

الدكتور لؤي بحري
استاذ مساعد
كلية الاقتصاد والعلوم السياسية
جامعة بغداد

سكة حديد بغداد

« دراسة في تطور ودبلوماسية قضية
سكة حديد برلين - بغداد حتى عام ١٩١٤ م »

المكتبة المركزية
لجامعة بغداد

حقوق الطبع محفوظة

ساعدت جامعة بغداد على نشره

٨٩٦٧

شركة الطبع والنشر الاعلى - بغداد

BOBST LIBRARY



3 1142 01273 5661



GENERAL UNIVERSITY
LIBRARY

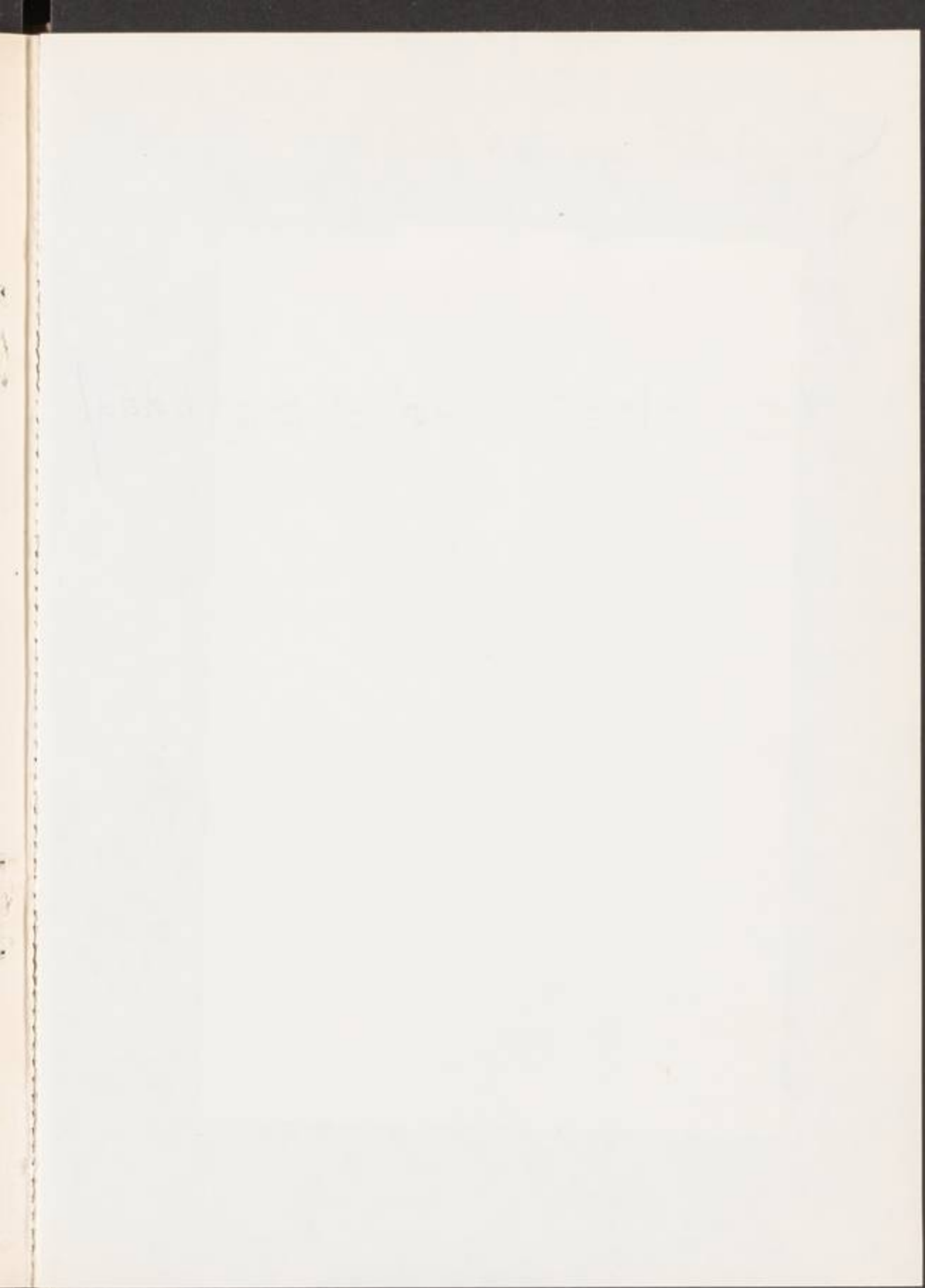
New York University
Bobst, Circulation Department
70 Washington Square South
New York, NY 10012-1091

Web Renewals:
<http://library.nyu.edu>
Circulation policies
<http://library.nyu.edu/about>

THIS ITEM IS SUBJECT TO RECALL AT ANY TIME

DUE DATE SEP 30 2006 OCT 31 2007 BOBST LIBRARY CIRCULATION		

NOTE NEW DUE DATE WHEN RENEWING BOOKS ONLINE



Bahrū, Lu'ay

الدكتور لؤي بحري
استاذ مساعد
كلية الاقتصاد والعلوم السياسية
جامعة بغداد

VE67-1504

/Sikkat Hadūd Baghdād/

سكة حديد بغداد

« دراسة في تطور ودبلوماسية قضية
سكة حديد برلين - بغداد حتى عام ١٩١٤ م »

المكتبة المركزية
لجامعة بغداد

حقوق الطبع محفوظة

ساعدت جامعة بغداد على نشره

N. Y. U. LIBRARIES

١٩٦٧

شركة الطبع والنشر الاهلية - بغداد

B

Near East

D

465

B₃

C.1

مقدمة

أخذت الصيحات تتعالى في تركيا منذ مطلع القرن التاسع عشر مطالبة بأصلاح الجيش والادارة العثمانية العامة على نحو يعايش تطور الأزمنة الحديثة والتطور الأوربي المعاصر ، غير أن تلك الأصوات اصطدمت لفترة طويلة من الزمن بمعارضة من الأوساط المحافظة الشديدة القوة والنفوذ فلم تجد تلك الأصوات المطالبة بالإصلاح اذناً صاغية على الرغم من عدد بسيط من محاولات الإصلاح كمثل محاولة عام ١٨٢٦ الرامية الى اصلاح الجيش العثماني .

يجد الباحث أن هناك نمة نظامين من أنظمة الحكم أشد الصراع بينهما في الدولة العثمانية في نهاية السنوات الثلاثين من القرن التاسع عشر لاجل السيطرة على الحكم وهما نظام حكومة عزت باشا التي اعتبرت من أشد الحكومات رجعية وتحفظا وحكومة رشيد باشا التي حاولت السير حسب الطرق الديمقراطية والتمثيل الشعبي والتي تمثلت خططها الإصلاحية على شكل محاولات لتطوير الدولة العثمانية على النمط الأوربي المعاصر .

وقد استطاع رشيد باشا في النهاية التوصل الى دفة الحكم في القسطنطينية وادارة شؤون الدولة لفترة من الزمن حاول خلالها اجراء اصلاحات حديثة مختلفة في البلاد . على أن محاولاته بقيت بلا فائدة ولم تعطي نتائج تذكر .

ومن الناحية الأخرى فإن خسارة تركيا في حرب القرم وما أعقبها من توقيع لمعاهدة باريس لم تمد الحكومة العثمانية بروح جديدة تدفعها الى محاولة اصلاح اوضاعها الداخلية بصورة جديدة .

وهكذا وبالرغم من محاولات عدد من المصلحين من رجالات الفكر والسياسة الأتراك فإن التصدع والانحلال أخذ يزداد قوة وانتشاراً في

الدولة العثمانية وازدادت رغبة الدول الكبرى في التدخل في شؤونها
واقسامها كمناطق للسيطرة والنفوذ .

استبشر مؤيدو الإصلاح خيراً عقب تسلم السلطان الشاب عبدالحميد
الثاني مقاليد الحكم عام ١٨٧٦ . فقد انتظر انصار الإصلاح الكثير من
هذا السلطان الذي كان يتمتع بميزتين مهمتين هما شبابه الفص وذكاءه
الخارق ، وزاد من قوة استبشارهم وتقتهم في السلطان الجديد اعلانه
للدستور العثماني .

ولم يستمر انصار الإصلاح في تفاؤلهم لفترة طويلة فقد اسيوا
بخصية أمل كبرى أثر تبدل السلطان تحت تأثير الافكار الرجعية القديمة
فبدلت الاوضاع في القسطنطينية وحل البرلمان واضطهد المنادون بالإصلاح
ونفي المصلح مدحت باشا الذي عمل الكثير لمساعدة السلطان في اقامة
الدستور في دولة بقيت حتى ذلك الحين تنضع للنظام الملكي المطلق .

أخذت روسيا التي حاولت معاهدة صلح باريس لعام ١٨٥٦ وضع
حد لمطالبها واطماعها في الدولة العثمانية تتحرض بها من جديد الى ان
أدت تلك المحاولات الى اثارة حرب عام ١٨٧٧ بين الطرفين ، تلك الحرب
التي اظهرت مقدار ضعف الامبراطورية العثمانية والتي شوهدت سمعتها
في الخارج .

ووضعت الحكومة العثمانية بالاشتراك مع الدول المعنية عقب مؤتمر
برلين لعام ١٨٧٩ خطة كبرى لتنظيم طريقة دفع ديونها للدول الاجنبية
تجلت عام ١٨٨٢ على شكل اقامة هيئة ادارة الدين العام العثماني
ADMINISTRATION DE LA DETTE PUBLIQUE OTTOMANE

والتي اعتبرت في حقيقة الامر بالرغم من خضوعها للقوانين العثمانية
دائرة مالية اجنبية في تركيا تعمل الى جانب وزارة المالية العثمانية وقد
مثلت فيها تركيا الى جانب الممثلين المرسلين من الدول الغربية الكبرى ،

واضحت تلك الادارة التي حاولت فرض نفسها على الكثير من الصفات والكباتر المتعلقة بمالية الدولية العثمانية عبثاً ثقيلًا تحمله الدولة التركية التي كان من واجبه اللجوء الى الدائرة المذكورة لآخذ موافقتها على كافة تصرفاتها المالية الداخلية والخارجية .

غير ان السلطان عبدالحميد والطبقة الحاكمة بقيا بالرغم من التردى الذى وصلت اليه البلاد غير مهتمين بمحاولة الاصلاح الجذرى ، بل حاولوا فرض سياسة حديدية على الاصوات المنادية بالاصلاح وعلى الشعوب والاراضى الخاضعة للامبراطورية العثمانية وساروا على سياسة الحكم المركزى القوى وأكدوا على ضرورة تقوية أواصر علاقة الحكومة المركزية فى القسطنطينية بتلك الاجزاء الخاضعة للامبراطورية ، فى الحين الذى تعالت صيحات الشعوب المستعبدة داخل امبراطورية السلطان عبدالحميد مطالبة بالاصلاح والاستقلال وبمبدأ تقرير المصير .

ومن هذه الظروف السياسية والاقتصادية التى كانت تعيشها تركيا خرجت فكرة سكة حديد بغداد الى ميدان التحقيق العملى ، وبقيت قضية السكة مرتبطة بصفة جذرية ودائمة حتى نشوب الحرب العالمية الاولى بتاريخ التطور السياسى لتركيا نفسها .

القسم الاول

قبل عام ١٩٠٢

الفصل الاول

الوصول برأ الى الهند

ان فكرة ربط أوروبا بالخليج العربي والهند بواسطة طريق بري عبر آسيا الصغرى وباتجاه مياه الخليج الدافئة بدلاً من الطريق البحري الطويل حول أفريقيا هي من الافكار القديمة نسبياً والتي يستطيع الانسان ان يرجع بتاريخها الى القرن السادس عشر تقريباً ، فأن الرحلات حول أفريقيا صوب الهند كانت تستغرق اشهرأ طويلاً وقد تلف البضاعة خلالها أو تفقد لعدم استقرار الامن والطمأنينة في المياه التي تمر بها السفن المحملة بالبضائع نحو أوروبا^(١) .

ويستطاع القول بان البوادر الاولى لتنفيذ هذه الفكرة في العصور الحديثة جاء عام ١٦٠٠ عن طريق انشاء شركة الهند الشرقية THE EAST INDIA COMPANY اتخذت لها شريكا في شخص شركة ليفانت البريطانية - التركية للتجارة THE ENGLISH - TURKISH LEVANTINE COMMERCIAL COMPANY والمؤسسة بدورها عام ١٥٨١ وقد فاتحت شركة الهند الشرقية الشركة الاخيرة منذ السنوات الاولى لتكوينها في موضوع انشاء الطريق البري من أوروبا نحو الهند^(٢) غير ان هذه البادرة البسيطة لم تعطي اى نتائج

-
- (1) FREDRICH HEINZ BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD-BAHN 1903-1914, S. 2. PAUL PLISCHKA BRESLAU 1941.
- (2) KARL ANTON. SCHAEFER, DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK, S. 7 WEIMAR 1916.

ايجابية ولم تثر الفكرة من جديد الا في عام ١٧٨٢ عندما عاد جون سليفان JOHN SULLIVAN من رحلته الى الهند عبر آسيا الصغرى ووادى الرافدين واقترح على الحكومة البريطانية فكرة انشاء طريق برى نحو الهند .

دفع تطور المصالح البريطانية في الهند وتشعبها وتزايد اهمية تلك البلاد بالنسبة لبريطانيا لمجلس ادارة الهند THE INDIAN BOARD OF CONTROL ان يقترح على الحكومة البريطانية عام ١٨٢٩ فكرة انشاء طريق سريع نحو الهند عبر سوريا ووادى الرافدين لتيسير أمر ربط الهند ببريطانيا (١) .

وجدت هذه الدعوات في نهاية الامر صداها لدى الاوساط الرسمية البريطانية فشكلت حكومة لندن بعثة ترأسها احد خيرة الضباط البريطانيين وهو السير فرانسيس جسني SIR FRANCIS CHESNEY الذي خدم في الجيش البريطاني في الشرق قبل ذلك التاريخ وقامت البعثة خلال عامين ١٨٣٠ - ١٨٣٢ بأرتياد مناطق آسيا الصغرى وسوريا والعراق وقدم جسني عقب عودته تقريراً اقترح فيه انشاء طريق برى نحو الهند عبر سوريا ووادى الرافدين على ان يربط الطريق المذكور بنهر الفرات الذي يمكن استعماله كخط للمواصلات بواسطة السفن التجارية باتجاه الخليج العربي وانتهى التقرير بأقتراح بانشاء شركة ملاحية بحرية يتم بواسطتها ربط الطريق السالف الذكر بالهند في الخليج العربي .

لم تكف الحكومة البريطانية بالتقرير الاولي الذي قدمه جسني فشكلت بعثة ثانية تحت امرته كذلك وارسلتها نحو الشرق الاوسط

(١) المصدر السابق وكذلك :

..... PAUL R. BUTTERFIELD THE DIPLOMACY OF
..... THE BAGHDAD RAILWAY P. 9 GOTTINGEN.
1932.

ومرست البعثة نشاطها في الفترة ١٨٣٥ - ١٨٣٧ عقب اشراف كل من حكومتي لندن والهند على تمويلها وقدم جسني في نهاية الامر تقريراً ايد فيه المقترحات التي تقدم بها اثر رحلته الاولى واوصى بمد سكة حديدية بموازة الفرات عبر حلب نحو الخليج العربي (١) .

وما لبث احد الضباط البريطانيين ممن صاحبوا جسني في بعثته وهو الكابتن لنج LYNCH ان شكل في لندن عام ١٨٤١ بالاشتراك مع اخوته شركة ملاحية نهريه عرفت تحت اسم الاخوان لنج LYNCH BROTHERS واتخذت تلك الشركة فرعاً لها في بغداد تحت اسم أحد الاخوان لنج حيث عرفت بأسم شركة ستيفن لنج STEPHEN LYNCH AND CO. LTD وبقيت مصالح لنج بهذا الشكل حتى ٢٦ نيسان ١٨٦١ حيث تمخضت تلك المصالح عن تشكيل شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية التجارية EUPHRATES AND TIGRIS STEAM NAVIGATION CO. وتمتعت الشركة منذ اللحظات الاولى لانشاءها بمؤازرة تامة من وزارة الخارجية البريطانية (٢) .

(١) وصف الاقتصادى الالماني فردريك ليست FRIEDRICH LIST

هذه المقترحات التي اشار اليها تقرير جسني بانها تعني احتلال بريطانيا لسوريا والبصرة راجع :

SCHAEFER PP. 8-9. BUTTERFIELD P. 9. BIKIR SITKI, DAS BAGDAD BAHN PROBLE, 1890-1903, S. 16. RUDOLF GOLDSCHAGG FREIBURG. 1930.

(٢) بدأت الشركة بمزاولة اعمالها الفعلية في الملاحة النهريه في

وادي الرافدين عام ١٨٦٢ عقب انزالها باخرتها الاولى في مدينة لندن THE CITY OF LONDON الى ميدان العمل في مياه وادي الرافدين

ثم اعقبتهما بباخرة ثانية هي دجلة TIGRIS عام ١٨٦٥ . راجع : ZAKI SALEH. MESOPOTAMIA 1900-1914. PP. 187-189. AL-MA'RF PRESS. BAGHDAD, 1957.

امتازت الفترة التي اعقبت بغزوات جسني والتي طرح على أثرها مشروع سكة حديد الفرات ، بقيام عدد من المشاريع الخيالية التي ترمي الى ربط أوروبا بالامبراطورية العثمانية بل وآسيا بكاملها بواسطة السكك الحديدية . ففي عام ١٨٤٢ وضع وليم بير WILLIAM PARE من دبلن مشروع لسكة حديدية تمتد من كاليه الى القسطنطينية وفي السنة التالية مباشرة اقترح ALEXANDER CAMPBELL على شركة الهند الشرقية البريطانية خطأً لسكة حديدية تمتد من أوستند OSTEND على الساحل البلجيكي عبر فيتا وبلغراد حتى القسطنطينية ومنها عبر آسيا الصغرى الى حلب ومنها تسير السكة بمحاذاة الحدود الايرانية نحو كراشي فكالكوتا كما ووضع جيمس تومسون JAMES THOMSON مشروعاً مشابهاً عام ١٨٥١ وقد سعى الأخير للحصول على تأييد الباب العالي واللورد ستانفورد دي ريدكليف LORD STANFORD DE REDCLIFF والسفير البريطاني في الباب العالي آنذاك^(١) .

وهنا تظهر من جديد شخصية فرانسيس جسني على مسرح الاحداث ليتفق مع السير وليم اندرو SIR WILLIAM ANDREW رئيس شركة دلهي - البنجاب والسند للخطوط الحديدية على مشروع سكة حديدية

(1) FRANCIS. F. CHESNEY, NARRATIVE OF THE EUPHRATE EXPEDITION, LONDON 1868, WILLIAM ANDREW. MEMOIRE ON THE EUPHRATE VALLEY ROAD TO INDIA, P. 6. LONDON 1857, NOEL VERNY ET GEORGES DAMBANN, LES PUISSANCES. ETRANGERES DANS LE LEVANT, HALFRED. L. HOSKINS. BRITISH ROUTES TO INDIA, PHILADELPHIA 1928. PP 148ff. 327ff. D. G. HOGARTH, THE BAGDAD RAIL-WAY, NATIONAL REVIEW, LONDON, MAY 1902.

تمتد من السويداء على خليج الاسكندرون حتى قلعة جابر في اعلى
الفرات لمسافة تقارب الثمانين ميلا ، وكان الامر معقوداً ان تكون هذه
السكة كحلقة وصل بين البحر الابيض المتوسط والطرق النهرية في
الفرات ، وقد فكر في نفس الآونة في امكانية مد السكة المذكورة نحو
بغداد ومنها الى البصرة . والى جانب ذلك فقد ثار النقاش أيضا حول
امكانية اختيار الكويت كنقطة نهاية للمخط المذكور .

ولهذا الامر اهميته لان الكويت ظهرت هنا للمرة الاولى كنقطة
محتملة لسكة حديدية دولية تمتد باتجاه الخليج العربي .

وتنفيذاً لهذه الخطة شكلت شركة الفرات للسكك الحديدية
THE EUPHRATE RAIL-ROAD CO عام ١٨٥١ وساعدها اللورد
ريد كليف السفير البريطاني في القسطنطينية في الحصول على امتياز من
الحكومة العثمانية عام ١٨٥٦ لمد تلك السكة على ان تضمن الحكومة
العثمانية التي كانت تشجع توظيف رؤوس الاموال الاجنبية في اراضيها
اعطاء فائدة مقدارها ٦٪ على رأس المال المستغل كما ونص الاتفاق على
حق الشركة في مد سكة حديدية من الاسكندرون الى البصرة وعين
جسني كرئيس مهندسين للشركة التي حظت بتأييد عدد كبير من
الرجالات السياسة والمالية البريطانية بالاضافة الى تأييد سفير تركيا في
لندن كما وقامت الشركة بأفتتاح فرع لها في القسطنطينية .

اعقب تأسيس الشركة دعاية واسعة لها ولمشاريعها في انكلترا واكد
اندرو في كتابه الذي اصدره في ذلك الحين (١٨٥٧) على أهمية امكانية
تطوير وادي الرافدين بالنسبة لتركيا وعلى الاهمية التجارية والاستراتيجية
بالنسبة لبريطانيا التي يمكن ان يحققها طريق موصلات قصير يربطها
بالهند^(١) .

(1) ANDRE CHERADAME, LA QUESTION D'ORIENT



على ان المشروع اصابه الفشل فعلى الرغم من الجهود الكبيرة التي بذلت لم ير الرأى العام البريطانى فيه عملاً يبشر بالنجاح وذلك بالرغم من تحمس عدد من رجات السياسة والمال البريطانيين له كما وان اللورد بالمرستون LORD PALMERSTON رفض ان يقدم ضمان الحكومة البريطانية لبعض اسهم الشركة ، ذلك الضمان الذى اعتبر امراً حيويًا لانجاح المشروع ، ويعود السبب فى رفضه تقديم تلك الضمانات المنشودة الى اعتبارات تتعلق برغبته فى حفظ علاقات طيبة مع نابليون الثالث كما يرجح . وبالإضافة الى ما سبق هناك عامل آخر لعب دوره فى تقرير مصير الشركة على النحو الذى انتهت اليه وهو عدم استطاعتها الحصول على رؤوس الاموال الكافية لتنفيذ المشروع .

وهكذا فشلت الشركة فى تسجيل نفسها وسقط امتيازها بالتبعية كما وفشلت محاولة جديدة لمجلس عام ١٨٦٢ لحياء الشركة - عقب ان جدد الباب العالى امتيازها - لنفس الاسباب المتعلقة بموقف الحكومة البريطانية السلبي حيالها بصورة خاصة^(١) .

LA MACEDONIE ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, P. 27. LIBRAIRIE PLON PARIS 1903. K. A. SCHAEFER DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK. S. 11. BUTTERFIELD, THE DIPLOMACY OF THE BAGHDAD RAILWAY, P. 9. WILLIAM ANDREW, MEMOIRE ON THE EUPHRAT ROAD TO INDIA, EDWARD MEAD EARLE, TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE BAGHDAD RAILWAY, A STUDY IN IMPERIALISM, P. 76. THE MACMILLAN COMPANY NEW YORK 1923.

- (1) A. CHERADAME, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, P. 21; ALWYNE PARKER THE BAGHDAD

ولقد اثبتت في بريطانيا قضية انشاء الطريق البرى للوصول الى الهند أكثر من اى وقت مضى عقب ان شرع الفرنسيون فى فتح قناة السويس ، فقد شعرت بريطانيا ان ايجاد طريق مختصرة تخضع كليا لفرنسا للوصول الى الهند هو أمر فى غاية الخطورة بالنسبة لوجودها ومصالحها فى تلك المنطقة من العالم ، وهكذا اثبتت فى بريطانيا مسألة انشاء الطريق البرى نحو الهند على أساس اقامته كمنافس وبديل بريطانى لقناة السويس الفرنسية . وبنفس هذه الروح حصلت بعض المصالح البريطانية فى تلك الفترة من الباب العالى بمد خطوط حديدية من سمرة الى عابدين وقصبة على التوالي .

وعقب الانتهاء من فتح قناة السويس عام ١٨٦٩ وضع ستيفنسون R. STEPHENSON وهو مهندس بريطانى مشروعا رسمى فيه لى منافسة قناة السويس عن طريق مد سكة حديدية تبدأ من سكوتارى فزيمير فيسيفرى SIVAI فحسار HISAR فأكسراى AKSARAY فوادى الفرات ببغداد فالبصرة فأيران فبلوجستان فكالكوفا فى الهند ، ولم يكتب لمشروع ستيفنسون النجاح بعد ان عارضته فرنسا .

وبعد سنة من ذلك التاريخ وضع بعض المهندسين البريطانيين عام ١٨٧٠ مشروعا لسكة حديدية من الاسكندرون الى البصرة عبر حلب والموصل وبغداد وهنا يستفيد المرء من ما قاله السير اندرو قبل ذلك التاريخ بأكثر من عشرة سنوات مدافعا عن الاحتكار البريطانى للمنطقة فقد قال

..... RAILWAY NEGOTIATIONS QUARTERLY REVIEW
..... PP 487-528. LONDON OCTOBER 1917; E. EARLE.
..... TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE
..... BAGHDAD RAILWAY PP 176ff, BUTTERFIELD
..... PP. 9-10. B. SITIKI, DAS BAGDAD BAHN
..... PROBLEM. S. 16.

السير وليم اندرو مدافعا عن مشاريع السكة معتقدا بانها تمكن بريطانيا من الاحتفاظ بسيطرتها على الهند من بقية المنافسين ما نصه :

SUCH A RAILWAY, WOULD ASSURE THE UNDISTURBED POSSESSION OF INDIA; FOR THE ADVANCING STANDARD OF THE BARBARIAN COSSAK WOULD RECOIL BEFORE THOSE EMBLEMS OF POWER AND PROGRESS. THE ELECTRIC WIRE AND THE STEAM ENGINE, AND HIS OMINOW TREAD WOULD BE RESTRAINED BEHIND THE ICY BARRIER OF THE CAUCUS(1)

والى جانب كل المشاريع السالفة الذكر فقد درست كذلك فى جنبه امكانية مد سكة حديدية من السويداء على الشاطئء السورى الى الكويت على الخليج العربى كما وكثر الكلام كذلك آنذاك عن مشروع لسكة حديدية تربط الاسماعيلية على قناة السويس بالكويت على الخليج العربى(٢) .

اصيبت امثال هذه المشاريع السابقة بميزة قوية اثر نزول احد المهندسين النمساويين الى ميدان مشاريع السكك الحديدية فى آسيا الصغرى ووادى الرافدين وهو المهندس الفون بروسسل WILLIAM VON PROSSEL الذى قام بدراسات لحساب السلطان العثماني تتعلق بمسح الاراضى العثمانية فى منطقة آسيا الصغرى فى الفترة ١٨٧٢ - ١٨٧٤ وقدم الفون بروسسل فى النهاية تقريراً ينصح فيه بمد شبكة من الخطوط الحديدية فى تركيا يبلغ طولها ستة الاف كيلو متر ، واقترح فى تقريره كذلك اقامة خطاً رئيسياً لسكة حديدية تكون عموداً فقريا للشبكة التى اقترحها تمتد من حيدر باشا فى القسم الاسيوى من

(1) W. ANDREW. MEMOIRE ON THE EUPHRATE VALLEY ROAD, P. 225.

(2) CHERADAME. PP. 24-25; BIKIR SITIKI. S: 16:

القسطنطينية عبر انقرة وديار بكر وماردين والموصل الى بغداد ومنها الى
البصرة ومن ثم الكويت على ان تمت فروع رئيسية الى اسكشهر وكتاهيه
KUTAHIA وقونية وغيرها من الاماكن الواقعة على البحرين
الابيض والاسود(١) .

عارض الفون بروسل في تقريره مشروع مد سكة حديدية من
الشواطىء السورية الى الخليج العربي مبرراً معارضته بعدم امكانية
الحصول على فوائدها من سكة حديدية تمتد عبر الصحراء
واراضى الجزيرة والفرات على عكس ما هو متوقع من مد سكة حديدية
تمتد عبر الاناضول والولايات العثمانية الغنية الامر الذى يبشر بامكانية
الحصول على فوائدها من ذاتها بال عقب الانتهاء من مد السكة من جراء
استغلالها .

وبالاضافة الى ما سبق اقترح الفون بروسل في تقريره كذلك على
السلطان تميم وتطوير الاراضى والمناطق التى سيخترقها الخط المقترح

(١) اشتغل وليم فون بروسل فى بدء حياته العملية كمهندس
للسكك الحديدية فى النمسا ثم عمل فى الفترة ١٨٥٢-١٨٦٢ لحساب الاخوان
بيرير LES FRERES PEREIRE فى باريس كمسؤول عن ادارة
السكك الحديدية لمنطقة شمال - غرب سويسرا ثم عمل فى الفترة ١٨٦٢
- ١٨٧٠ فى باريس وحينها لحساب شركة نمساوية هى شركة سكة
الجنوب LE SUD BAHN المؤسسة من قبل مصالح الروتشلد
ROTHSCHILD وقد اجبرته اشغال الشركة المذكورة على القدوم الى
تركيا حيث امل عليه خيال مهنته فكرة ربط اجزاء الامبراطورية العثمانية
بعضها ببعض الاخر وبالعالم الخارجى بواسطة السكك الحديدية ، وقد
توفي الفون بروسل فى القسطنطينية فى ١٦ مايس ١٩٠٢ فى حالة تقرب
العدم عقب ان استغل منذ شبابه الملايين لحساب الاخرين فى شؤون
السكك الحديدية . راجع :

A. CHERDAME, P. 27

بواسطة المهاجرين الاوربيين حيث اقترح فكرة استخدام مليوني مهاجر
الماني وتسكينهم على طرفي الخط لكي يسرعوا في عملية تمير وتطوير
البلاد .

ويستطيع الانسان ان يدرك من تصرفات السلطان عبدالحميد فيما
بعد ان مشاريع الفون بروسل الخاصة بتسكين المهاجرين الالمان على طرفي
سكة الحديد التي اقترحها لم تلاق من الاول اى قبول يذكر بالنظر
لاعتبارات دينية وقومية على وجه الخصوص بخلاف ما جاء فى بقية اجزاء
التقرير الذى أصبح فيما بعد أساسا للسياسة العثمانية العامة للسكك
الحديدية والتي أخذت الحكومة العثمانية تسمى جاهدة لتطبيقها .

ابتدء العمل فى الحال فى تنفيذ القسم الاول من الخط الذى اقترحه
بروسل بمد سكة حديدية من حيدر باشا الى ازميت لمسافة ٩٢ كيلو
متراً ، وقامت بعض المصالح الفرنسية بمهمة انجاز العمل فى مد السكة
المذكورة والتي انتهى العمل فى مداها فى عام ١٨٧٣ ، وقد جاء بناء هذا
القسم من السكة تنفيذاً لارادة اصدرها السلطان عام ١٨٧١ تقضى بانشاء
سكك حديدية فى آسيا التركية .

كمن الهدف الاساسي فى استماتة الباب العالى فى بناء السكة فى
الرغبة الملحة التي وجدت آنذاك لدى سلطان القسطنطينية فى ربط بغداد
بالعاصمة التركية ، وقد تولت الحكومة العثمانية فى بادىء الامر ادارة
هذا الجزء من السكة لفترة السبع سنوات غير انها عادت فأعطت الى بعض
المصالح البريطانية عام ١٨٨٠ امتياز ادارة المشروع غير ان الحكومة العثمانية
احتفظت لنفسها بموجب العقد الذى وقته مع الشركة البريطانية بالحق
فى استرجاع أمر ادارة السكة فى اى وقت تشاء^(١) .

(1) WILLIAM VON PROSEL, LES CHEMINS DE
FER EN TURQUIE D'ASIE ORELL FUSSLI, ZURICH

وتروى في بغداد لفترة من الوقت في تلك الآونة صدى الاصوات
 المتنادية في القسطنطينية، بالقيام بإنشاء السكك الحديدية ، فقد كان والى
 بغداد مدحت باشا (١٨٦٨ - ١٨٧١) من أشد المناصرين لمشاريع المهندسين
 الاوربيين الفنية التي كان الغرض منها تطوير الدولة العثمانية وحينما
 استدعي من بغداد وأصبح وزيراً اعظماً في القسطنطينية الف لجنة فنية
 خاصة لدراسة امكانية مد سكة حديدية من طرابلس الى بغداد عبر حمص
 ودير الزور على ان تدير بمحاذاة الفرات نحو بغداد ، غير ان الحكومة
 العثمانية رفضت ذلك المشروع (١) .

وإذا ما رجعنا الى موضوع الاهتمام الذي اظهرته الحكومة البريطانية
 مجدداً حول قضية إنشاء الطريق البري نحو الهند عقب انجاز فتح قناة
 السويس لوجدنا ان رغبة الحكومة البريطانية حيال الموضوع أخذت تتخذ

..... 1902; A VON SCHWEIGE. DIE EUPHRATAL
 BAHN UND KEIN ENDE, OESTERREICHISCHE
 MONATSCHRIFT FUR DEN ORIENT. S. 44. - 51 :
 MARZ 15, 1883; WILLIAM. A. LANGER, THE
 DIPLOMACY OF IMPERIALISM 1890-1902. P.
 629, SECOND EDITION, ALFRED. A. KNOPF
 NEW YORK 1951. F. H. BODE, DER KAMPF
 UM DIE BAGDAD BAHN. 1903-1914 S. P. PLISCH-
 KA, BRESLAU 1931, BUTTERFIELD. P. 10.

ولمراجعة نصوص اتفاقية عام ١٨٨٠ بين الحكومة العثمانية والمصالح
 البريطانية لاستغلال وادارة سكة حديد حيدر باشا ازميت راجع :
 GEORGE YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN, PP.
 117ff, OXFORD 1908

(١) انشأ مدحت باشا في بغداد أول عربة لسكة للترام في الدولة
 العثمانية وكانت تجرها الخيل وتدعى محلياً بالكاري وبقيت تلك السكة
 مستعملة في نقل الركاب بين بغداد والكاظمية حتى حوالى نهاية الحرب
 العالمية الثانية .

طابعا ايجابيا عندما قامت بتشكيل لجنة خاصة في مجلس العموم البريطاني في بداية القرن الماضي برئاسة السير نورثكوت SIR NORTHCOTE وعهدت اليها بمهمة دراسة امكانية مد سكة حديدية من البحر الابيض المتوسط والبحر الاسود الى الخليج العربي ، وبعد ان استمعت اللجنة الى الكثير من المقترحات ودرست الموضوع من اوجهه المختلفة قدمت تقريرا الى الحكومة البريطانية ويمكن تلخيص محتويات التقرير المذكور في النقاط التالية :-

١ - ان قضية موضوع بناء سكة حديد وادي الرافدين TRANS MESOPOTAMIAN RAILWAY - كما اسمتها اللجنة هو أمر في غاية الضرورة بالنسبة لبريطانيا ومصالحها الحيوية في المنطقة ، وهو من الناحية الاخرى يؤمن سرعة نقل البريد نحو الهند والخليج العربي وله مزايا وفوائد اقتصادية هامة لبريطانيا .

٢ - اشتمل التقرير على خطة بكلفة بناء السكة حيث قدر تكاليف بنائها بحوالي العشرة ملايين جنيه استرليني .

٣ - ان من الممكن استعمال السكة للاغراض الحربية الخاصة بنقل القطعات والاسلحة المؤن نحو الهند ويمكن اعتبارها كحاجز لايقف اى توسع روسي اتجاه الخليج العربي .

على ان اللجنة اوضحت بأن الامل ليس قويا - في المستقبل القريب على الاقل - في ان تكون حركة النقل بواسطة السكة المقترحة من الشدة بمكان ونصحت بأن تضمن الحكومة البريطانية الى حد ما رؤوس الاموال المستغلة في المشروع واعتبرت ذلك الضمان أمراً لازماً لانجاح المشروع

غير ان حكومة غلادستون GLADSTONE رفضت اعطاء مثل هذه الضمانات في عام ١٨٧٢ تماما كما حصل من قبل في عامي ١٨٥٦ و١٩٦٢ . ولم يؤد أمر تغير الحكومة البريطانية ومجيء حكومة اخرى

٤ - ٢ سكة حديد بغداد

الى الحكم وهى حكومة دزرايلى DISRAELI الى تعديل موقف
الحكومة البريطانية فقد انصرفت الحكومة الجديدة الى تحسين المراكز
البريطانية فى قناة السويس واضعة على الرف قضية الطريق البرى نحو
الهند(١) .

وبعد بضع سنوات عاد موقف الحكومة البريطانية فتغير من جديد
حيال موضوع السكة عقب ان حصلت بريطانيا على نصيها من قناة
السويس ، فأخذت الحكومة البريطانية تظهر اهتماما مجدداً بموضوع
الخط الحديدى وعهدت حكومة دزرايلى الى الباحث كاميرون
V. L. CAMERON أمر دراسة مشروع سكة حديدية نحو وادى
الرافدين ولكن تبدل الوزارة البريطانية عام ١٨٧٩ وعودة حكومة
اللورد غلادستون الى الحكم ادى الى اهمال التقرير الذى قدمه كاميرون
حول الموضوع ، ذلك التقرير الذى اعده كاميرون عقب عودته من جولة
دراسية فى الشرق الاوسط وهكذا اضاعت بريطانيا من جديد فرصة
أخرى من الفرص التى اتاحت لها للمساهمة مساهمة أساسية فى مد
سكة حديدية باتجاه الخليج العربى .

