصار لليابان ، وهي دولة أسيوية ، على إمبراطورية روسيا ، وهي دولة أوربية ، ثم نشوب الثورة فى الصين . واستمرت هذه المرحلة وشهدت توسع اليابان فى أثناء الحرب العالمية الأولى ، حتى ضربة التوقف التى أصابت هذا التوسع بعد تسويات الحرب العالمية الأولى .

وهاتين المرحلتين يضمهما الجزء الأول من هذا الكتاب ، وهو هذا الجزء ، ولقد إعتمدت فيهما إعتماداً كلياً على ما كتبه أستاذى ، الأستاذ العلامة بيير رنوفان : مسألة الشرق الأقصى « ١٨٤٠ - ١٩٤٠ » .

Pierre RENOUVIN, La Question d'Extrême Orient, 1840-1940, Paris, Hachette, 1946.

وليس لى مجهود فيه سوى تعريبه ووضعه أمام قراء العربية ، وإن كنت قد حولت فصوله إلى أبواب ، وأقسام الفصول إلى فصول ، ووضعت له عناوين جانبية تسهل الأمر على القراء .

أما الجزء الثانى من هذا الكتاب فيستمر بعد ذلك ويشتمل على مرحلة توسع اليابان فى القارة الآسيوية من عام ١٩٣٠ حتى عام ١٩٣٦ ، وحرب اليابان ضد الصين عام ١٩٣٧ ، ثم توسع اليابان صوب بحار الجنوب ، وتدخل الولايات المتحدة ، وهو الأمر الذى يصل بنا حتى عام ١٩٤٠ ، وقت نشوب الحرب العالمية الثانية . ثم يستمر بعد ذلك من عام ١٩٤٠ حتى الوقت الحاضر ، ويشتمل على مرحلة الحرب العالمية الثانية ، وسيطرة اليابان على كل الشرق الأقصى ، حتى ضرب اليابان بالقنابل الذرية ونهاية هذه الحرب . ثم يسير مع

التطورات التالية ، من تحول الصين الى الشيوعية ، وخروج حكومة الصين الوطنية الى فرموزا ، ومن ظهور حركات التحرير فى أندونيسيا ، ونشوب حرب التحرير فى الهند الصينية .

وإذا كانت اليابان قد سارت مع النفوذ الأمريكى ، وزادت من إلتفاتها إلى أمور التنمية ، الأمر الذى جعلها من الدول « الغنية » فإن الصين قد تحولت إلى الاشتراكية . وإذا كانت كوريا قد ظلت مقسمة إلى قسمين : كوريا الجنوبية بنظامها الرأسمالى ، وكوريا الشمالية بنظامها الاشتراكى ، فإن شبه جزيرة الهند الصينية قد شهدت « جدلية » عنيفة ، أخذت شكل حرب تحرير ضد القوى الغربية ، أو القوى الاستعمارية . أليس فى هذا إثبات لتغير النظام الدولى من مرحلة التوازن بين عدد من الدول العظمى إلى نظام زاد فيه بروز الدولتين الأعظم ، وكل منهما تمثل قطباً ، وتمثل نظاما إقتصاديا مختلف ويتعارض مع نظام الدول الأعظم الأخرى ؟

وسيكون هذا هو موضوع ومرحلة الجزء الثانى من هذا الكتاب ، وهو الذى يغطى الفترة المعاصرة للغاية ، من عام ١٩٢٢ حتى الآن .

وأرجو أن يسد هذا الكتاب نقصا واضحا فى المكثبة العربية ، وأن يفيد منه الدارس والطالب والقارئ العام .

