

الطبيعية - ان يتطور اقتصاديا» (٥). كما اكدها الجنرال عيزر وايزمن عندما حدد اهداف الحرب الاربعة ومنها «فتح قناة السويس وضمن حرية الملاحة في مضائق تيران» (ن م د ف ١٥/٧/١٩٧١) . ويروي كريستيان بينو - وزير خارجية فرنسا اثناء العدوان الثلاثي - في احدى مقالاته ان احد اهداف اسرائيل من حرب ١٩٥٦ كان فتح مضائق العقبة بغية شق طريق اسرائيل الى افريقيا . (الحياة ١٣/١١/١٩٦٦) .

وبالرغم من انسحاب القوات الاسرائيلية من سيناء وقطاع غزة في عام ١٩٥٧ تحت تأثير ضغط سوفيينتي - امريكي مشترك فقد حقق العدو هدفا هاما من اهداف الحرب ، وتخلص من خطر الخنق الاستراتيجي القريب عندما وافقت مصر « على مرابطة قوة من البوليس الدولي في المناطق الحساسة ، بما في ذلك منطقة شرم الشيخ بمحاذاة مضائق تيران . والتزمت الدول البحرية بضمن حرية الملاحة ، بما في ذلك حرية الملاحة للسفن الاسرائيلية . وبالإضافة الى ذلك ، وعد الرئيس ايزنهاور (وان كان ذلك قد تم سرا) باستغلال مركزه من اجل فتح قناة السويس في وجه الملاحة الاسرائيلية» (٦) .

ولم يكن الحديث عن استخدام قناة السويس كمنفذ الى افريقيا وآسيا جديدا على الاسرائيليين . فلقد حاولوا المرور عبر القناة منذ البداية لاستنادا الى البند الاول من اتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨ الذي يحدد حرية الملاحة في القناة خلال السلم والحرب . ولقد تأمن لهم ذلك طالما ان القناة كانت تحت اشراف السلطات البريطانية . وفي ايلول ١٩٥٤ استخدم الاسرائيليون سفينة الشحن بيت جاليم القادمة من اريتريا كسفينة اختبار للملاحة الحرة بعد الاتفاقية المصرية - البريطانية للجلاء عن منطقة القناة واحتجزها المصريون واسروا طاقمها (٧) . وبعد حرب ١٩٥٦ واتفاقية ١٩٥٧ وانفتاح الملاحة الاسرائيلية على البحر الاحمر تابعت اسرائيل محاولاتها لاستغلال قناة السويس عن طريق شحن بضائعها على بواخر اجنبية . فلقد مر عبر قناة السويس في سنتي ١٩٥٧ - ١٩٥٨ حوالي ٤٠ سفينة تستأجر اغلبها شركات ملاحة اسرائيلية . وفي عام ١٩٥٩ شددت السلطات المصرية الخناق على البواخر التي تحمل اعلام دول اجنبية وتنقل البضائع من اسرائيل واليهما فاقوت الناقله الليبرية تفتين منوليس (٩ اذار ١٩٥٩) الالهية من حيفا الى سيلان وصادرت شحنتها . ووقفت في بور سعيد الباخرة الالمانية الغربية ليلوط (١٧ اذار ١٩٥٩) المتجهة من حيفا الى الشرق الاقصى وصادرت شحنتها ، وحجزت الباخرة الدانماركية أنجا طوفت (٢١ ايار ١٩٥٩) في بور سعيد ، مدة ٩ شهور حتى أفرغت البضائع التي تحملها من اسرائيل الى الشرق الاقصى كما حجزت الباخرة اليونانية اسطيليسا (١٩ كانون الاول ١٩٥٩) التي تنقل صادرات اسرائيلية الى الشرق الاقصى (٨) .

بيد ان محاولات اسرائيل المتكررة لفتح القناة أمام الملاحة الاسرائيلية لم تكن ابدا محاولات جادة للحصول على منفذ حيوي ، اذ لا تمثل القناة بالنسبة لها طريقا هاما او حتى متوسط الاهمية ، فهي تتصل مع أوروبا عن طريق حيفا وتتصل بأفريقيا وآسيا عن طريق ايلات ، ولا تفيدها القناة الا لتسهيل عمليات تصدير منتجات القسم الشمالي من البلاد الى افريقيا وآسيا واستيراد المواد الاولية اللازمة لهذا القسم . وليس لها أي تأثير على حركة المواصلات الاستراتيجية (استيراد المعدات والاسلحة من أوروبا او استيراد البترول من ايران) . ولهذا فاننا نلاحظ ان رد الاسرائيليين على اغلاق القناة أمام ملاحتهم كان يتسم دائما بالسمة السياسية والدبلوماسية مع محاولة الاعتماد على التعهدات والاتفاقات والمعاهدات وعلى رأسها معاهدة القسطنطينية ١٨٨٨ . على حين ان ردهم الفوري بالنسبة لفكرة اغلاق المضائق هو التهديد بالحرب أو شنها بالفعل .

ولقد كان هذا كله واضحا امام القاهرة في ايار ١٩٦٧ اذ ما ان اغلقت المضائق حتى توتر الوضع في اسرائيل الى ابعد حد ممكن ، فلقد حطم هذا العمل جميع مخططات اسرائيل