وإذا ما تركنا انكلترا جانبا ونظرنا الى روسيا لوجدنا ان عدداً من
المصالح المالية الروسية التى يترأسها الكونت فلاديمير كابنست
COMTE WLADIMIR KAPNIST عم سفير القيصر الروسى فى
فيينا ، قد أخذت تدرس امكانيات تحقيق مشروع يختلف تماماً عن

(1) DAVID FRASER THE SHORT CUT TO INDIA
P. 9. LONDON 1909- SCHAEFER, S. 30. LANGER,
THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM P. 630;
WILHEM DUDEN, DIE WURZELN DER DEUTSCH
ENGLISCHEN GEGENSATZE EIN BEITRAG
ZUR VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES.
S. 89, HAMBURG 1933.

مشروع العون بروسل ، فلقد كان المشروع الروسي يقضي بمد سكة حديدية من طرابلس على البحر الابيض المتوسط الى الكويت على الخليج العربي عبر الصحراء على ان يربط بالعراق بواسطة طريق فرعى يمتد نحو كربلاء .

غير ان مشروعا خياليا كهذا المشروع يقضي بمد سكة حديدية عبر الصحراء كان مصيره الفشل ولم تثر حوله ضجة تذكر خصوصا وان روسيا نفسها لم تكن تمتلك الوسائل المادية الكافية التي تمكثها من انجاز مثل هذا المشروع (١) .

ولمجابهة الاطماع الروسية سعت بريطانيا نحو الاهتمام بالامبراطورية العثمانية وربط اجزاءها لكي نجعل منها جبهة قوية تستطيع الوقوف أمام تلك الاطماع الروسية ، وهكذا فأن معاهدة قبرص لعام ١٨٧٨ وكل المنهاج الاصلاحى لاسيا الصغرى انما انجزت بالنظر لهذه الاعتبارات بل ويقال بأن دزرائيلي اختار قبرص لوضعها تحت السيطرة العثمانية لاعتبارات تتعلق بموقعها الممتاز أمام الشواطىء التركية وذلك لغرض ضمان حماية خط حديدي محتمل الانشاء يبدء عند خليج الاسكندرون ، بل ويقال كذلك انه فسر لبسمارك تلك الاعتبارات خلال مؤتمر برلين وبأنه اختار ضابطا بريطانيا من ذوى الرتب العالية ليضع الترتيبات اللازمة بمد مثل هذا الخط (٢) .

جاء فى صلب تقرير قدمه حسن فهمى باشا وزير الاشغال العثمانى

-
- (1) CHERADAME, P. 29, GUNTHER KREBS, DIE DEUTSCHE BAGDAD BAHN POLITIK IM URTEIL DER ENTENTE PUBLIZISITIK. P. 51-52, HOCH SCHUL VERLAG KARL VATER, Breslau 1933; W. DUDEN. DIE WURZEIN DER DEUTSCH - ENGLISCHEN GEGENSATZE, P. 89.
- (2) LANGER, P. 30-31.

في ٦ حزيران ١٨٨٠ الى الوزير الاكبر فقرات تخص سكة حديد بغداد
وامكانية السعى مجدداً نحو انشاءها عقب ان توقف العمل في السير بها
قدما نحو الامام على اثر انجاز القسم الموصل من حيدر باشا الى ازميت
على النحو الذي مر شرحه سابقا ، غير ان الوزير أوضح في تقريره
كذلك ان خزينه الدولة العثمانية لا تمتلك الامكانيات المادية الكافية
 لتمويل مثل هذا المشروع ولهذا السبب اشار التقرير الى ضرورة الاستفادة
 من رؤوس الاموال الاجنبية لتحقيق المشروع .

أخذ العالم المالى الاوربي الذى اظهر عقب صلح باريس لعام ١٨٥٦
اهتماما بالدولة العثمانية ينظر بقلق متزايد الى الحالة المالية المضطربة التى
انتهت اليها الحكومة العثمانية وجاء افلاس نفس تلك الحكومة عام ١٨٧٥
ليصيب أمر اهتمام البيوتات المالية الاوربية بتلك الدولة واستثمار رؤوس
الاموال فيها بضرية قوية .

غير ان الوضع لم يستمر على هذه الصورة لفترة طويلة فسرعان
ما عاد اهتمام رؤوس الاموال الاجنبية بالدولة العثمانية بالظهور مجدداً
خصوصا عقب اعادة التنظيم المالى لتركيا اثر انشاء منظمة الدين العام العثماني
ORGANISATION DE LA DETTE PUBLIQUE OTTOMANE
التى اعادت ثقة الدوائر والبيوتات المالية الاوربية بالدولة العثمانية الامر
الذى شجع نفس تلك البيوتات والدوائر المالية على اعادة استقلال رؤوس
اموالها في تركيا عن طريق الاهتمام مجدداً بالمشاريع العثمانية ومن
جملتها مشروع سكة حديد بغداد .

وعلى هذا الاساس ظهرت الى الوجود من جديد عقب عام ١٨٨٠
عدة مشاريع جديدة لسكك حديدية تمتد في آسيا الصغرى ووادي
الرافدين من جملتها مشروع الفون كازاليه VON GAZALET
ومشروع تانكريد TANCRED الذى حصل في ٢٤ آذار ١٨٨٣ من

الحكومة العثمانية على امتياز لمدة سكة حديدية من طرابلس على البحر الابيض المتوسط عبر حمص - حلب - حماة - وادي الفرات الى بغداد فالبصرة . على ان المشروع السالف الذكر لم يخل من بعض الاحلام السياسية فلقد اراد تانكريد ان يخرج اليهود الروس من روسيا ويوطنهم على جانبي السكة ، غير ان معارضة الحكومة العثمانية لمثل تلك الاقتراحات ووفاء تانكريد من الجهة الاخرى اديا الى قبر المشروع (١) .

أما لو اردنا التعرف الى موقف الحكومة والمصالح الفرنسية اتجاه مشروع سكة حديد بغداد وفمن المستطاع القول اجمالاً بان الحكومة والمصالح البريطانية بقت حتى حوالي عام ١٨٨٠ الاطراف الوحيدة المهتمة اهتماماً جدياً بأمر السكة وباعداد المشاريع المختلفة لانشاءها ، على ان اهتمام المصالح الفرنسية حول الموضوع ما لبث ان ظهر شيئاً فشيئاً بصورة متزايدة الاهمية فظهرت على الميدان مجموعتان من المصالح الفرنسية الى جانب الانكليز وتبنت كل واحدة من هاتين المجموعتين مشروعاً لسكة حديدية على النمو التالي :

آ - مشروع المصالح الفرنسية الانكليزية التي انشأت عام ١٨٦٣ البنك العثماني ، ذلك البنك حصل خلال سنوات قليلة فقط على نفوذ واسع النطاق في تركيا .

ب - المشروع الذي تقدم به الفون كولاس VON COLLAS

وهو وسيط أحد المجموعات المالية الفرنسية .

اراعت المشاريع الفرنسية الهيئات البريطانية التي رأت فيها تهديداً مباشراً لمصالحها ، فإن امكانية قيام المصالح الفرنسية بأمر انشاء السكة

(1) KARL HELFFERICH, GEORGE VON SIEMENS,
EIN LEBENSBIOD AUS DEUTSCHLANDS GROS-
SER ZEIT P. 22. BERLIN 1923.

الى جانب حصصها الواسعة في قناة السويس - يعني سيطرتها على الطريق البرى نحو الهند الامر الذى يشكل تهديداً مباشراً لمصالح وسياسة بريطانيا فى الشرق الاوسط والهند ، فعمدت السياسة البريطانية الى ان

يقوم السير فنست كايلارد SIR VINCENT CAILLARD

ممثل المصالح البريطانية فى ادارة الدين العام العثمانى بالاشتراك مع السفير البريطانى لدى الباب العالى فى القسطنطينية بالدفاع عن المصالح البريطانية والسعى لمحاولة احباط الخطط الفرنسية .

والواقع ان الفرنسيين اهتموا اهتماما شديداً بأمر الحصول على امتياز لسكة حديدية فى المنطقة ، فقد كانت لدى فرنسا استثمارات مالية واسعة المدى فى تركيا وكانت المصالح المالية الفرنسية مسيطرة الى حد بعيد على البنك العثمانى الذى كانت الحكومة العثمانية تعتمد عليه فى الحصول على المساعدات المالية ، بل وأخذ النفوذ المالى الفرنسى فى تركيا يتخذ شكلا قويا بشكل اثار قلق السلطات العثمانية نفسها وهنا يكمن السر الحقيقى فى رفض السلطان عبدالحميد اعطاء امتيازات فرنسا حصة من مشاريع خطوطها الحديدية فى تركيا ووادي الرافدين(1) .

يعتبر عام ١٨٨٨ من الاعوام التاريخية فى حياة السكك الحديدية التركية ، ففي ذلك العام تم الانتهاء من تشييد الخط الحديدى الذى يربط أوروبا باسطنبول ودخل العاصمة العثمانية فى ذلك العام أول قطار فادم من فياوبات السلطان عبدالحميد مشتاقاً أكثر من اى وقت مضى لتطوير شبكة الخطوط الحديدية فى منطقة الاناضول وربط سوريا ووادي الرافدين ببقية اجزاء الامبراطورية على ان ضعف الحالة المالية للخزينة العثمانية كانت تدفعه دائماً نحو السعى للحصول على رؤوس الأموال الاجنبية لتنفيذ مشاريعه فحاول عام ١٨٨٥ بواسطة الفون بروس

(1) LANGER. P. 632. SITIKI P: A-18:

للحصول على اهتمام رؤوس الاموال الالمانية بتلك المشاريع غير انه فضل في مسعاه فتقرب الى الشركة البريطانية التي كانت تقوم بادارة واستغلال خط حيدر باشا - ازमित مقترحا على الشركة مد الخط الى انقرا ثم الى بغداد عقب ذلك .

ولسبب غير واضح حتى اليوم لم يستطع السلطان عبدالحميد الحصول على نتيجة ذات بال من جراء تلك المساعي وتم الاتفاق فقط عام على ١٨٨٨ على تطوير خطى سكة حديد سمرنة - ادنة وسمرنة - القصبه الى مسافات ابعد .

ولعل السر في عدم اظهار الانكليز اهتماما كافيا بمشروع سكة حديدية من اسطنبول الى بغداد يعود من ناحية الى طبيعة علاقاتهم السياسية مع تركيا آنذاك من جهة ولعدم ثقة رؤوس الاموال البريطانية بإمكانية الحصول على فوائد وارباح مادية كافية من جراء استغلال مثل ذلك الخط من الجهة الاخرى وكل ما اظهرته المصالح البريطانية من اهتمام كان بشكل الاعلان عن استعدادها للاستمرار في مد الخط بصورة تدريجية كلما تحسنت الظروف واستندعت الاحوال ذلك^(١) .

وازاء تخوف السلطان من ازدياد النفوذ الفرنسي في بلاده في حالة اعطاء امتياز السكة الى المصالح الفرنسية ومماثلة المصالح البريطانية في تمويل المشروع - وعدم تقدم رؤوس الاموال الروسية بصورة جدية للحصول على امتياز السكة بالنظر لعدم وجود فائض مادي لدى روسيا يمكنها استغلاله في مشاريع مالية كبرى خارج بلادها - اتجه السلطان

(1) TURKEY, NO 4, REPORT BY MAJOR LAW ON RAILWAYS IN ASIATIC TURKEY. LONDON 1896. LANGER. PP. 632-633. HAJO HALBORN: DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI 187-1890. S. 83ff. BERLIN 1926.

عبد الحميد بصورة كلية نحو ألمانيا ، تلك الدولة الصناعية النامية والمتزايدة النفوذ والقوة في تلك الحقبة والتي كان السلطان عبد الحميد يكن لها الاحترام والتقدير ويعتبرها الدولة الاوروبية الوحيدة التي لم تكن تظهر بصورة علنية الى اطماع توسعية في الامبراطورية العثمانية . وكان توجه السلطان عبد الحميد نحو ألمانيا ينحصر بالدرجة الاولى نحو استتارة اهتمام الاوساط والبيوتات المالية الالمانية بسكة حديد بغداد ومساندته في مدها (١) .

ألمانيا وسكة حديد بغداد

يعتبر الضابط الالماني هيلموت فون مولتكه HELMUTH VON MOLTKE من اوائل الرواد الالمان في الدولة العثمانية فقد عهد اليه في نهاية الثلث الاول من القرن التاسع عشر بمهمة القيام بتدريب الجيش العثماني وتعلم اثناء اقامته في تركيا اللغة التركية وحينما عاد الى ألمانيا كتب عدة مقالات ومؤلفات اشار فيها الى الدولة العثمانية وشرح احوالها ولمح الى اهميتها كحقل للنشاط الالماني (٢) .

(1) MENDELSON, A, DIE GROSSE POLITIK DER EUROPÄISCHEN KABINETTE, 1871-1914 BAND 14. S 3958-3963. 3975, BERLIN 1922-1927.

H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN, S. 2.

(٢) جمعت كتابات ورسائل ومؤلفات في كتاب لا غني عن مراجعته لكل مهتم بشؤون التوسع الالماني في الدولة العثمانية في كتاب طبع في برلين عام ١٨٩٢ طبعة أصلية وله ترجمة باللغة الانكليزية :-

HELMUTH VON MOLTKE, ESSAYS, SPEECHES AND MEMORIES, 3 VOLUMES, NEW YORK 1893.

وقد ترجم كل من C. F. MCCLUMPHA القسم الاول وبارتر C. BARTER

القسم الثاني وهيرمر HERMS القسم الثالث .

ولافت تلك المقالات والمؤلفات صداها في ألمانيا وازداد نشاط الرواد
والكتاب الألمان اهتماماً بالدولة العثمانية وبأماكن التوسع فيها خصوصاً
على يد بعض الكتاب كأمثال زاخاو SACHAU وسبرنجر
SPRENGER وديهن (1) PAUL DEHN

وقد شجع على هذا الاتجاه الجديد نهضة الاقتصاد الألماني أثر
توحيد الدويلات الألمانية وظهور الحاجة إلى إيجاد أسواق تجارية جديدة
لتصريف منتجات المصانع الألمانية الأخذة بالازدياد والنمو المضطرد .
ولكن لا يجب على الباحث التوسع في تفسير هذا الاتجاه ، فإن
المستشار الألماني الداهية بسمارك BISMARCK بقي حتى قرب
نهاية عهده لا يجد مبدأ التغلغل الألماني في الدولة العثمانية خوفاً من
اثارة بريطانيا ، غير أنه وافق على أي حال على إرسال بعثة عسكرية
ألمانية إلى تركيا عام ١٨٨٢ لغرض المساعدة على تدريب الجيش الأتلي
وهي البعثة التي ترأسها الجنرال كولتز VON GOLTZ
والتي عرفت بأسم بعثة الفون كولتز فيما بعد .

غير أن سياسة التحفظ الألمانية حيال الامبراطورية العثمانية ما لبثت
أن تغيرت بشكل جذري عقب استلام القيصر وليم الثاني الحكم عام
١٨٨٨ واعقب استلام الامبراطور الجديد للحكم الاطاحة ببسمارك وسار
القيصر الجديد منذ ايامه الاولى في سياسة ترمي الى - تحت تأثير حاجة

-
- (1) E. SACHAU, REISE IN SYRIEN UND MESOPO-
TAMIEN, LEIPZIG 1883; SPRINGER, BABYLO-
NIEN, DAS REICHSTE LAND IN DER VORZEIT
UND DAS LOHNENDSTE KOLONISATIONSFELD
FUR DIE GEGEN WART, HEIDELBERG 1886,
PAUL DEHN, DEUTSCHLAND UND DER ORIENT
IN IHREN WIRTSCHAFTSPOLITISCHEN BEZIEH-
UNGEN, MUNCHEN 1884.

الاقتصاد الألماني المتنامي الأهمية - ايجاد اسواق جديدة في الشرق ودخول ألمانيا معترك التنافس التجاري والسياسي مع الدول الرأسمالية الكبرى . وقد كان القيصر وليم يجذب شخصيا فكرة التوسع الألماني في الدولة العثمانية وكان يرى في ذلك الأمر تقوية للمراكز الألمانية في آسيا كلها (١) .

قام السلطان عبدالحميد كما سبقت الإشارة إليه منذ بداية الثمانينات القرن الماضي بتوسيط الفون بروسل واحد رجال المال الألمان وهو الهر فون كاولا ALFRED VON KAULA - الذي كان موجوداً في اسطنبول للقيام بعقد عدد من الصفقات المتعلقة ببيع السلاح الحربي - بالاتصال مع المصالح المالية الألمانية لفرض الحصول على مساندها وتمويلها لأعمال اتمام مد سكة حديد بغداد ، فقام رجل الأعمال الألماني الهر كاولا بالاتصال بمدير البنك الألماني DIE DEUTSCHE BANK وهو الهر فون سيمنز GEORG VON SIEMENS عارضاً عليه أمر مساهمة رؤوس الاموال الألمانية في تمويل تنفيذ امثال هذه المشاريع .

وقد رفض الفون سيمنز آنذاك عروض السلطان محتجاً بأن الموضوع خارج عن نطاق المشاريع التي يهتم بها البنك الألماني كما ورفضت تلك العروض عدد من المصالح المالية الألمانية الأخرى كذلك (٢)

(1) H. HALBORN, DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI, S. 83. J. C. HUREWITZ, DIPLOMACY IN THE NEAR AND THE MIDDLE EAST, VOLUME 1, P. 252, VAN NOSTRAND AND COMPANY INC. NEWYORK 1956.

(٢) سألت المصالح المالية الألمانية التي يترأسها سيمنز الحكومة الألمانية في ١٥ آب ١٨٨٨ عما اذا كانت حكومة ألمانيا مستعدة لتأييد ومساندة النشاط المالي الألماني في تركيا . وجاء رد المستشار بسمارك

وقد طابق موقف المصالح الالمانية السلبى هذا اتجاه السياسة الشرقية التى كانت تنتهجها المانيا آنذاك ، غير ان مجيء القيصر وليسم الثانى أدى الى تغير تلك السياسة كما رأينا وادى ذلك الامر بالتالى اثاره اهتمام البيوتات والمؤسسات المالية الالمانية بقضايا توظيف رؤوس اموالها فى الدولة العثمانية وازاد عدد المطالبين فى داخل المانيا بالاهتمام والسعي لتوظيف الاموال الالمانية فى الامبراطورية العثمانية الامر الذى أدى الى قيام البنك الالمانى و مديره ، الفون سيمنز الى اعادة النظر فى سياستهم السلبية السابقة اتجاه الدولة العثمانية والسعي نحو مماثلة الاتجاه الجديد .

وفى ٢٧ ايلول و ٢٤ تشرين الاول عام ١٨٨٨ صدرت على التوالى

على المذكرة المذكورة فى ٢ ايلول من نفس العام وكان الرد صريحا للغاية حول تلك النقطة فقد اوضح بان الحكومة الالمانية لا يمكنها ان تضمن المشاريع والمقاولات الالمانية فى دول اجنبية . وقد كان بمقدور البنك الالمانى ورئيسه فى الواقع تجنب مثل هذا الرد لو انهما اطلعا على فحوى الهامش الذى كتبه بسمارك بخط يده على تقرير تلقاه من السفير الالمانى فى القسطنطينية . وفى ٣٠ تموز ١٨٨٨ كتب جوزيف فون رودفيتز VON RODWITZ سفير المانيا فى القسطنطينية تقريراً الى بسمارك حول موضوع المشاكل التى تتعرض لها بريطانيا وفرنسا بخصوص مصالحهما فى آسيا الصغرى والنزاع بين هاتين الكتلتين حول تلك المصالح . وجاء فى هامش بسمارك ما يلى بالحرف الواحد :-

IN DEN SACHEN WIRD UNSERE AUFGABE SEIN,
DIE RIVALITAT ZWISCHEN ENGLAND UND FRANKREICH
IHNEN WEG GEHEN ZU LASSEN, GERADE WIE IN
AGYPTE.

اى ما معناه « ان واجبنا فى مثل هذه الامور ان ندع التنافس بين انكلترا وفرنسا يسير فى سبيله تماما كما حصل فى مصر » . وهكذا يظهر ان نية بسمارك لم تنصرف آنذاك الى التدخل فى قضية سكة حديد بغداد باى صورة من الصور . راجع :

HELFFERICH G. VON SIEMENS. S. 27ff:

ارادتان من الباب العالى لاعطاء رجل الاعمال الالماني الفريد كاولا امتيازان اولهما يخص اعطاء الحق في استغلال سكة حديد حيدر باشا - أزميت والثاني يتعلق بأمر اعطاء امتياز مدته تسعة وتسعين عاما لتنفيذ واستغلال سكة حديد ازميت - انقره البالغ طولها ٤٨٥ كيلو متراً والتي تم الاتفاق بين الطرفين على مداها ، كما واعطت الحكومة العثمانية في نفس الوقت ضماناً كيلو مترياً مقداره عشرة فرتكات وثلاثون سنتيماً للكيلو متر الواحد من القسم الممتد من حيدر باشا الى أزميت ، أما بالنسبة للقسم الثاني الذي تم الاتفاق على مده من أزميت الى انقره فقد ضمته الحكومة التركية بمبلغ خمسة عشرة فرنكاً للكيلو متر الواحد .

ودفعت المصالح الالمانية مبلغ ستة ملايين باون كتمن للامتياز المعطى لها لمد سكة حديد أزميت - انقره .

كانت الضمانات التي جاءت في الامتيازين في صالح الالمان بصورة تامة فقد تمهدت الحكومة التركية بسد النقص في المبالغ المتفق عليها مهما كانت الفوائد الحقيقية التي ستحصل عليها الشركة من جراء استغلال الخط(١) .

والواقع ان الفون كاولا الذي حصل على الامتيازين بصورة شخصية ولصالحه كان في الواقع يعمل لحساب البنك الالماني في برلين وبنك هيرتينبرغ المتحد
WURTTEMBERG VEREINS BANK
في شتوتنكارت .

وقد وجدت هاتان المؤستان المالبان الالمانيان عقب تاريخ الحصول على الامتيازين ببضعة اشهر شركة خاصة في ٢٣ آذار ١٨٨٩ اطلق عليها أسم الشركة العثمانية لسكك حديد الاناضول .
LA SOCIETE
OTTOMAN DES CHEMINS DES FERS D'ANATOLIE

(1) CHERAD AME, LA QUESTION D'ORIENT ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD P. 21

وقد قامت الشركة من جانبها بالسعي في ألمانيا لايجاد المبالغ الضرورية للقيام بمد السكة التي قدرت تكاليفها بما يعادل ١٤٠ مليون فرنك فرنسي آنذاك .

والى جانب الشركة العثمانية لسكك حديد الاناضول تأسس لغرض تنفيذ الامتياز كذلك بنك خاص سمي بنك سكك حديد الشرق
BANQUE DES CHEMINS DES FER D'ORIENT

وسارعت المصالح الالمانية فور الحصول على الامتياز على العمل من أجل تحقيق المشروع وتم الانتهاء من مد سكة حديد ازमित - انقره عقب ثلاث سنوات من اعطاء الامتياز(١) .

دخلت مشاريع سكة حديد بغداد عقب نزول الالمان الى ميدان العمل في دور التحقيق الجدى ، فقد اعقب امتياز عام ١٨٨٨ لمد سكة حديد ازमित - انقره امتيازات أخرى لتطويل الخط المذكور من ضمنها امتياز عام ١٨٩٣ و ١٩٠٢ و ١٩٠٣ وبازدياد النفوذ الاقتصادى الالمانى فى الدولة العثمانية زاد النفوذ السياسى الالمانى فيها الامر الذى أخذ يهدد وبشكل واسع المصالح البريطانية فقامت السياسة البريطانية ضد مشروع السكة وزيادة النفوذ الالمانى فى الدولة العثمانية بل وأصبحت معارضة بريطانيا لمشروع سكة حديد بغداد وفى نهاية القرن التاسع عشر والسنوات الاولى للقرن العشرين من الزوايا الرئيسية التى تركز عليها السياسة العثمانية للحكومة البريطانية(٢) .

(1) B. SITIK. S. 19; CHERADAME: P: 21; LANGER: P. 634. GOOCH. BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGIN OF THE WHE WAR. VOL. 2 LONDON 1928, BUTTERFIELD. P. 11.

(٢) يعتبر الجزء الرابع من مؤلف يونك من الحجج الرئيسية

ولم تكن بريطانيا هي الكلمة الاوروبية الوحيدة التي عارضت أو
ابتدت قلقها وتخوفها ازاء زيادة النفوذ الالمانى فى تركيا فقد ابتدت كل
من فرنسا وروسيا كذلك قلقا وتخوفا - فى بادى الامر على الأقل -
من جراء التوسع الالمانى فى الامبراطورية العثمانية •

لمراجعة الاتفاقات والامتيازات المتعاقبة التى اعطتها الحكومة العثمانية لمد
سكة حديد بغداد • راجع :
YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN, VOL. 4. سبق ذكره

الفصل الثاني

المانيا وامتياز سكة حديد بغداد

بغداد

تم في ٢ حزيران ١٨٩٠ ايصال جزء من القسم الممتد من أزميت الى انقرة من سكة حديد الاناضول بالقسم الممتد من أزميت الى ادابازار ADABASAR واقامت بالمناسبة حفلة حضرها علاوة عن الفون كـاـوـلا KAULA الدكتور جورج فون سيمنز مدير البنك الالماني والهر اوتوفون كوهلمان OTTO VON KUHLMANN المدير العام لشركة سكة حديد الاناضول وحضرها من الجانب التركي رثيف باشا مدير الاشغال العامة والقي الاخير كلمة بالمناسبة اظهر فيها مدى حماس الحكومة التركية اتجاه السكك الحديدية وقال فيها « ان رغبة الباب العالي المخلصة هي ان يتم الاستمرار في السير بهذا العمل العظيم حتى بغداد » (١) .

يعتبر أمر الانتهاء من مد هذا القسم حدث له اهميته ، فقد امنت ألمانيا لنفسها عقب انتهاءها من مد السكة المذكورة مهمة انجاز عمليات مد السكك الحديدية في الدولة العثمانية بعد ان استبعدت كل من فرنسا وبريطانيا وبشكل واضح من ميدان تشييد السكك الحديدية في الدولة العثمانية ، فقد ضيقت كل من هاتين الدولتين على نفسها الفرص التي سنحت لها من قبل لاجل الاخذ على عاتقها مهمة انجاز سكة حديد بغداد الامر الذي ترك الباب مفتوحا على مصراعيه أمام الالمان .

ولم يقف السلطان عبدالحميد عند حد الحصول على التأييد الفعلي من الحكومة الالمانية لمشروع سكة حديد بغداد ، بل قام بتوسيط سفيره

سبق ذكره

(1) DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP. 441-42:.....

فى برلين للحصول على التأييد الرسمى من القيصر وليم الثانى لمشروع
السكة وارسل الى السفير العثمانى فى برلين برقية بهذا الشأن بتاريخ
٧ تشرين الاول ١٨٩١ .

وجاء رد الامبراطور على الدعوة التركىة السالفة الذكر ايجابياً
واعلن عن تأييده الرسمى للمشروع ووضعت الحكومة الالمانية بالنتيجة
نفسها وجهاً لوجه أمام بريطانيا فى صراع طويل استمر منذ ذلك الحين
وحتى فجر الحرب العالمية الاولى تقريباً^(١) .

وقد يطرح فى هذه المناسبة السؤال التالى : مالذى كان سيحصل
لو ان القيصر الالمانى رفض اعطاء مثل هذا التأييد ؟

ان من الصعب الاجابة على مثل هذا السؤال غير ان من المؤكد بان
المانيا كانت فى مثل هذه الحالة قادرة على القيام بالكثير من اشكال المناورات
السياسية للتخلص من صراع مباشر مع بريطانيا غير ان اعطاء مثل هذا

(١) ان التطور الذى حصل فى السياسة الالمانية عقب مجيء
القيصر وليم الثانى الى الحكم ودخول المانيا الى معترك السياسة
الاستعمارية الدولية كان الى حد كبير نتيجة لتصنيع الهائل الذى حصل
فى ألمانيا واشتداد الحاجة الى ايجاد اسواق جديدة خارج ألمانيا . ففي
أول مؤتمر المانى للوكلاء التجاريون خطب كابريرفى
المستشار الالمانى فى الحاضر مطالباً بتصدير المنتجات الى خارج ألمانيا
واعتبر ذلك الامر فى غاية الاهمية بالنسبة لمانيا وقال ما نصه :

WIR MUSSEN EXPORTIEREN ENTWEDER WIR EX-
PORTIEREN WAREN ODER WIR EXPORTIEREN MENSCH-
HEN. MIT DIESER STEIGENDEN BEVOLKERUNG
OHNE INDUSTRIE SIND WIR NICHT IN DER LAGE WE-
TTER ZU LEBEN".

راجع :-

..... PETER RASSOW, DEUTSCHE GESCHICHTE. S. 575,
B. METZ LERSCHER VERLAGS BUCH HANDLUNG, STUT-
GART 1962; G. KREBS. S. 23.

التأييد وضع الامبراطورية الالمانية ورجالها السياسيين أمام الامر الواقع وأصبح لزاماً عليهم السير في تأييد المشروع حتى النهاية .
أعلن السلطان عبدالحميد بعد ان حصل على التأييد الرسمي للقيصر الالمانى فى ٢٤ تشرين الاول ١٨٩١ بأن من أهم واجبات الحكومة هو أمر تشييد السكة وانه ليس هناك اى وقت يمكن اضعته خصوصا بعد ان تم الانتهاء من مد القسم الممتد من ازميت الى انقره وأعلن السلطان عن رغبته فى ان يبقى المشروع فى ايدى المانية صرفه لعدم وجود ما يدعو الى انتظار نتائج سياسية سيئة فى مثل هذه الحالة (١) .

اثار موقف السلطان الخاص بالاتجاه نحو المانيا كل من بريطانيا وفرنسا اللتان راحتا تسعيان الى اتخاذ شتى السبل لايقاف هذا الاتجاه العثماني ، وقد حاولت جدياً فى هذه المرحلة بعض المصالح الفرنسية الحصول على امتياز القيام المشروع .

وتظهر فى هذه المرحلة الى الميدان شخصية الكابتن بيرجيه CAPITAIN BERGER الملحق العسكرى الفرنسى فى السفارة الفرنسية فى القسطنطينية حيث قام الملحق المذكور بنشاط واسع لاجل حصول مجموعة من المصالح الفرنسية التى يترأسها الكونت فيتالى COUNT GEORGES VITALI وهو أحد كبار الصناعيين الفرنسيين على امتياز مد السكة .

قام الكابتن بيرجيه لاجل التوصل الى تحقيق اهدافه بأعداد مشروع

(١) من الواضح تقريبا ان السلطان كان يلمح هنا الى ان الدول الاوربية الاخرى كانت ترمي من جراء قيامها بالمشاريع المالية الاقتصادية فى الدولة العثمانية الى تحقيق عدد من الاطماع السياسية التى تكمن خلف هذه المشاريع . راجع :

BUTTERFIELD. P. 12; DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP 443. 446-447.

م - ٣ سكة حديد بغداد

لسكة حديدية وطلب من الكونت فيتالي التقدم بالمشروع الى الباب العالى لطلب الحصول على امتياز لتحقيقه . وقد كان يريه شديد الامل فى الحصول على الامتياز المذكور لما كان له من نفوذ وتأثير شخصي عند السلطان عبدالحميد ، كما وقام السفير الفرنسي فى القسطنطينية من جانبه بالسعي للحصول على ذلك الامتياز لمواطنه الكونت فيتالي (١) .

غير ان فيتالي الذى كانت له علاقات مالية مع شركة الاناضول للسكك الحديدية لم يكن متحمساً للمشروع كما وانه خشي الدخول الى المعركة بثروته الشخصية ولم تثار ضجة حول المشروع بعد ان سحب الطلب للحصول على الامتياز .

ان الباحث يجد فى الواقع بان ثلاث مجموعات من المصالح المالية تقدم عقب ذلك التاريخ للحصول على امتيازات للسكك الحديدية فى الدولة العثمانية الاولى منها المانية على رأسها الفون كاولا وكانت هذه المجموعة تقوم بالتفاوض مباشرة مع السلطان . أما المجموعة الثانية فهى فرنسية وعلى رأسها المسيو بلجيان BELGIAN والتي كانت تسعى للحصول على امتياز لمدة سكة حديدية من اسكشهر حتى قونية ، وكانت المجموعة الثالثة بريطانية على رأسها أحد كبار رجال صناعة السكك الحديدية فى بريطانيا وهو المسيو ستانفورد STANFORD وكانت خطة هذه المجموعة تقوم على أساس تشييد خط للسكة الحديدية من مناجم الفحم على البحر الاسود الى انقره على ان تدرس كذلك امكانية تمديد الخط المذكور نحو الخليج العربي (٢) .

على ان المجموعتين الفرنسية والبريطانية لم تستطعا التقدم شوطاً بعيداً فى تحقيق مشاريعهما لعدم ثقة السلطان عبدالحميد بنوايا بلديهما اتجاه الدولة العثمانية ولرغبته فى اعطاء الامتياز الى الشركات الالمانية .

(1) DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. P. 444.

(٢) المصدر السابق صفحة ٤٤٧ وما بعدها ، نفس الجزء .

أدت محاولات السفير البريطاني في القسطنطينية ، تلك المحاولات المتعددة الاشكال والصور والرامية كلها الى استبعاد المانيا من الميدان في نهاية عام ١٨٩٢ وبداية عام ١٨٩٣ ، ادت تلك المحاولات الى اثاره ازمة لها اهميتها بين المانيا وبريطانيا ، ففي نهاية كانون الاول ١٨٩٢ ابلغ السفير البريطاني في القسطنطينية وهو السير كلارفورد SIR CLARFORD السلطان عبدالحميد بأن من المستحسن ان يمتنع السلطان عن اتخاذ قرار نهائي بشأن السكة الى ان يستشف رأى الحكومة البريطانية بذلك الصدد، وهدد بأن اعطاء الامتياز مباشرة سيثير ضجة الرأى العام البريطاني في لندن ضد تركيا^(١) .

وصلت اخبار تصرفات السفير البريطاني في القسطنطينية الى الدوائر الالمانية في برلين في ٦ كانون الثاني ١٨٩٣ وأحدثت على الفور ضجة عنيفة لدى الاوساط الحكومية الالمانية وقام البارون مرشال BARON MARSCHALL VON BIEBERSTEIN وزير الخارجية الالمانية باستدعاء السير ادورد ماليت SIR EDWARD MALET سفير بريطانيا في برلين واحتج لديه بأن السير كلارفورد سفير بريطانيا في القسطنطينية قد حول قضية مالية صغيرة الى قضية سياسية هامة كنا وبين مارشال للسفير البريطاني بأن الاحتجاج البريطاني الذي قدمه السير كلارفورد للسلطان عبدالحميد في القسطنطينية لم يكن مخلاً بالاداب فحسب بل انه عمل يخلو من الصداقة اتجاه المانيا . وذكر مارشال السفير

(1) J. ALDEN NICHOLAS. GERMANY AFTER BISMARCK, THE CAPRIVI AREA 1890-1914. HARVARD UNIVERSITY PRESS, CAMBRIDGE, MASSACHUSETTS 1958; BUTTERFIELD. P. 13. DIE GROSSE POLITIK, VOL 14. PP. 451-52; F. H. HINSLEY. THE NEW CAMBRIDGE HISTORY, VOL. 2 P. 591. CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS 1962.

البريطاني بان ألمانيا بقيت تحترم حتى ذلك الوقت المصالح البريطانية في الشرق الأوسط ولكن اذا ما ارادت بريطانيا تهديد المصالح الألمانية في المنطقة فإن ألمانيا ستقوم بالنظر مجدداً في كامل سياستها اتجاه بريطانيا ، بل وطالما ان السلطان عبدالحميد قد اثار الاهتمام الشخصي لقيصر ألمانيا في هذا المشروع فإن المطالبة بالغاء الامتياز يعتبر اهانة شخصية للقيصر نفسه .

وقام مارشال بارسال مثل هذا الاحتجاج الشديد للهجة الى الكونت هاتزفيلدت **COUNT HAZFELDT** السفير الألماني في بريطانيا وطلب منه ايصاله الى اللورد روزبري **LORD ROSEBURY** وزير الخارجية البريطانية ، كما وقام في نفس الوقت وبدون انتظار رد وزير الخارجية البريطانية على الاحتجاج الألماني بارسال برقية الى القنصل الألماني في القاهرة يطالبه فيها ان يعلن عن الغاء موافقة ألمانيا اتجاه طلب بريطانيا من ألمانيا الموافقة على تطوير الجيش المصري وزيادة عدد افراده ، بل وبلغ به الامر الى التهديد بالغاء كل التأييد الألماني للسياسة البريطانية في مصر (١) .

والواقع ان التهديد الألماني لم يكن بلا مغزى ، فان الموافقة الألمانية على زيادة عدد افراد الجيش المصري كانت لها اهميتها في بريطانيا طالما ان فرنسا رفضت اعطاء مثل تلك الموافقة وارسله اللورد كرومر **LORD CROMER** عقب التهديد الألماني مباشرة برقية من القاهرة الى اللورد روزبري يؤكد فيها على اهمية التعاون البريطاني - الألماني في ذلك المجال .

أعطت الاحتجاجات والتهديدات التي اثارتها ألمانيا بشأن موقف السفير البريطاني السلبى في القسطنطينية ثمارها بالنسبة لألمانيا ، فقام اللورد روزبري في ٩ كانون الثاني بارسال برقية الى حكومة برلين يعلن فيها

(1) W. LANGER. THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM. P. 635.