وعلى الله قصد السبيل ،

دكتور
جلال يحيى

الاسكندرية فى ٣ فبراير ١٩٨٤

تمهيد (١)

يعيش نصف سكان العالم في بلاد « المنطقة الموسمية »^(٢) ومع كون هذه الظاهرة عادية ، فإنها أساس دراسة مشكلة الشرق الأقصى . وكانت أهمية هذه الكتلة من السكان قد جعلت الأوربيين يقررون ، منذ ما يقرب من قرن ونصف قرن ، العمل على توغل نفوذهم الأقتصادي في هذه البلاد التي كانوا يأملون في أن يحصلوا فيها على أرباح تجارية ضخمة ، وهذا التوغل الأوربي عمل على أن يغير ، وبسرعات مختلفة ، وبدرجات متفاوتة تبعا للمناطق ، الحياة الاقتصادية والاجتماعية وذلك في نفس الوقت الذي جعل فيه على أن يغير المنظمات السياسية . ولذلك فإن العامل الجغرافي كان مقررأ .

ومع ذلك ، فإنه يصعب تحديد هذه الكتلة البشرية بالأرقام المحددة ، حتى في الوقت الحالى ، وبسبب أقوى إذا ما رجعنا قرناً ونصف قرن إلى الماضى ، إذ أن إحصاءات سكان الصين — والذين يمثلون وحدهم مايزيد على ثلاثة أرباع الرقم الاجمالى — لم تقدم بالنسبة للماضى ، ولم تقدم حتى الآن كذلك ، مايمكّن الوثوق فيه .

وكان عدد سكان اليابان ، قرب عام ١٨٤٠ يقرب من ٢٧ مليون نسمة ، تقريبا . وفى عام ١٩٣٨ بلغ عدد سكان أرخبيل اليابان نفسه ٧٢ مليوناً ، كان من الواجب أن نضيف اليهم ما يقرب من ٢٨ مليوناً لسكان جزيرة فرغوزا وكوريا ، وهى الأقاليم التى كان قد تم ضمها فيما بين عامى ١٨٩٥ و ١٩١٠ .

وكان فى شبه جزيرة الهند الصينية ، فى أواسط القرن التاسع عشر ، مايتراوح بين

(١) لايدعى هذا الكتاب لنفسه أن يكون « تاريخ الشرق الأقصى » والذى لايمكن من كتابته سوى مؤرخين يتمتعون بالمعرفة اللغوية اللازمة ، ولكنه يحاول مجرد معالجة المشكلات الدولية ، ولا يعطى عن حياة شعوب الشرق الأقصى سوى معلومات لازمة لتفهم هذه المشكلات . وتوجد معظم الكتب والمراجع التى رجعت اليها فى هذا الكتاب فى مكتبة الوثائق الدولية المعاصرة *Bibliothèque de documentation internationale contemporaine* وإن كانت مكتبة مدرّسة اللغات الشرقية قد قدمت لى كذلك خدمات كبيرة .

(٢) وإن كانت بلاد (المنطقة الموسمية) تضم كذلك الهند ، وليس فقط بلاد الشرق الأقصى .

٢٥ و ٣٠ مليون نسمة من السكان ، ووصل هذا العدد في عام ١٩٣٠ إلى ٥٧ مليون نسمة تقريبا .