بأن بريطانيا ليست لديها اى نية بتهديد المصالح الالمانية فى تركيا وبأن الخط الحديدى من أزميت الى قونية قد اعطى امتيازه الى ألمانيا فى الوقت المناسب ، وجاء فى البرقية ما نصه :-

"HER MAJESTY'S GOVERNMENT HAD NO DESIRE TO TAKE ANY STEP INAMICAL TO GERMAN INFLUENCE OR INTEREST IN CONSTANTINOPLE".

كما وانه ارسل فى ٢٢ شباط ١٨٩٣ برقية الى السير كلارفورد فى القسطنطينية يطالبه فيها ان يفعل ما فى وسعه لايقاف ضغط بعض المصالح المالية البريطانية التى كانت ترغب فى عدم حصول الفون كاولا على الامتياز الذى كان يريد(١) .

يعتبر التهديد الذى تقدم به مارشال وزير الخارجية الالمانى امراً له أهمية فى قضية سكة حديد بغداد ، فان تهديده القوي اظهر لبريطانيا مقدار القوة الحقيقية لالمانيا ، بل ان تصرف مارشال الانفرادى بالابراق الى القنصل الالمانى فى القاهرة مطالباً اياه بالغاء الموافقة الالمانية على تسليم الجيش المصرى وتطويره بدون انتظار جواب الحكومة البريطانية على برقيته الاحتجاجية أدى الى تغيير وجهة النظر البريطانية فى تحديد مقدار الصداقة الفعلية التى تكنها ألمانيا بالنسبة لبريطانيا وقد ترك ذلك التصرف أثره الشخصى فى نفسية اللورد روزبرى وزير الخارجية البريطانى واعتبر ذلك التصرف من قبل بعض افراد الحكومة البريطانية ودوائر وزارة خارجيتها كتصرف يمس الكرامة الوطنية البريطانية .

ولم يكن هذا الامر فقط هو المقزى الوحيد لتهديد مارشال ، فان التهديد بحد ذاته كان تحدياً صريحاً لموقف الحكومة الالمانيا وسياستها

(1) CARNOCH, ARTHUR NICOLSON, P. 96. NEW YORK-HOUGHTON, MILLFLIN CO., NEW YORK 1930.

في تركيا ، فللمرة الاولى تقوم حكومة برلين تحت تأثير المصالح الالمانية في الشرق بالدفاع عن تلك المصالح بصورة سياسية ايجابية^(١) .
وهكذا نجد بأن قوة الاقتصاد القومي الالمانى أخذت تتخطى الحدود الوضعية لمفاهيم بسمارك السياسية الخاصة بعدم الاحتكاك مع بريطانيا في الشرق^(٢) .

على ان المعارضة البريطانية لم تكن المعارضة الوحيدة للمشاريع الالمانية في تلك الفترة فقد أخبر رجب بك - احد كبار رجالات الباب العالي - الهر رادولان RADOLIN السفير الالمانى فى القسطنطينية

- (1) E. T. S. DUGDALE. GERMAN DIPLOMATIC DOCUMENTS. 187-1914, VOL. 4. PP. 180-183, 279-280. LONDON 1928-TRANSLATION OF DIE GROSSE POLITIK; J. B. WOLF. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILROAD. PP. 12-18. UNIVERSITY OF MISSOURI STUDIES XI. 1936.

(٢) يفسر هذا الموقف المتصلب الذى اتخذته الحكومة الالمانية في برلين على أساس انه نتيجة من نتائج زيادة رصيدها وقوتها الدولية نظراً للظروف المناسبة آنذاك ، فقد أدى تغير الحكومة البريطانية عام ١٨٩٠ والاطاحة بحكومة اللورد سالسبورى ، الى جعل المانيا تحتل محل الصدارة فى العلاقات الاوربية ، ذلك لان فضائح قناة بناما فى فرنسا اظهرت أمام قيصر ألمانيا مدى ضعف وفساد الجمهورية الفرنسية . ومن الناحية الثانية فإن التقارب الالمانى - الروسى آنذاك ادى الى جعل بريطانيا فى موقف انعزالى تام فى وقت أخذت فيه بريطانيا تتدخل أكثر فأكثر مع روسيا وفرنسا فى خلافات تخص مشاكل كل ما وراء البحار . وهكذا فإن حكومة المستشار كابريرفى فى برلين كانت آنذاك فى احسن واقوى مركز لكى تقف فى مركز ثقل الميزان بين روسيا وانكلترا .

- راجع : J. ALDEN NICHOLAS. GERMANY AFTER BISMARCK. P. 233.

بأن السير فنسنت SIR E. VINCENT مدير البنك العثماني أخبره ان الاخير (فنسنت) سوف يفعل كل ما في استطاعته لمناهضة المشروع الالمانى وعلاوة عن ذلك فقد اخبر رجب باشا نفس السفير الالمانى بأن الانكليز قد طلبوا بالحاح من الحكومة العثمانية اعطائهم امتياز لمسكة حديدية نحو قونية مع الحق فى تمديدها الى الخليج العربى فيما بعد وان الانكليز هددوا بالقيام بمناورات بحرية أمام الشواطىء التركية للحصول على مبتغاهم(١) .

ازداد النفوذ الالمانى فى الدولة العثمانية زيادة كبرى بعد تعيين الفون مارشال وزير الخارجية الالمانية السابق كسفير لبرلين فى القسطنطينية ، وكان مارشال من المعارضين لفكرة اشراك رؤوس اموال اجنبية جنباً الى جنب مع رؤوس الاموال الالمانية فى بناء سكة حديد بغداد ويتضح هذا الامر من تصريح له فى نيسان ١٨٩٨ قال فيه « ان من غير المرغوب فيه اشراك رؤوس الاموال الاجنبية فى المشروع نظراً لان ذلك يفقد ثقة السلطان لاعتقاده بأن ذلك سيزيد من نفوذ اعدائه فى بلاده » . ودافع مارشال فى نفس الوقت عن ثلاث نقاط اساسية :-

- ١ - البدء حالاً بالاعمال التمهيدية لتمديد السكة من انقرة الى القيصيرية .
- ٢ - ان تقوم شركة سكة حديد الاناضول ببناء السكة لوحدها فقط بدون اشراك رؤوس اموال اجنبية .
- ٣ - ان تقوم شركة سكة حديد الاناضول عقب انجاز السكة بانشاء شركة ملاحه نهريه تقوم بارتياح نهري دجلة والفرات ، واثار مارشال

(1) J. WOLF. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILWAY. P. 12-18. DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP. 455-66:

في نفس الوقت الى ان ذلك الامر سوف يلاقى ترحيباً وتأيداً من السلطان(١) .

غير ان مارشال لم يشر في اقواله السالفة الذكر الى كيفية انتهاء نشاط شركة لنج البريطانية للملاحة النهرية في وادي الرافدين ، تلك الشركة التي كانت قد حصلت - كما سبقت الاشارة اليه - على امتياز من الباب العالي لاجل مزاوله أعمال النقل النهري في نهري دجلة والفرات .

صدرت في ٢٩ كانون الثاني ١٨٩٩ ارادة من السلطان عبدالحميد تقضي باعطاء شركة سكة حديد الاناضول امتياز لبناء ميناء حيدر باشا ، وقد أكدت ارادة ثانية صدرت في ٢٣ آذار من نفس العام على محتويات الارادة الاولى واشارت تلك الارادة الى ان الهر زاندر ZANDLER رئيس شركة سكة حديد الاناضول قد وقع الامتياز من جانب الشركة وان وزير الاشغال العثماني قد وقعه من الجانب الآخر .

ونص الامتياز على واجب الشركة في انشاء الميناء وبقية الملحقات الضرورية فيه ونص على حق الحكومة في شراء حق استقلال الميناء من الشركة ، ولكن الشرط الاخير وضع تحت تحفظ جاء في احدى فقرات الامتياز ورد فيه ان حق الحكومة في الشراء لا يمكن تفيذه الا اذا اشترت الحكومة شركة سكة حديد الاناضول بكاملها(٢) .

ولعدم وجود أي امكانية مادية حقيقية لدى الحكومة العثمانية تؤهلها امكانية شراء سكة حديد الاناضول ، فإن التحفظ المذكور جاء في الواقع في صالح ألمانيا خصوصاً وان أعمال ومصالح الشركة كانت في توسع وانتشار مضطرد .

قدم الاعلان عن اعطاء الامتياز الاخير فرصة للمسيو كونستانس

(1) DIE G. P. PP. 473-474. VOL 14,

(٢) المصدر السابق . الجزء الرابع عشر . ص ٤٧٧ - ٤٧٨ .

G. CONSTANS السفير الفرنسى فى القسطنطينية لكى يظهر من جديد مقدار رغبة فرنسا الاكيدة آنذاك فى ابعاد النفوذ الالمانى من تركيا من جهة ومقدار عدم مبالئها برغبات وحرية الحكومة العثمانية فى التصرف بممتلكاتها وارضائها ، فقد ارسل السفير المذكور عقب الاعلان عن اعطاء الامتياز مباشرة مذكرة الى الحكومة العثمانية ذكر فيها ان الحكومة الفرنسية تعتبر الحكومة العثمانية مسؤولة عن أى ضرر يصيب الشركة الفرنسية التى كانت تقوم بمزاولة نشاطها فى ميناء حيدر باشا آنذاك من جراء اعطاء الامتياز الى الالمان (١) .

وتعتبر هذه المذكرة كتمودج لصور التدخل الاجنبى السافر فى شؤون الدولة العثمانية وكخير دليل على مقدار عدم احترام الدول الكبرى لسيادة الدولة العثمانية . غير ان تلك المذكرة لم تعط أى نتيجة تذكر ولم تزحزح الحكومة العثمانية عن موقفها السابق الخاص باعطاء الالمان امتياز ميناء حيدر باشا .

والظاهر ان المسيو كونستانس لم يتصرف عندما بعث بمذكرته بموجب تعليمات تلقاها من حكومته أو ان الحكومة الفرنسية قد غيرت موقفها بعد ذلك التاريخ بفترة وجيزة ، ففى نيسان ١٨٩٩ اجتمع السفير الفرنسى المذكور بالفون مارشال السفير الالمانى وابلقه بأن من غير المناسب لكل من فرنسا وألمانيا اتباع سياسات اقتصادية متعارضة فى آسيا الصغرى وان من الاصلح لكلاهما اتباع سياسة متجانسة مبنية على أساس اتفاق بين الطرفين حول تلك النقطة (٢) .

يستطيع الانسان القول ان موقف فرنسا الاخير كانت له مبرراته فبدلاً من موقفها المتصلب الاول نجدها تتحول عن ذلك الموقف على حين

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٧٣ - ٤٧٤ .

(٢) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٨٢ - ٤٨٨ .

غرة وتلجأ الى سياسة المصالحة والحلول الوسط ، ويمكن ان يبرر هذا التحول بكونه نتيجة من نتائج تغير الموقف الدولي في غير صالح فرنسا ، فلم تكن فرنسا في ذلك الحين على اتفاق مع بريطانيا بسبب حادثة فاشودا ولم يكن لديها من الناحية الواقعية أى حلفاء أو اصدقاء آخرون في أوروبا . وهكذا رأى ان من مصلحتها محاولة التقرب الى ألمانيا وعدم اعتراض طريق المصالح الاقتصادية لألمانيا في الامبراطورية العثمانية .

وكان رد الفعل الألماني على محاولة التقرب الفرنسي ايجابياً ، ففي ٤ مايس ١٨٩٩ ابرق الهريلو BULOW وزير الخارجية الألماني الى الفون مارشال في القسطنطينية يبلغه ان يخبر السفير الفرنسي - فيما لو تقدم الاخير باى عروض جديدة - ان الحكومة الألمانية مستعدة ومتشوقة للتعاون مع تركيا الى اقصى حد ممكن (١) .

ولو تركنا هذا الصلح الظاهري بين ألمانيا وفرنسا ونظرنا الى الافق البعيد لوجدنا ان غيوم المعارضة ضد المشاريع الألمانية أخذت تتجمع في الافق الشرقى فيما وراء الحدود الروسية كرد فعل على زيادة النفوذ الألماني في الامبراطورية العثمانية ، ففي ٥ كانون الاول ١٨٩٦ اتخذ مجلس الوزراء الروسى قراراً يقضى بضم المضائق الى روسيا في أقرب فرصة سانحة ، وفي ٩ كانون الاول وقع قيصر روسيا على القرار المذكور وكان القرار جريئاً وصريحاً وله أهميته الواضحة .

وبالرغم من الاعلان عن بطلان القرار السالف الذكر بعد فترة من الزمن من اصداره ، فإن محتوياته كانت لها أهميتها الواضحة كما ذكرنا ، اذ جاءت تلك المحتويات معبرة عن الرغبات والخطط الحقيقية لروسيا في تلك المنطقة ، ولم يكن مستغرباً ان تظهر روسيا معارضتها

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٨٤ - ٤٨٥ .

للخطة والمشاريع الألمانية في الامبراطورية العثمانية ، فبعد الاعلان عن امتياز بناء ميناء حيدر باشا ابلغ المسيو ساكين OSTEN SAKEN سفير روسيا في ألمانيا الهير فون بيلو وزير الخارجية الألماني بأن امتياز بناء ميناء حيدر باشا هو أمر من شأنه اطلاق الحكومة الروسية لان الحكومة الروسية تعتبر الميناء أمراً ضروريا بالنسبة لها .

ورد بيلو على المذكرة الروسية بأن ألمانيا تتبع في تركيا سياسة اقتصادية بحته وليس في نيتها الوقوف أمام روسيا هناك . وفي نفس ذلك الوقت ابلغ سفير روسيا في القسطنطينية السفير الألماني هناك ان هناك احتمالات في ان تؤدي زيادة المصالح التجارية الألمانية في تركيا الى اثاره المصالح السياسية الألمانية في المنطقة الامر الذي سيؤدي الى حصول التصادم بين دولتيهما .

والظاهر مما مر ذكره ان روسيا كانت ساعية في ذلك الوقت للتفاهم مع ألمانيا حول آسيا الصغرى ، بل ومن المحتمل كذلك ان روسيا كانت تتوقع الحصول على تأييد ألمانيا للاطماع الروسية في شمال وشرق تركيا مقابل اعطاء تأييدها للسياسة الألمانية الخاصة بسكة حديد بغداد . وقد شعر الدبلوماسيون الالمان بأن في ذلك الامر فرصة قوية لعزل فرنسا وهناك تصريح بهذا الخصوص للهر هاتزفيلد HATZFELD السفير الألماني في لندن يقول فيه بأن من واجب ألمانيا المطالبة بالوجود الروسي في تركيا كتمن للتفاهم معها(١) .

وعلى أي حال من الاحوال فإن الدبلوماسية الروسية كانت تميل آنذاك في ان تأخذ ألمانيا زمام المبادرة في التفاهم مع روسيا حول الموضوع محتجة بأن مورفيو MURVIEW وزير الخارجية الروسي

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٥٣٣ - ٥٣٤
٥٤٣ - ٥٤٥ .

كان شديد الغيرة من أي نجاح يقوم به شخص غيره ، ولهذا السبب فإنه لم يكن مرتاحاً لفكرة البدء بالدخول بمفاوضات مع الهر رادولان
RADOLIN السفير الألماني الجديد في سانت بطرسبورغ حول
تلك المسألة (١) .

وكانت ألمانيا مستعدة لقبول هذا الشرط وبلغ ساكين سفير روسيا في ألمانيا ان الاخيرة مستعدة للدخول في مفاوضات مع روسيا على أساس الاعتراف بالوضع الروسي الخاص في آسيا الصغرى فيما لو قامت روسيا بالاعتراف بالحدود الوضعية لألمانيا آنذاك وبعبارة أخرى ان ألمانيا كانت مستعدة للتفاهم مع روسيا حول الاطماع الروسية في آسيا الصغرى مقابل اعتراف روسيا بالسيطرة الألمانية على الألزاس واللورين وضمّان روسيا لتلك الاراضي في حالة اعتداء فرنسي عليها .

جاء جواب وزير الخارجية الروسية على المقترحات الألمانية ليعطي دليلاً على الكيفية والعقلية التي كانت مسيطرة على دبلوماسيتها الفردية آنذاك والخاصة بعدم احترام الدولة العثمانية والتسابق الى اقتسامها فقد جاء الرد قائلاً ان سفرة القيصر الألماني وليهام الثاني الى الشرق الاوسط - تمت تلك السفرة عام ١٨٩٨ - قد اعطت طابعاً سياسياً لكل أنواع النشاط الألماني في المنطقة وعلى ذلك ليس بالامكان القيام بأي شيء فيما لو لم تهم ألمانيا بوعد القسطنطينية نفسها لروسيا (٢) .

والواقع ان تلك المفاوضات لم تعطي نتائج ايجابية لعدم ملائمة الوقت لروسيا لضرب حليفها فرنسا ووجدت روسيا في أمر مساهمة ضابطين ألمانيين في المناورات الحربية التركية على الحدود الروسية عام ١٨٩٩ حجة للاحتجاج لدى ألمانيا وبالرغم من تفاهة هذه الحجة فقد

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٥٤٦ - ٥٤٨ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٥٤٩ - ٥٥٤ .

تمسكت بها روسيا للتخلص من قضية التفاهم مع ألمانيا وإيقاف المفاوضات بينهما .

وهكذا فشلت المفاوضات الألمانية الروسية حول أمر التفاهم على سكة حديد بغداد ومرت فترة تقرب العشرة سنوات على ذلك التاريخ الى ان تم التفاهم نهائياً حول الموضوع بين البلدين (١) .

وبالرغم من هذه المزعجات فقد كان الجو ملائماً بالنسبة لألمانيا لاجل عقد معاهدة مع تركيا تتعلق بأمر مد سكة حديد بغداد ، ذلك لان بريطانيا بالرغم من تخوفها المتزايد من أمر زيادة النفوذ الألماني في تركيا فأنها كانت لا تظهر معارضة قوية لامر زيادة النفوذ التجاري الألماني في تلك المنطقة رغبة منها في جعل ذلك النفوذ كحاجز أمام الإطماع الروسية الرامية الى التوسع نحو الجنوب والوصول الى المياه الدافئة ، أما فرنسا فأنها لم تعد عقب خذلانها في واقعة فاشودا ، تعتبر من الدول الأوروبية الكبرى التي يحسب لها حسابها الهام في الدبلوماسية الدولية ، وأما روسيا فأنها بالرغم من عدم تأييدها للمشروع ، فلم يكن لديها التأييد الدبلوماسي والوسائل المادية الكافية لمعارضة انشاء السكة بصورة جدية .

وهكذا فإن سياسة دول حلف الوفاق الأوروبية (فرنسا وانكلترا وروسيا) لم تكن متجانسة فيما بينها بالنسبة الى مشروع السكة ، ولو كان ذلك الحلف حقيقة واقعة وقويماً لاستطاع بحد ذاته إيقاف التوسع الألماني

(١) صرح الهر بيلو وزير الخارجية الألمانية في تشرين الثاني ١٨٩٩ ان روسيا بالرغم من وقاها لحلف الوفاق الذي وقعته مع فرنسا فأنها كانت مستعدة للتفاهم مع ألمانيا واطاف بأن روسيا سوف تتحقق كل تأكيد بأن سكة حديد بغداد الألمانية هي في صالح التجارة الروسية بخلاف الحال فيما لو كانت تلك السكة بأيدي بريطانيا لأنها ستكون خطراً آنذاك على التجارة الروسية . راجع :-

D. G. P. VOL 14. PP, 490-491.

ومنع تركيا من اعطاء امتياز السكة الى المصالح الالمانية(١) .
وقع في ٥ مايس ١٨٩٩ على اتفاق التعاون بين البنك الالمانى من
جهة والبنك العثمانى من الجهة الاخرى ، وكانت شركة سكة حديد
الاناضول تقف الى جانب الطرف الاول فى الاتفاق فى حين ان مدير
ادارة السكك الحديدية العثمانية كان يقف الى جانب الطرف الثانى .
وبسوجب الاتفاق حصل التفاهم حول ادارة سكة حديد سمرنه - القصبه
وعلى تمديد الخط نحو بغداد والبصرة وحصل البنك الالمانى على ٦٠٪
من اسهم الاتفاق فى الحين الذى ذهبت فيه البقية (٤٠٪) الى البنك
العثمانى(٢) .

ولم تفوت المصالح الالمانية الفرصة المؤاتية للتقدم فى مساعيها بشأن
الحصول على امتياز مد السكة وقام الهر زاندر ZANDER
رئيس سكة حديد الاناضول فى ٢٩ مايس ١٨٩٩ بمسمى لدى الحكومة
التركية لاجل الحصول على الامتياز لمد السكة من قونية الى بغداد وكانت
نتيجة مسعاها ايجابية بالرغم من حصول بعض المعارضة من جانب بريطانيا
وانارة بعض الصعوبات الاخرى .

فقد ابلغ المستر اوكونر O'CONNOR السفير البريطانى فى
القسطنطينية الفون مارشال السفير الالمانى بأن الطريق الوحيد لتفادى
عدم التفاهم حول الموضوع يكمن فى اعطاء المصالح البريطانية حصتها
فى الاتفاق الالمانى - الفرنسى حول سكة الحديد كما وان عزت بك
السكرتير الثانى للسultan عبدالحميد صرح من جانبه بان عدد من أعضاء
الحكومة التركية كانوا معارضين للمشروع .
والى جانب ما فات فقد اشاعت بعض الدوائر الروسية مستعدة الى

(1) BUTTERFIELD. P. 16.

(2) D. G. P. VOL: 14: PP: 485-486:

بعض تصرفات وأقوال الهر مورجان MORGAN الملحق العسكري
الالمانى فى القسطنطينية بأن فى نية ألمانيا تحقيق بعض الاطماع الاستعمارية
فى تركيا .

وتفصيل حادثة مورجان ان الملحق المذكور قام فى آذار ١٨٩٩
بالدفاع عن رأى قائل بأن من واجب ألمانيا وضع وادى الرافدين تحت
منطقة نفوذها التام وان تقوم ألمانيا عقب ذلك بالاصرار على انشاء شركة
ملاحة فى نهري دجلة والفرات .

ولما كانت هذه الاهداف بعيدة عن الاطماع الاقتصادية التى كانت
ألمانيا تعلن عن السعى لتحقيقها فى المنطقة بالاضافة الى ان من شأن مثل
هذه الاراء اثاره بريطانيا وتشديد مقاومتها للتوسع الالمانى فى منطقة الشرق
الاوسط ، فقد قام الهر فون سيمنز رئيس البنك الالمانى بالاعلان عن
معارضته لمشاريع مورجان وايده فى موقفه الاخير الفون بيلو وزير خارجية
ألمانيا الذى نصح القيصر بالسير فى طريق انشاء سكة حديد بغداد
فقط (١) .

وقد دارت الاحاديث بشأن السكة المذكورة بين ألمانيا وبريطانيا عند
زيارة القيصر الالمانى لبريطانيا عام ١٨٩٩ ، فقد حاولت ألمانيا كسب جانب
بريطانيا والحصول على تعاونها معها لانشاء السكة وفعلا اخبر تشمبرلن
CHAMBERLAIN القيصر الالمانى بأن الحكومة البريطانية ترغب
فى الاخرى فى التعاون مع ألمانيا فى تلك البقعة من آسيا ، غير ان تلك
المحاولات لم تعطى أى نتائج اخرى (٢) .

(1) A. S. JERAUSSALIMSKI, DIE AUSSENPOLITIK
UND DIE DIPLOMATIE DES DEUTSCHEN
IMPERIALISMUS, S. 686.

;DIE G. P. VOL. 14: S: 474-776:

(2) G. P. GOOCH, BEFORE THE WAR, A STUDY IN
DIPLOMACY, PP. 28-9.

كما وسارع الفون مارشال سفير ألمانيا لدى الباب العالي الى التصريح قائلاً بأنه موجود في القسطنطينية من أجل توسيع المصالح التجارية الألمانية وليس المصالح السياسية منها(١) .

وبناء على ما سبق فقد سعت الدبلوماسية الألمانية جاهدة للتعاون مع الفون زاندير رئيس شركة سكة حديد الاناضول لوضع مقترحات أمام السلطان عبدالحميد تتعلق بسكة حديد بغداد وتلخص تلك المقترحات في نقطتين أساسيتين :-

١ - ان شركة سكة حديد الاناضول تضمن بناء سكة حديدية تمتد من قونية الى البصرة عن طريق بغداد خلال ثمانية سنوات من الاتفاق معها .

٢ - ان تقوم الشركة بانهاء الدراسات الفنية الخاصة خلال مدة عام واحد من توقيع الاتفاق على مد الخط المذكور مع الحكومة العثمانية .
غير ان عبدالحميد كعادته أمام المواقف التي يتطلب اتخاذ قرار حاسم بشأنها أخذ يتردد في اعطاء موافقته على المقترحات الألمانية محتجاً بالتخوف من انكلترا وروسيا وبعدم مقاررة الباب العالي المادية أمام الكفاح .
وقام الفون مارشال من جانبه بكل براعة وذكاء بتهدئة السلطان وطمأنته ووضع حد لمخاوفه ، وأصبح أمراً ظاهراً عقب ذلك للرأى العام الألماني والاوربي ان المصالح الألمانية على أبواب عقد صفقة للحصول على امتياز سكة حديد بغداد مما سيعطيها نصراً تجارياً ودبلوماسياً في الامبراطورية العثمانية لا يمكن الاستهانة بقيمته(٢) .

ووقع في ٢٣ كانون الاول ١٨٩٩ على اتفاق اولي حول سكة حديد بغداد بين الحكومة التركية والمصالح المالية الألمانية اعطى بموجبه لتلك المصالح الحق في مد السكة .

(1) WILLE, MEN AROUND THE KAISER, P. 140.
INDIANAPOLIS 1914.

(2) D. G. P. VOL: 14: PP: 474-476:

زيارة القيصر الالمانى للشرق

هناك الى جانب العوامل والمناورات التجارية والدبلوماسية التي مر شرحها والتي أدت بتبجحها الى حصول الالمان على امتياز سكة حديد بغداد ، هناك الى جانب تلك العوامل عاملاً آخرأ وهاماً وهو زيارة القيصر وليم الى الشرق فى نهاية عام ١٨٩٨ ، ففى هذه الزيارة زار القيصر الالمانى علاوة عن تركيا الاراضى المقدسة وسوريا وساعدت زيارته على ان يقفز النفوذ الالمانى قفزة عالية نحو الامام وعلى تهيئة الجو النفسى المناسب لدى السلطان عبدالحميد لقبول اعطاء المصالح الالمانية امتياز السكة .

والواقع ان القيصر سبق له وان زار الامبراطورية العثمانية عام ١٨٨٩ وبقي فى القسطنطينية برهة من الزمن اجتمع خلالها بالسلطان عبدالحميد الذى عرض عليه فكرة امكانية المساهمة الالمانية فى مشاريع السكك الحديدية فى تركيا .

غير ان زيارة القيصر الاولى لتركيا لم تكن بذات بال لان المستشار الالمانى بسمارك كان آنذاك ضد فكرة المساهمة الالمانية فى تطوير تركيا واستغلال رؤوس الاموال الالمانية فيها لعدم رغبته - كما مر ذكره - فى اثاره انكلترا وروسيا والدخول فى معترك السياسة الدولية الاستعمارية بل وان بسمارك حاول فى البداية ان يقنع القيصر الشاب بالعدول عن فكرة الزيارة نفسها والغاءها غير انه فشل فى مساعاه (١) .

(١) كتب بسمارك فى مذكرة الى وزارة الخارجية البريطانية يحاول فيها التخفيف من أهمية الزيارة لتركيا وطمننة بريطانيا حولها . وجاء فى المذكرة ما نصه :

“AS TO THE APPROACHING JOURNEY OF THE KAISER TO THE ORIENT, I SAID THAT THE REASON FOR THE VISIT TO CONSTANTINOPLE LAY ONLY IN

م - ٤ سكة حديد بغداد

وزار القيصر في زيارته الثانية للشرق القسطنطينية والقدس ودمشق واجتمع خلال اقامته في الاراضي المقدسة بالمهاجرين الالمان الذي استقروا في يافا وحيثا منذ القرن السابع عشر (١٨٦٨) وخطب فيهم محاولا اثارة روح النعرة القومية الالمانية عندهم من جديد .

وفي اثناء اقامته في دمشق قام بالقاء خطبته التاريخية المعروفة في ٨ تشرين الاول ١٨٩٨ وقال فيها بعد ان شكر الحاضرين على الاستقبال والحفاوة التي قوبل بها هو والقيصرة زوجته في دمشق وبقية المدن « ليعلم السلطان عبد الحميد ومن خلفه الثلاثمائة مليون مسلم المنتشرون في انحاء الارض بأن قيصر ألمانيا هو صديقهم في كل وقت » (١) .

احدثت زيارة القيصر وخطبته في دمشق ضجة كبرى في أوروبا وتناولتها الصحافة الاوربية بالنقد والتحليل وشتى التفسيرات بصورة كبيرة

THE WISH OF OUR MAJESTIES NOT TO COME HOME FROM ATHENS WITHOUT HAVING SEEN CONSTANTINOPLE. GERMANY HAD NO POLITICAL INTEREST IN THE BLACK SEA AND THE MEDITERRANEAN; AND IT WAS ACCORDINGLY IMPOSSIBLE THAT THE VISIT OF OUR MAJESTIES SHOULD TAKE ON POLITICAL COMPLEXIONS. THE ADMISSION OF TURKEY TO THE TRIPLE ALLIANCE WAS NOT POSSIBLE FOR US; WE CAN NOT LAY ON THE GERMAN PEOPLE THE OBLIGATION TO FIGHT RUSSIA FOR THE FUTURE OF BAGHDAD".

راجع :

D. G. P. VOL: 6: PP: 360-361

(١) لاجل الاطلاع على نص الخطبة راجع :

DR. JOHANNES HOLFELD, DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK VON 1848 BIS ZUR GEGENWART, BAND 2. S. 102. DOKUMENT 45, BERLIN 1952; THE NEW CAMBRIDGE HISTORY. P. 591.

واهتمت بها الاوساط الدبلوماسية الغربية أشد الاهتمام ورأت فيها بادرة عهد جديد فى العلاقات الالمانية - العثمانية ، وكانت فرنسا وبريطانيا وروسيا من أشد المهتمين بالزيارة ومجرياتها بطبيعة الحال لاهتمامها أكثر من غيرها بقضايا التوسع الالمانى فى الشرق .

فلم تكن تلك الدول التى كانت تسعى لتحطيم الامبراطورية العثمانية وتقسيمها فيما بينها راضية عن وقوف الامبراطور وليم الثانى الى جانب السلطان عبدالحميد ، وعمدت الصحافة الاوربية (عدا الالمانية منها بالطبع) مدفوعة بالعوامل السابقة الذكر وبعض العوامل الدينية الخاصة بالتعصب الى المسيحية الى التسديد بالزيارة وقالت ان وقوف وليم الثانى الامبراطور المسيحى الى جانب السلطان عبدالحميد المسلم أمر لا يمكن تفسيره خصوصاً وان تلك الزيارة جاءت عقب فترة قصيرة من الزمن من مذابح الارمن فى الاراضى العثمانية^(١) .

وكانت احدى النتائج الهامة التى ادت اليها زيارة القيصر الى تركيا

(١) لعل الصحافة البريطانية كانت أكثر الصحافة الغربية عطفا على زيارة القيصر ، فقد كتبت صحيفة التايمس اللندنية عقب الزيارة بتاريخ ٢٨ تشرين الاول ١٨٩٨ تقول :

"IN THIS COUNTRY WE CAN HAVE NOTHING BUT GOOD WISHES FOR THE SUCCESS OF THE EMPEROR'S JOURNEY AND FOR ANY PLANS OF GERMAN COMMERCIAL EXPANSION WHICH MAY BE CONNECTED WITH IT SOME OF US PERHAPS MAY BE TEMPTED TO REGRET LOSS OF OPPORTUNITIES FOR OUR OWN INFLUENCE AND OUR OWN TRADE IN THE OTTOMAN DOMINIONS, BUT WE CAN HONESTLY SAY THAT IF WE WERE NOT TO HAVE THESE GOOD THINGS FOR OURSELVES, THERE ARE NO HANDS WE WOULD RATHER SEE THEM IN THAN GERMAN HANDS; THE TIMES 28 OCTOBER 1898.

والاراضي المقدسة ان عجلت بريطانيا بالسعي للقيام بعدد من الاجراءات الهادفة الى حماية خطوط مواصلاتها نحو الهند ازاء تقدم ألماني محتمل في منطقة وادي الرافدين عن طريق تنفيذ مشروع سكة حديد بغداد علاوة عن وجود خطر التقدم الروسي فيها من الناحية الثانية . وقام اللورد كورزون LORD CURZON نائب الملك البريطاني في الهند باستمالة الشيخ مبارك شيخ الكويت لعقد معاهدة حماية سرية بين بريطانيا والكويت وتم عقدها في حزيران ١٨٩٩ وفرضت المعاهدة المذكورة على شيخ الكويت عدم قبول اي ممثل لدولة اجنبية في امارتها من دون الحصول على موافقة سابقة من الحكومة البريطانية كما منته من رهن أو بيع أو ايجار أي جزء من اراضيها من دون الحصول على نفس تلك الموافقة (١) .

وهكذا وجد السلطان عبدالحميد الذي كان القرب بكله يهاجمه ويسعى الى تحطيم عرشه في شخص القيصر وليم الثاني صديقاً يمد له يد المساعدة ويحاول التقرب اليه الامر الذي أثر فيه تأثيراً واضحاً وزاد من تقربه وإثمانه الى ألمانيا والمصالح المالية الألمانية .

وقام الفون بيلو وزير الخارجية الألماني الذي رافق القيصر في رحلته بعقد عدة اجتماعات مع الوزير الأكبر العثماني وبالرغم من عدم صدور اي بيان رسمي بعد الزيارة فإن الاعتقاد ساد في الفترة التي اعقبها بأن ألمانيا حصلت من تركيا على وعود بتحقيق عدد من المصالح الاقتصادية التي كانت تطالب بها في الاراضي العثمانية وخصوصاً فيما يتعلق بأمر سكة حديد بغداد .

(١) لدراسة أكثر تفصيلاً عن معاهدة عام ١٨٩٩ البريطانية مع الكويت ونصوصها والظروف التي احاطت بعقدتها راجع اطروحتنا للدكتوراه « دراسات اجتماعية واقتصادية وسياسية عن الكويت » -
LOUAY BAHRY, KOWEIT, ETUDES SOCIALES,
ECONOMIQUES ET POLITIQUES. PP. 229-238 THESE,
MONTPELLIER 1962.

وأمر السلطان عقب الزيارة بالسماح لشركة سكة حديد الاناضول باستعمال ميناء حيدر باشا للاغراض الخاصة بالشركة كما وزاد نفوذ الدكتور جورج فون سينسن مدير البنك العثماني عقب تلك الزيارة زيادة متعظمة النظير لدى الاوساط الرسمية العثمانية .

والى جانب كل ما فات فمن الامور الهامة الاخرى التى ترتبت عن تلك الزيارة هى زيادة نفوذ الضباط الالمان فى الجيش التركى وعهدت اليهم مهمة تفتيش كل القطعات الحربية العثمانية كما وعهد اليهم أمر تنظيم والاشراف على عدد من المناورات الحربية الكبرى .

وفى خلال مؤتمر لاهاي لعام ١٨٩٩ أعلن الوفد التركى بتشجيع من ألمانيا عن التزامه جانب الاخيرة وعن رفضه التوقف عن التسلح (١) .

ازدياد اهمية ونفوذ المصالح الالمانية

لم تتميز الفترة التى مرت بين اعطاء الالمان الامتياز المبدئى لمذ سكة حديد بغداد وحتى اعطاهم الامتياز النهائى لمذ السكة بوجود معارضة دولية كبرى للمشروع وذلك بالنظر لاعتبارات املتها ظروف الحالة الدولية آنذاك .

فإن روسيا كانت تعارض مشروع السكة لاسباب استراتيجية تتعلق بتخوفها من انشاء سكة حديدية عبر انقرة . اى عبر الطريق الذى كانت تدعوه بطريق عبر ارمينيا القريبة من حدودها ولكن عندما اعطيت التأكيدات للقيصر الروسى بأن الشركة الالمانية اختطت طريقاً آخرأ يسير باتجاه الجنوب عبر قونية خفت حدة معارضة روسيا من هذه الناحية وسحب زينوفيف

(1) A. CHERADAME, PP. 10-11

ولدراسة مفصلة عن زيارة القيصر للاراضى العثمانية راجع :-

MARIA VON BRAWITZ, AUFZEICHNUNGEN
UND ERINNERUNGEN, BERLIN 1925.

ZINOVIV سفير روسيا في القسطنطينية الاحتجاج الروسي
الرسمي الخاص بتلك المسألة(1) .

والى جانب الاسباب الاستراتيجية التي كانت تدعو روسيا الى معارضة المشروع ، فإن عدم رغبتها في وجود جار قوى على حدودها الغربية كان يدفعها دائماً وابدأ نحو معارضة كل مشروع يرمي الى تقوية الامبراطورية العثمانية مما يمكنها من ان تسيطر سيطرة قوية على ما كانت تعتبره روسيا خاضعاً لمناطق نفوذها من تلك الاراضي العثمانية .

واذا تركنا فرنسا جانباً وحاولنا التفتيش عن اصدقاء لروسيا في بقية انحاء أوروبا آنذاك فأتنا بكل تأكيد سوف لا نجد اى صديق يمكن الاعتماد عليه ، بل وان فرنسا نفسها لم تكن تملك تلك الرغبة الملحة في مساندة الاطماع الروسية في آسيا الصغرى .