أما بالنسبة للصين فإنه يصعب إعطاء رقم عن حجم السكان ، وحتى تقريبي ، حتى قرب عام ١٨٤٠ . وكانت التقديرات التي وضعت في عام ١٩١٠ وعام ١٩١١ ، بواسطة خبير أمريكي من ناحية ، وبواسطة الحكومة الصينية من ناحية أخرى . تعطى تقديرات : الأولى ٣١٠ مليون نسمة ، والثانية ٢٣٠ مليون نسمة ، ولا شك في أنها كانت تقديرات منخفضة للغاية ، إذ أنه بعد عشرة سنوات من ذلك ، قدمت إدارة البريد الصينية رقم ٤١١ مليون نسمة ، بينما رفعت إحدى اللجان ، المشكلة من رجال بعثات التنصير ، هذا التقدير إلى ٤٢١ مليون . وفي عام ١٩٣٠ ، وطبقاً لأدارة الاحصاء في الحكومة الصينية ، كان تقدير السكان يصل إلى ٤٥٠ مليون نسمة تقريبا ، وفي عام ١٩٣٨ وصل هذا الرقم ، وطبقا لوزارة الداخلية الصينية إلى ٤٧٤ مليون ، ولكن هذا أيضا كان نتيجة للتقدير ، وليس نتيجة للاحصاء . وكانت كل هذه الأرقام لا تطبق علاوة على ذلك إلا على الصين نفسها ، أي « الأقاليم الثمانية عشر » ، وعلى منشوريا . وإذا ما أخذنا في الاعتبار « الأقاليم الخارجية » (منغوليا ، والتبت ، وتركستان الصينية ، والتي لم يعرف عدد سكانها أبداً على وجه التحديد) ، فعلينا أن نضيف ما يتراوح بين ثمانية وعشرة ملايين آخرين .

ودون أن نتمتع أكثر من ذلك في هذه المسائل التي نشأت عنها مناقشات كثيرة ، يكفينا أن نلاحظ أن بلاد الشرق الأقصى كانت تمثل ، قرب عام ١٩١٠ ، ٣١٪ من مجموع سكان العالم ، وأنها أصبحت تمثل في عام ١٩٣٠ ، ومع سكان يتراوح تعدادهم بين ٦١٠ و ٦٤٠ مليون نسمة ، ٣٠٪ من مجموع سكان العالم .

ولكن توزيع هذه الكتلة البشرية كان غير متساوي . فالملاحظ أن المناطق الجبلية ، التي تغطي الجزء الأعظم من هذه المساحة ، قليلة السكان ، بينما يزدحم السكان في سهول الأنهار ، وبخاصة في المناطق القريبة من المصببات . وفي الصين ، نجد أن « المنخفضات » الداخلية الكبيرة ، والتي تمثل هضبات التبت ومنغوليا ، ذات كثافة سكانية بسيطة ؛

أما في الكتلة الجبلية ، التي تنخفض من الغرب إلى الشرق ، مع جبال نان شان ، وسى شوين ، فإن الوجود البشرى قليل للغاية . أما هضاب شان سى في الصين الشمالية فليس فيها سوى ٣٣ نسمة في الكيلو متر المربع ، وأما هضاب يونان في الصين الجنوبية ، ففيها ٢٠ نسمة في الكيلو متر المربع . ولكننا نجد في وديان هوانج هو ، وسى كيانج ، وبخاصة يانج تسي ، وكذلك في مناطق السهول الواسعة التي تمتد على مسافة ١٠٠٠ كيلو متر من الشمال إلى الجنوب ، وعلى مسافة ٨٠٠ كيلو متر من الشرق إلى الغرب ، وتمتد بين الوديان السفلى ليانج تسي ، وهوانج هو ، أن الكثافة السكانية تصل في بعض الحالات إلى ٣٦٠ نسمة في الكيلو متر المربع ، وفي اليابان ، نجد نفس التناقض بين هذا القوس الجبلي ، الذي يكون « العمود الفقري » للارخبيل ، وبين السهول الساحلية الصغيرة ، والتي تزداد أهمية عند السفوح الشرقية ، عنها عند السفوح الغربية . وفي الهند الصينية ، وحيث تأخذ السلسلة الجبلية شكل المروحة (مع سلسلة جبال آتام ، وسلسلة جبال ماليزيا : وآراكان) . نجد أن الوديان الموازية لخطوط الطول ، وديان إيراوادي ، وسالوين ، ومينام ، وميكونج ، والنهر الأحمر ، هي التي اجتذبت الأهالي ، وبخاصة في تلك المناطق التي تتسع فيها هذه الوديان وتتحول إلى وديان زراعية . وأهم هذه المناطق الكثيفة السكان منطقة يانج تسي ، التي تسير فيها نهر كبير صالح للملاحة فيمكن للسفن الكبيرة التي تسير في أعالي البحار ، والتي تصل حمولتها إلى ١٥,٠٠٠ طن ، أن تسير في هذا النهر حتى هانكيو ، ولمسافة ٩٥٠ كيلو متراً ، أما السفن التي تتراوح حمولتها بين ٢٠٠٠ و ٣٠٠٠ طن فيمكنها أن تصل إلى إيشانج ، على بعد ١,٨٠٠ كيلو متر من البحر .