وقد حاولت روسيا عام ١٩٠٠ تحقيق بعض اطماعها في الامبراطورية العثمانية ، اذ استطاعت ان تحصل في ذلك العام على امتياز من تركيا باعطاءها حق الانفراد في بناء السكك الحديدية في منطقة البحر الاسود وباتجاه ايران ، ونص الامتياز كذلك على عدم جواز اعطاء الحق في القيام يمثل هذه الانجازات الى أى دولة اخرى - حتى الحكومة التركية نفسها خاضعة لهذا الشرط - حتى وان لم تقم روسيا باتخاذ اى خطوة في هذا المضمار . غير ان هذا الامتياز بقي جبراً على ورق لعدم وجود فائض مالى لدى روسيا تستطيع استغلاله خارج الاراضي الروسية .

على ان احتكار روسيا لحق مد السكك الحديدية في منطقة البحر الاسود باتجاه الحدود الايرانية لم يؤثر كثيراً على مشروع سكة حديد بغداد وسير المشاريع الالمانية قدماً في ذلك المضمار .
وفي الواقع ان روسيا حاولت استغلال قضية حصولها على امتيازات

(1) E. M. EARLE, PP: 65-66:

لمد السكك الحديدية في الاراضي العثمانية لعرقله مشروع سكة حديد بغداد ، فقد أخبر زينوفيف السفير الروسي في الدولة العثمانية الباب العالي بأن روسيا مستعدة للتنازل عن كافة امتيازاتها داخل حدود الاراضي العثمانية فيما لو وافقت تركيا على تقديم وعد بأن هي نفسها (تركيا) ستقوم في المستقبل بالاخذ على عاتقها مهمة انجاز مشاريع السكك الحديدية في اراضيها بواسطة امكانياتها المادية الخاصة (١) .

على ان تلك المقترحات الروسية لم تلاقي اى صدى في الاوساط الرسمية العثمانية وراأت فيها تركيا وهي الدولة الفقيرة دليلاً جديداً على عدم اهتمام ورغبة روسيا في تطوير الامبراطورية العثمانية وزاد تقرب تركيا من ألمانيا .

كانت ألمانيا مستعدة بالرغم من كل شيء في اشراك المصالح الروسية في مشروع بناء السكة ، فقد صرح النهر سيمنس - عارفاً بأن ذلك سوف لا يفقده مركزه المالى الممتاز في المشروع - بأنه لا يعارض مساهمة روسيا في المشروع وبرر وجهة نظره على أساس ان طول السكة المقترحة هي ٢٤٠٠ كيلو متر وان المصالح الالمانية لا تستطيع ان تمويل انشاء اكثر من ٨٠٠ كيلو متر منها مما يجعل الحاجة ملحة الى استخدام رؤوس الاموال الاجنبية لغرض تمويل انشاء بقية اجزاء السكة (٢) .

اظهرت روسيا الموافقة على التقرب الالمانى في البداية ودارت بعض المفاوضات حول الموضوع غير انها ما لبثت ان تراجعت عن موقفها المتقرب ، فقد اخبر فيتالى GRAF VITALI النهر مارشال سفير ألمانيا في تركيا بأن روسيا مستعدة في ان تساهم في المشروع فيما لو جرى أمر تدويل السكة وأصبحت تحت رقابة جميع الاعضاء المساهمين فيها ، وفيما

(1) D. G. P: VOL: 17: PP: 380-381:

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، صفحة ٣٣٩ - ٣٤٠ .

لو اعطيت روسيا نصيب مساو لنصيب غيرها من الاعضاء في المشروع (١) .
ودار البحث حول هذه النقطة اثناء زيارة المسيو ديلكاسيه الفرنسي
لروسيا ، وكانت نتيجة المباحثات الروسية - الفرنسية ، ان وافقت روسيا
على المساهمة في المشروع عن طريق أخذ بعض نصيب فرنسا فيه مما
سبب رضى لدى اوساط الشركة الالمانية (٢) .

على ان الحكومة الروسية ما لبثت ان تراجعت عن موقفها الاخير
عقب برهة من الزمن ، فقد اخبر السفير الروسي في القسطنطينية زميله
السفير الفرنسي هناك بأن فيه WITTE وزير المالية الروسي
لا يوافق على المساهمة الروسية في المشروع بأي حال من الاحوال .
وعلقت الاوساط الرسمية الروسية تراجعها بأنه جاء نتيجة لضغط الرأي
العام الروسي ، غير ان الحقيقة تكمن في ان الحالة المالية داخل روسيا
نفسها لم تكن من القوة بالدرجة التي تسمح لها بها بالقيام بتحقيق عدد من
المشاريع الهامة خارج الحدود الروسية ، كما وان الاهتمام الروسي كان
منصباً بالدرجة الاولى نحو الشرق الاقصى حيث كانت لروسيا ازماتها
القوية مع اليابان (٣) .

ولو تركنا روسيا جانباً ونظرنا الى فرنسا لوجدنا ان سياستها
كانت باقية حتى تلك الفترة اشبه ما تكون بسياسة الحياد حول السكة ،
بل ان فرنسا كانت تشجع الى حد ما فكرة تطوير الدولة العثمانية ، ذلك
لان فرنسا كانت مهتمة الى حد بعيد بسوريا وكانت المصالح الفرنسية
مرتاحة نوعاً ما الى مشروع سكة حديد بغداد والسبب في ذلك يعود الى

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، صفحة ٤٠٠ - ٤٠١ .

(٢) DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS,
DEUXIEME SERIE, VOL. 1, PP. 338-339. PARIS
1930.

(٣) المصدر السابق ، الجزء الرابع ، صفحة ٨٣ .

ان البنك العثماني الذي كانت المصالح المالية تسيطر عليه قد حصل بموجب اتفاق ٦ ايس ١٨٩٩ مع البنك الالماني على نسبة ٤٠٪ من اسهم مشروع سكة حديد بغداد(١) .

وبالاضافة الى ما سبق ذكره ، فان المصالح الفرنسية كانت لديها عدد من التعهدات في اتجاه مختلفة من تركيا - عدا تلك المتعلقة بالسكك الحديدية منها - الامر الذي كان يجعلها تنظر بعين العطف الى تقوية الامبراطورية العثمانية وتطويرها .

حاول ديلكاسيه كما سبق ذكره ان يخفف من حدة المعارضة الروسية للمشروع على اساس الاتفاق معها على المساهمة فيه سوية ، غير انه فشل في مساعاه كما رأينا ، ولقد كان ديلكاسيه شخصياً لا يعطف أو يثق بالمانيا ، غير انه كرجل سياسي قام بأرسال تعليمات الى سفارته في سانت بطرسبورغ يحثج فيها على الهجمات التي كانت الصحافة الروسية تشنها ضد مشروع سكة حديد بغداد(٢) .

وهكذا كان موقف الحكومة الفرنسية حيال الموضوع مائماً ، فان موقف المصالح المالية التي كانت مرتاحة الى حد ما عن مشروع سكة حديد بغداد ، كان يقابله موقف الحكومة الفرنسية المتردد ، ذلك لان فرنسا كانت معزولة في ذلك الحين عن بقية الدول الاوربية الكبرى ، ولهذا كانت تخشى من القيام باى عمل جدي من شأنه تشويه العلاقات

..... CHERADAME. P. 261, K. HELFFRICH: DIE
..... VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES PP.
..... 124ff BERLIN 1919. EARLE. PP. 59-60.

ولمراجعة أهم نقاط الاتفاق بين البنكين الالماني والفرنسي . راجع:
(2) DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS,
..... P. 83. c: f.

الودية بينها وبين روسيا ، وهكذا فإن احتجاج ديلكاسيه لم يكن جدياً
تماماً .

ولم تقم الحكومة الروسية من جانبها بأخذ أى إجراء ضد هذا
الاحتجاج وذلك لوثوقها من مركزها القوى جبال فرنسا ، بل انها لم
تجيب عليه ، وبالإضافة الى ما سبق فإن الحكومة الفرنسية من جانبها لم
تقم بأخذ أى تدبير جديد لدعم احتجاجها لدى سانت بطرسبورغ ، ولم
يبق لدى ديلكاسيه فى محاولته الإبقاء على علاقته الودية مع روسيا الا ان
يحاول تقادى مساهمة فرنسية كبرى فى المشروع .

ونزل ديلكاسيه الى ميدان المعركة بسلاح قوى له اهمية ، فقد
منع بورصة باريس والاسواق المالية الفرنسية من التعامل بأسهم شركة
سكة حديد بغداد الامر الذى سبب هزة مالية كبرى للمشروع .

غير ان رجال المال الفرنسيون كانوا اشد اهتماماً بمصالحهم الخاصة
من الاهتمام برغبات الحكومة الفرنسية ، فقد اجروا محادثات مع المصالح
المالية الالمانية توصلوا فى أثرها الى عقد اتفاق فى مايس ١٩٠١ مع تلك
المصالح بشأن مساهمتهم فى المشروع^(١) .

لم تكن معارضة بريطانيا لمشروع سكة حديد بغداد من الشدة فى
تلك الفترة كما انتهى الحال عليه فى السنوات التى اعقبت اعطاء الامتياز
النهائى ، بل ان موقف الصحافة البريطانية كان يعطف على المانيا فى
بعض الحالات ، وفى آب ١٨٩٨ كتبت صحيفة مورنج بوست
THE MORNING POST اللندنية مقالا اعربت فيه عن املها فى عدم
اقامة منافسة حول سكة بغداد من شأنها اساءة العلاقات الانكليزية -
الالمانية . وجاء فى المقال ما نصه :

"SO LONG AS THERE IS AN EFFICIENT RAILWAY

(1) D. G. P. VOL: A: S: 398:

FROM HAIDARPASHA TO BAGHDAD, AND SO LONG AS THE DOOR THERE IS OPEN, IT SHOULD NOT REALLY MATTER WHO MAKES THE TUNNELS OR PAYS THE PORTERS; IF IT SHOULD BE NECESSARY TO INSIST ON AN OPEN DOOR. THE FOREIGN OFFICE WILL PROBABLY SEE TO IT; WHILE IF IT SHOULD HAPPEN TO BE, AS USUAL, ASLEEP, THERE ARE ALWAYS, MEANS OF WAKING IT UP, AS A MATTER OF GENERAL POLITICS IT MAY NOT BE AT ALL A BAD THING TO GIVE GERMANY A STRONG REASON FOR DEFENDING THE INTEGRITY OF TURKEY AND FOR RESISTING AGRESSION ON ASIA MINOR FROM THE NORTH"(1).

تم تكن الصحافة البريطانية تنظر لوحدها فقط بعين العطف نحو مشروع السكة والمشاريع الألمانية في تركيا ، فقد جاءت بعض تصرفات عدد من رجالات بريطانية مؤكدة لهذا الاتجاه ومنهم رودوس CECIL RHODES وهو أحد كبار الرسل والمبشرين المعروفين للاستعمار البريطاني والذي زار ألمانيا في ربيع ١٨٩٩ ورجع الى لندن راضياً تماماً عن مشروع سكة حديد بغداد الألماني وعن التحمس الظاهري لقيصر ألمانيا الى مشروع سكة حديد الكاب - القاهرة البريطاني .

وفي تشرين الاول من نفس العام زار القيصر الألماني بريطانيا حيث بسط للمسؤولين الإنكليز - خصوصاً لجوزيف تشمبرلين وزير المستعمرات البريطاني - وجهة النظر الألمانية ، وصرح تشمبرلين مؤيداً المشاريع الألمانية الخاصة بتركيا ، كما واستقبلت الصحافة البريطانية عموماً بشيء من العطف الامتياز المبذوب الذي اعطته تركيا لألمانيا بشأن السكة(٢) .

(1) THE MORNINGPOST, LONDON. 24 AUGUST 1898.

(2) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS. VOL. 120, (1903). P: 124f; VOL: 126 (1903). P. 108.

وفي نفس تلك الفترة اظهرت الصحافة البريطانية نوعا من الفتور
 والموظف اللاودية بالنسبة لروسيا وفرنسا فيما يخص مشاريمهما المتعلقة
 بالدولة العثمانية ، فقد نشرت صحيفة الكلوب
 THE GLOBE اللندنية مقالا وصفت فيه رغبة روسيا في جعل آسيا الصغرى « كمشوريا
 ثانية » بكونه أمراً غير مرغوب فيه ، كما ونشرت صحيفة المورنج هيرالد
 وغيرها مقالات بهذا الاتجاه كذلك^(١) .

أما فيما يتعلق بمواقف الصحافة البريطانية اتجاه فرنسا فقد نشرت
 صحيفة الديلي ميل مقالا في تشرين الثاني ١٨٩٨ قالت فيه ان فرنسا قد نجحت
 تماما في اقناع جون بول بكونها من الد اعداءه ، ولقد ترددت بريطانيا
 كثيراً في الاختيار بين فرنسا والمانيا ، غير انها احترمت دائماً الخلق
 الألماني في الحين الذي أخذت فيه تشمر أكثر فأكثر بالاحتقار بالنسبة
 لفرنسا ، واستمرت الصحيفة قائلة « ليس هناك اى شىء موجود من طبيعة
 الوفاق الودى بين بريطانيا واقرب جاراتها وان فرنسا ليست لديها لا
 الشجاعة ولا الشعور السياسى القويم »^(٢) .

وهناك سبب آخر دفع بريطانيا الى عدم محاولة الاحتكاك القوى
 بالمانيا في تلك الآونة ، فقد كانت بريطانيا مشغولة بحرب البوير في جنوب
 أفريقيا وكانت تصرف كل اهتمامها تقريبا آنذاك نحو انتهاء تلك الحرب .
 أضف الى كل ما سبق ان بريطانيا كانت باشد الحاجة الى ايجاد
 اصدقاء تعتمد عليهم للوقوف الى جانبها ضد الاطماع الروسية ولم تكن

(1) THE GLOBE, AUGUST 10. LONDON 1899; THE
 MORNING HERALD, LONDON, AUGUST 10 1899;
 THE WEST MINSTER GAZETTE, AUGUST 10.
 1899.

(2) THE DAILYMAIL, LONDON, NOVEMBER 9.
 1899.

مستعدة الى ان تجد اولئك الاصدقاء - الدخول في معركة جانبية مع دولة
أوربية كبرى مثل ألمانيا .

ولكن انكلترا بالرغم من كل شيء كانت تضع نصب عينها دائماً
مسألة حماية مصالحها الحيوية في الهند والخليج العربي ، ولهذا السبب
فليس هناك من تفسير آخر للتصريح الذي تفوه به المستر سالسبوري في
بداية عام ١٩٠٠ والذي قال فيه ان بريطانيا لا تمنع من وجود الوجود
الالمانى على حدود مناطق سيطرتها في الخليج العربي ، ليس هناك تفسير
قوي لهذا التصريح سوى التفسير القائل بأن بريطانيا كانت تحاول ايقاف
الضغط الروسي نحو الخليج عن طريق وضع حاجز ألماني بينها وبين
الروس (١) .

واظهرت مجريات الامور فيما بعد ان الدبلوماسية الالمانية لم تعرف
كيف تتصرف بصورة صحيحة للاستفادة من تلك اليد التي كانت بريطانيا
تمدها اليها في تلك الآونة ولم تستفد من الفرصة الملائمة .

ففي ٦ نيسان ١٩٠٠ ابلغ المستر اوكونر O'CONNOR
السفير البريطاني في تركيا القون مارشال السفير الالمانى هناك ، أنه عرف
بوجود لجنة بريطانية ترغب في دراسة امكانية اقامة خط برى نحو
الكويت وان بريطانيا مع احترامها لرغبة المانيا الخاصة بمد سكة حديد
بغداد ، ترغب في التفاهم مع ألمانيا في ذلك الصدد (٢) .

(١) جاء في التصريح قول سالسبوري :

WE ARE IN NO WAY DISTURBED OVER THE
QUESTION OF A GERMAN CONCESSION, IN FACT WE
ARE PLEASED THAT GERMANY WILL BE BROUGHT
NEARER TO US ON THE QUESTION OF THE PERSIAN
GULF"

راجع :-

D. G. P. VOL: 17: 372-74:

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٧٠ .

غير ان ألمانيا تجاهلت هذا العرض البريطاني ولم تجب على هذه الملاحظة ، والواقع ان ليس هناك تعليل فى سبيل تفسير السكوت الالمانى غير التعليل الذى يقول ان ألمانيا لم تعط أهمية للموضوع بالمقدار الذى تستحقه مثل هذه البادرة •

وعادت بريطانيا الى مثل تلك المحاولة كزرة ثانية فى حزيران من نفس العام عندما قام السير لاسيليس SIR FRANK LASCELLES سفير بريطانيا فى باريس بالطلب من الهر بيلو وزير الخارجية الالمانى ان يخبر الحكومة البريطانية عن الموعد الذى حدده الالمان لتمديد خط سكة حديد بغداد نحو وادى الرافدين والكويت حتى لا يحدث سوء تفاهم بين الطرفين حول الموضوع ، وازداد السفير البريطانى قانلاً ان بريطانيا ليس لديها سوى العطف نحو مشروع سكة حديد بغداد •

غير ان ألمانيا تجاهلت مجدداً هذه البادرة البريطانية ولم تظهر الحكومة الالمانية اى خطوات ايجابية نحو التفاهم الفعلى مع بريطانيا بذلك الصدد ، وهذه هى احدى هفوات الدبلوماسية الالمانية التى لولاهما لتحقق مشروع سكة حديد بغداد ضمن نطاق التفاهم الالمانى - البريطانى عدة سنوات قبل نشوب الحرب العالمية الاولى •

جاء موقف بريطانيا الاخيرة متناسقاً مع السياسة البريطانية العامة الخاصة بالهند والخليج العربى فان تلك المنطقة كانت تشكل جزء حيوياً من المصالح البريطانية فى العالم ولم يكن بوسع بريطانيا ان تؤيد تأييداً اعمى اى مشروع من شأنه زعزعة الوجود البريطانى هناك أو ايجاد مزاحمة لذلك الوجود على أقل تقدير ، ولهذا فقد كانت تسمى للحصول على مقابل لتأييدها ، وقد ضيقت ألمانيا فرصة اعطائها هذا المقابل، اذ انها لم تقم بخطوات عملية فعلية بالرغم من تصريحات رجالها الايجابية بذلك الخصوص •

قام سفير بريطانيا في القسطنطينية المستر اوكونر في مذكرة رفعها الى لانسدون LANSDOWNE وزير الخارجية البريطاني بشرح الموقف قائلاً :

"I BELIEVE IT WILL BE VERY DIFFICULT, STANDING ALONE AS WE PROBABLY SHOULD, TO OPPOSE OR TO QUESTION THE RIGHT OF THE TURKISH GOVERNMENT TO APPLY THE TAX".

وكان اوكونر في مذكرته اذن يؤكد على حق الحكومة التركية في رفع نسبة الضرائب الكمركية في تركيا لمجابهة المصروفات التركية المتوقعة لسد نفقات مساهمتها في سكة حديد بغداد .

واضاف اوكونر في نفس المذكرة قوله :

"IT IS UNPLEASANT TO CONTEMPLATE THE CONSTRUCTION OF A RAILWAY TRAVERSING THE WHOLE OF ASIA MINOR AND TERMINATING IN THE PERSIAN GULF IN WHICH GREAT BRITAIN TAKES NO PART OR SHARE.

واقترح اوكونر في النهاية ان تشكل لجنة خاصة لدراسة الموضوع ولمح الى امكانية ارغام المانيا على قبول المساهمة البريطانية (1) .

وهكذا بدأت الاوساط البريطانية تظهر شيئاً فشيئاً - بالرغم من عدم تقدمها بمشروع منافس للمشروع الالماني - المزيد من التحفظات ازاء ذلك المشروع ، ولقد عجل أمر توقيع امتياز سكة حديد بغداد وبالاحرف الاولى في أول كانون الثاني ١٩٠٢ في اسراع الحكومة البريطانية في اظهارها لمزيد من التحفظات والرغبة في المساهمة في المشروع .

وبالرغم من كل شيء فإن وجهة النظر الرسمية البريطانية حيال السكة في بداية القرن الحالى كانت منصرفه الى قبول الاشتراك مع ألمانيا

(1) BRITISH DOCUMENTS OF THE ORIGINS OF THE WAR, VOL. 2. PP. 176-187:

في بناء السكة ، وان وزير الخارجية البريطانية كان متحمساً للموضوع أكثر بكثير مما اظهره في الكلمات المتحفظة التي ارسلها في ١٨ نيسان ١٩٠٢ الى الهر مترنيخ METTERNICH سفير ألمانيا في لندن والتي ذكر فيها بانه ينظر الى مشروع سكة حديد بغداد بعين الصداقة اذا ما استمر العمل فيه بعد الحصول على تأييد بريطانيا له ، واذا ما كان عنصر حسن النية متوفراً فيه ، كما وأخبره في نفس تلك المذكرة بأن بريطانيا تتوقع الحصول على نصيب من المشروع يعادل على الأقل نصيب اى دولة أخرى فيه على ان يؤخذ ينظر الاعتبار كذلك طريقة توزيع رأس المال وطريقة الادارة وتجهيز رأس المال (١) .

ورد السفير الألماني على تلك المذكرة قائلاً بأن المجال لا يزال مفتوحاً أمام بريطانيا على حد علمه بالامر ، للدخول في مفاوضات مع ألمانيا لغرض عقد اتفاقية حول الموضوع .

(١) كتب الوزير البريطاني بهذا الصدد في نيسان ١٩٠٢

يقول :-
"IT WOULD BE A GREAT MISFORTUNE IF THE RAILWAY WERE TO BE CONSTRUCTED WITHOUT BRITISH PARTICIPATION. THE LINE WILL BE A MOST IMPORTANT HIGHWAY TO THE EAST WITH A DEBOUSHE ON THE PERSIAN GULF. IT IS CLEARLY FOR OUR INTERESTS THAT THE ENTERPRISE SHOULD BE GIVEN AN INTERNATIONAL CHARACTER AND THAT WE HAVE OUR FULL SHARE OF THE CONTROL OF THE LINE AS WELL AS FOR ANY ADVANTAGE DERIVED FROM ITS CONSTRUCTION AND ADMINISTRATION".

راجع بهذا الشأن :

BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGINS OF THE WAR. VOL. 2. PP: 777180; GOOCH: BEFORE THE WAR: VOL: I: PP: 28-29 KEMPHALL PRESS. LONDON 1936.

وهكذا زاد تحفظ الاوساط الرسمية البريطانية صلابة كما واخذت تلك الاوساط تطالب في نفس الوقت بنصيب من السكة مغيرة بذلك موقفها الاول الذي كانت تؤيد فيه المشاريع الالمانية بدون ان تبدي تحفظ يذكر بشأنها أو ان تطالب بنصيب جدي فيها .

ولعل تفسير هذا التغير في السياسة البريطانية يكمن بالدرجة الاولى في الموقف الخاص بالكويت ، اذ سبب الموقف العام هناك في تلك الفترة مشاكل عديدة لبريطانيا .

فقد حاولت تركيا في تلك الفترة بالذات ان تبسط نفوذها الفعلي على الكويت التي كانت تابعة للسيطرة العثمانية من الناحية الرسمية على الاقل ، فبعد ان تجاهلت تركيا تلك الاراضي القاحلة من امبراطوريتها الواسعة لفترة طويلة من الزمن ، عادت فأظهرت على حين غيرة اهتماماً جدياً بها ، وذاعت الاشاعات القائلة بأن في نية الحكومة التركية ارسال باخرة حربية الى ميناء الكويت لارغام الشيخ مبارك على الخضوع لسيطرتها بصورة عملية الامر الذي سبب قلقاً لدى الاوساط البريطانية المعنية حيث دار الحديث حول احتمال ارسال قوات بريطانية الى تلك الامارة لحمايتها من محاولات السيطرة التي كانت العاصمة العثمانية تحاول فرضها عليها⁽¹⁾ .

ولم تكن المانيا طرفاً مباشراً في النزاع حول تلك القضية وكان موقفها موقف المحايد حيال النزاع البريطاني - التركي وكان اتجاه سياستها العامة في منطقة الخليج العربي ، بالرغم من اظهارها نوع من

(1) GOOCH, BEFORE THE WAR, P. 29, SIDNEY BRADSHAW, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR. VOL. I: P: 22: THE MACMILLAN CO: NEW YORK 1929.

وكذلك : اطروحتنا للدكتوراه ، دراسات اجتماعية واقتصادية وسياسية عن الكويت ص ٢٣٦ سبق ذكره .

م - ٥ سكة حديد بغداد

الاهتمام بالكويت ، يسير باتجاه محاولة الاحتفاظ بالاوضاع القائمة
STATUT QUO في المنطقة .

على ان ازمة الكويت لم تؤدي الى حدوث اصطدام مسلح أو
استخدام للقوة من قبل بريطانيا وتركيا واعلنت بريطانيا بأنها تعتبر شيخ
الكويت ، بالرغم من الحماية البريطانية على امارته شبه مستقل في
شؤونه .

ويمكن الاستفادة من تلك الازمة لمعرفة مدى التطرف الذي يمكن
لبريطانيا اظهاره في محاولة الاحتفاظ بما كانت تدعوه بمصالحها الحيوية
في المنطقة حتى وان كانت هذه المصالح نتيجة من نتائج القرصنة
والغزو(١) .

لم تخرج ألمانيا بريطانيا آنذاك بأي نتيجة مثمرة بشأن التفاهم
حول مشروع سكة حديد بغداد واعقب الامتياز النهائي الى الشركة
الالمانية ضجة كبرى في بريطانيا كانت نتيجتها عرقلة ومنع سبيل التفاهم
الالمانى - البريطانى حول الموضوع لفترة من الزمن ، وأصبح الرأى
العام البريطانى بين عشية وضحاها متخوفاً بما سمي بالسياسة الالمانية
الرامية الى التوسع نحو الشرق والتي عرفت تحت اسم
DRANG NACH OSTEN وتصاعدت صيحات الخطر من كل
صوب فى بريطانيا ، ويقال ان روسيا ساعدت مادياً على اثارة هذه الضجة
فى بريطانيا ، غير ان أى دليل لم يعثر عليه حتى الوقت الحاضر يشير الى
صحة مثل هذا الرأى(٢) .

ولم تحاول الدبلوماسية البريطانية ان ترجع الى سياستها السابقة في
محاولة التفاهم مع المانيا ، فان اللورد لانسدون وزير الخارجية البريطانى

(1) D.G.P. VOL: 14: PP: 465ff: BUTTERFIELD: P: 19;
(2) BUTTERFIELD, P. 19.

مثلا والذي كان في قرارة نفسه ميالا للتفاهم مع ألمانيا ، اظهر عكس
مشاعره الحقيقية حيال السكة عندما أخبر المهر كيفنر GEWINNER
مدير سكة حديد الاناضول بأن بريطانيا تعارض المشروع بكل شدة
قائلا :

"UNTIL NOW ENGLAND ALONE HAD HELD THE
SHORTEST ROAD TO INDIA IN HER HANDS, WITH THE
BUILDING OF THE BAGHDAD RAILWAY THIS WILL
NO LONGER BE THE CASE".

وعلاوة عن هذا التصريح فقد اخبر لانسدون سفير ألمانيا في لندن
بأن بريطانيا بالاستعانة مع روسيا بوسعهما بكل تأكيد ايقاف العمل في بناء
السكة .

وهكذا وضعت نهاية مرحلة المفاوضات الالمانية - البريطانية الاولى
وظهرت القطيعة بين الطرفين وانصرفت المصالح المالية الالمانية للبحث عن
المساعدة من مصادر أخرى غير البريطانية منها⁽¹⁾ .

كانت الدولة العثمانية بحاجة الى المعونة المادية والمعنوية بعد ان
تكالبت عليها كل من روسيا وبريطانيا وفرنسا من كل جانب ووجدت في
ألمانيا الدولة التي يمكنها ان تمد لها يد العون والصداقة ، فإن تركيا
كانت تطمع في الحصول على المعونة الالمانية لمناصرتها ضد غزو روسي
محمتمل في منطقة المضائق والبحر الاسود ، وهي كانت تطمع في تلك
الصداقة لصد غزو فرنسي محتمل على الشواطئ السورية يكون الهدف
منه احتلال تلك المنطقة وكانت تريد تلك المعونة من ألمانيا لمقاومة اعتداء بريطاني
محمتمل على وادي الرافدين خصوصا عقب ان اظهرت بريطانيا رغبتها
الاكيدة في استعمال القوة في المنطقة اثناء ازمة الكويت عندما هددت
بأستعمال السلاح البريطاني لحماية شيخ الكويت ضد محاولات السيطرة
التي حاولت القسطنطينية فرضها عليه .

(1) D. G. P. VOL: A: P: 432:

وبالإضافة الى كل تلك العوامل والاسباب السياسية التي دفعت
بتركيا نحو الانبجاء الى المانيا ، فقد كانت تركيا محتاجة الى رؤوس
الاموال الالمانية بشكل محسوس لغرض المساهمة فى تطوير الامبراطورية
العثمانية وللحصول على أكبر كمية من المال لقاء منحها امتياز سكة حديد
بعداد الى المصالح المالية الالمانية . ولهذه النقطة الاخيرة اهميتها ، ذلك
لان الاتفاق المالى النهائى بشأن السكة بين تركيا و المانيا هو امر لم يتم
التوصل اليه ابدأ واندلعت نيران الحرب العالمية الاولى والقضية لا تزال
موضع الاخذ والرد بين الطرفين .

ويمكن اجمال الموقف الالمانى آنذاك فى ان المانيا بعد ان تحولت
سياستها حيال الشرق عقب انتهاء عهد بسمارك أخذت تشجع توظيف
رؤوس اموالها فى المنطقة ، وتولدت فكرة تمويل مشروع سكة حديد
بعداد لدى المصالح المالية الالمانية بمرور الزمن ، وما ان استقرت تلك
الفكرة لدى اصحاب رؤوس الاموال حتى اخذت بالترعرع بسرعة كبيرة
حتى أصبحت فى النهاية عاموداً من أعمدة السياسة الاقتصادية والعامية
لالمانيا فى الشرق وعاموداً من اعمدة سياستها الاوربية العامة كذلك ،
واستقر عزم الالمان على الوصول بخط السكة المقترح حتى الخليج
العربى .

لقد حاولت المصالح الالمانية جاهدة التوصل الى الحصول على مشاركة
غيرها من المصالح المالية الاوربية فى المشروع واعلنت عن ذلك فى اكثر
من مرة ، غير انها لم تكن مستعدة للتنازل عن المركز الرئيسى الذى
كانت تحتله فى المشروع الى اى دولة أوربية اخرى ، وخير دليل على
صحة هذا الرأى ما جاء فى تصريح فى ٩ آذار ١٩٠٢ للمهر بيلو وزير
الخارجية الالمانى اظهر فيه اصرار حكومته على عدم قبول التنازل عن
مقعد الرئاسة فى المشروع قائلاً :

IT IS A FUNDAMENTAL POLICY OF MINE FOR

GERMANY THAT WE PURSUE NO ACTIVE POLICY ON THE ORIENT AND WE DRAW THE CHESTNUTS FROM THE FIRE FOR NO ONE"(1).

ولم تكن الخطوة التي اعقبت هذا الصراع الدبلوماسي بين الدول الاوربية الكبرى سوى حصول المانيا على الامتياز النهائي لسكة حديد بغداد .

امتياز سكة حديد بغداد

اعطى الامتياز النهائي لسكة حديد بغداد في ٥ آذار ١٩٠٢ ، ووقعه من الجانب التركي ذهني باشا وزير الاشغال والتجارة بأسم الحكومة التركية ومن جانب المصالح الالمانية الدكتور زاندر المدير العام لشركة سكة حديد الاناضول . ونص الامتياز على عدة مواد يمكن اجمال اهمها فيما يلي (٢) :-

١ - اعطى الامتياز الحق لشركة سكة حديد الاناضول بتمديد الخط الحديدي من قونية الى بغداد والبصرة عبر (أو باقرب نقطة) من قونية والحميدية وعثمانية وتل حبوش ورأس العين ونصيبين والموصل وتكريت وبغداد وكربلاء والنجف والزيور . مع اقامة فروع للخط الى عدة مناطق اهمها حلب وخانقين ونقطة على الخليج العربي يتفق بشأنها فيما بعد بين الحكومة التركية وأصحاب الامتياز (٣) .

والملاحظ ان نص الامتياز لم يشر صراحة الى اسم الموقع الذي تم الاتفاق عليه في الخليج العربي لتشييد فرع السكة اليه من الزيور ،

(1) BULOW BERNARD, FURST VON, DENKWURDIG
KETTEN. VOL. 1. PP: 441-442; BERLIN 1931:

(٢) لمراجعة النصوص الكاملة للامتياز :

HUREWITZ PP. 452-463; CHERADAME, PP. 180-187.

(٣) المادة الاولى من الامتياز .

غير ان المعروف عموما ان الكويت كانت هي تلك النقطة المقترحة
لكي تكون نهاية سكة حديد بغداد .

٢ - حددت مدة الامتياز بتسعة وتسعون عاما واعتبرت تلك المدة هي
نافذة كذلك بالنسبة لخط سكة حديد انقرة - قونية التي انتهى
العمل فيها قبل ذلك التاريخ بعدة سنوات (١) .

٣ - تعهدت الحكومة التركية بتقديم الاراضى الضرورية الخاصة بمد
السكة الى الشركة الالمانية بدون ان تدفع الاخيرة ثمنا لها ، كما
ووافقت الحكومة التركية على تخصيص الاراضى الكافية لانشاء
الابنية والمستلزمات الخاصة بالشركة والعمل على طوال السكة
وبدون مقابل وذلك الى جانب موافقتها على اعفاء ما تحتاجه الشركة
من مواد الانشاء والتعمير الخاصة بالسكة من الضرائب
الكمركية (٢) .

٤ - التزمت المصالح الالمانية الحاصلة على الامتياز بالاشتراك مع المصالح
المالية العثمانية لانشاء شركة تدعى بالشركة الامبراطورية العثمانية
لسكة حديد بغداد

THE IMPERIAL OTTOMAN BAGHDAD RAILWAY

وذلك، لكي تحل محل شركة سكة حديد الاناضول في القيام بكل
الاعمال المتعلقة بمد السكة الجديدة من قونية حتى الخليج العربي .
كما وتعهدت شركة سكة حديد بغداد بعدم التنازل أو بيع او تحويل
الخط الجديد أو فروعه الى اى شركة اخرى (٣) .

٥ - حاولت الحكومة التركية اخضاع شؤون النقل الحربى عن طريق
السكة الى رقابتها ، فقد نص الامتياز على وجوب اخضاع نقل

(١) المادة الثانية .

(٢) المادة السادسة والثامنة .

(٣) المادة السابعة .

الضباط والقطع والمعدات الحربية في حالة الحرب أو السلم الى
رقابة الحكومة التركية^(١) .

٦ - احتفظت الحكومة التركية لنفسها الحق في سحب الامتياز من الشركة في
اي وقت تشاء مقابل دفع تعويض عن المدة الباقية من الامتياز ، كما
ووافقت الحكومة على التعهد بدفع قسم من مصاريف انشاء السكة
وعلى دفع ضمان كيلو متريا عن كل كيلو متر من الخط^(٢) .

٧ - اعطيت الشركة الحق في استغلال كل المناجم التي يعثر عليها لمسافة
عشرون كيلو مترا من جانب من جوانب الخط . وهذا الامر كما
هو واضح لا يخلو من فائده وأهميته بالنسبة للمصالح
الالمانية^(٣) .

٨ - اعطيت الشركة الحق في بناء ثلاث موانئ على نفقتها الخاصة في
كل من بغداد والبصرة والزيير مع القيام بكل الانشاءات الخاصة
باعمال التفريغ والشحن في تلك الموانئ ، ومنحت الشركة مهلة
مقدارها ثمانية سنوات لدراسة الفوائد التي يمكن جبايتها من بناء
واستغلال تلك الموانئ^(٤) .

٩ - التزمت الحكومة التركية ان تبنى على نفقتها الخاصة كل المراكز
والمواقع الحربية على الخط الرئيسي أو فروعها وفي كل الاماكن
التي ترى ان امر القيام بمثل هذه الانشاءات فيها شيئا
ضروريا^(٥) .

١٠- اعطيت الشركة الحق في التنقيب عن المواد الاثرية التي يتم العثور

(١) المادة السابعة عشرة .

(٢) المادة التاسعة عشرة .

(٣) المادة الثانية والعشرون .

(٤) المادة الثالثة والعشرون .

(٥) المادة السادسة والعشرون .

عليها اثناء اعمالها وذلك من دون الحاجة الى الحصول على رخصة
مسبقة من الحكومة العثمانية في ذلك الصدد على ان تجرى محادثات بين
الشركة والحكومة العثمانية لتقرير مصير الانار التي يتم العثور
عليها (١) .

١١- اشار الامتياز الى ان القانون والمحاكم التركية هي التي تقوم بالبت
في قضايا الخلافات التي تنشأ بين الشركة والحكومة العثمانية وبين
الشركة والاشخاص العاديين في الامور الخاصة بتنفيذ الامتياز
وتفسير المواد الواردة فيه (٢) .

(١) المادة السابعة والعشرون .

(٢) المادة الرابعة والثلاثون .

الباب الثاني

الدبلوماسية الدولية للسكة

امتازت الفترة التي اعقبت اعطاء امتياز عام ١٩٠٢ وحتى اعلان الحرب العالمية الاولى بكونها فترة المفاوضات والمناورات السياسية العنيفة بين الدول الاوربية الكبرى لاجل التوصل الى المساهمة أو منع مساهمة الآخرين في مشروع السكة . ولقد كادت تلك المفاوضات والمناورات التي كانت تسير بين المد والجزر ان تعطى نتائج ايجابية قائمة على أساس تفاهم الاطراف المعنية لولا قيام الحرب العالمية الاولى .

واعتبرت المشاكل الدولية المتعلقة بسكة حديد بغداد من العناصر الرئيسية للخلافات الاوربية في الفترة التي سبقت قيام الحرب العالمية الاولى .

وستجرى في هذا الباب محاولة لدراسة تطور القضية عقب اعطاء المصالح الالمانية لامتياز عام ١٩٠٢ وحتى نشوب الحرب العالمية الاولى ، آخذين كقياس موقف المانيا التي حصلت على الامتياز ، اتجاه الدول الاخرى المعنية بالموضوع مباشرة وهي تركيا وفرنسا وروسيا وبريطانيا وتطور العلاقات الخاصة بالسكة بين ألمانيا وكل واحدة من هذه الدول .

الفصل الاول

تركيا والسكة

لم تخلو العلاقات الالمانية - التركية بصدد سكة حديد بغداد من قيام عدد من الصعوبات والمشاكل بين الدولتين ، تلك الصعوبات والمشاكل التي كانت تجعل من أمر استمرار التفاهم والوثام بينهما أمر لا يخلو من صعوباته .

فبالرغم من صدق نية المصالح الالمانية في التحمس للمشروع والسعي الحثيث لتنفيذه ، فقد ثارت بينها وبين تركيا بعض الخلافات وللمشاكل نتيجة للصعوبات المالية في تركيا وضعف الحالة الاقتصادية لتلك الدولة الامر الذي سبب تأخيراً في تنفيذ المشروع (١) .

كما وان ثورة الشباب الاتراك لعام ١٩٠٨ كادت ان تطيح بالمشاريع الالمانية في تركيا والى ان تأخذ بريطانيا على عاتقها مشروع السكة .
اشترطت المادة الثامنة من امتياز عام ١٩٠٢ لغرض تنفيذ الامتياز وجوب تكوين شركة ذات رؤوس اموال المانية - تركية مشتركة تعرف تحت اسم شركة سكة حديد بغداد .
وتنفيذاً لما جاء في المادة المذكورة شكلت شركة سكة حديد بغداد في ١٣ نيسان ١٩٠٣ .

وجد الدكتور كيفنر ، المدير العام للبنك الالمانى وشركاؤه في طريقهم عدد من المشاكل الكبرى التي كان حلها لازاما عليهم قبل البدء

(١) كادت الحالة المالية المتردية في تركيا خصوصا عقب انهيار ماليتها واضطراب حالتها الاقتصادية قبل الحرب العالمية الاولى ان توقف العمل نهائيا في بناء السكة . راجع :

BUTTERFIELD, P. 33, D. G. P: VOL: 17: PP: 439-440:

في الاعمال التنفيذية للمشروع وبطبيعة الحال كانت الصعوبات الخاصة
بأيجاد رؤوس الاموال الكافية للقيام بتنفيذ بناء السكة والتي قدرت نفقات
انشاءها آنذاك بمائة مليون دولار^(١) .

تحمست الحكومة التركية للبدء بتنفيذ العمل في السكة وراحت
تطالب بذلك عقب اعطاء الامتياز مباشرة ، فقد اخبر الوزير الاعظم في
١٦ تموز ١٩٠٣ الهر فانلنهايم WANGENHEIM السفير الالمانى
في القسطنطينية بأن العمل في المشروع يجب ان يبدء في الحال وبأن
الحكومة التركية مستعدة لتقديم الضمانات الضرورية وبأن من واجب
ألمانيا وتركيا العمل سوية اذا ما ارادتا للمشروع النجاح لان الدول
الاخري لا ترغب الا في تقويض المشروع .

ولم تكن الدوائر المالية الالمانية مستعدة للبدء في تنفيذ العمل في
الحال وذلك لعدم وجود رؤوس الاموال الكافية لديها الامر الذي زاد
من حدة المطالبة التركية بالبدء في تنفيذ المشروع وتقدم الوزير الاعظم
بطلب جديد الى الدوائر الالمانية في ٢٧ تموز ١٩٠٣ ذكر فيه بأن هناك
بعض الدول التي تسعى لتسيط عزمته واجباره على التخلي عن مشروع
السكة وذكر الوزير كذلك في طلبه بأن سفير بريطانيا وفرنسا اخبراه ان
من صالح الحكومة التركية السير حسب سياسة المراضاة لهاتين الدولتين .

DR GEWINNER

(١) اشتغل الدكتور كيفينر

منذ شبابه في الاعمال المالية والصريفية ، وقد اختير كأحد مدراء البنك
الالمانى في عام ١٨٩٤ وأصبح مديرا عاما للبنك الالمانى عام ١٩٠١ بدلا
من الدكتور جورج فون سيمنس ، ولعب كيفينر دورا هاما في نشاط
البنك الالمانى في الامبراطورية العثمانية ، وبصفته مديرا للبنك الالمانى
أصبح مديرا لشركة سكة حديد الاناضول وشركة سكة حديد بغداد من
بعدها ، ويعتبر من الشخصيات القوية التي كانت تقف دائما خلف
المفاوضات الدولية بشأن سكة حديد بغداد .

والواقع ان فحوى الطلب الاخير الذي تقدم به الوزير الاعظم العثماني قد لا يعدو كونه مجرد مناورة سياسية أريد بها حث المانيا على التعجيل بتنفيذ المشروع ، فليس هناك اى دليل مادى يثبت صحة مزاعم الوزير الاعظم هذه ولم نعر على اى وثيقة رسمية من الوثائق الالمانية او البريطانية او الفرنسية الخاصة بسكة حديد بغداد جاء فيها ما يثبت صحة اقواله اللهم الا اقواله الشخصية هذه بحد ذاتها ، واغلب الاحتمال كما اشيرنا اليه ان الدوائر التركية هي التي اختلقت هذه الرواية كمناورة لحث الدوائر الالمانية على التعجيل بتنفيذ التزاماتها الخاصة بالسكة .

كانت المشاكل والخلافات بين الدول الاوربية مبعث الارتياح لدى الدوائر التركية دائما لان تلك الاوساط التركية كانت ترى فيها ابعاد للدول الاوربية عن محاولة التدخل فى تركيا والتفاهم فيما بينها بشأن سياسة موحدة اتجاء الاخيرة . ومن هنا نرى ان المباحثات التي جرت فى مطلع القرن الحالى بين بريطانيا وروسيا لتسوية خلافتهما المختلفة اعتبرت بالنسبة لها كمبعث للمقلق ، فان موضوع الخلاف البريطانى - الروسى حول ايران كان من بين الامور التي تناولتها تلك المباحثات وخشت تركيا ان تؤدى تلك المباحثات الى التفاهم حول اقسام بعض اجزاها القريبة من تلك المنطقة .

وزاد من حدة القلق العثماني قيام سينويوف SINOWIEW سفير روسيا فى تركيا بأخبار الحكومة التركية انه فى حالة حصول اتفاق بريطانى - روسى نتيجة للمباحثات الجارية ، فان التفاهم المذكور سيكون موجها ضد سكة حديد بغداد بصفة مباشرة .

وتيجة لكل ذلك عاد الباب العالى الى المطالبة والالاحاح بالتعجيل من أمر انشاء السكة ، واجابت الدوائر الالمانية على المطالبة التركية

(1) D. G. P. VOL: 17: PP: 449-450:

بالجواب التقليدي الذي كانت تقدمه اليها في مثل هذه الحالات وهو ان
الشروع في العمل سيده حال الحصول على رؤوس الاموال اللازمة
والضمانات الكيلو مترية الضرورية^(١) .

(١) شرعت شركة سكة حديد بغداد في تحضير رؤوس الاموال اللازمة
لتنفيذ العمل عندما طرحت للبيع اسهم الشركة والتي بلغت قيمتها ٤٥ مليون
فرنك ، وحصلت الاوساط الالمانية على نصيب عال من تلك الاسهم بعكس
الاوساط الفرنسية ، فبالرغم من اتفاق ١٨٩٩ بين البنك الالمانى والبنك
العثماني ، فان رفض الحكومة الفرنسية الرسمى السماح لاسهم سكة
حديد بغداد التداول في البورصة الفرنسية ، قد وجه ضربة قوية الى
المساهمة الفرنسية بشكلها الواسع في المشروع ، غير ان الشركة
استطاعت على ابي حال من الاحوال بيع كل اسهمها بعد ان تعهدت الحكومة
التركية بتغطية تلك الاسهم وبضمانها ، وبدأت التحضيرات الاولية للبدء
في العمل وتنفيذ الجزء الاول من السكة والممتد من قونية الى بلكرلو
BULGURLU والبالغ طوله ٢٠٠ كيلو متر تقريبا في تشرين
الثاني عام ١٩٠١ .

وأخذ العمل يسير بسرعة عقب ذلك وانتهى العمل في الجزء المذكور
عام ١٩٠٤ وتم افتتاحه بصورة رسمية في ٢٥ تشرين الاول ١٩٠٤ وهو
اليوم المصادف لعيد ميلاد السلطان عبدالحميد وحصلت الشركة على
أرباح مادية كبيرة من جراء بناء ذلك القسم ، اذ استطاعت ان ترغر ما
يزيد على الثلاثة ملايين ونصف المليون من الفرنكات من مجموع المبالغ
المخصصة لبناء ذلك القسم .

وكانت الاسهم لمالية للشركة موزعة بين المصالح المالية الدولية على
النحو التالي :

٨٠٪ من الاسهم لمجموعة من المصالح المالية الدولية التي ترأسها
البنك الالمانى .

١٠٪ من الاسهم للحكومة العثمانية .

١٠٪ من الاسهم لشركة سكة حديد الاناضول .

أما اعضاء مجلس ادارة الشركة والبالغ عددهم سبعة وعشرون
عضواً . فكانوا ينتمون الى جنسيات مختلفة على النحو التالي :

٨ المان يختارهم البنك الالمانى .

لم تضع امثال هذه الاجوبة الالمانية نهاية لذعر السلطان عبدالحميد وتخوفاته ، فقد أستلم الاخير صحيفة من لندن في تموز ١٩٠٦ تدعى بوجود مفاوضات بريطانية - المانية لاجل التوصل الى الحصول على

-
- ٣ المان تختارهم شركة سكة حديد الاناضول .
 - ٨ فرنسيين يختارهم البنك العثماني .
 - ٤ اترالك .
 - ٢ سويسرين .
 - ١ نمساوى .
 - ١ ايطالى .

وبده التحضير فى العمل لانجاز القسم الثانى من السسكة عقب الانتهاء من انجاز قسمها الاول ، غير ان الصعوبات كانت على الابواب ، فان الاراضى التى تعقب بلكرلو هى اراضى جبلية تشكل قسما من جبال طوروس الشاهقة ، ووقفت الصعوبات المالية الخاصة بالحصول على رؤوس الاموال الكافية امام الشركة لصعوبة العمل فى ذلك القسم وتطلب وقتا ومجهودا اضافيا لانجازه ، ولم يكن باستطاعة الحكومة التركية اصدار أسهم جديدة لضمان رؤوس الاموال المستخدمة فى القسم الثانى - قدرت قيمة تلك الاموال بخمسين أو ستين مليون فرنك - كما وان الفوائد التى دفعتها الحكومة العثمانية والمبالغ التى دفعتها عقب اصدارها لاسهمها الاولى المخصصة لبناء القسم الاول من السكة قد انقل كثيرا من كاهل الميزانية العثمانية .

ولم يكن باستطاعة الحكومة العثمانية الخروج من هذا المأزق الا عن طريق زيادة الضرائب المفروضة على الواردات فى الامبراطورية العثمانية ، غير ان مثل هذا الامر كان مشروطا بموافقة الدول الكبرى عليه بموجب اتفاقية دولية ، ذلك لان تركيا كانت مرتبطة مع الدول الكبرى بموجب اتفاقية دولية حددت بمقتضاها نسبة الضرائب التركية على الواردات بمقدار ٨٪ .

وطلبت الحكومة التركية من الدول الكبرى عام ١٩٠٣ ان يسمح لها بزيادة نسبة الضرائب الكمركية الى ١١٪ غير ان الطلب لم يلاق قبولا من الدول المعنية ، ولم تستطيع تركيا الا فى عام ١٩٠٦ وعقب

مساهمة أجنبية في مشروع السكة • ولم يكن لذلك النبأ من صحة في الواقع لان كل من الدولتين لم تكن مستعدة آنذاك للاتفاق للتوصل الى مثل تلك الاتفاقية ، واعلن السلطان عقب ذلك انه لا يرضى تحت اى ظرف من الظروف في ان تساهم انكلترا في المشروع •

مفاوضات طويلة ، من الحصول على موافقة الدول الكبرى على أمر زيادة نسبة الضرائب الكمركية بمقدار ٣٪ وعلى ان تبده تلك الزيادة في الدخول ضمن نطاق التنفيذ الفعلي اعتباراً من تموز ١٩٠٧ ، غير ان تركيا بقت حتى عقب حصولها على الزيادة المرجوة عاجزة على توجيه المبالغ التي تحصل عليها من جراء تلك الزيادة نحو سد نفقات التزاماتها في سكة حديد بغداد وذلك لان الشروط التي فرضت نتيجة للمساعى البريطانية والروسية والفرنسية للموافقة على تلك الزيادة ، كانت تجعل من الصعب على تركيا توجيه ما تحصله من مبالغ الزائدة نحو المساهمة في بناء السكة ، فمن جملة تلك التقييدات التي فرضت على تركيا ما جاء في واحد من بنود الاتفاقية الخاصة بزيادة نسبة الضرائب الكمركية ، فقد نص ذلك البند على وجوب توجيه ثلاثة ارباع الفوائد الجديدة التي تحصل عليها تركيا نحو اصلاح منطقة مقدونيا •

غير ان الوضع المالى لتركيا عام ١٩٠٨ سمح لها على اى حال من الاحوال ، من اليفاء ببعض التزاماتها حيال سكة حديد بغداد لغرض الاسراع في المساهمة في العمل في السكة ، ففي ٢ حزيران من ذلك العام صدرت ارادة من الباب العالي بالسماح بتمديد السكة من بلكرلو وحتى حلب لمسافة تقرب الثمانمائة كيلومتر • وبدأت الاستعدادات في الحصول على رؤوس الاموال لانجاز القسم عن طريق الحصول على القروض بعد ان وضعت فائدة مقدارها ٤٪ على تلك القروض •

على ان الموقف العام في تركيا لم يلبث ان تغير عقب ذلك التاريخ بشهر واحد ، فقد حصل الانقلاب العثماني الذي قاده شباب الترك من الضباط ، ذلك الانقلاب الذي رمى الامبراطورية العثمانية بكاملها تحت نيران القلق والتخوف الذي جعل شركة سكة حديد بغداد تتباطى وتتخوف من الاسراع في تنفيذ التزاماتها الخاصة بتنفيذ القسم الثاني من السكة منتظرة ان تنجلي الاوضاع وتستقر من جديد في الامبراطورية العثمانية •

على ان ألمانيا المحتاجة فى الواقع الى رؤوس الاموال البريطانية لانجاز المشروع استطاعت ان تهدىء خواطر السلطات التركية بعض الوقت ذاكرا ان الاخبار القائلة بوجود مفاوضات ألمانية - بريطانية لا نصيب لها من الصحة وبأنها ترجو انجاز القسم الثانى من الخط - عبر طوروس وامانوس - بدون اى مساعدة أجنبية^(١) .

لقد كان السلطان عبدالحميد متحمسا للغاية الى التوصل الى بناء السكة ، غير ان احلامه كانت تصطدم دائما بالواقع المبني على أساس عدم وجود الامكانيات المادية الكافية لدى حكومته لاجل المساهمة فى الاسراع بتنفيذ المشروع ، ومن الجهة الاخرى فقد كان السلطان التركي وهو الصديق الحميم لآلمانيا ، لا يرغب فى اشراك اى طرف جديد فى المشروع ، ولهذا السبب فقد كانت اصغر الاشاعات القائلة بأحتمال مساهمة دولة أوربية أخرى مع ألمانيا فى المشروع تدخل فى قلبه الذعر والخشية وتجعله يسارع فى طلب التأكيدات والتوضيحات . ولنضرب على سبيل

وخلع السلطان عبدالحميد عقب الانقلاب وبدأت الاوضاع تستقر بايدي الضباط الاتراك ، غير ان الشركة لم تتخلى عن موقف التماهل حتى كانون الاول ١٩٠٩ ، ففى ذلك الشهر قامت الشركة بانشاء شركة بناء اخذت على عاتقها مهمة انشاء القسم الجديد من السكة عبر جبال طوروس وامانوس ، كما وقامت بمجموعتان من المصالح الألمانية-الفرنسية المشتركة فى خلال خريف نفس العام فى المساهمة فى القروض الثانية والثالثة لسكة حديد بغداد مجهزة بذلك المبالغ الضرورية للبدء فى العمل . راجع :

D. G. P. VOL: 25: PP: 214-215, REPORT OF THE BAGHDAD RAILWAY COMPANY 1903, ISTANBUL 1904; PAUL IMBERT, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD; REVUE DES DEUX MONDES, VOL. 197. PARIS 1907; YOUNG, CORPS DU DROIT OTTOMAN, VOL. 3. PP. 221-28; E. M. EARLE. TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE BAGHDAD RAILWAY, PP. 91-97.

(1) D. G. P. VOL: 25: P: 217:

المثال بعض الحوادث التي جرت عام ١٩٠٧ ، ففي حزيران عام ١٩٠٧ أعلن منير باشا عن قلق الحكومة التركية ازاء الاشاعات القائلة بأن هناك ثمة مفاوضات بين ألمانيا وفرنسا وانكلترا ازاء السكة .

ولاجل طمئنة السلطان من جديد قام الهر فون مارشال سفير ألمانيا في القسطنطينية بأخبار السلطان بأن المصالح الألمانية ستبده نشاطها من جديد في العمل على بناء السكة حالما يصدر السلطان ارادة بالبدء في العمل وتقديم ضمان رؤوس الاموال المستخدمة في المشروع ونا كان السلطان عبدالحميد يخشى من بريطانيا خشية كبيرة في حالة اصداره مثل تلك الارادة لتخوفه من رد الفعل البريطاني حيالها ، فقد بقيت قضية اصدار الارادة معلقة بين الاخذ والرد(١) .

وهكذا اعتبرت الاوساط المالية الألمانية الارادة التي اصدرها السلطان لتمديد الخط في ٢ حزيران ١٩٠٨ بمثابة نصر لها .
اعقب الانقلاب العثماني لعام ١٩٠٨ فترة من البرود في العلاقات الألمانية - التركية فقد اصبح للامان مبعدين عن التأثير السياسي في الاوساط الرسمية العثمانية ، وبات مشروع سكة حديد بغداد بكامله يلاقى الكثير من الصعوبات ووجه سؤال الى الحكومة التركية في البرلمان العثماني يتعلق بسكة حديد بغداد الامر الذي اعتبر كنوع من الاهانة للشركة للألمانية التي بقيت حتى ذلك الحين تتمتع بمركز وامتيازات هامة ومتعددة في تركيا(٢) .

على ان السفارة الألمانية في القسطنطينية استلمت عقب ذلك اعتذاراً رسمياً من الحكومة التركية شرحت فيه الحكومة التركية الموقف قائلة بأن الحكومة التركية لا ترغب في تهديد كيان مشروع السكة ، وان

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢٥١ - ٢٥٢ .

(2) EARLE; P. 96; BUTTERFIELD. P. 25:

القضية تتعلق بالمشروع من الناحية الاقتصادية التي من واجب الشركة نفسها ان تشعر بها . فقد اقترحت بعض الاوساط التركية ان يمتد خط السكة الى الاسكندرون ومنها الى حلب بدلا من ان يقطع الخط اراضي قاحلة وغير منتجة تم الاتفاق على ان يمر بها الخط المذكور بموجب امتياز عام ١٩٠٣ ، غير ان اقتراح تلك الاوساط لم يكن عمليا آنذاك ، فان سكة حديدية تسير بمحاذاة ساحل البحر لا يمكن الدفاع عنها بصورة سهلة في أيام الحرب (١) .

لم يكن التهديد بالخطر قويا بالنسبة للشركة الالمانية ويعود الفضل في ذلك والى حد كبير الى انها كانت قد اكملت شطراً من مشروع السكة الامر الذي قوى من مركزها ، فبعد رحلة بالسكة الحديدية قام بها طلعت باشا وزير الداخلية العثماني في تشرين الاول ١٩٠٩ برفقة جواد بك وزير المالية من انقرة الى قونية ، عاد الوزيران الى القسطنطينية وهما في اشد حالات التحمس والرضى عن المشروع . واتهم السفير الالمانى فى القسطنطينية تلك الفرصة لكي يعلن بأن من الواجب السير قدماً في بناء السكة بدون اى تأخير

وهكذا انتهت الازمة بين قيان الاتراك والمانيا بشأن سكة حديد بغداد وعادت الدوائر التركية الرسمية الى مد يد الصداقة الى المانيا والى مطالبتها بالاستمرار فى العمل الحثيث فى المشروع والتحمس فى سبيله . والواقع ان الدوائر التركية لم تكن مخيرة تماما بين ألمانيا وبريطانيا ، فان الاطماع البريطانية فى منطقة وادى الرافدين والكويت كانت تدفع الاتراك الى الحذر الدائم من بريطانيا ، وهكذا لم تتحمس الاوساط التركية الجديدة الى فكرة احلال شركة بريطانية فى بناء السكة محل الشركة الالمانية كما وانها لم تتحمس كذلك الى الفكرة القديمة القائلة

(1) D. G. P. VOL: 27; PP: 561-68; BUTTERFIELD
P. 25.

بامكانية المساهمة البريطانية مع المصالح الالمانية لاتمام المشروع .
وهكذا رفض حلمى باشا الوزير الاعظم العثماني فكرة تقسيم
مشروع السكة بين عدة دول مختلفة واعلن ان مثل هذه الفكرة لا يمكن
قبولها الا اذا كانت حصّة تركيا في تلك القسمة معادلة لنصيب اى دولة
أخرى فيها ، واعلن ان تركيا تفضل بناء السكة بنفسها في القسم المزمع
انشاءه من بغداد الى الخليج العربي على ان تعطي بريطانيا امتياز مد تلك
السكة وان تصبح تلك الدولة بالنتيجة الدولة ذات القوة والنفوذ والسيطرة
على تلك المنطقة .

وعلقت الاوساط الالمانية في القسطنطينية على تصريحات الوزير
الاعظم بأن الحكومة الالمانية ترى في فكرة قيام تركيا نفسها ببناء الجزء
الجنوبي من السكة من بغداد وحتى الخليج العربي ، نصراً كبيراً
لبريطانيا لان قيام تركيا بمفردها بتلك العملية يعني عدم امكانية انجاز
العمل في السكة نهائياً(١) .

غير ان الاوساط التركية بقيت تطور فكرة قيامها ببناء الجزء
الاخير من السكة خصوصاً في صيف عام ١٩١٠ واخذت تلك الاوساط
تظهر رغبتها في ان تراجع ألمانيا عن حقوقها في بناء ذلك القسم ، غير ان
الايوساط الالمانية اصررت على موقفها السابق الخاص بالاعلان عن عدم
رغبتها في قيام الاتراك أنفسهم ببناء ذلك القسم .

ونتيجة للموقف الاخير قامت الحكومة الالمانية في ٢٦ تموز ١٩١٠
بأخبار رفعت باشا وزير الخارجية التركي ان الحكومة الالمانية لا يمكنها
التخلي عن حقوقها بدون مفاوضات أو شروط خاصة(٢) .

(1) D. G. P. VOL: 27: PP: 567-68; BUTTERFIELD;
P. 25.

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٤٦ - ٦٤٧ .

ولم تتخذ الاوساط المالية الالمانية نفس الموقف الرسمي الذي اتخذته الحكومة الالمانية ، بل اتخذت موقفاً مغايراً له ، فقد كانت المصالح الالمانية تهتم بانتهاء المشروع بأي شكل من الاشكال وكانت تلك المصالح نتيجة لذلك موافقة على اشراك جهات اخرى في مشروعها طالما كان أمر عدم امكانها القيام بأنجاز السكة بصورة فردية امراً ظاهراً لديها .

ولبيان موقفها الاخير قامت تلك المصالح الالمانية بأرسال مذكرة الى السفارة الالمانية في القسطنطينية في ٢١ أيلول ١٩١٠ اوردت فيها النقاط التي يمكن على أساسها قبول التفاوض مع الحكومة التركية بشأن المشكلة . ويمكن تلخيص تلك النقاط فيما يلي :

١ - ان شركة سكة حديد بغداد تعلن عن موافقتها على التنازل لتركيا عن حق بناء القسم الممتد من بغداد الى الخليج العربي من السكة فيما لو تعهدت الحكومة التركية ببناء ذلك القسم خلال فترة معينة من الزمن من جهة وبالقيام بادارته بنفسها من الجهة الاخرى على ان تعود حقوق البناء الى الشركة الالمانية من جديد فيما لو لم تستطع تركيا القيام بتلك التعهدات .

٢ - ان تقوم الحكومة التركية باستخدام فائض وارداتها المختلفة لاجل الاسراع في تمديد الخط نحو بغداد .

٣ - ان يسمح لشركة سكة حديد بغداد بمد خط فرعي من حلب الى الاسكندرون وخط فرعي آخر من نقطة على الخط الرئيسي الى ماردين على ان تقوم الحكومة التركية باعطاء ضمان كيلو مترى للخطين يعادل مقداره نفس المقدار الذي ضمنت فيه الخط الرئيسي بموجب امتياز عام ١٩٠٣ .

وأمام هذه المقترحات التي حاولت المصالح الالمانية عن طريقها

التعجيل بالعمل مع ابقائها على حقوقها لم تظهر الحكومة الالمانية الكثير من
العناء والتصلب في الرأى بل رأيت فيها وسيلة للخلاص من مأزقها اتجاه
تركيا وترضية للرأى العام الالمانى وابقاء للوجود الالمانى فى المنطقة خصوصا
وان اقتراح تمديد فرع للخط نحو الاسكندرون فيه تهديد المانى للوجود
البريطانى فى البحر الابيض المتوسط .

ارادت تركيا من طلب أمر تراجع ألمانيا عن الحق في بناء السكة في قسمها
الجنوبى ان تسوي عن طريق ذلك عدد من المشاكل المعلقة بينها وبين
بريطانيا وقد رأيت بأنها ستكون في موقف المفاوضات القوى امام بريطانيا
فيما لو استطاعت وضع الجزء الجنوبى من المشروع في يدها عند القيام
باجراء المفاوضات .

سئل الفون مارشال سفير المانيا فى القسطنطينية عن ماهية الشروط
الالمانية التى تريد فرضها على الحكومة التركية لكي تقبل حكومته التراجع
عن حقها فى بناء القسم الجنوبى من الخط الى تركيا ، فأجاب ان من
الصعب القيام باى عمل ما لم يتم اعطاء الضمانات الكافية لمد السكة نحو
بغداد .

اظهر البنك الالمانى فى تلك الأوتة بالذات عدم اعتراضه على قيام
عدد من المصالح البريطانية بتشيد القسم الممتد جنوب بغداد من الخط ،
وجاء تصريح جديد للفون مارشال معلقا على الموقف الجديد يذكر فيه ان
نركة سكة حديد بغداد تطالب بالحصول على شرط الدولة المفضلة فى
حالة التراجع عن حق بناء القسم المذكور على ان يقدم اليها تعويض
مالى كذلك نتيجة للخسائر التى ستلحق بها من جراء تراجعها (١) .
بقيت الخلافات الالمانية - التركية بشأن السكة غير جدية تماما بالرغم

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٥٥ - ٦٥٦ ، ٦٧٤ -
٦٧٥ ، ٦٧٨ - ٦٨٠ ، ٦٨١ - ٦٨٢ .

مع وجودها المستمر فقد ذكر حتى باشا انه يوافق على اعطاء شركة سكة حديد بغداد حق مد سكة حديدية نحو الاسكندرون وان يعطيها حق استغلال الميناء في تلك المنطقة بالاضافة الى اعطاء الشركة الضمانات الكيلو مترية المطلوبة لمد السكة الى بغداد فيما لو قامت الشركة اعطاء الضمانات التي تمكنه من اخبار الحكومة البريطانية بأن شركة سكة حديد بغداد مستعدة على التنازل عن كل حقوقها في القسم الواقع جنوب بغداد من الخط ، وذكر حتى باشا كذلك بان الهر كيفينر مدير البنك الالماني وعده ذلك الامر عام ١٩٠٩ غير ان الوعد المذكور لم يوضع بصورة كتابية .
 اظهر البنك الالماني في ٧ آذار ١٩١١ انه مستعد لقبول النقاط التالية :

- ١ - استعداد المصالح الالمانية التي تسيطر على شركة سكة حديد بغداد التنازل عن كافة حقوقها في بناء السكة جنوب بغداد الى شركة تركية وفق شروط يمكن الاتفاق بشأنها مع الحكومة التركية .
 - ٢ - ان الشركة تحتفظ بحقها في الحصول على شرط الدولة المفضلة في السكة في ذلك القسم الجنوبي منها .
 - ٣ - تعويض شركة سكة حديد بغداد مقابل تنازلها عن الامتياز وعدد من الامتيازات والفوائد .
- اشتمل العرض الالماني الاخير على نقاط تفيد كل من الطرفين ، فان تركيا سيصبح بمقدورها عقب توقيع الاتفاق مع الشركة الالمانية التصرف بحرية في منطقة الخليج العربي وتقوية مراكزها المهددة هناك امام الاطماع البريطانية ، أما الالمان فأنهم ارادوا ان يضمنوا عن طريق ايرادهم شرط الدولة المفضلة الحصول على نفس الامتيازات والحقوق التي يمكن ان تحصل عليها اى دولة أخرى يمكن ان تقوم بانشاء القسم الذي سيتنازلون عن بناءه^(١) .

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٨١ - ٦٨٢ .

لاقي بيان البنك الالماني رضى لدى الحكومة التركية وقرر مجلس
المهذراء التركي القيام بتوقيع الاتفاق الخاص بمد السكة نحو بغداد واعطاء
الشركة الالمانية حق مد خط فرعى نحو الاسكندرون وبناء ميناء هناك
وطالب المجلس من ألمانيا في نفس الوقت التنازل عن حقوقها في القسم
الجنوبي من الخط .

وقعت المصالح الالمانية في ٢١ آذار ١٩١١ مع الحكومة التركية على
اتفاق عام قدمت الحكومة التركية بموجبه الى شركة
سكة حديد بغداد الضمانات المطلوبة لغرض مد السكة نحو بغداد كما
واعطتها حق بناء خط فرعى من مدينة العثمانية الى الاسكندرون مع اعطائها
الحق في بناء ميناء هناك^(١) .

وفي نفس الوقت قامت الشركة الالمانية بابلاغ السلطات العثمانية
عن موافقتها على التنازل عن حق بناء القسم الممتد من بغداد الى الخليج
العربي من الخط شريطة ان تحصل المصالح الالمانية في حالة اعطاء حق
بناء ذلك القسم اى دولة أخرى على نفس الشروط والمزايا التي يمكن ان
تحصل عليها تلك الدولة من جراء قيامها ببناء القسم المذكور^(٢) .

سبب تطور العلاقات الالمانية - الروسية مصدر قلق جديد لدى
الاطراف التركية . فلقد دخلت كل من ألمانيا وروسيا في مفاوضات جديدة
في نهاية عام ١٩١٠ لغرض التوصل الى حل خلافتهما الخاصة بمنطقة
الشرق الاوسط وتارت الاوساط التركية ضد ألمانيا واصفة اياها بالخلو من
روح الصداقة والائتمان خصوصاً عقب ان نشرت الصحف اللندنية في ٦ كانون
الثاني ١٩١١ مسودات اتفاقية بوتسدام التي تم الاتفاق على عقدها بين ألمانيا
وروسيا والتنظمة احترام ألمانيا لمناطق النفوذ الروسية في منطقة شمال

(1) F. H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD
BAHN. P. 56.

(٢) المصدر السابق ، ص ٥٦ .

أو ان مقابل تعهد روسيا تعديل موقفها المعادي لسكة حديد بغداد (١) .
ولاجل طمئنة الحكومة التركية وتسكين عواطفها النائرة قامت السلطات
الالمانية بابلاغ الفون مارشال سفيرها بالقسطنطينية ان يخبر الحكومة
التركية ان ألمانيا تعتبر كل منطقة وادي الرافدين اراضى تركية وبأنها
سوف لا تدخل فى مفاوضات مع اى دولة أخرى بشأن تلك المنطقة بدون
ابلاغ الحكومة التركية .

ولما كان الفحوى الكامل لمعاهدة بوتسدام سرياً حتى ذلك الوقت -
لم تعلن النصوص الكاملة للمعاهدة المذكورة الا في آب ١٩١١ - ، فقد اعادت
تأكيدات الالمان بعض الاطمئنان الى الاوساط العثمانية وابلغ الفون مارشال
الحكومة الالمانية في شباط ١٩١١ ان المفاوضات التركية - الالمانية بشأن سكة
حديد بغداد سائرة فى طريق مرضي (٢) .

(١) حول معاهدة بوتسدام راجع الفصل الثالث من هذا الباب .
(٢) كانت السياسة الالمانية فى تلك الفترة ترمي الى ابداء بعض
التحفظات اتجاه الحكومة التركية ، وفى ٢٦ نيسان ١٩١٣ طلب محمد
شوكت باشا من المانيا ان تزيد من ارسال المدرسين المخصصين لتدريب
وتقوية الجيش التركى ، وجاء طلب الوزير التركى المذكور فى واقع
الامر كنتيجة لسياسة حفظ التوازن بين المساعدات التى كانت تتلقاها
تركيا من المانيا وبريطانيا ، فقد اعتقدت تركيا بان الاعتماد على هاتين
الدولتين سيساعدها فى اعادة تنظيم تركيا الجديدة .

ورحب السفير الالمانى بالطلب التركى وكتب الى حكومته طالباً
الموافقة عليه شارحاً فى نفس الاونة سياسة التوازن التركية ، غير ان
وليهاام الثانى قيصر المانيا لم يكن متحمساً لتلك المطالب ، وكتب على
طلب السفير الالمانى معلقاً ان فى الطلب الكثير من النيات الحسنة غير ان
الكثير منها خياليا ، وفى الواقع ان هذا التدخل من قبل اطراف عديدة
فى تركيا سيكون وسيلة لزيادة حرجة الموقف هناك واداة للتشجيع
على تقسيم ذلك البلد بين الدول الكبرى . واستطرد القيصر الالمانى فى
تعليقه كاتباً : « ومن الناحية الاخرى فان جيشا تركيا منظمًا قد يستعمل

التهت حروب البلقان الحكومة التركية عن القيام بأى خطوات جديدة جديدة في موضوع سكة حديد بغداد ، اذ صرقت تلك الحروب انتباه الحكومة التركية ونشاطها لاجل الانتهاء منها واعادة الاستقرار الى منطقة البلقان المضطربة ، وعندما انتهت تلك الازمة بالنسبة لتركيا كانت احوالها المالية بحالة يرثى لها لدرجة ان مشاريع بناء السكك الحديدية في تلك الدولة كانت تمر بمرحلة التهديد بتأجيل الاستمرار فيها .

غير ان الحاجة اجبرت البنك الالمانى على التقدم بمزيد من المطالب للحكومة التركية بشأن زيادة مساهمتها في بناء السكة ، ففي ١٣ تشرين الثانى ١٩١٣ قدمت المصالح الالمانية مذكرة الى الحكومة التركية تناولت النقاط التالية :

- ١ - عدم موافقتها على بناء القسم الممتد من الزبير الى الخليج العربى بواسطة دولة اجنبية بلا تقاهم سابق .
- ٢ - يجب ابقاء الملاحة فى شط العرب حرة ومفتوحة للجميع .
- ٣ - يجب السماح لمانيا بحرية الملاحة فى نهري دجلة والفرات وان تفرض ضريبة موحدة على السفن فى هذين النهرين .
- ٤ - ان يتم تنظيم اعطاء الضمانات المالية اللازمة لبناء سكة حديد بغداد .
- ٥ - اذا ما رغبت فرنسا فى الحصول على امتياز لاستغلال احد الموانئ الموجودة على البحر الابيض المتوسط فان من حق المانيا الحصول على مثل هذا الامتياز فى المنطقة المحصورة بين انطاكية وسيليفكا

(1)SELEFKA

واعقبت الحكومة الالمانية هذه المذكرة بمذكرة ثانية مساعدة لمذكرتها الاولى اكدت فيها على النقطتين الثالثة والخامسة من المذكرة السابقة علاوة على النقاط التالية :

ضد المانيا او ضد سكة حديد بغداد . راجع :

FAY. THE ORIGINS OF THE WORLD WAR VOL. 1.
PP. 504-6.

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 526-270:

- ١ - ان يسمح لشركة سكة حديد بغداد بتشغيل السفن والبواخر النهرية لأغراض النقل بين محطات القطار فى نهري دجلة والفرات .
- ٢ - ان يجعل شط العرب صالحا للملاحة وان تستمر المحافظة على ذلك .
- ٣ - ان تحدد الضريبة النقل فى نهري دجلة والفرات بحد أعلى مقداره فرنك واحد على كل طن انكليزى .
- ٤ - ان تمنح شركة سكة حديد بغداد بصورة انفرادية حق مد سكة حديد حلب - مسكينه .

وطالبت المصالح الالمانية ان تحدد حصة المانيا من الملاحة النهرية فى نهري دجلة والفرات بمقدار ٢٠٪ من الملاحة الكلية فيه (١) .