وفي هذه السهول ، نجد أن « الكثافة الزراعية » أي عدد السكان الذين يعيشون على الزراعة في الكيلو متر المربع من المساحة المزروعة ، تصل في بعض الأحيان إلى أربعة أضعاف مثلتها في ألمانيا أو في بلجيكا . إنها المناطق « الريفية » الوحيدة في العالم التي « تطعم » — أو بمعنى أصح تحاول أن تطعم — سكانا يمثلون في كتلتهم مجموع سكان المناطق الصناعية في أوروبا^(١) .

(١) انظر : DEMANGEON, A., Problèmes de Géographie Humaine p. 12

DENNERY, E. , Foules d'Asie.

GOUROU, P. Les paysans du delta du Tonkin .

وإذا كان هؤلاء الأهالي يؤساء ، ولهم « مستوى معيشة » منخفض للغاية ، ولا يصلون إلا بصعوبة إلى الحصول على قوتهم ، حتى وإن كان ذلك نظير مجهود ضخم لكى يستغلوا إلى أقصى حد قطعة الأرض الصغيرة الموجودة مع الفلاح ، فإن ذلك أمر مؤكد ، ومع ذلك ، فإن وجود هذه المناطق المزدهمة بالسكان كان بالنسبة للأوربيين وللأمريكيين الشماليين ، مركز جذب . وحتى قبل جذب الانتباه بكثير إلى احتياطات المواد الأولية التى يمكن لهذه الأقاليم أن تقدمها ، رأوا فى هذه الكتلة من السكان ، والأكثر أهمية من الكثافة الموجودة فى أوربا ، « سوقاً » لتصدير منتجاتهم المصنعة . ولقد أظهرت الصين ، فى أواسط القرن التاسع عشر ، وحسب قول أحد الكتاب البريطانيين ، على أنها « الالدرادو التجارية » ، بالنسبة لرجال الصناعة الانجليزي ، وذكر أحد رجال البرلمان الأمريكيين ، فى عام ١٨٥٦ ، أن « التجارة مع إمبراطورية الصين قد أثرت كل أمة عملت فيها ، وهى قابلة للتوسع وبدون حدود » . وإذا كان هناك فى هذه التصريحات نصيباً من الخيالات ، فإن ذلك أمراً يجب ملاحظته ، مادام هذا السوق الصينى لم يكن يمثل ، وبعد قرن من المجهودات الأولى للتوغل الأوربى ، سوى نصيب ١٪ تقريباً من مجموع التجارة الخارجية لبريطانيا العظمى ، و ٣٪ تقريباً من مجموع التجارة الخارجية للولايات المتحدة . ولكن ، إذا كانت تنمية العلاقات الاقتصادية أكثر ببطء عما آملت فيه الدول الصناعية ، فإن أهمية السوق الصينى قد ظلت كبيرة ، فى أعينهم ، بالنسبة للمستقبل . ورأوا أنه مع زيادة تنمية الموارد الطبيعية لهذه البلاد بطريقة أكمل ، ستزداد القدرة الشرائية للأهالى ، وتحصل التجارة على دفعة جديدة .