ولم تعط المذكرتان الالمانيتان أى نتيجة ايجابية ، فقد كان الوزير التركى جواد بك موجودا فى باريس آنذاك لغرض عقد قرض مع البنوك الفرنسية ولم يكن قادراً على الذهاب الى برلين لانهاى الموضوع ، ومن الجهة الاخرى كان حتى باشا - الذى كانت الاوساط الالمانية تعطف عليه - هو الاخر مشغولا فى القسطنطينية ولم يمكنه ذلك الامر من الذهاب الى برلين للاتفاق مع ألمانيا مباشرة حول ما ورد فى المقترحات التى قدمتها الاخيرة (٢) .

اعتبرت المصاعب المالية فى الواقع من المصاعب الاساسية التى كانت تحول بين تركيا والتفاهم مع ألمانيا بشأن السكة ذلك لان الالمان طالبوا تركيا بتقديم الضمانات المالية الخاصة بالسكة الامر الذى لم يكن باستطاعة وزير المالية التركى الاجابة عليه .

شكل الموقف الالمانى المتصلب حيال تركيا واصرارها على استحصال

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦١٨ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٣٨ .

الضمانات المالية رد فعل وخيبة أمل لدى الاوساط الرسمية التركية وسعر المسؤولون هناك ان ألمانيا لم تكن الصديق الحميم لتركيا كما كانت تدعي وقال وزير المالية التركي معلقاً على موقف ألمانيا المتردد اتجاه تركيا في قضايا البلقان ان ألمانيا تخلت عن تركيا في قضية رومانيا وان الشعب التركي لا يشعر نحو ألمانيا بالصدقة عقب ذلك .

لم يخل تصريح الوزير التركي من الصحة فقد كانت سياسة الحكومة الألمانية - كما مر ذكره سابقاً في قضية المدرسين الالمان - برمي الى ابداء بعض التحفظات ازاء تركيا ولم تتخذ موقفاً متحمساً من تأييد تركيا في المؤتمر الذي اعقب حروب البلقان .

وبالرغم من ان الموقف الالمانى الاخير كانت له مبرراته المستندة على عدم ضرورة افحام ألمانيا في اخطار قضية البلقان الملتهبة ، فإنه كان على اى حال موقفاً سلبياً حيال تركيا الامر الذى سبب رد الفعل لدى الاخيرة واضعاف المراكز الالمانية لديها .

ظلت ألمانيا مصرة على فكرة الاسراع فى مد السكة واعطيت التعليمات اللازمة الى الفون فانكينهايم VON WANGENHEIM السفير الالمانى فى القسطنطينية ان يخبر الحكومة التركية بأن ألمانيا سوف تعود عن أمر تراجعها عن بناء القسم الجنوبى من السكة فى حالة عدم اسراع تركيا تقديم الضمانات المالية المطلوبة .

غير ان المذكرة الالمانية لم تحدث صداها لدى الاوساط التركية وشعر البنك الالمانى فى تموز عام ١٩١٤ بأن الاستمرار فى المفاوضات هو أمر بلا فائدة .

وكانت أيام تموز من ذلك العام من الايام الحرجة فى تاريخ أوروبا السياسى وأصبح شبح الحرب يظهر للعيان اكثر فأكثر مما دفع الحكومة الالمانية التى كانت تسعى جاهدة آنذاك للحصول على الحلفاء السياسيين فى

تلك الايام أكثر من سعيها الى أى شىء آخر وهكذا راحت تطالب البنك الالمانى
بالاستمرار فى المفاوضات مع تركيا بالرغم من كل شىء .

غير ان البادرة الالمانية الاخيرة لم تحدث هى الاخرى اى تغيير فى
الموقف ، ففي زحمة الايام الاخيرة من شهر تموز ١٩١٤ وعندما اخذت
الاستعدادات يشتى انواعها للحرب المقبلة تأخذ شكلها النهائى اختفت قضية
سكة حديد بغداد عن الانظار .

ولعل تركيا التى خسرت حرب العراق ، فى الحرب العالمية الاولى ،
كان بمقدورها ان تنقذ الموقف بعض الشىء لو أنها استجابت للنداءات الالمانية
المتكررة واستطاعت الاسراع فى مساهمتها لغرض انجاز سكة حديد بغداد
واستخدامها كوسيلة سريعة لنقل القطعات والمؤون الحربية نحو العراق
خلال تلك الحرب .

الفصل الثاني

فرنسا والسكة

اتصف موقف فرنسا حيال مشروع سكة حديد بغداد بالكثير من الشذوذ ، ففي يادى الامر تبنت الحكومة الفرنسية موقفا حياديا حياله عندما جرت المحادثات الاولى بين البنك الالماني والسلطات التركية بصدد اعطاء المصالح الالمانية امتياز مد السكة . والواقع ان المصالح المالية الفرنسية لم تتخذ نفس ذلك الموقف الحيادى الذى اتخذه حكومتها ، فقد جاء موقفها مواليا الى درجة ما للمشروع ، وتفسير ذلك يكمن كنتيجة لوجود مساهمة لرؤوس اموال فرنسية قوية فى المشروع . تلك المساهمة التى حدثت عقب اتفاق ٨ مايس ١٨٩٩ بين البنك الالماني والبنك العثماني وقد دفع ما كان يلوح به المشروع من مستقبل باهر ، الفرنسيين الى زيادة اهتمامهم به وتقرير وجهة نظرهم الايجابية حياله^(١) .

على ان تفسير الموقف الفرنسى المعارض الذى اتخذه عقب ذلك التاريخ بحوالى الثلاث سنوات هو أمر مرتبط بالخطط والاحلام الاستعمارية التى كانت فرنسا ترمى الى تحقيقها فى الدولة العثمانية .

(١) كان البنك العثماني قبل الحرب العالمية الاولى اول بنك فى تركيا ، وقد كانت رؤوس الاموال الفرنسية والبريطانية مسيطرة عليه وأسس البنك المذكور عام ١٨٦٣ واحتكر منذ تاسيسه حق اصصدار الاوراق النقدية فى تركيا واتخذت مدينة القسطنطينية مركزاً لادارته الرئيسية ، غير انه اوجد له فروعاً مختلفة فى المدن العثمانية الرئيسية الاخرى مثل سمرنة والقدس ويافا وحلب والاسكندرون وبيروت ودمشق والموصل وبغداد والبصرة .

ادعت فرنسا دائما بوجود عدد من المصالح الاقتصادية والعاطفية الفرنسية في منطقة الشرق الاوسط وبنت سياستها في المنطقة على ذلك الاساس وادى امر الادعاء بوجود تهديد الماني لهذه المصالح الى تراجع الحكومة الفرنسية عن موقفها المحايد (بل وشبه المؤيد) للمشروع واتخاذها موقف المعارض للمشروع .

كان غلاة المتعصبين من الفرنسيين يذكرون منذ بداية القرن الماضي بالدور الذي لعبته فرنسا خلال الحروب الصليبية وكانوا يدعون بان المسيحيين في المنطقة العثمانية من البحر الابيض المتوسط يتطلعون الى فرنسا لكي تمد لهم يد العون والحماية ، وتفاخر اولئك الفرنسيون بان اللغة الفرنسية هي اللغة السائدة بين الطبقات المثقفة لا في تركيا فحسب بل في سوريا كذلك علاوة على كونها لغة المعاملات التجارية في المنطقة . وتبنت تلك الاوساط الفرنسية المتعصبة علاوة على ما سبقت الاشارة اليه فكرة ضرورة مساعدة وحماية البعثات التبشيرية الفرنسية في المنطقة بالنظر للخدمات الكبرى التي كانت تؤديها تلك البعثات بالنسبة الى نشر اللغة والثقافة الفرنسية .

وهكذا طالب الفرنسيون المتعصبون من حكومة الجمهورية الفرنسية الثالثة منذ قيامها ان تسير على نهج الحكومات النابليونية والبودبونيه - بالنسبة الى عائلة آل بوربون المالكة القديمة - في سبيل تثبيت اركان الوجود الفرنسي في منطقة الشرق الاوسط .

واشدت المناداة بأمثال هذه الافكار في فرنسا بين عامي ١٨٩٨-١٨٩٩ عندما كانت الترتيبات الاولى تجرى لزيارة القيصر وليهم الثاني لتركيا خصوصا بعد ان اخذت الادلة الاولى تظهر الى العيان مشيرة الى احتمال اعطاء المصالح الالمانية حق مد سكة حديدية من القسطنطينية الى الخليج العربي .

غير ان فرنسا لم تخلو من جماعات أيدت مشروع السكة آنذاك ، فقيّد

كانت فيها كتل مالية قوية دعت الحكومة الفرنسية الى تأييد المشروع
الالمانى لسكة حديد بغداد ، وتشمل هذه الكتلة بالدرجة الاولى الممولين
الفرنسيين فى البنك العثمانى وأصحاب الاستثمارات المالية الفرنسية فى
تركيا .

اعتقدت المصالح المالية الفرنسية المؤيدة للمشروع ان ذلك المشروع
سوف يكون بداية لعصر جديد من الازدهار والرخاء فى الامبراطورية
العثمانية الامر الذى سيؤدى الى زيادة حتمية وأهمية استثماراتها المالية
فى تلك الدولة (١) .

أخذت الحكومة الفرنسية لفترة من الزمن موقفاً مؤيداً لموقف
المصالح الفرنسية المالية ، فقد اتفقت البنوك الفرنسية عام ١٨٩٩ مع البنك
الالمانى حول ادارة مشروع سكة حديد سمرنة - قصبه كما وتم الاتفاق
فيما بينها كذلك حول توزيع الحصص فى مشروع مد سكة حديد بغداد
علاوة على الاتفاق حول السعي للحصول على التأييد الدبلوماسى لدول
تلك المصالح لغرض الحصول على امتياز المشروع .

وهكذا قام المسيو كونستانس CONSTANS السفير الفرنسى

(١) قدرت قيمة ما تسيطر عليه المصالح الفرنسية فى
الامبراطورية العثمانية فى عام ١٩٠٣ بحوالى الثلاثة اخماس (ما يقدر
بالف وخمسمائة مليون من الفرنكات) الالتزامات العامة للخزانة
العثمانية ، وقدرت قيمة الاستثمارات الفرنسية فى مشاريع السكك
الحديدية فى تركيا فى الوقت نفسه بمبلغ ٣٦٦ مليون فرنك واستثماراتها
فى المشاريع الصناعية والتجارية فى آسيا الصغرى بمبلغ ١٦٦ مليون
فرنك ، كما وقدرت قيمة استثمارات البنوك الفرنسية المختلفة فى فروعها
المنتشرة فى انحاء الشرق الاوسط بمبلغ ١٧٦ مليون فرنك ، وقدر
المجموع الكامل للاستثمارات الفرنسية فى الامبراطورية العثمانية بحوالى
الالفين ونصف مليون فرنك . راجع :

E. M. EARLE, P. 155:

في القسطنطينية بناء على طلب تلقاه من البنك العثماني بأخذ موقف الحياد
حيال المفاوضات التي جرت بين البنك العثماني ووزارة الأشغال العامة
العثمانية بشأن سكة حديد بغداد .

وأيد المسيو ديلكاسيه DELCASSÉ وزير الخارجية الفرنسي
موقف سفيره في القسطنطينية على أساس ان المشروع المذكور لا يشكل
ضراً بالنسبة لفرنسا لمساهمة رؤوس الاموال الفرنسية فيه .

ومن الصعب حتى اليوم وبعد مرور حوالي الستة والسبعون عاماً
على القضية تقدير قيمة ذلك الموقف الحيادي الفرنسي في تقرير قيمة
المساعدة الحقيقية الذي قدمها ذلك الموقف الحيادي الى المصالح الالمانية
في سعيها للحصول على امتياز مد السكة .

فبالرغم من ان كافة الدلائل المتوفرة تشير الى ان المصالح الالمانية
كان باستطاعتها الحصول على الامتياز حتى ولو جوبهت بمعارضة فرنسية
فان هناك عدد من الكتاب الفرنسيون على الاخص ممن يدافعون عن قيمة
الموقف الفرنسي آنذاك ويعلنون بأن المصالح الالمانية كان من المستحيل
عليها الحصول على الامتياز بدون مساعدة السفارة الفرنسية في
القسطنطينية (١) .

لم يثر مشروع سكة حديد بغداد الصحافة والرأي العام الفرنسي
بشكل خاص في الفترة ١٨٩٩ - ١٩٠٢ على ان ربيع عام ١٩٠٢ شهد
بداية العاصفة الفرنسية ضد مشروع السكة وتحول وجهة النظر الرسمية
حياله عقب اعطاء السلطان عبدالحميد شركة سكة حديد الاناضول الامتياز
المبدئي لمد السكة .

(1) CHERADAME, P. 267; THE TIMES, AUGUST
19. LONDON 1899; HELFFERICH, DIE
VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES P. 124.

ويعود السبب في التحول المذكور في وجهة النظر الرسمية حيال المشروع الى نوعين من الاعتبارات :-

١ - اعتبارات داخلية املتها الصيحات المناهية بالتعصب القومي المتطرف ، تلك الصيحات التي كانت تنادي بوجود احترام والسعي لتحقيق الرسالة التاريخية لفرنسا في منطقة الشرق الاوسط نظراً لوجود المصالح الثقافية والدينية والروحية لفرنسا هناك وقد زاد من عداوة اصحاب هذا الاتجاه للمشروع مساهمة المانيا العدو التقليدي لفرنسا فيه .

٢ - اعتبارات خارجية املتها الظروف الدولية ، فقد كانت روسيا الدولة الحليفة الوحيدة لفرنسا التي يمكن الاعتماد عليها في اي ظرف أو قضية ، ولما كانت روسيا في تلك الآونة معارضة لمشروع السكة فقد اجبرت فرنسا عملياً على معارضة المشروع الذي رأت فيه روسيا خطراً عسكرياً واقتصادياً يهدد استراتيجتها وحدودها بالإضافة الى اطماعها التاريخية في المنطقة .

اتار اعطاء الامتياز المبدئي للامان ضجة في البرلمان الفرنسي ووقف النائب الفرنسي فوريه FIRMIN FAURE مطالباً باتخاذ قرار برلماني بتقييد المساهمة الفرنسية في المشروع . وجاء في كلمته :

"THE ISSUE OF DEBENTURES, STOCKS OR BONDS DESIGNED TO PERMIT THE CONSTRUCTION OF THE BAGHDAD RAILWAY SHALL NOT BE AUTHORISED IN FRENCH TERRITORY EXCEPT BY VOTE OF THE CHAMBER OF DEPUTIES".

وقام النائب المذكور عقب ذلك بمهاجمة مشروع سكة حديد بغداد محتجاً بتهديده لمركز فرنسا في الشرق الاوسط وتهديده للطمأنينة الروسية في منطقة القوقاز . كما وهاجم نائب باريس المذكور المساهمة الفرنسية المادية في المشروع هجوماً عنيفاً بقوله :

م - ٧ سكة حديد بغداد

"IT IS PANAMA THAT IS BEING PREPARED DOWN THERE. DO YOU CHOOSE, PERCHANCE, MY DEAR COLLEAGUES, TO ALLOW FRENCH CAPITAL TO BE RISKED IN THIS SCHEME WITHOUT PRONOUNCING IT FOOL HARDLY ? DO YOU CHOOSE TO ALLOW THE GREAT BANKS AND THE GREAT INVESTMENT SYNDICATE TO REALIZE CONSIDERABLE PROFITS AT THE EXPENSE OF THE SUBSCRIBERS ? IF THAT IS HOW DO YOU FEEL YOU SHOULD COME TO THE DEFENSE OF FRENCH CAPITAL, WELL AND GOOD, BUT YOU WILL PERMIT ME TO DISAGREE WITH YOU"(1).

حاولت الحكومة الفرنسية في البداية الوقوف أمام مهاجمي فكرة المساهمة الفرنسية في البرلمان ، فالقى المسيو ديلكاسيه وزير الخارجية الفرنسي بيان أمام البرلمان نفى فيه تعاون الدبلوماسية الفرنسية مع المصالح الألمانية في محاولة الأخيرة للحصول على امتياز السكة ، وقال فيه مدافعا عن فكرة المساهمة الفرنسية :-

"I VENTURE TO ASK HOW IT CAN BE PREVENTED, AND, I INQUIRE OF THE CHAMBER WHETHER WHEN SUCH AN ENTERPRISE HAS BEEN ARRANGED AND DECIDED UPON, IT IS NOT PREFERABLE THAT FRENCH INTERESTS SO CONSIDERABLE IN THE EAST, SHOULD BE REPRESENTED THERE IN".

ووعده ديلكاسيه في نفس الوقت باتخاذ كافة الاجراءات لضمان حصة فرنسية في المشروع تساوي الحصة الألمانية فيه . وعندما قدم

(1) G. KREBS. DIE DEUTSCHE BAGDAD BAHN-POLITIK P. 36; EARLE. PP. 155-56; BUTTERFIELD, P. 36.

ولمراجعة نص خطبة النائب فوريه في البرلمان . راجع :

محااضر جلسات مجلس النواب الفرنسي لعام ١٩٠٢ .

JOURNAL OFFICIAL, DEBATS PARLEMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, P. 1468. MARS 25. PARIS 1902.

مشروع قرار النائب فوريه الخاص برفض التعاون الفرنسي في المشروع
رفض قراره باغلبية ٣٩٨ ضد ٧٢ صوتاً (١) .

طلبت المصالح الفرنسية في عام ١٩٠٣ بإنشاء شركة فرعية لشركة
سكة حديد الأناضول تأخذ على عاتقها مهمة اتمام العمل في مد السكة
بحو بغداد ، غير ان ديلكاسيه رفض هذه المطالب مدعياً بأن شركة سكة
حديد الأناضول هي شركة المانية قبل كل شيء وعلى هذا الأساس فإن
ألمانيا ستبقى دائماً مسيطرة عليها ولهذا فقد اعلن عن رفضه اعطاء المصالح
الفرنسية حصة في السكة (٢) .

وكمحاولة لانقاذ الموقف اقترح في آب ١٩٠٣ ان يعطى الالمان
رئاسة الشركة المقترحة لانمام بناء السكة مع اعطائهم حصة تعادل ٤٥٪
من مجموع أسهم الشركة - بضمنها ١٠٪ من الاسهم تعطى لشركة سكة
حديد الأناضول - وان تعطى فرنسا ٤٥٪ كذلك من مجموع الاسهم ،
أما الباقي فيحتفظ به للمجموعات المالية الأخرى . واخبرت الهيئات
الالمانية المسيو اوبيونو AUBYNEAU المدير العام للبنك
العثماني في القسطنطينية عن احتمال قبول شركة سكة حديد الأناضول لمثل هذه
المقترحات ، غير ان تلك المساعي لم تخرج بأي نتائج ايجابية في
النهاية (٣) .

على ان الحكومة الفرنسية ما لبثت في تشرين الاول ١٩٠٣ ان
اظهرت موقفاً عدائياً رسمياً للمشروع عندما اصدرت اوامرها الى بورصة
باريس بمنع كافة الاسهم والسندات الخاصة بسكة حديد بغداد من
التداول البيع أو الشراء في البورصة الفرنسية .

(١) محاضر جلسات مجلس النواب الفرنسي . المصدر السابق
نفس التاريخ والصفحة وكذلك .

BRITISH DOC. VOL. 2. PP: 82-82:

(2) D. G. P. VOL: A PP: 445-46:

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٥٦ - ٤٥٧ .

يفسر موقف الحكومة الفرنسية الأخير - بالإضافة الى العوامل ذات الطابع القومى والدولى لمعارضة ألمانيا بصفة عامة على النحو الذى سبقته الإشارة اليه - بأنه نتيجة للحملة الصحفية الشديدة التى اعلتها الصحف والمجلات الفرنسية ضد مشروع السكة الذى اعتبرته تلك الصحافة كتهديد مباشر للمصالح الفرنسية ومن الواجب بالنتيجة مقاومته بكافة السبل المتوفرة تحت تصرف الحكومة الفرنسية^(١) .

كما وان التخوف من تحول التجارة الدولية عن المرور الى الهند والشرق الاقصى عن طريق قناة السويس الى المرور عن طريق السكة المقترحة ووادى الرافدين ، أدى الى تخوف بعض الاوساط المالية الفرنسية (بضمنها بنك الكريديه ليونيه LE CREDIT LYONNAIS ذو النفوذ الواسع فى جنوب ووسط فرنسا) ومطالبتها بمعارضة المشروع .

ولم يثن تقييد الحكومة الفرنسية أسهم شركة سكة حديد الأناضول من البيع والتداول فى البورصة الفرنسية ، المصالح الفرنسية المعنية عن السير فى مساعيها للتفاهم مع ألمانيا حول الموضوع ، وقال المسيو ادبونتو مدير البنك العثمانى فى القسطنطينية معلقا على موقف ديلكاسيه المعارض للمشروع بأن ذلك لا يؤثر على موقف البنوك الفرنسية المؤيد له^(٢) .

كانت المصالح المالية الألمانية محتاجة دائما وابدأ الى مساهمة رؤوس الاموال الفرنسية فى المشروع بالنظر لعدم توفر الامكانيات المادية لديها لاتبام المشروع لوحدها ، وقدمت المصالح الألمانية الى فرنسا

(١) من المجلات الفرنسية الهامة التى هاجمت المشروع آنذاك
..... REVUE DES DEUX MONDES; QUESTIONS
..... DIPLOMATIQUES ET COLONIALES.

راجع :

G. KREBS. P. 26:

(2) D. G. P. VOL: 17: PP: 180-81:

كل ما فى وسعها تقديمه من الفرص للحصول على تعاونها ومشاركتها معها ، ولهذا السبب يجد الباحث امراً طبيعياً تلك الرسالة التى بعث بها الهر ردولان RADOLIN سفير المانيا فى القسطنطينية الى المسيو روفيه ROUVIER رئيس الوزراء الفرنسى والتى أعلن فيها رغبة المانيا فى اعطاء فرنسا أول الفرص فى المساهمة فى سكة حديد بغداد^(١) .

لمح روفيه فى تشرين الاول ١٩٠٥ الى ترحيه بالمقترحات الالمانية الموالية لفكرة المساهمة الفرنسية ، غير ان الترحيب الفرنسى المذكور لم يكن قويا تماما ولا يجب المبالغة فى تقدير قيمته نظراً لان السياسة الفرنسية حينذاك كانت تسير جنباً الى جنب مع السياسة العامة لبريطانيا . عكزت الازمات الاولى حول مراكش جو العلاقات الاوربية منذ عام ١٩٠٥ وخلق مجالا جديداً لسياسة سوء التفاهم بين ألمانيا وفرنسا نتيجة لصراع الدولتين حول تلك المنطقة الامر الذى اخر اجراء اى مفاوضات جدية بشأن سكة حديد بغداد بينهما حتى عام ١٩٠٩ .

ولقد ارادت بعض الدوائر الفرنسية ان تلعب بورقة قضية سكة حديد بغداد لايقاف المانيا عن توغلها فى مراكش وطالبت نفس تلك الدوائر بعقد اتفاقية مع المانيا تنص على اعتبار مراكش منطقة نفوذ فرنسية صرفة مقابل اعطاء بغداد الى المانيا .

وترددت فى باريس عام ١٩٠٥ عقب سقوط ديلكاسيه وفى فجر مؤتمر الجزيرة اقوال مفادها ان المسيو روفيه رئيس الوزارة الفرنسية تقرب الى السفير الالمانى فى باريس لغرض عقد اتفاقية المانية - فرنسية لضمان حرية التصرف الالمانية فى تركيا مقابل اعتراف المانيا بالمصالح

(١) المصدر السابق ، الجزء الخامس والعشرون ، ص ١٩٤ .

الفرنسية الخاصة في مراكش^(١) .
 لم تقابل الاوساط العامة الالمانية بالكثير من الحماس المقترحات
 الفرنسية الخاصة بتسوية مشكلتي مراكش وبغداد دفعة واحدة ونادي
 الهر باسـرمان BASSERMANN رئيس كتلة « الوطنيون
 الاحرار » في الريخستاغ الالماني « مجلس النواب » بضرورة رفض
 وزارة الخارجية الالمانية تلك المقترحات الفرنسية رفضاً باتاً .

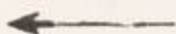
.....(1) K. HELFERICH, DIE DEUTSCHE TURKEN
 POLITIK, P. 18;FAY, THE ORIGINS OF THE
 WORLD WAR, P. 228.

ANDRETARDIEU وفي نفس هذا الصدد كتب تارديو
 عقب ذلك التاريخ بسنتين في احدى المجلات الباريسية يؤكد على حتمية
 المساهمة الفرنسية في المشروع قائلاً :

“GERMANY NEEDS CAPITAL, AND WHEN ONE
 NEEDS CAPITAL, IT IS TO FRANCE THAT ONE COMES
 IN SEARCH FOR IT, IT IS INEVITABLE, NECESSARY,
 THEREFORE, THAT GERMANY COME TO US, SHE
 WILL BE OBLIGED TO COME TO US SOONER OR LATER
 TO SEEK CAPITAL FOR THE BAGHDAD ENTERPRISE”.

وتحدث تارديو في مقاله عن المكافأة التي تتوقعها فرنسا من جراء
 تقديمها المساعدة الى المانيا كاتباً :

“WHERE WILL THESE COMPENSATIONS BE
 SOUGHT ? I HAVE NO HESITATION IN SAYING IN
 MOROCCO THE ACT OF AL - GECIRAS MUST BE SET
 ASIDE AND FRANCE MUST HAVE A FREE HAND IN
 MOROCCO, ANY AGREEMENT ABOUT THE BAGHDAD
 QUESTION WOULD BE MISCHIEVOUS IF IT CONCERNS
 BAGHDAD ALONE, FOR THE GERMANS HAVING THE
 CONCESSION IN THEIR POCKETS, THE POSITION OF
 THE NEGOTIATORS WOULD NOT BE EQUAL ON THE
 OTHER HAND IF THE AGREEMENT IS FOR TWO
 PURPOSES, IF IT REFERS TO BAGHDAD AND
 MOROCCO I REPEAT I BELIEVE IT WOULD BE BOTH
 PRACTICAL AND DESIRABLE.



لمراجعة نص المقال :-

ولئن كان هذا الرأي هو رأي أحد رؤساء الكتل البرلمانية الألمانية .
فإن موقف الحكومة الألمانية اتجاه المشكلة (أو اتجاه مشكلة سكة حديد
بغداد على الأقل) كان يشير دائما الى قبول فكرة التفاهم مع فرنسا فعندما
لمح المسيو بورجوا **BOURGOIS** وزير الخارجية الفرنسي
في مايس ١٩٠٦ الى قبول حكومته لفكرة التفاوض مع ألمانيا حول القضية
اذا ما اتخذت ألمانيا خطوة المبادرة في ذلك الصدد ، تلقى رادولان السفير
الألماني في باريس تعليمات من حكومته تطلب منه فيها ابلاغ الوزير
الفرنسي في حالة قيام الأخير بمساع جديدة في ذلك الصدد - عن
استعداد الحكومة الألمانية للتوصل الى تفاهم . غير ان رادولان لم يتلق
أى تعليمات جديدة أخرى من الحكومة الألمانية بشأن خطوة المبادرة
الأولى التي طالب بها الوزير الفرنسي (١) .

رد الهر شيرسكي **TSCHIRSCKY** سكرتير الدولة الألماني
للشؤون الخارجية على مذكرة بعث بها اليه في ٥ تموز ١٩٠٦ الهر
كفينر مدير البنك الألماني معلماً فيها الوزير الألماني عن رغبة المصالح
الفرنسية في المشاركة في بناء السكة . وجاء في رد المسؤول الألماني ان
الحكومة الألمانية ترحب تماما بمشاركة رؤوس الاموال الفرنسية في
المشروع وترغب في الحصول على تلك المشاركة وان مثل ذلك الامر
سينزل معارضة الحكومة الفرنسية للمشروع ويؤدي الى سماح الحكومة
الفرنسية لاسهم شركة سكة حديد بغداد بالتداول في البورصة الفرنسية
من جديد .

لم يستفد الهر كفينر الذي كان في باريس في تلك الآونة من

ANDRE TARDIEU, LA POLITIQUES EXTERIEURE
DE L'ALLEMAGNE, QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET
COLONIALES. REVUE DES DEUXMONDES, PP. 340-41,
VOL. 23. PARIS 1907.

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 204-205:

عرض حكومته التفاهم مع المسؤولين الفرنسيين حول عقد اتفاق وترك باريس بدون اجراء اى مفاوضات اخرى الامر الذى سبب ارتياح الحكومة البريطانية التي كانت تخشى من توصل الالمان والفرنسيين الى اتفاق بشأن السكة .

على ان الهر زاندر ZANDER رئيس شركة سكة حديد بغداد حاول من جانبه اقناع المسيو اوبوينو مدير البنك العثماني في القسطنطينية بفكرة قيام الالمان بايصال سكة حديد بغداد بالمشروع الفرنسي لسكة حديد سوريا على أساس مشاركة كل من الطرفين فى كل من المشروعين الامر الذى يعطي الالمان منافذ على البحر الابيض المتوسط فى سوريا ويعطي الفرنسيين فى نفس الوقت منفذ الى وادي الرافدين .

وفشلت المحاولة نتيجة لاصرار مدير البنك العثماني على عدم قبول الفكرة ما لم تشارك بريطانيا فيها الامر الذى رفضته المصالح الالمانية . والواقع ان فرنسا ارادت آنذاك ابقاء علاقات ودية بينها وبين بريطانيا ولهذا السبب فقد كانت تصر على مشاركة بريطانيا فى كل المحادثات التي يمكن ان تجرى بشأن مشروع السكة .

غير ان بريطانيا لم تكن مخلصة تماما لصدقتها فرنسا ، ففي عام ١٩٠٩ أعلنت عن عزمها على الحصول على حق بناء القسم الجنوبي من السكة الامر الذى خلق جو من المرارة لدى الاوساط الفرنسية التي رأت فى التصرف البريطانى المذكور عملاً يتنافى مع مقتضيات الصداقة وامراً مملوءاً بحب الانتفاع الشخصي . وقد سبب ذلك التصرف البريطانى رد فعل فى فرنسا حيث قامت دعوة قوية تنادي بضرورة تقليد الموقف البريطانى ووجوب سمي فرنسا للحصول على مشاركة فرنسية فى المشروع دون النظر الى اعتبارات الصداقة مع بريطانيا .

أعلن المسيو بيشون PICHON وزير الخارجية

الفرنسي عن الموقف الجديد لحكومته عندما اخبر المسؤولين البريطانيين ان فرنسا سوف تسعى للحصول على التعويض الذي تريده فيما لو قامت بريطانيا بالسعي للحصول على القسم الجنوبي من السكة . وأعلن المسيو كامبون P. CAMBON السفير الفرنسي في لندن ان أمر عقد اتفاقية بين بريطانيا وألمانيا تخص اعطاء الاولى حق مد القسم الجنوبي من السكة فيه غمط لمصالح فرنسا وروسيا وان فرنسا لا توافق على ذلك وان اعطيت حصة في المشروع عن طريق اعطائها قسم من السكة (١) .

واخبرت فرنسا تركيا في ٦ كانون الثاني ١٩١٠ ان فرنسا سوف تسعى للحصول على امتياز لم سكة حديدية تربط سكة حديد سوريا بسكة حديد بغداد فيما لو قامت بريطانيا بالحصول على القسم الجنوبي من سكة حديد بغداد واستعملت فرنسا لتحقيق ذلك المطلب ورقة المساومة مع تركيا على أساس اعطائها الاتراك الموافقة الفرنسية على زيادة نسبة الضرائب الكمركية في تركيا مقابل الحصول على الموافقة التركية حول المقترحات الفرنسية .

ولقد بقيت فرنسا حتى ذلك الحين الدولة الوحيدة التي كانت تهدد جدياً بعدم اعطائها الموافقة على زيادة نسبة الضرائب الكمركية ما لم تستجب الحكومة التركية لطلباتها بشأن سكة حديد بغداد .

طلب حلمي باشا عندما كان في باريس من الحكومة الفرنسية اعطاء موافقتها على زيادة نسبة الضرائب الكمركية في تركيا ، واجابت باريس معلنة ان الحكومة البريطانية والالمانية تحصلان من تركيا على تعويضات على شكل امتيازات وان فرنسا هي الاخرى ترغب في الحصول على هذه

(1) BR. DOC. VOL. 6; PP: 352-353, 403-404; BUTTERFIELD. P. 42.

التعويضات وطلبت الحكومة الفرنسية اعطائها امتياز لمد سكة حديدية من حمص الى بغداد .

ورفض حلمى باشا الطلب الفرنسى معلناً ان تركيا لا يمكن ان تسمح بخلق مناطق للنفوذ فى اراضيها عن طريق السكك الحديدية ، كما وعارضت الحكومة الالمانية المطالب الفرنسية على أساس انها تخرق اتفاق امتياز عام ١٩٠٣ القاضي باعطاء ألمانيا وحدها امتياز مد سكة حديد بغداد (١) .

تمت الاشارة الى ان المفاوضات الالمانية - البريطانية التى كانت تجرى فى الوقت لاجل وضع تسوية نهائية لقضية سكة حديد بغداد خلقت جواً من القلق فى فرنسا ، كما وان روسيا استطاعت ان تنهي نزاعها مع ألمانيا بشأن السكة عن طريق عقد معاهدة بوتسدام بين الطرفين . وجاء دور بريطانيا عقب ذلك فى محاولة التفاهم مع ألمانيا حول القضية الامر الذى سبب انزعاجاً فى باريس التى رأت نفسها متخلفة عن الركب فى محاولة التفاهم مع ألمانيا حول مشروع السكة .

قامت الحكومة الفرنسية خلال الأشهر الاولى من عام ١٩١٣ بمساع جديدة لدى الحكومة الالمانية لتعرض عليها فكرة المشاركة الفرنسية فى المشروع ، غير ان الشروط التى ارادت الحكومة الفرنسية فرضها كأساس للمفاوضات لم تلاق قبولا من الاوساط الالمانية المعنية .

ومن جملة تلك المساع الفرنسية الطلب الذى تقدم به المسيو ريفوال

مدير البنك العثمانى فى القسطنطينية آنذاك فى ١ REVOIL

(١) سعت الحكومة التركية لتهدئة الحكومة الالمانية عن طريق رفعت باشا وزير الخارجية التركى الذى ابلغ الحكومة الالمانية ان حكومته لا يمكنها الاخذ بنظر الاعتبار لفكرة مشروع سكة حديد حمص - بغداد لما ينجم عن تحقيق مثل هذا المشروع من مصاريف باهضة تثقل اعباء الخزانة التركية . راجع :

BUTTERFIELD, P. 42-43; D. G: P: VOL 27: P: 650:

تموز ١٩١٣ والذي طلب فيه اعطاء فرنسا حق مد القسم الجنوبي من اسكة (البصرة - الخليج العربي) مقابل موافقة فرنسا على المشروع الامر الذي لم يكن باستطاعة الحكومة الالمانية تحقيقه .

وردت ألمانيا على المقترحات الفرنسية ذاكرة ان مثل تلك المقترحات لا يمكن قبولها الا اذا ادت الى تفاهم كلي حول كافة مشاريع السكك الحديدية في آسيا الصغرى وبضمنها سكة حديد بغداد .

ولم يكن الجواب الفرنسى مشجعا للمضي في المفاوضات فقد اعلنت فرنسا انها مستعدة لعقد التفاهم الكلي الذي طلبه الالمان غير أنها أعلنت في نفس الوقت عن عدم موافقتها على السماح بطرح أسهم شركة سكة حديد بغداد في البورصة الفرنسية ، وقد كانت هذه النقطة بالذات هي التي كان الهر زيمرمان ZIMMERMANN وكيل وزارة الخارجية الالمانية يعتبرها كأساساً مشجعاً للتفاهم مع فرنسا^(١) .

وفي ٢٣ تموز ١٩١٣ قدم الهر كارل هلفريش KARL HELFFERICH وكيل المدير العام لشركة سكة حديد الاناضول في القسطنطينية الى الهر زيمرمان مذكرة ضمنها المطالب الفرنسية لغرض عقد اتفاق مع ألمانيا وخلاصة ما تضمنته المذكرة المطالب التالية :

- ١ - ان المصالح الفرنسية ترغب في الحصول على امتياز سكة حديد سمسون - سيواس .
- ٢ - ان المصالح الفرنسية ترغب في الحصول على امتياز سكة حديد سيواس - ديار بكر .
- ٣ - ان المصالح الفرنسية ترغب في الحصول على امتياز سكة حديد من نقطة على السكة السابقة الى ايرسنگجان ERSINGJAN

(١) المصدر السابق ، الجزء ٣٧ ، ص ٤٨٧ - ٤٨٨ .

٤ - ان المصالح الفرنسية ترغب في بناء سكة حديدية من حلب الى مسكينة .

وبالاضافة الى ما سبق ذكره فقد اعلن الفرنسيون عن رغبتهم المحتملة في السيطرة على خط سكة حديد الحجاز كذلك .

اعتبرت ألمانيا المطالب الفرنسية بالرغم من المبالغة التي جاءت بها أساساً صالحاً لاجراء مفاوضات بشأن الوصول الى اتفاق حول الموضوع لان المقترحات التي جاءت بها المصالح الفرنسية كانت محددة وثابتة ويمكن التفاوض على أساسها^(١) .

والى جانب رغبة كل من فرنسا وألمانيا في اجراء مفاوضات لاجل الوصول الى تسوية حول المشكلة فقد اظهرت الحكومة التركية نفسها آنذاك ترحيباً يمثل هذا الاتفاق الالماني - الفرنسي .

فقد عقدت الحكومة التركية عقب معاهدة بوخارست (١٠ آب ١٩١٣) العزم على وضع نهاية للمعارضة الفرنسية لمشاريع السكك الحديدية في آسيا الصغرى ووطدت تركيا العزم على الحصول على المساعدات المالية الفرنسية لغرض تطوير تركيا . ذلك لان الهزائم التي لحقت بالدولة العثمانية عقب حربها مع ايطاليا وحروب البلقان اثقلت كاهل الخزينة التركية وتركتها شبه خاوية علاوة عن اظهارها مقدار عجز طرق المواصلات التركية عن الايفاء بمتطلبات الحياة العصرية خصوصاً في أوقات الحروب والازمات .

ارادت الخزينة التركية الحصول على مزيد من المال لسد عجزها الظاهر عن طريق زيادة نسبة الضرائب الكمركية ، ولما كان تقرير تلك الزيادة مشروطاً بموافقة الدول الاوربية الكبرى ومن ضمنها فرنسا ، فقد سعت تركيا الى التقرب من فرنسا ومراضاتها لاجل الحصول على تلك

(1) BUTTERFIELD, PP. 42-43.

الزيادة ، كما وسعت في نفس الوقت الى الحصول على قرض من البنوك
الفرنسية للمساهمة في تغطية العجز المالي في خزانتها .

ولما كانت تلك المسائل مرتبطة بشكل أو باخر بقضية السكك
الحديدية في آسيا الصغرى وبقضية التفاهم الالمانى - الفرنسى بشأنها ،
فقد سعت الحكومة التركية الى التوسط بين المانيا وفرنسا لغرض اىصال
الطرفين الى الاتفاق المنشود على أساس السعى لدى كل من البنك الالمانى
والبنك العثمانى فى محاولة لتقريب شقة الخلاف بينهما . وتطبيقا لهذه
السياسة ارسلت الحكومة التركية جواد بك أحد وزراءها الى باريس
للدخول مع الحكومة الفرنسية فى مفاوضات فى ذلك الصدد .

وعقدت فى برلين فى ١٩ و ٢٠ آب ١٩١٣ وفى ٢٤ و ٢٥ و ٢٦ أيلول
من نفس العام اجتماعات هامة بين الفرنسيين والالمان لوضع صيغة لاتفاق
بينهما حول الشؤون المتعلقة بالاستثمارات العامة لكل من الطرفين فى
تركيا .

مثلت المصالح الالمانية فى الاجتماع على شكل وفد ترأسه كل من الدكتور
كفينر والدكتور هلفريش ، أما الوفد الفرنسى فقد ترأسه البارون نوفليز
BARON DE NEUFLIZ احد مدراء بنك فرنسا ، ولقد كان
مفروضاً ان يقتصر الاجتماع على حضور الوفدين الماليين الفرنسي والالمانى
غير ان الاجتماع حضره فى الواقع ممثل عن وزارات الخارجية لكل من
ألمانيا وفرنسا وتركيا .

وتم خلال اجتماعات برلين التغلب على عدد من المشكلات التى كان
يخيل للجميع من قبل صعوبة التغلب عليها واعطت تلك الاجتماعات فى
النهاية نتيجة ايجابية لخلاف بين فرنسا والمانيا ظل قائماً منذ نهاية القرن التاسع عشر
تقريباً ، فقد تم التوصل فى خلال تلك الاجتماعات الى عقد اتفاقية سرية
وقعت فى ١٥ شباط ١٩١٤ واعتبرت من أهم الاتفاقات السرية الدولية

التي عقدت قبل الحرب العالمية الاولى (١) •
ونورد هنا اهم النقاط التي اشتملت عليها اتفاقية شباط ١٩١٤
المذكورة :

١ - الاعتراف بمنطقة شمال الاناضول كمنطقة للنفوذ الفرنسي في الشؤون
المتعلقة بالسكك الحديدية هناك •

٢ - الاتفاق على ربط سكة حديد بغداد بسكة حديد البحر الاسود
المقترحة •

٣ - الاتفاق على عقد اتفاقيات بين الطرفين بشأن قضايا النقل بواسطة
السكك الحديدية - اضيفت تلك الاتفاقيات الى الاتفاقية الاصلية
عقب ذلك - في نفس الوقت الذي تم التفاهم فيه على ان يتم انشاء
ميناء هيركاليا HERCALEA بواسطة شركة ألمانية -
فرنسية •

٤ - اعترفت المصالح الالمانية بسوريا كمنطقة للنفوذ الفرنسي خصوصا
فيما يخص المسائل المتعلقة بحق فرنسا في مد سكة حديدية من
طرابلس على البحر الابيض المتوسط الى دير الزور • وعقدت
اتفاقية بين شركة سكة حديد بغداد وشركة سكة حديد سوريا
(الفرنسية) في ذلك الصدد واطيفت الاتفاقية الاخيرة الى الاتفاقية
الاصلية •

(١) ان اتفاقية عام ١٩١٤ الالمانية - الفرنسية هي اتفاقية
وقعتها المصالح المالية الالمانية - الفرنسية ولهذا السبب لم تعتبر من
الاتفاقيات الرسمية بين الحكومتين الالمانية والفرنسية وذلك بالرغم من
الموافقة الرسمية لحكومتى ألمانيا وفرنسا على محتويات تلك الاتفاقية
على شكل توقيع كل من المسيو بونسوت M. PONSOT
سفير فرنسا في ألمانيا والهرفون روزنبرغ HERR. VON ROSENBERG
احد كبار موظفي وزارة الخارجية الفرنسية عليها • راجع :
EARLE. P. 249.

٥ - اعترفت المصالح الفرنسية بأن المناطق التي تمر بها سكة حديد الاناضول وسكة حديد بغداد تعتبر مناطق للنفوذ الالمانى . وتم الاتفاق حول اختيار منطقة حيادية في شمال سوريا تعتبر كخط فاصل بين مناطق النفوذ الفرنسية والالمانية لاجل استبعاد كل الخلافات التي يمكن ان تحصل من احتكاك محتمل بين المصالح الالمانية والفرنسية في المنطقة .

٦ - التزم كل من البنك الالمانى والبنك العثمانى بأحترام الحقوق المتقابلة لكل واحد منهما وبدعم السعي بصورة مباشرة أو غير مباشرة للقيام بأى عمل من شأنه تعطيل أمر انشاء السكك الحديدية في تركيا الاسوية .

٧ - تم الاتفاق على السعي لبذل جهود دبلوماسية ومالية لغرض زيادة مدخولات تركيا لتمكينها من القيام بتمويل مشاريع السكك الحديدية في اراضيها على الأقل ، بالإضافة الى اتفاق الجانبين على مساهمات من الخزينة العثمانية لغرض تمويل تنفيذ مشاريع السكك الحديدية التي امكنتها الحصول على امتيازاتها من قبل أو التي سيحصل على امتيازها في المستقبل وذلك بنسبة تعادل النسبة التي يحصل عليها الطرف الثانى من تلك المساعدات .

٨ - وافق البنك الالمانى على شراء كل ما يملكه البنك العثمانى من اسهم وسندات في شركة سكة حديد بغداد والمؤسسات التابعة لها الى حد ٦٩٤٠٠٠٠٠٠ فرنك (١) .

وقعت الاتفاقية النهائية من قبل كل من المسيو سيرجن SERGENT مساعد مدير بنك فرنسا والمسيو كالابكا KALAPKA السكرتين العام

(1) BUTTERFIELD, P. 45; EARLE, P. 247-48; D. G. P. VOL. 37: PP: 498-501:

للبنك العثماني من الجانب الفرنسي اما الجانب الالمانى فقد وقع بالنيابة
عنه الدكتور فون هلفريش .

وبالرغم من ان اتفاقية ١٥ شباط ١٩١٥ لم تكن اتفاقية ذات صبغة
رسمية بين المانيا وفرنسا ، فان الرأى استقر بين حكومتى الدولتين المعنيتين
وغيرهما من الحكومات على اعتبارها من الاتفاقيات الدولية التى تربط
الحكومتى الالمانية والفرنسية بصورة رسمية .

وقد بين هذا الموقف بجلاء من خلال مذكرة بعث بها البارون بينيس
BARON BEYENS سفير بلجيكا فى برلين الى المسيو دافينيون
DAVIGNON وزير الخارجية البلجيكى فى ٢٠ شباط ١٩١٤
عندما لفت السفير البلجيكى فى تلك المذكرة أنظار الحكومة البلجيكية
بصورة رسمية الى وجود الاتفاقية والى ان الحكومة الفرنسية تعتبرها من
الاتفاقيات الدولية^(١) .

جاءت اتفاقية عام ١٩١٤ فى صالح كل من ألمانيا وفرنسا ، فان
المصالح الفرنسية حصلت على امتيازات لم يسلك حديدية فى تركيا
الاسيوية لمسافات تزيد على الالفى ميل مبعده بذلك خطر احتمال السيطرة
الالمانية على كافة طرق المواصلات فى تركيا . والى جانب ذلك فان الاتفاق
حول شراء البنك الالمانى للاسهم والسندات الفرنسية فى سكة حديد بغداد
ازاح عن كاهل المصالح الفرنسية عبئاً مالياً ثقيلاً نظراً لرفض الحكومة
الفرنسية المتواصل قبول طرح تلك الاسهم والسندات فى البورصة
الفرنسية .

واذا كانت الاتفاقية مرضية لاطماع المصالح المالية الفرنسية ، فانها
كانت فى نفس الوقت مرضية للحكومة الفرنسية نفسها خصوصاً بعد

(1) DEUTSCHES AUSSENMINISTERIUM STENO
GRAPHISCHE BERICHTE, LEGISLATUR PER-
IODE, 1 SESSION. VOLUME 291. P. 62746
BERLIN. 1913.

الموقف الحرج الذي وصفت فيه فرنسا عقب الاتفاق الألماني - الروسي حول مناطق النفوذ في إيران وسكة حديد بغداد (اتفاق بوتسدام) . فقد أصبحت لفرنسا عقب اتفاقية عام ١٩١٤ مع الألمان سياستها الخاصة بها والمستقلة عن السياسة الروسية في الشرق الأوسط (١) .

استفادت الدبلوماسية والمصالح المالية الألمانية هي الأخرى من الاتفاقية ، فقد اعترفت فرنسا لألمانيا في الاتفاقية بمناطق للنفوذ في الشرق الأوسط تشمل وسط وجنوب الأناضول بالإضافة الى شمال سوريا ووادي الرافدين ، كما وحصلت المصالح المالية الألمانية على حق السيطرة الكاملة على سكة حديد بغداد الى جانب ضمانها انتهاء المعارضة الفرنسية للمشروع وتوقف الأخيرة عن وضع المصاعب والعراقيل في وجه التغلغل الألماني . أما الشرط الخاص بالتعاون الألماني - الفرنسي لاجل تقديم المساعدة المادية الى تركيا فكان يعني بالنسبة لألمانيا مساهمة فرنسية غير مباشرة في بناء الأقسام المتبقية من سكة حديد بغداد .

لم ترحب كل من ألمانيا وفرنسا فقط باتفاقية عام ١٩١٤ ، بل ان تركيا هي الأخرى رحبت بها وأكد السلطان حال علمه بالامر عن قبوله لامتيازات السكك الحديدية للبحر الأسود ولسكك حديد سوريا ، كما وان نفس الاتفاقية اعتبرت بالنسبة للحكومة العثمانية كبادرة طيبة تشير الى اتفاق الدول الكبرى وتعاونها بشأن تركيا ، ذلك الاتفاق والتعاون الذي كانت العاصمة العثمانية تطلبه من تلك الدول لغرض زيادة نسبة الضرائب الكمركية في بلادها ، وعلاوة عن ذلك هناك سبب آخر في تفسير قبول

(١) اعطت حكومة القيصر موافقتها على انشاء فرنسا لسكة حديد البحر الأسود ، غير انها جعلت تلك الموافقة مشروطة بقيام روسيا بمد عدد من خطوط السكك الحديدية على حدود القوقاس قبل قيام فرنسا بمد السكة وذلك لتأمين حماية تلك المناطق . راجع : EARLE. P. 250:

م - ٨ سكة حديد بغداد

الحكومة العثمانية ورضائها على الاتفاقية ، فقد وضمت الاتفاقية حداً لبعض
المصاعب والخلافات التي كانت تعرقل سبيل الاستمرار في مد السكك
الحديدية في آسيا الصغرى في الوقت الذي كانت ترغب فيه تركيا رغبة
شديدة اتسام تلك الانشاءات بالنظر لما كانت تعقده عليها من آمال في تطوير
اقتصادياتها وتعمير بلادها .

وقدمت فرنسا في ٣١ آذار ١٩١٤ مذكرة الى وزارة الخارجية
البريطانية تخبرها فيها بوجود الاتفاقية بصورة غير مباشرة ، فقد أكدت
المذكرة على ان فرنسا ترغب في التعاون مع ألمانيا من أجل حفظ استقلال
الامبراطورية العثمانية^(١) .

لاقت الاتفاقية نوعاً من الانتقاد في الاوساط البريطانية بالنظر لما منحه
الى فرنسا من امتيازات في الشرق الاوسط ، ووقف السير مارك سايكس
MARK SYKES أحد كبار المهتمين بشؤون الشرق الاوسط في
مجلس العموم البريطاني معلناً ان الوضع الجديد هو أسوء من الوضع
القديم بالنسبة لبريطانيا ، وحذر النائب البريطاني الحكومة البريطانية
قائلاً :

"THE POLICY OF THE FRENCH FINANCE WILL
PRODUCE EVENTUALLY THE COLLAPSE OF THE
OTTOMAN EMPIRE... TAKE THE PROPOSED LOAN
ARRANGED WITH THE FRENCH GOVERNMENT FOR
SOMETHING OVER 20,000,000 POUNDS IN ORDER TO GET
THIS, THERE ARE CONCESSIONS WHICH I CAN NOT
HELP FEELING ARE MORE BRAZEN AND MORE FATAL
THAN ANY I HAVE SEEN, THE EXISTING RAILWAYS
IN SYRIA MEANDER FOR MILES TO AVOID LEGITIM-
ATE PROFIT IN ORDER TO EXTORT A GUARANTEE..".

"IN PRACTICE, LOANS, KILOMETRIC GUARANTEE
MONOPOLIES, AND FINANCED NATIVE PRESS, MUST,

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 606-607:

WHETHER THE FINANCIERS DESIRE IT OR NOT, PAVE THE WAY TO ANNEXATION..”.

“THE OTTOMAN EMPIRE IS SHAKEN, AND THE COSMOPOLITAN FINANCIER IS NOW STAKING OUT THE LAND INTO SPHERES OF INTEREST. AN EMPIRE MAY SURVIVE DISASTER BUT IT CAN NOT SURVIVE EXPLOITATION. A COUNTRY LIKE TURKEY WITH OUT LEGISLATIVE CAPACITY, WITHOUT UNDERSTANDING WHAT THE ECONOMICS OF EUROPE MEAN, AND AT THE SAME TIME RICH, IS A LAMB FOR SLAUGHTER”(1).

لم توضع بنود اتفاقية شباط ١٩١٤ منذ توقيعها وحتى قيام الحرب العالمية الاولى موضع التنفيذ وذلك بالنظر للمفاوضات الالمانية - البريطانية التي كانت دائرة في تلك الفترة بشأن الوصول الى اتفاق ثنائي بينهما حول سكة حديد بغداد ، ذلك لان الاوساط المالية البريطانية بالرغم من المعارضة التي ابدتها حيال اتفاقية عام ١٩١٤ بين المصالح الالمانية والفرنسية ، استمرت في محادثاتها مع المانيا لتوقيع اتفاقية ثنائية في ذلك الشأن .

(١) يجب الملاحظة هنا ان السير مارك سايكس هو الذي حولته الحكومة البريطانية خلال الحرب العالمية الاولى مهمة التفاوض مع فرنسا بشأن تقسيم مناطق النفوذ بين الدولتين في الشرق الاوسط ، وهو نفسه الذي وقع مع زميله جورج بيكو G. BICOT المعاهدة السرية الشهيرة التي تحمل اسميهما (سايكس - بيكو) بشأن تقسيم سوريا ووادي الرافدين الى مناطق للنفوذ الفرنسي - البريطاني على التوالي .
لاجل مراجعة نص خطاب سايكس في مجلس العموم البريطاني . راجع: PARLIAMENTARY DEBATES HOUSE OF COMMONS, FIFTH SERIES, VOL. 59. PP. 217-2189, LONDON 1914.

الفصل الثالث

روسيا والسكة

كانت لدى روسيا منذ البداية أسبابها الخاصة لمعارضة مشروع سكة حديد بغداد ، فروسيا الموجودة على أبواب « الرجل المريض » كانت تنتظر حلول الساعة لاخذ حصتها من تركه ، ولهذا السبب فإن محاولة الطيب الألماني لانتاذه من الموت لم تحل في نظر الحكومة الروسية ابدا . وهكذا نجد ان تطور العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية بين ألمانيا وتركيا بالاضافة الى التعاون العسكري بين الدولتين لم تكن من الامور التي بمقدور حكومة القيصر تجاهلها وعدم الالتفات اليها .

ولقد شعرت روسيا منذ البداية ان ألمانيا لا ترغب فقط في زيادة وتقوية علاقاتها الاقتصادية مع الامبراطورية العثمانية ، بل انها تريد في الواقع اكتساب مناطق نفوذ المانية في تلك الامبراطورية حسب مفاهيم نظرية أو خطة التوسع الألماني نحو الشرق "DRANG NACH OSTEN" الامر الذي يعرفل مساعي روسيا من أجل تحقيق اطماعها في الوصول الى المياه الدافئة على الخليج العربي والبحر الابيض المتوسط ، ورأت روسيا في مشروع سكة حديد بغداد مانعاً يحول بينها وبين الوصول الى تلك الاهداف .

وللاعتبارات الحربية كذلك أثرها في تقرير سياسة العداء الروسي حيال مشروع السكة منذ بدء المناداة به ، فإن روسيا كانت تعارض اى تطوير حديث في وسائل النقل والمواصلات في الامبراطورية العثمانية ، محتجة بأن طرق المواصلات والنقل الحديثة يمكن ان تستعمل في يوم ما ضد روسيا نفسها في حالة قيام نزاع مسلح بينها وبين تركيا .

وهكذا عارضت روسيا مشروع سكة حديد بغداد منذ اعلان السلطان عبدالحميد عن رغبته في اعطاء المصالح الالمانية امتياز لد السكة اى منذ عام ١٨٩٩ تقريباً ، فقد شنت الصحف الروسية في تلك الآونة حملة شديدة ضد المشروع واصفة اياه بالتصرف غير الصديق من جانب ألمانيا وبكونه مؤثراً على المصالح الاقتصادية الحيوية لروسيا في المنطقة ، ووصف المشروع كذلك في روسيا بكونه منافسة خطيرة لمشاريع السكك الحديدية الروسية في القوقاز وللمشروع الروسى لسكة حديد ايران بل وحتى لمشروع سكة حديد عبر سيبيريا^(١) .

والى جانب ذلك فإن تحقيق فكرة ربط مشروع سكة حديد الاناضول بسوريا يضرب في الصميم الحلم الروسى الخاص بمد سكة حديدية من ارمينيا الى الاسكندرون لتكون واسطة لربط روسيا بالمياه الدافئة بصورة مستمرة طوال أيام السنة . أما القسم الخاص بوادى الرافدين من مشروع سكة حديد بغداد ، فقد اظهرت روسيا معارضتها له لانه يفتح كما رأت أمام الاقتصاد الالمانى أبواب اسواق الخليج العربى وايران وحتى افغانستان ويضع حقول النفط الغنية فى العراق تحت تصرف المانيا مما يشكل ضربة لحقول النفط الموجودة فى جنوب روسيا . ولكل هذه الاعتبارات سعت روسيا الى معارضة مشروع سكة حديد بغداد الذى رأت فيه خطراً يهدد اصلاحها ومصالحها الاقتصادية والحربية واطماعتها التاريخية فى المنطقة^(٢) .

(١) تم انشاء سكة حديد ايران من ميناء ريشت الى طهران على يد روسيا فى ايلول ١٨٩٩ . راجع :
RUSSIA'S TIGHTENING GRIP ON PERSIA, THE
GLOBE AUGUST 14, LONDON 1899.

(٢) سئل السفير الروسى فى لندن مرة عن موقف روسيا حيال سكة حديد بغداد فأجاب ان حكومته لم تعطف ابداً على المشروع لانها تشعر بانه يعطى لالمانيا سيطرة كبرى على آسيا الصغرى . راجع :
BR. DOC. VOL. 2: PP: 188-189:

وعندما أعلنت المبادئ الأولى للاتفاقية بين الألمان والأتراك حول
السكة ، عارضتها روسيا على أساس اصرارها بمصالحها ، فقد عارضت
روسيا مثلاً البنود الخاصة بدفع تركيا الضمان الكيلومتری للمشروع
محتجة ان فيه تعجيز للمخزينة العثمانية الأمر الذي قد يؤخرها عن الايفاء
بالتعويضات المقررة لروسيا اثر الحرب التركية الروسية لعام ١٨٧٧ (١) .

كما أكدت روسيا في احتجاج قدمته لتركيا بواسطة زينوفيف
ZINOVIEV سفيرها في القسطنطينية ان مشروع سكة حديد
بغداد عبر ما اسمته « بطريق شمال ارمينيا » الى الموصل وبغداد يعتبر
تهديداً للسلامة الروسية ، على ان السفير الروسي ما لبث ان سحب الاحتجاج
عقب توقيع معاهدة حوض البحر الاسود عام ١٩٠٠ التي احتوت على بنود
خاصة تمهدت فيها تركيا بمد السكة عن طريق جنوب انقرة عبر جبال
طوروس فأطنه فحلب ثم الى الموصل وبغداد مستعدة بذلك مد السكة عبر
اراضي شمال انقرة التي كانت روسيا تعتبرها من مناطق نفوذها الخاصة (٢) .
لم ترض اتفاقية حوض البحر الاسود روسيا الا لفترة من الزمن ،
فقد ادعت حكومة القيصر في كانون الاول ١٩٠١ على لسان فيته WITTE
وزير مالىتها ان انشاء سكة حديد بغداد من قبل اى مصالح أخرى غير

(1) THE GLOBE. JULY 28. LONDON 1899.

(٢) اعطت اتفاقية حوض البحر الاسود لعام ١٩٠٠ بين الأتراك
والروس امتيازات خاصة لروسيا ، فقد تعهد السلطان بعدم اعطاء اى
امتياز في المستقبل في شمال ارمينيا الى اشخاص لا ينتمون الى الجنسية
الروسية أو الى شركات لا يوافق قيصر روسيا على اعطائها مثل تلك
الامتيازات ، كما وتعهد باعطاء الروس الذي يحصلون على مثل تلك
الامتيازات نفس الامتيازات والشروط التي حصل عليها أصحاب امتياز
سكة حديد بغداد . راجع :

YOUNG, CORPUS DE DROIT OTTOMAN, VOL. 4.

P. 64.

روسية يعتبر تهديد لمصالح القيصر الامبراطورية ، وعاد فيته الى امثال ذلك
التصريح ككرة أخرى في عامي ١٩٠٢ و ١٩٠٣ .

ولم يكن بوسع روسيا آنذاك تحقيق ما جاء في تصريحات وزير
ماليتها ، فقد كانت روسيا تستغل كل ما يمكن استغلاله من اموالها في
مشاريع البناء والتعمير الداخلية ، ولهذا السبب فإن فكرة قيامها بمد سكة
حديد بغداد لم تكن من الافكار التي يمكن للحكومة سانت بطرسبورغ ان
تبحثها بصورة جدية ، ولكن من المحتمل ان تصريحات وزير المالية
الروسية أريد بها بليلة الخواطر في الخارج وتمطيل السير في عمليات
انشاء السكة تماما كما حدث في تموز عام ١٩٠٣ عندما أخبر توفيق باشا
وزير الخارجية العثمانية الحكومة الالمانية ان الحكومة الروسية طالبت
باعطائها امتياز لمد خط للسكة الحديدية من فان WAN الى بغداد ،
اذ كان من المعروف ان روسيا غير قادرة على تمويل مثل ذلك المشروع وان
المسألة لا تعدو عن كونها عبارة عن مؤامرة أريد بها تخويف المانيا على
أساس قيام روسيا ببناء سكة حديدية منافسة لسكة حديد بغداد (١) .

ولم تكن الحكومة الالمانية غافلة عن المناورات الروسية ، فقد شعرت
الايواسط الرسمية الالمانية ان روسيا غير راغبة في الواقع في المشاركة في
بناء السكة ، بل انها كانت تريد تدمير المشروع بكامله في نفس الوقت
الذي كانت فيه روسيا تطمع في الحصول على التأييد الالمانى بشأن مناوراتها
ونشاطها في منطقة البلقان .

على ان السياسة الالمانية لم تكن لتميل آنذاك الى مساومة روسيا حول
البلقان لقاء تخليها عن فكرة معارضة سكة حديد بغداد ، فإن المانيا لم تكن
مستعدة للتخلي عن حليفها النمسا - التي كانت لها اطماعها في البلقان -
مقابل الحصول على الصداقة الروسية من جهة ولم تكن مستعدة لمساعدة
روسيا على خلق مناطق للنفوذ الروسى في البلقان من الجهة الاخرى .

(1) D. G. P. VOL 17: PP: 447-448:

عارضت روسيا سكة حديد بغداد معارضة عمياء حتى ان بعض
الاسباب التي قدمتها كأساس لمعارضتها كانت واهية فهناك مثلا الادعاء الذي
قدمه ساسونوف SASONOW مساعد وزير الخارجية الروسي والذي
قال فيه ان مشروع السكة سيحدث منافسة لمشاريع السكك الحديدية
الروسية وسوف يضر بمصالح المقاطعات المنتجة للقمح في جنوب روسيا
والواقع ان ذلك الادعاء لا يستند على أى دراسة للموضوع ، ذلك لان
مشاريع السكك الحديدية في تركيا لا يمكنها ان تضر بالمقاطعات الروسية
الجنوبية المنتجة للقمح بل بالعكس سوف تساعد على زيادة الانتاج
والرفاهية في المنطقة .

أما الادعاء الخاص بأن روسيا سوف لا تشارك في الارباح الناجمة
عن سكة حديد بغداد أو ان طرق المواصلات الروسية سوف تتضرر من
اتمام المشروع ، فإنه هو الآخر ادعاء ضعيف ، اذ ان روسيا كان يوسعها
في أى وقت المساهمة في المشروع والحصول بالتالى على الارباح منه .
وبالاضافة الى ما سبق قدمت روسيا عذراً آخر لمعارضتها للمشروع
يقوم على أساس منافسة لمشروع سكة حديد عبر سيبيريا ، وهذا العذر
ضعيف كذلك اذ لا يمكن بسهولة تصور العلاقة بين مشروع سكة حديد
بغداد ومشروع سكة حديد عبر سيبيريا (١) .

غير ان روسيا كانت لديها علاوة عن هذه الاسباب الواهية أسباباً
أخرى وجيهة تبرر معارضتها خصوصاً تلك الاسباب المتعلقة بالتواحي الحربية
والستراتيجية ، فإن اثناء سكة حديد بغداد يعتبر من الناحية العسكرية
تهديداً للاطماع الروسية في الشرق الاوسط ويمكن استخدام الخط عقب
انتهاه كوسيلة بيد الحكومة العثمانية لاغراض نقل القطع والعتاد الحربى
الى جهات الحدود الارمنية عند الحاجة ، والمثل العملي الذي يضر
دائماً لتبرير مثل هذا المنطق هو ذلك المثل الذي قدمته الحرب الروسية -

(1) BUTTERFIELD. PP. 29-30, BR. DOC: VOL: 6, PP:
336-337; EARLE, P. 148.

العثمانية لعام ١٨٧٧ ، فلو كان بإمكان الاتراك نقل الفرقة التركية الخامسة والسادسة من دمشق وبغداد على التوالي بواسطة السكك الحديدية الى ميدان المعركة على الحدود الارمنية لكان من المحتمل انقاذ منطقة كارس من الوقوع بيد الروس أو رفع حصار ارضروم ، غير ان الذي حدث هو عكس ذلك ، فبالرغم من المجهودات التي بذلت في محاولة اجبار الفرقين على المشي السريع نحو ميدان المعركة ، فأنهما وصلتا متأخرتين ولم تستطعا الاشتراك فعلياً في المعارك الحربية (١) .

قدم السفير البريطاني في باريس تقرير الى حكومته جاء فيه ان الحكومة الروسية تبغي من نشر العراقي في طريق مشروع سكة حديد بغداد ابقاء تركيا في حالة التخلف وعدم الاستقرار ، وجاء في نفس التقرير ان السفير الروسي في القسطنطينية صرح بأنه يؤيد فكرة وضع خطة لعمل حلقة وصل بين سكة حديد بغداد ، وسكك حديد ايران التي تسيطر عليها المصالح الروسية (٢) .

على ان الموقف الروسي ما لبث ان شابه بعض الابهام فقد جاء في بعض تصريحات الروس ما يؤيد فكرة المشروع والتخلي عن موقف المعارضة حياله ومن ذلك ما جاء في حزيران عام ١٩٠٦ في تصريح لبولكوفسكي POLKEWSKY السكرتير الاول للسفارة الروسية في لندن من ان روسيا مستعدة للتخلي عن معارضتها لمشروع اسكة .

يقول بترفيلد BUTTERFIELD في كتابه «دبلوماسية سكة حديد بغداد» في محاولة لتفسير محتويات تصريح السكرتير الاول في السفارة الروسية في لندن ، ان التصريح الاخير ان لم يكن اختلافاً على

(1) DRAGE. RUSSIAN AFFAIRS, P. 507. LONDON 1904.

(2) BR. DOC. VOL. 6: PP: 336-337:

السكرتير الاول الروسي ، فإنه كان محاولة عمدية اريد بها الحصول على
التأييد والمساعدة الالمانية لروسيا(١) .

سرفت الحرب الروسية - اليابانية حكومة القيصر الروسي عن
التفكير فى الشؤون الاوربية والشرقية بصورة خاصة لفترة من الزمن
وقد أدى اندحار روسيا أمام اليابان عام ١٩٠٤ الى ان ترجع الاولى بقواها
كرة أخرى نحو أوروبا والشرق الاوسط . غير ان حرب اليابان وتورة
عام ١٩٠٥ فى داخل روسيا صدعتا روسيا بشكل ملحوظ وجعلتاها تفكر
فى السير على أساس سياسة ترمي الى انتهاج الاصلاح الداخلى ومحاولة
التفاهم مع ألمانيا خصوصاً بعد ان رأت روسيا ان هناك ثمة مفاوضات بين
حليفتها فرنسا وألمانيا لغرض عقد تسويات بشأن سكة حديد بغداد
وقضية مراكش(٢) .

وجاءت المحاولات الاولى فى هذا المضمار عقب حرب اليابان ، غير
ان فيته وزير المالية الروسي عارض - نظراً للحالة المالية السيئة التى
كانت عليها روسيا عقب حرب اليابان - فكرة قدمها ازفولسكى
وزير الخارجية مقترحاً المساهمة الروسية فى
ISWOLSKI
مشروع السكة .

كان وزير الخارجية الروسي بالرغم من عدم تخليه على فكرة
معارضة ألمانيا بخصوص مشروع سكة حديد بغداد يجبذ فكرة اقتسام
المشروع مع المصالح الالمانية ، غير ان الصعوبات المالية الروسية التى
كانت تبعده عن مبتغاه بصورة مستمرة جعلته يفكر بالانجاء صوب ألمانيا
محاولا الحصول على تأييدها للاطماع الروسية فى ايران خصوصاً فى

(1) BUTTERFIELD. P. 31.

(2) BERNADOTTE. E. SCHMITT, TRIPLE ALLIANCE
AND TRIPLE ENTENTE PP. 62-63, HENRY HOLT
AND COMPANY, NEW YORK 1934.

تلك الآونة التي سبقت توقيع اتفاقية عام ١٩٠٧ بين روسيا وانكلترا بشأن
 اقتسام مناطق النفوذ والسيطرة في ايران .
 على ان النفوذ البريطاني الواسع النطاق في جنوب ايران ومنطقة
 الخليج العربي كان يجبر روسيا من الناحية الاخرى على التفاهم
 والتفاوض مع ألمانيا حتى عقب توقيع اتفاقية عام ١٩٠٧ مع بريطانيا .
 وهكذا كان وزير الخارجية الروسي يحاول تطبيق سياسة ذات
 حدين في محاولاته للتقرب من كل من بريطانيا وألمانيا .
 اخبرت وزارة الخارجية الروسية في تشرين الاول ١٩٠٦ وزارة
 الخارجية الألمانية بأنها ليست ضد مشروع سكة حديد بغداد وان من
 الصعب عقد اتفاقية بين روسيا وألمانيا بذلك الشأن اذا لم يطمأن الرأي
 العام الروسي بشأن ايران . وازافت تلك المذكرة التي كانت مذيلة
 بتوقيع وزير الخارجية الروسية بأن روسيا ترغب في الطلب من ايران
 عدم القيام بانشاء اى سكة حديدية في اراضيها بدون اخذ موافقة روسيا
 على ذلك واختتمت المذكرة بسؤال ألمانيا عن موقفها اتجاه مثل تلك الخطوة
 الروسية (١) .

سعت ألمانيا من جانبها الى عدم محاولة الاحتكاك والاختلاف مع
 روسيا حول منطقة ايران بالنظر للاطماع والآمال القوية التي كانت تعقدتها
 المصالح والسياسة الروسية عليها ، فحينما طلبت ايران مثلا عام ١٩٠٦
 من ألمانيا انشاء بنك الماني في طهران آملت من ذلك الحصول على مساعدة
 ألمانية تستخدمها لاضعاف النفوذ الروسي في بلادها ، ترددت ألمانيا في
 اجابة ذلك الطلب واخبرت الحكومة الألمانية وزارة الخارجية الروسية
 بأن ألمانيا ليست لديها اى مصالح او اطماع في ايران (٢) .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 353-354:

(2) D. G. P. VOL: 25: PP: 103-121; S. B. FAY, THE
 ORIGINS OF THE WORLD WAR, VOL: 2: P:
 267..

ويتنفس هذه الروح اجابت وزارة الخارجية الالمانية على مذكرة
تشرين الاول الروسية السالفة الذكر بأن كل ما ترغّب فيه ألمانيا في ايران
هو ان تكون التجارة فيها حرة ومفتوحة أمام الجميع في كل الاوقات (١) .
وكجواب على ذلك اقترح ازفولسكى وزير الخارجية الروسي في
بداية عام ١٩٠٧ على الحكومة الالمانية عقد اتفاق ثنائي بينهما تسحب
روسيا بموجب معارضتها لاقامة خط سكة حديد بغداد مقابل اعتراف ألمانيا
بالاطماع والمصالح السياسية والاستراتيجية والاقتصادية لروسيا في شمال
ايران (٢) .

غير ان الحكومة الالمانية لم تكن بغافلة عن المحادثات التي تجريها
روسيا مع بريطانيا في خلال عام ١٩٠٦ وبداية عام ١٩٠٧ بشأن ايران ،
فقد سببت محاولات التفاهم الروسية - البريطانية بشأن ايران قلقاً لدى
الاطراف الرسمية الالمانية التي كان يهملها مستقبل التجارة الالمانية في ايران
بصفة عامة ومستقبل سكة حديد بغداد بصورة خاصة وذلك بالرغم من
عدم عقدها أى آمال سياسية خاصة على ايران في ذلك الحين (٣) .
تظاهرت السياسة البريطانية خلال عامى ١٩٠٦ و ١٩٠٧ بالدفاع عن

(1) D. G. P. VOL: 25, PP: 231-234:

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٢١ وما بعدها .

(٣) ظهر في ١٩ مايس ١٩٠٦ في احدى الصحف البريطانية
مقالا يعلن عن احتمال عقد اتفاق بين روسيا وانكلترا حول المشاكل المتعلقة
باسيا وايران وسكة حديد بغداد الامر الذى سبب بعض الذعر لدى
الامان وقام على اثره السفير الالمانى سانت بطرسبورغ بأخبار وزير
الخارجية الروسى ان المانيا لا ترغّب فى رؤية اى امر يعرقل سير العمل
فى السكة ، واجاب الوزير الروسى على الملاحظة الالمانية ان روسيا تقدر
المصالح الالمانية فى المنطقة ووعده بعدم عقد اى اتفاق حول سكة حديد
بغداد بدون اعطاء الامان تفسيرات بذلك الصدد . راجع :

THE STANDARD, MAY 19. LONDON 1906; BR. DOC.
VOL. 4. PP. 231-232:

فكرة تدويل سكة حديد بغداد مقترحة عقد اتفاق رباعي بين ألمانيا وبريطانيا وروسيا وفرنسا حول السكة لغرض اقتسام المشروع فيما بينها .
فمنذ تشرين الثاني ١٩٠٦ قام السير ادورد كراي EDWARD GRAY وزير الخارجية البريطاني بطرح فكرة تدويل المشروع مقترحاً على روسيا وفرنسا ان تضما صوتيهما الى بريطانيا ليحت الامر سوية مع ألمانيا على أساس ان توحد كل من بريطانيا وفرنسا وزوسيا وجهات نظرهم ومطالبهم لمناقشة بصورة موحدة مع ألمانيا في حالة حدوث مفاوضات في ذلك الخصوص .

ولم تكن الحكومة الألمانية مستعدة لقبول تلك المقترحات البريطانية لانها ستصبح واحدة ضد ثلاثة اطراف في حالة اجراء مثل تلك المحادثات وشعرت ألمانيا في نفس الوقت ان الاطماع الروسية المتزايدة في شمال ايران ستكون عاجلاً أو آجلاً سبب لتزاع روسي شديد مع بريطانيا بدون الحاجة الى تدخل ألماني في الموضوع وقال الامير فون بيلو PRINCE VON BULOW وزير الخارجية الألماني في هذا الصدد

جملته الساخرة المعروفة (IL FAUT LES LAISSER CUIRE

DANS LEUR JUS) أي ما معناه دعهم يتصارعون فيما بينهم (١) .