وترتبط مشكلة الاستغلال الاقتصادي بشكل مباشر ، بمسألة طرق المواصلات . ومنذ عهد بعيد ، مادامت المحاولات الأولى ترجع إلى القرن الثالث عشر ، حاولت الشعوب البيضاء أن تتصل بهذه الكتلة البشرية الموجودة فى الشرق الأقصى . ونجحت فى ذلك فى أثناء القرن السادس عشر ، ولكن دون أن تتمكن من الاستفادة من هذا النجاح ، ولكنها نجحت ، منذ عام ١٨٤٠ فقط ، فى إجبار دول آسيا الشرقية على أن تفتح أمام تجارتها ، وأمام نفوذها . فبأى الطرق كان فى وسعها إقامة هذه العلاقات ؟ كان الطرق البرية ، والتى كانت تعبر من أوربا إلى الشرق الأقصى المناطق شبه الصحراوية (التبت ومنغوليا) ، مستخدمة منذ أوائل العصور الوسطى ، بواسطة قوافل العرب . ولكنه لم يكن فى وسعها أن تصبح طرق حركة

كبيرة ، بسبب صعوبة السير في المناطق الجبلية ، وصعوبة المناخ ، وطول المسافات . فكان في وسع البيض أن يصلوا الى الشرق الأقصى عن طريق البحر .

وكان الطريق الشمالي يبدأ من ساحل سيبيريا على المحيط الهادى . ومن حدود أوروبا حتى مصب نهر أمور ، ومهما كانت صعوبة المسافة كبيرة ، فإن الطريق كان لا يجتاز عقبات مثل تلك الموجودة على طريق وسط آسيا . ولقد سار الروس على هذا الطريق ، بمجرد أن أتموا غزو سيبيريا . في النصف الثاني من القرن السابع عشر . ولكنه كان طريق قليل القيمة : فكان أمر قطع مسافة ٧,٠٠٠ كيلو مترا ، من الأورال إلى ساحل المحيط الهادى ، لكى يصلوا إلى ساحل تتجمد بحاره خلال أربعة أشهر من كل عام ، يعتبر مشروعا مرتبطا بالخط . والواقع أن هذا الطريق لم يأخذ أهميته الحقيقية إلا في الفترة المعاصرة ، مع إنشاء خط السكة الحديدية عبر سيبيريا .

وأما الطريق الجنوبي فكان هو الطريق الذى يبدأ من رأس الرجاء الصالح ، ومنذ عام ١٨٦٩ من قناة السويس ، ويعبر المحيط الهندى ، ثم مضيق ملقا ، لكى يصل الى بحر الصين ، وكان هذا الطريق قد « فتح » في بداية القرن السادس عشر ، بواسطة البرتغاليين ، وإستخدامه الاسبان ، ثم الهولنديون ، الذين بدأوا منذ عام ١٦٠٢ في إقامة إمبراطوريتهم في جزر الهند الشرقية ، وسيطر عليه في نهاية الأمر الأنجليز ، الذين أقاموا بساتين في الهند في النصف الثاني من القرن الثامن عشر ، واحتلوا مؤقنا الهند الهولندية أثناء فترة الحروب النابوليونية ، وأصبحوا سادة سنغافورة ، « مفتاح الصين واليابان » .

وأما الطريق الشرق فهو طريق المحيط الهادى ، والذى كان ماجلان أول من ظهر فيه في عام ١٥٢٠ . وكان في وسع ضخامة هذا المحيط ، والذى يغطى ثلث مساحة الكرة الأرضية ، والذى يبلغ طوله ١٧,٠٠٠ كيلو مترا عند إرتفاع الفلين ، أن يكون عقبة خطيرة ، لولا وجود عدد ضخم من الجزر والأرخبيلات ، والتي يزيد عددها بنوع خاص في الجزء الغربى منه . وكانت هذه النقطة ، التى تلتجىء اليها السفن ، أكثر أهمية بالنسبة للملاحة في عصر استخدام الشراع عنها في وقت استخدام السفن البخارية . ولكن هذه الجزر والأرخبيلات أصبحت لها أهمية جديدة عند نهاية القرن التاسع عشر ، كتنقذ لوضع

الكابلات التلغرافية ، قبل أن تصبح في أيمننا مراكزاً هبوط الطائرات ، وقواعد للطيران الحرى . وحين نترك الساحل الأمريكى ، أو ترك مضيق ماجلان ، والذي كانت تمر فيه ، وحتى شت تامة بنا ، الملاحة التى تأتى من أوربا ، نجد أن المحيط يبدو ، فى أول الأمر ، وكأنه حال . ذلك أن جزيرة كليبتون الصغيرة ، على بعد ١,٢٥٠ كيلو متر من ساحل ' س.ت ، وجزر جالاباجوس ، على بعد ١,٠٠٠ كيلو متر من ساحل الأكوادور ، وجزر حوان فرنانديز ، على بعد ٦٠٠ كيلو متر من فالباريزو ، كانت هى كل ما يمكن للبحار أن يجده ، ولكن نقط الرسو تظهر بعد ٤,٠٠٠ كيلو متر من الملاحة : فألى الشمال من خط الاستواء جزر هاواى ، وإلى الجنوب منه جزر سوسيتى وجزر ماركيز ، وبعد ذلك ساموا ، وبين ساموا وهاواى جزيرتى المرجان بالميرا وجونستون .

أما فى شمالى خط الأستواء ، فإن الطريق البحرى الذى يمر بجزر هاواى ، يقابل كلما إتجه صوب الغرب أكثر من ذلك ، عدداً أكثر من الموانى ، أو نقط الالتجاء والرسو . ويمتد أرخبيل هاواى صوب الشمال الغربى بواسطة مجموعة من الجزر الصغيرة ، التى تمتد على مسافة ١,٥٠٠ كيلو متر ، وإن كانت واحدة فقط من بينها ، وهى جزيرة ميداوى ، هى التى يسكنها البشر ، ويمكن من جزيرة ميداوى أن تصل ، بعد ملاحه ١,٨٠٠ كيلو متر إلى جزيرة ويك ، وبعد ٢,٤٠٠ كيلو متر أخرى إلى جزر ماريان . وعند النهاية الجنوبية لأرخبيل ماريان توجد جزيرة جوام ، وهى أكبر جزر هذه المجموعة^(١) ، وتبعد عن مانىلا بمسافة ٢,٥٠٠ كيلو متر ، بينما يمكن من النهاية الشمالية لهذا الأرخبيل الوصول بعد ملاحه ١,٢٠٠ كيلو متر إلى جزر بونين ، والتى هى على مساحة مماثلة من أرخبيل اليابان . ومن أرخبيل كارولينا (جنوب ماريان) ، تبقى هناك ١,٨٠٠ كيلو متر من الملاحة للوصول إلى الفلبين ، وإن كانت السفن تمر بأرخبيل بالابوس فى منتصف الطريق .

وأما فى شمال خط الاستواء ، فإن البحار الذى يترك جزر سوسيتى ويستمر فى طريقه صوب الغرب يصل الى كل مجموعة أرخبيل بولينيزيا . ثم جزر فيجى ، التى تفصلها ٦٠٠ كيلو متر فقط عن جزر هيريدية الجديدة ، وإذا ماسار من هناك فى إتجاه الشمال الغربى ،

(١) مساحتها ٥٨٣ كيلو متر مربع — أى ضعف مساحة مدينة برلين .

فانه يصل بعد رحلة ٦٠٠ كيلو متر إلى مجموعة جزر سالومون ، والتي تبعد بمسافة ١,٥٠٠ كيلو متر عن سواحل استراليا . ومن جزر سالومون ، وعن طريق أرخبيل بسمارك ، وعن طريق غينيا الجديدة ، يمكن الوصول ، وبعد المرور بعدد كبير من الجزر الصغيرة والأرخبيلات ، إلى جزيرة بورنيو الكبيرة ، والتي تقع نهايتها الغربية على مسافة ٤٠٠ كيلو متر من سنغافورة ، ونهايتها الشمالية على بعد ١,٠٠٠ كيلو متر من الكوشين صين .

وكان وقوع هذه الجزر والأرخبيلات على طول الطرق البحرية المؤدية إلى الشرق الأقصى سببا أساسيا في جذب إنتباه الدول العظمى إليها في أثناء القرن التاسع عشر . وكانت كلها تقريبا — وفيما عدا الفلبين — قليلة السكان للغاية ، وبشكل لا يسمح لها بأن تصبح أسواق تصدير لها أهميتها . وكانت مواردها الطبيعية ، وبماستثناء زراعة قصب السكر في جزر هاواي ، وموارد الجوانو (سماد أزوي) في جزر مارشال ، لا تمثل إمكانيات كبيرة : فكانت الزيوت النباتية هي المادة الرئيسية التي يمكن تصديرها صوب أوروبا أو أمريكا . ولذلك ، فإن مسألة المحيط الهادى لم تكن في أساسها إلا مظهرا ليقظة الأطماع في « سوق الصين » . وكانت مسألة إمتلاك نقط إرتكاز على الطريق البحرية في المحيط هي وسيلة « للاشراف » على طرق الوصول الى الصين ، أو للمحافظة ، وقرب آسيا الشرقية ، على قوات بحرية يمكنها ، في حالة وقوع أزمة ، أن تظهر ثقل قوة وجودها .

وهذا « السوق » ، سوق الشرق الأقصى ، هل سيقوم البيض باستغلاله ، وينظموه إلى أقصى درجة مع مصالح تجارتهم وصناعاتهم ؟ أو سيحصل الصفر ، بعد أن خضعوا ، أو قبلوا التأثير المسيطر للبيض ، إلى أن يتخلصوا من ذلك ؟ هذه هي كل المشكلة المطروحة ، منذ قرن ونصف قرن .

بعض المراجع

أولا : عن المظهر الدولي لمشكلات الشرق الأقصى :

- MORSE ,H ,B , The International Relations of the
Chinese Empire . London ,
1910 -1928 . 3 Vols .
- MORSE ,H ,B ,and McNaire ,H . ;
Far Eastern International Relations .
Changhai , 1928 .
- CORDIER ,H , : Histoire général de la Chine et de ses
relations avec les pays étrangers .
Paris , 1920 . (t.IV) .
- TREAT .P . : The Far East ; a political and
diplomatic history . New York , 1935 .
- DRIAULT , Ed . ; La question d' Extrême - zorient .
Paris , 1908 .
- ZISCHKA ,A . : La yapon dans la monde ; L expansion
nipponne 1854 - 1934 .
Paris , 1934 .
- LEVY ,ROGER : Extrême - Orient et Pacifique .
Paris , 1935 .
- PASTALOZZA ,C . ; Extrême - Oriente .
Milano , 1936 .

ثانيا : تاريخ عام للشرق الأقصى :

- GROUSSET, René, Histoire de l'Extrême - Orient.
Paris, 1929 2 Vols.
- VINACKE, F., A History of the Far East in Modern
times, New York, 1928
- MASPERO, G. La Chine.

- Paris, 1925
- RAY, Jean La Japon, grande puissance moderne.
Paris, 1941
- ESCARRA, J. , La Chine, passé et present.
Paris, 1936
- ثالثا : عن مسألة المحيط الهادى
- BIENSTOCKE, G. The Struggle for the Pacific.
London, 1937
- SCHOLEFIELD, G. The Pacific.
New York. 1919
- FLETCHER, C. The problem of the Pacific. 1919
- BUBOSCQ, A. La problème du Pacifique:
Paris, 1922
- GOLOVIN, GL, The problem of the Pacific in the 20 th
Centurey. London, 1922
- KAWAKAMI, K.K., Le problème du Pacifique et La
palitique japonaise.
Paris, 1923