وصدقت نبوءة الفون بيلو ففي آذار ١٩٠٧ حينما ارسلت وزارة الخارجية البريطانية مذكرة الى روسيا وفرنسا تبلغهما فيها انها غير مستعدة للنظر في أمر اقتسام المشروع مع اي دولة أخرى الا في حالة حصولها على حق السيطرة على الجزء الممتد من جنوب بغداد الى الخليج العربي من الخطه .
تلقت الاوساط الرسمية الروسية مذكرة آذار البريطانية بالكثير من المرارة ، فقد اظهرت بريطانيا فيها عزمها بكل اتانية على الدفاع عن

(1) FAY, VOL. 2. P. 268; BR: DOC: VOL: 6: PP: 247-248. BUTTERFIELD P. 32.

مصالحها الخاصة وتخليها عن اصدقائها الامر الذي لا يتفق مع الاقوال
البريطانية السابقة بشأن تدويل قضية السكة .

وبدلاً من ان تسمى السياسة البريطانية الى محاولة ازالة هذا التناقض
وتحاول العودة الى اكتساب ما فقدته من مكانة لدى روسيا ، نجدها تسير
على سياسة الدفاع عن فكرة سيطرتها على القسم الجنوبي من السكة
والتأكيد على هذا الامر . ففي تشرين الثاني ١٩٠٩ اخبرت وزارة الخارجية
البريطانية ووزارة الخارجية الالمانية بأن بريطانيا غير مستعدة لاعطاء تركيا
موافقتها على زيادة نسبة الضرائب الكمركية على الواردات التركية أو اذا
رضت تركيا اعطاءها حق السيطرة على القسم الجنوبي من السكة بالنظر
لاهمية وضرورة ذلك القسم بالنسبة للمصالح البريطانية(١) .

وعندما زادت بريطانيا من اظهار امثال هذه التصريحات زادت
المضايقة بالنسبة لروسيا وأخذت السياسة الروسية تميل شيئاً فشيئاً نحو
فكرة التوجه مباشرة نحو ألمانيا للتفاهم معها بصورة ثنائية بدلاً من التفاهم
بصورة رباعية .

أخذت بوادر الاتجاه الروسى الجديد تظهر للعيان بصورة واضحة
عندما قام ازفولسكى فى ٢٤ تشرين الثانى ١٩٠٩ بأخبار نيكولسن
NICOLSON السفير البريطانى فى سانت بطرسبورغ بأن انكلترا
انما تستخدم حقوقها المشروعة فى محاولتها للحصول على السيطرة على
القسم الجنوبي من السكة ، واطاف وزير الخارجية الروسى انه طالب
كان الحال كذلك ، فان روسيا لديها الحرية الكاملة للقيام بمقد اتفاقية
منفصلة مع ألمانيا حول الاقسام الاخرى من السكة .

لم تنظر وزارة الخارجية البريطانية بعين الرضى الى الاتجاه الجديد
للسياسة الروسية ، غير أنها لم تكن قادرة على تغييره فى نفس الوقت

(1) BUTTERFIELD. P. 32.

ولهذا قام كراي وزير الخارجية البريطانية بابلاغ ازفولسكى فى تشرين
الثانى ١٩٠٩ بأن بريطانيا تسمح لروسيا - لم يطلب احد من بريطانيا
اعطاء السماح المذكور - بالقيام باجراء مفاوضات منفصلة مع ألمانيا بشأن
الاقسام الشمالية من السكة شريطة ان لا تمس الامتيازات التى يمكن
لالمانيا ان تحصل عليها عقب المفاوضات المنطقتة المحايدة من ايران التى
تم الاتفاق على حياها بين مناطق النفوذ الروسية والانكليزية بحسب
اتفاقية عام ١٩٠٧ بين روسيا وبريطانيا .

وهكذا وضمت نهاية لفكرة التفاوض الرباعى حول مشروع السكة
وتدويل المشروع بالنتيجة (١) . وقد رغبت المانيا فى تلك الآونة فى التفاهم
مع روسيا حول المشروع وقام الهر مترينخ **METTERNICH**
سفير ألمانيا فى لندن بنصح الحكومة الألمانية بالتفاوض مع روسيا أولا على
أساس ان تلك الخطة هى احسن الخطط وعلى أساس ان بالامكان
التفاهم بصورة اسهل مع بريطانيا عقب التفاهم مع روسيا .

وكان مترينخ يعلم علم اليقين ان روسيا لا ترغب ولا يمكنها
المساهمة فى المشروع بصورة عملية بالنظر للاسباب المتعلقة بأحوالها
المالية القلقة ونصح مترينخ فى مذكرته الحكومة الألمانية ان تعطي تأييدها
للإطماع الروسية فى المنطقة مقابل سحب روسيا لاعتراضاتها بشأن
مشروع السكة .

وكانت روسيا فى الواقع كما تم ذكره ترغب فى الحصول على مثل تلك
التسويات واثار مسؤولوها الى ذلك فى عدة مناسبات .

قامت المانيا فى بداية عام ١٩١٠ باتخاذ خطوة جديدة بشأن التفاهم
مع روسيا بصورة منفردة والقضاء على أى بقية لفكرة التفاوض الرباعى
لدى الاخيرة . وفى آذار ١٩١٠ اخبر الهر بورتاليس **FOURTALES**

(١) المصدر السابق ، ص ٣٢ .

سفير ألمانيا في روسيا وزير الخارجية الروسي ان ألمانيا تعتبر ايران منطقة حرة وانها ترغب في الاستمرار في خدمة مصالحها هناك على أساس الاعتبار المذكور بدون اى اعتبار للدول والمصالح الاخرى واذا ما كانت روسيا ترغب في تقديم بعض العروض بشأن سكة حديد بغداد فإن ألمانيا مستعدة للتفاوض معها .

اخبر ساسونوف SASANOV وزير الخارجية الروسي عندما كان في برلين في بداية عام ١٩١٠ الهنري بيتمان هولنج BETHMANN HOLLWEG المستشار الالماني ان روسيا مستعدة لوضع حد لمعارضتها لمشروع سكة حديد بغداد وانها مستعدة للقيام بمد سكة حديد تربط بين سكة بغداد وبين مشروع سكة حديد ايران عن طريق سكة حديدية تمتد من جلفه عبر تبريز وطهران وخانقين وذلك مقابل قيام المانيا بالتراجع عن حقوقها المتعلقة بالسكك الحديدية والتلغراف في ايران (١) .

وهكذا أخذت البوادر بشأن التفاهم الالماني - الروسي الموعد تزداد وضوحاً شيئاً فشيئاً وفي خلال عام ١٩١٠ شهدت العلاقات السياسية بين البلدين نشاطاً ملحوظاً كان الغرض منه وضع صيغة التفاهم بينهما حول ايران وسكة حديد بغداد واستمرت المحادثات قائمة حتى عقد الاتفاقية النهائية في تشرين الثاني ١٩١٠ .

حصل الاتفاق النهائي بين البلدين اثناء الزيارة التي قام بها القيصر نيقولا الثاني قيصر روسيا الى المانيا ومثل الجانب الالماني في المحادثات علاوة عن القيصر نفسه وزير الخارجية الالماني الهنري كيدرلان HERR VON KIDERLAN ومثل الجانب الروسي علاوة عن القيصر ساسونوف وزير خارجية روسيا .

(١) المصدر السابق ، ص ٣٣ :

وظهر للعيان منذ بدء الاجتماعات بين الجانبين ان هناك نمة مغزى
سياسى للقاءات بين القيصر الالماني ورفيقه القيصر الروسي ، تلك اللقاءات
التي كانت تتم فى قصر بوتسدام POTSDAM وقامت الصحافة
الاوربية بتقديم عدد من التكهنات والمقالات عن مغزى تلك الاجتماعات
والنتائج التى يمكن ان تؤدى اليها فى النهاية وذلك الى ان أعلن بصفة
رسمية فى ٤ تشرين الثانى ١٩١٠ بأن القيصرين ووزيري خارجيتهما قد
توصلوا الى صيغة اتفاقية بشأن سكة حديد بغداد وايران .

بقت الاتفاقية فى طى الكتمان الى ان تم اعلانها بصورة رسمية عقب
ذلك التاريخ بوقت قصير . ويمكن اجمال المسائل التى تم الاتفاق عليها
فى اتفاقية بوتسدام - كما دعت بالنسبة الى القصر الذى تم توقيعها فيه -
فى النقاط التالية :-

- ١ - اعتراف المانيا بمنطقة النفوذ الروسى فى شمال ايران التى تم
تحديدتها بموجب الاتفاق الروسى - البريطانى لعام ١٩٠٧ .
- ٢ - تعهدت المانيا بعدم القيام بالسعي للحصول على امتيازات للسكك
الحديدية والطرق والاتصالات التلغرافية أو غيرها من وسائل
الاتصال فى المنطقة .
- ٣ - اعترفت روسيا بحقوق البنك الالماني فى سكة حديد بغداد ووافقت
على سحب كل معارضتها الدبلوماسية بالنسبة للمشروع وبالنسبة
لمساهمة رأس المال الاجنبى فيه .
- ٤ - وافقت روسيا على القيام بالاتصال السريع مع الحكومة الايرانية
لفرض الحصول على امتياز لمد سكة حديدية من طهران الى خاتقين
لفرض ربط مشاريع السكك الحديدية الروسية فى ايران بمشروع
سكة حديد بغداد عن طريق خاتقين وذلك عقب قيام شركة سكة
حديد بغداد بمد الخط الفرعى الذى نص عليه امتياز عام ١٩٠٣
- ٥ - ٩ سكة حديد بغداد

من نقطة على نهر دجلة الى خانقين^(١) .
٥ - اذا فسلت روسيا لسبب ما فى بناء خط طهران خانقين المقترح ، فان
بامكان المصالح الالمانية نفسها ان تقوم بمحاولة الحصول على
الامتياز لنفسها .

٦ - تم الاتفاق على اتباع سياسة « الباب المفتوح » ،
THE OPEN DOOR POLICY الاقتصادية فى المنطقة
ووافقت روسيا على عدم اتخاذ اى اجراءات لمحاولة عرقلة سير
التجارة الالمانية فى ايران واتفق الجانبان كذلك على وجوب
حصولهما على نفس المعاملة والامتيازات فى الخط المقترح مده من
دجلة الى طهران عبر خانقين^(٢) .

يتضح عقب تحليل ما جاء فى اتفاقية بوتسدام ان روسيا حصلت على
منافع عديدة من جراء الاتفاقية ، فان سكة حديد بغداد كانت سائرة فى
طريق العمل لانجازها بالرغم من المعارضة الروسية ولهذا فقد حصلت
روسيا على الشيء الكثير من جراء التفاوض حول السكة مع ألمانيا والحصول
على امتيازات لقاء سحب معارضتها لمشروع لم يكن بمقدورها ايقاف
العمل فيه .

والواقع ان التفاهم الالمانى - الروسى حول موضوع السكك الحديدية
فى ايران ووادى الرافدين فتح أمام التجارة الروسية منافذ باتجاه بغداد

(١) راجع المادة الثالثة من امتياز سكة حديد بغداد .

(٢) للرجوع الى نصوص اتفاقية بوتسدام راجع :

(3) DR. JOHANNES. DR. KLAUS HOHLFELD:
DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK
UND GESCHICHTE VON 1848 BIS GEGENWART,
EIN QUELLENWERK FUR DIE POLITISCHE
BILDUNG UND STAAT BURGERLICHERS,
BAND 1. DOKUMENT 97, P. 138. DOKUMENTEN
VERLAG. HERBERT WENDLER AND COMPANY,
BERLIN 1956.

والبصرة والخليج العربى وبالتالى نحو الهند والمياه الدافئة للبحر الابيض
المتوسط عبر الموصل وحلب والساحل السودانى •

وقد لاقى نفس ذلك التفاهم قبولا لدى بعض الاوساط الارستقراطية
الروسية التى رأت فى محاولة التقرب من الامبراطورية الالمانية سندا جديداً
لدعم الحكم الارستقراطى المتضعف فى روسيا •

أما الاتفاقية بالنسبة لمانيا فقد كانت نصراً دبلوماسياً كبيراً ، فإن المانيا
التي لم يكن لديها الشئ الكثير فى ايران لم تخسر ابداً فى الاعتراف
لروسيا بالمركز ومناطق النفوذ التى كانت لحكومة سانت بطرسبورغ فى
دوله العجم • ومهما يكن من أمر فإن المانيا ضمنت لنفسها بموجب الاتفاقية
حرية التجارة وعدد من الامتيازات فى ايران وفتح الاسواق الايرانية أمام
البضائع الالمانية كما وانها حصلت على تعهد الحكومة الروسية بايقاف
معارضتها لمشروع سكة حديد بغداد ، تلك المعارضة التى طالما شغلت
الدبلوماسية الالمانية واتعبتها والتى كانت فى نفس الوقت تشجع فرنسا على
الاستمرار فى معارضتها للمشروع •

لم تكن اتفاقية بوتسدام من الاتفاقيات التى يمكن للدول الاخرى
اهمالها ، فإن اتفاقية لها مثل تلك الاهمية تكون دائماً معرضاً للتعليق واتخاذ
وجهات النظر بشأنها ، وقد استقبلت تركيا بكثير من البرود اتفاقية بوتسدام
على أساس ان الاتفاقية المذكورة أهملت تركيا والحقوق التركية فى المنطقة
اذ أنها رأت ان الاتفاقية فيها عدم اكتراث للسيادة العثمانية على بعض
المناطق التى شملتها الاتفاقية كمنطقة وادى الرافدين مثلا التى كانت لاتزال
تحت السيادة العثمانية آنذاك •

وخلقت الاتفاقية لدى الاوساط الفرنسية نوعاً من الحيرة والقلق بشأن

نيات روسيا اتجاه فرنسا وبريطانيا وصرح المسيو هانوتو HANOTAUX

(1) STENOGRAPHISCHE BERICHTE, 12, LEGISL-
ATUR PERIODE, 2 SESSION, VOL. 226. BERLIN
1911.

احد وزراء الخارجية الفرنسية السابقين بأن محادثات بوتسدام خلقت
وضعاً جديداً يجبر فرنسا على التساؤل عما اذا كانت روسيا قد تخلت عن
حلف الوفاق الثلاثي^(١) .

وهاجمت بعض الاوساط البرلمانية الفرنسية اتفاقية بوتسدام كذلك ،
واعتقد المسيو جوريس JAURES احد النواب الاشتراكيين
الفرنسيين ان اتفاقية بوتسدام بمثابة تهديد قوي لفرنسا والسلم في أوروبا .
وقال النائب جوريس في خطبة له أمام مجلس النواب الفرنسي مهاجماً
فيها سياسة الحكومة الفرنسية حيال السكة موجهاً الكلام الى المسيو ميشون
وزير الخارجية الفرنسي .

"WHAT IS THE SITUATION IN WHICH YOU FIND YOURSELF ? YOU ARE GOING TO BE FACED, YOU ALREADY ARE FACED, WITH A FAIT ACOMPLI, A RUSSIO - GERMAN CONVENTION ON THE BAGHDAD QUESTION WHAT DO YOU PROPOSE TO DO ? WELL, YOU MAY PURSUE AN INDEPENDENT COURSE AND CONTINUE TO OPPOSE THE BAGHDAD RAILWAY. IN THAT EVENT YOU WILL BE IN THE UNENVIABLE POSITION OF OPPOSING GERMANY IN AN ENTERPRISE IN WHICH RUSSIA - WHOSE INTERESTS ARE MORE DIRECTLY INVOLVED - HAS GIVEN HER SUPPORT, OR ON THE OTHER HAND YOU MAY SUBSCRIBE WITH GOOD GRACE TO THIS ENTERPRISE WHICH RUSSIA COMMENDS TO YOU. WHAT THEN WILL BE YOUR SITUATION ? FOR SOME YEARS FRANCE HAS SUCCESSFULLY RESISTED THE BAGHDAD RAILWAY. IF DURING THIS TIME WE HAVE SULKED AT THE ENTERPRISE, IT WAS NOT OF OUR OWN CHOICE BUT OUT OF REGARDS FOR RUSSIA, BECAUSE RUSSIA BELIEVED HER INTERESTS TO BE MENACED IN SHORT WE ARRIVE AT THIS PARADOX. YOU HAVE CREATED AN

(1) W. M. FULLERTON, PROBLEMS OF POWER,
P. 171. NEW YORK 1915.

EXTREMELY DELICATE SITUATION BETWEEN FRANCE AND GERMANY BY OPPOSING THE BAGHDAD RAILWAY, AND NOW IT IS THE SAME RUSSIA, WHICH WITHOUT PREVIOUSLY CONSULTING YOU, PLACES AT THE DISPOSAL OF GERMANY THE MORAL ADVANTAGE OF COMPELLING YOU TO ACCEDE TO THE BAGHDAD RAILWAY(1).

أما بالنسبة الى بريطانيا ، فقد اثار اخبار محادثات بوتسدام اهتماماً شديداً من قبل الاوساط العامة البريطانية ، ويظهر مقدار الاهتمام البريطاني في الموضوع في ان الصحف البريطانية كانت اسبق الصحف العالمية في الاشارة الى محادثات بوتسدام وفجواها ، فقد نشرت صحيفة الايفنج تايمس THE EVENING TIMES اللندنية أول مقتطفات نشرتها الصحف العالمية من الاتفاق الذي عقد في بوتسدام والذي بقيت محتوياته سرية حتى ذلك الوقت(٢) .

وفي مجلس العموم البريطاني هاجم لويد جورج LLOYED GEORGE روسيا هجوماً مرأ متهماً اياها بالتخلي عن حلفاءها وتمهداتها الدبلوماسية(٣) .

والظاهر ان الاوساط الحكومية البريطانية التي لربما كانت على علم سابق بنيات روسيا بشأن الاتفاق مع ألمانيا ، لم تكن متخوفة جداً من الاتفاق الذي تم بين الروس والامان ، فقد اجاب السير ادورد كراي على

(١) الرجوع الى نص الخطبة :

JOURNAL OFFICIEL DEBATS PARLEMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, P. 33-34. JANVIER 13. PARIS 1911.

(2) EVENING TIMES, JANUARY 9. LONDON 1911.

(3) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS, FIFTH SERIES, VOL. 21, PP. 241-244: LONDON 1911.

استجواب وجه اليه في مجلس العموم البريطاني بشأن اتفاقية بوندسدام بأنه لا يرى داعياً للخوف والرعب من جراء ذلك الاتفاق .

ولم يدخل مجلس العموم البريطاني من عدد النواب المدافعين عن

الاتفاقية ومن جملة هؤلاء النائب بيكرز جيل PICKERS GILL الذي قال في خطبة له في المجلس :

I CAN NOT UNDERSTAND THE POLICY OF CONTINUED ANTAGONISM TO GERMANY, EX PRESIDENT ROOSEVELT RECENTLY GAVE MUCH ADVICE TO OUR FOREIGN MINISTER, AND AMONGST OTHER THINGS HE SAID THAT THE PRESENCE OF GERMANY ON THE EUPHRATES WOULD STRENGTHEN THE POSITION OF GREAT BRITAIN ON THE NILE ... THE ACTION OF RUSSIA AT THE RECENT MEETING OF POTSDAM HAD BROUGHT MATTERS TO AHEAD AND I HOPE THE FOREIGN OFFICE WILL APPROACH TURKEY WITH A VIEW TO ARRANGING FOR THE COMPLETION OF THE BAGHDAD RAILWAY, WHICH MIGHT BE AGREEABLE TO TURKEY, GERMANY AND OUR SELVES(1).

لم تكن النقاط التي تم التوصل اليها بين ألمانيا وروسيا بموجب محادثات بوندسدام سوى اتفاق مبدئي بين الطرفين ، ولهذا السبب استمرت الاتصالات والمحادثات بين الجانبين لغرض التوصل الى عقد الاتفاق النهائي بينهما .

ففي خلال الاسبوع الاخيرة لعام ١٩١٠ والاشهر الاولى لعام ١٩١١ جرت محادثات ألمانية - روسية بشأن التوصل الى عقد اتفاق خاص بالشرق الاوسط وسكة حديد بغداد على أساس النقاط المتفق عليها في بوندسدام .

وقد تأخرت نتائج المحادثات المذكورة عن الظهور نتيجة لمساعي بريطانيا المستمرة للجبلولة دون ازدياد النفوذ الألماني في ايران ولرغبتها

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٨٢ - ٨٥ .

الخاصة بالاشراف أو بالاشترار في الاشراف على القسم الممتد من بغداد الى الخليج العربي من السكة . كما وان نشر صحيفة الايفنج تايمس البريطانية مقتطفات من الامور التي حوتها اتفاقية بوتسدام السرية اثار جواً من الشك وعدم الثقة بين ألمانيا وروسيا ، اذ اعتقد كل من الطرفين بأن الطرف الآخر هو السبب في نشر تلك النصوص السرية (١) .

غير ان المفاوضات استمرت بين الطرفين رغم كل شيء ووضعت الصيغة النهائية للاتفاق الالماني - الروسي في شهر تموز ١٩١١ وتم التوقيع على ذلك الاتفاق النهائي في ١٩ آب ١٩١١ .

ويحتوي الاتفاق النهائي على أهم النقاط التي جاءت في اتفاقية بوتسدام السابقة فقد تخلت ألمانيا عن اطماعها في الحصول على امتيازات ذات صبغ اقتصادية - سكك حديدية ، تلغراف ، طرق مواصلات ... الخ - في القسم المخصص للنفوذ الروسي في ايران و اشارت نفس تلك الاتفاقية الى خط حديدي محتمل الانشاء على يد المصالح الروسية من طهران الى الحدود الغربية لايران (خانقين) و اشارت كذلك الى احتمال ربط الخط المذكور بالقسم الالماني لسكة حديد بغداد .

أما روسيا فقد تعهدت من جانبها بعدم نشر العثرات في طريق بناء سكة حديد بغداد أو في طريق مساهمة رؤوس الاموال الاجنبية في ذلك المشروع .

وهكذا تخلت روسيا عن معارضتها لمشروع سكة حديد بغداد فاسحة بذلك المجال لعقد الاتفاق الالماني - الفرنسي بشأن السكة من جهة الاتفاق الالماني - البريطاني بشأنها من الجهة الاخرى .

(١) اعتقدت الاوساط الرسمية الالمانية ان روسيا قامت عمداً باذاعة نصوص الاتفاقية لغرض طمأنة بريطانيا بان الاتفاقية لا تحوي على أي نصوص تضر بمصالحها . راجع :

FAY, VOL. 1, P. 275.

الفصل الرابع

بريطانيا والسكة

يجدر القول منذ البداية في هذا الفصل ان موضوع سكة حديد بغداد كان يمس منذ البداية وبصورة مباشرة المصالح والوجود البريطاني في الهند والخليج العربي والشرق الاوسط .
فقد اعتبرت بريطانيا الخليج العربي والمنطقة التي تحيط به كحزام للامان تحمي بواسطته السيطرة البريطانية على الهند من كل تدخل اجنبي او مصالح اجنبية تحاول الدخول الى منطقة الهند جوهره التاج البريطاني آنذاك^(١) .

وهكذا اعتبرت بريطانيا مشروع سكة حديد بغداد كموضوع من مواضع الخليج العربي ومشكلة من مشكلاته وكطريق مختصر من أوروبا نحو الهند ، ولكن ذلك الطريق المختصر لم يكن بريطانيا ، بل كان كما وصفه جاسترو JASTROW « طريق مختصر نحو الهند غير انه طريق مختصر من برلين وليس من لندن » .
"TT IS A SHORT CUT TO INDIA, BUT IT IS A SHORT

(١) لدراسة خاصة حول اهمية ومغزى الخليج العربي بالنسبة لبريطانيا آنذاك . راجع :
G. KREBS, DIE DEUTSCHE BAGHDAD - BAHNPOLITIK, PP. 67ff; THE CAMBRIDGE MODERN HISTORY, VOL 12. P. 499. FIFTH EDITION 1934, FREASER, THE SHORT CUT TO INDIA LONDON 1909; ONCKEN, DIE SICHERHEITS INDIENS, EIN JAHRHUNDERT ENGLISCHER WELT POLITIK BERLIN 1937.

CUT FROM, BERLIN, AND NOT FROM LONDON(1).

وعلى هذا الأساس قامت روح السياسة البريطانية المعادية للخط والتي أخذت تزداد حدة بصورة تدريجية بمرور الزمن خصوصاً بعد ان رددت الافواه وجود سياسة ألمانية خاصة بالتغلغل في الشرق مبنية على أسس مبدأ لسياسة ألمانية عامة بهذا الصدد دعيت بسياسة التوسع نحو

DRANG NACH OSTEN الشرق

فمقب تراجع بريطانيا الرسمي عن المفاوضة مع ألمانيا حول السكة بعد حصول الأخيرة على امتياز عام ١٩٠٢ بفترة وجيزة اجاب اللورد لانسدون LORD LANSDONE وزير الخارجية البريطاني في ٥ ميس ١٩٠٣ رداً على سؤال وجه اليه في مجلس اللوردات شارحاً فيه وجهة السياسة البريطانية في الخليج العربي وموضحاً ان بريطانيا لا تسمح - سواء نجحت في مفاوضاتها مع الالمان أم لا - لاي اجنبي بتوطيد تجارته في تلك المياه عن طريق اقامة قواعد تجارية وموانئ هناك وجاء في رد الوزير البريطاني ما نصه :

"I DO NOT YIELD TO THE NOBLE LORD - LORD ELLENBOROUGH - IN THE INTEREST WHICH I TAKE IN THE PERSIAN GULF OR IN THE FEELING THAT THIS COUNTRY STANDS, WITH REGARDS TO THE NAVIGATION OF THE PERSIAN GULF, IN A POSITION DIFFERENT FROM THAT OF ANY OTHER POWER . . . THE NOBLE LORD ASKED ME FOR A STATEMENT OF OUR POLICY WITH REGARDS TO THE PERSIAN GULF ... I THINK THAT I CAN GIVE HIM ONE IN A FEW SIMPLE WORDS IT SEEMS TO ME THAT OUR POLICY SHOULD BE DIRECTED IN THE FIRST PLACE TO PROTECT AND PROMOTE BRITISH TRADE IN THOSE

(1) JASTROW, MORRIS, THE WAR AND THE BAGHDAD - RAILWAY, THE STORY OF ASIA MINOR AND ITS RELATION, TO THE PRESENT CONFLICT, P. 100. LONDON 1917.

WATERS, IN THE NEXT PLACE I DO NOT THINK THAT HE SUGGESTS, OR THAT WE WOULD SUGGEST, THAT THOSE EFFORTS SHOULD BE DIRECTED TOWARDS THE EXCLUSION OF THE LEGITIMATE TRADE OF OTHER POWERS, IN THE THIRD PLACE I SAY IT WITHOUT HESITATION - WE SHOULD REGARD THE ESTABLISHMENT OF A NAVAL BASE, OR OF A FORTIFIED PORT, IN THE PERSIAN GULF BY ANY OTHER POWER AS A VERY GRAVE MENACE TO THE BRITISH INTEREST AND WE SHOULD CERTAINLY RESIST IT WITH ALL THE MEANS AT OUR DISPOSAL, I SAY THAT IN NOMINATRY SPIRIT BECAUSE AS FOR AS I AM AWARE NO PROBLEMS ARE ON FOOT FOR THE ESTABLISHMENT OF A FOREIGN NAVAL BASE ON THE PERSIAN GULF(1).

واقترن « مركب نقص حفظ سلامة الهند البريطانية » بموضوع
ازدياد « الخطر الشرقي الألماني » ليكون شعوراً بريطانياً عاماً معادياً
لمشروع سكة حديد بغداد يجده الإنسان لدى رجل الشارع البريطاني
والاوساط السياسية وحتى الدوائر الحربية في لندن .

وبجانب رغبة بريطانيا في حفظ سلامة الطريق نحو الهند من
الوقوع بيد أجنبي دخيل ، فإن هناك عامل آخر في تحديد وجهة النظر
البريطانية اتجاه المشروع وهذا العامل هو حفظ المراكز التجارية الهامة
في وادي الرافدين . فقد احتكرت بريطانيا منذ القرن الثامن عشر أغلب
تجارة تلك المنطقة ولم يكن من السهل بالنسبة لها السماح لغريب بمنافستها
هناك خصوصاً بعد ان أخذت امكانية واهمية البترول بالظهور على الصعيد
العالمي منذ نهاية القرن التاسع عشر ويات بريطانيا تبذل المساعي في
الحصول على حقوق استغلال منطقة ابار الموصل النفطية .

(1) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF LORDS
FOURTH SERIES, VOL. 121, PP. 1347 - 1348 -
LONDON 1903.

ومهما يكن من أمر فإن بريطانيا سارت على سياسة ايجابية حيال مشروع سكة حديد بغداد الالمانى فى البداية ، فلم تظهر معارضة كبيرة له عندما اخذت الدوائر الالمانية بالاهتمام بالمشروع وحينما اخذته بالسمي لدى الدوائر العثمانية للحصول على امتياز لتنفيذه .

فقد رأت بريطانيا فى البداية ان من الصعب عرقلة المشروع عن طريق منع ألمانيا من اتخاذ الكويت كنقطة محتملة لانتهاى السكة ففى تشرين الثانى ١٩٠٢ عقد فى لندن مؤتمر بين ممثلين من وزارة الخارجية ووزارة البحرية ووزارة الحربية وحكومة الهند تم الاتفاق فيه على رأى موحد بشأن السكة وجاء فى نص الاتفاق بين تلك الجهات الانكليزية ان من الاصوب عدم معارضة مشروع سكة حديد بغداد ، وان من واجب بريطانيا ان تفعل خير ما فى وسعها للمساهمة فى انشاءه والرقابة عليه وعلى نهايته فى الخليج العربى (١) .

يتضح مما سبق ذكره اذن ان الدوائر الرسمية البريطانية اظهرت فى بداية الامر شعوراً طيباً حيال المشروع ، ومن الناحية الاخرى نجد ان الدوائر الالمانية نفسها كانت فى خلال فترة التفاوض مع الحكومة العثمانية ، تتفاوض على أساس مشاركة بريطانية محتملة فى المشروع ، ذلك لان المطالب التى نادى آنذاك بها المصالح البريطانية كأساس لقبول المساهمة فى المشروع لم تكن بالشكل الذى يمنع من مشاركتها مع ألمانيا فى تنفيذه .

SIR ERNEST CASSEL

فقد رأى السير ارنست كاسيل

مدير البنك الوطنى التركى THE NATIONAL BANK OF TURKEY

BANK OF ENGLAND

وأحد مدراء بنك انكلترا

خلال محادثاته التى اجراها مع الدكتور كيفينر مدير البنك الالمانى ان

(1) BR. DOC. VOL. 2: PP: 187-188

هناك نقطتين يجب الاتفاق عليهما كأساس للمشاركة البريطانية في المشروع .

١ - ان تعتبر سكة حديد بغداد قسما من سكة حديد الاناضول وعلى أساس ذلك تعتبر تلك السكة قسما من حصة المانيا الكاملة في المشروع .

٢ - ان لا يؤثر نقل الحصص بين دولة وأخرى على القواعد العامة التي توضع للرقابة على المشروع في البداية (١) .

ولئن كان الموقف البريطاني بجملته مؤيدا للمشروع الالمانى ، فإنه ما لبث ان تبدل بصورة مفاجئة عقب توقيع اتفاقية عام ١٩٠٣ بين الالمان والاتراك بشأن سكة حديد بغداد وثارث منذ بداية عام ١٩٠٣ ضجة كبرى فى الصحافة والبرلمان البريطانى ضد المشروع الالمانى مطالبة الحكومة البريطانى بالامتناع عن المساهمة فى المشروع بصورة تامة . وازاءشدة الحملة التي ثارت ضد المشروع اجبر اللورد بلفور BALFOUR رئيس الوزراء البريطانى على التصريح بعدم امكانية وجواز مساهمة بريطانيا فى المشروع فى تلك الظروف الراضة آنذاك (١) .

وهكذا بدأت فترة العشرة سنوات التالية على اتفاقية عام ١٩٠٣ والتي تميزت بالمعارضة البريطانية لمشروع سكة حديد بغداد ، وكانت تلك الفترة بالنسبة لبريطانيا فى الحقيقة فترة الترقب التي املتها عليها الضرورة فلم يكد العمل ينتهى من بناء القسم الاول من السكة - تشرين الاول ١٩٠٤ - حتى توقف العمل فى بناء بقية الاجزاء بسبب الصعوبات المالية التي واجهتها شركة سكة حديد بغداد وبسبب عجز الحكومة العثمانية عن الايفاء بتعهداتها الخاصة بدفع الضمانات المالية للمشروع خصوصا بعد

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٨٢ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢١٧ - ٢٢٠ وكذلك

ان قامت بريطانيا برفض طلب تركيا الخاص بزيادة نسبة الضرائب
الكمركية العثمانية على وارداتها .

لم تبني السياسة البريطانية اهدافها في تلك الفترة على أساس
معارضة مشروع السكة نفسه بل على أساس اجبار كل من ألمانيا وتركيا
بصورة تدريجية على قبول المشاركة الجديدة البريطانية في المشروع شريطة
ان تقدم كل من تلك الحكومتين بنفسيهما بمروض الى الحكومة البريطانية
تعرض فيها على بريطانيا مثل تلك المشاركة .

لم تكن الصحافة والبرلمان البريطاني المسؤولين الوحيديين في
موضوع اجبار الحكومة البريطانية على التراجع عن فكرة التفاهم مع
ألمانيا ، فأن هناك عدد من المصالح المالية الهامة التي أجبرت الحكومة
البريطانية على التراجع عن موقفها الاول .

فقد حصلت المصالح المالية البريطانية عام ١٨٨٨ وبموجب الخطة
التي رسمتها ادارة الدين العام العثماني لاجل تطوير طرق المواصلات في
تركيا على امتياز لاستغلال خط سكة حديد سمرنة - عابدين وعلى حقوق
أخرى مختلفة خاصة بمد فروع لتلك السكة الى عدة اماكن في تركيا .
وادرضت هذه الامتيازات لفترة من الزمن اصحابها البريطانيين ولم
يظهروا اى عداء للمساعي الالمانية الخاصة بسكة حديد الاناضول ، غير
ان تلك المصالح البريطانية ما لبثت ان غيرت موقفها وطلبت حماية
الحكومة البريطانية لها خصوصاً عندما أخذت المفاوضات الخاصة بمشروع
سكة حديد بغداد بين الالمان والأتراك تأخذ طابعها النهائي المبشر بقرب
الاعلان عن اعطاء الالمان امتياز مد السكة . وعلاوة عن ذلك فقد خشت
المصالح البريطانية السيطرة على شركة سكة حديد سمرنة - عابدين ان
تقوم المصالح الالمانية بتطوير موانئ حيدر باشا والاسكندرون ومرسينه
على حساب ميناء سمرنة الامر الذي يشكل

MERSINA

بالنتيجة تهديداً لمخط سكة حديد سمرنه - عايدين ويقلل من نسبة النقل فيه .

ولما كانت المصالح المالية البريطانية ممثلة تمثيلاً قوياً في البرلمان البريطاني ، فإن من السهل تصور الدوافع الخفية التي دفعت اعضاء البرلمان البريطاني الى مهاجمة اتفاق عام ١٩٠٣ والاعلان عن عدائهم للمشروع الالمانى (١) .

(١) لعبت شركة ملاحه دجلة والفرات

THE EUPHRATE AND TIGRIS NAVIGATION COMPANY

LYNCH BROS

المعروفة تحت اسم الاخوان لنج

DOWNING STREET

دورها في التأثير على دوائر داونج ستريت

بصدد السكة وذلك لما لها من مصالح واحتكارات للتجارة المائية في نهري دجلة والفرات وشط العرب ، فقد رأت الشركة في مشروع سكة حديد بغداد وما جاء في المادتين التاسعة والثالثة والعشرون من مواد الامتياز ، تهديداً لصرح احتكاراتها في المنطقة لان نصوص تلك المادتين اعطت الى شركة سكة حديد بغداد عدد من الامتيازات الخاصة بإمكانية استغلال نهري دجلة والفرات لخدمة اغراض الشركة ، كما وان قيام سكة حديد بغداد بحد ذاته اعتبر من قبل شركة لنج كمنافسة قوية لها ، اذ بقت شركة لنج حتى ذلك الوقت المحتركة الوحيدة لاهم طريق حديث للمواصلات في المنطقة الواقعة بين بغداد والبصرة . ووضعت الشركة البريطانية امامها في معارضتها للمشروع الالمانى اعتباراً هاماً يقوم على أساس ان المسافة بين بغداد والبصرة بواسطة نهر دجلة تبلغ خمسمائة ميل وتحتاج السفينة التجارية من أربعة الى خمسة أيام لاجتيازها في الاحوال الجوية الاعتيادية ، أما المسافة بين بغداد والبصرة بواسطة الطريق البرى فتبلغ حوالى الثلاثمائة ميل يمكن للقطار - مهما كانت حالة الاحوال الجوية - اجتيازها في يوم واحد .

ودلت كل الدراسات التي اجرتها شركة لنج آنذاك على ان القطار يعطى امتيازات اكثر لنقل البضائع والاشخاص من خطوط نقلها المائية الامر الذى زاد من حدة معارضتها للمشروع وطلبها الحماية من الحكومة البريطانية . راجع :-

FRASER. THE SHORT CUT TO INDIA. PP. 42-43:

والواقع ان الاعتبار الخاص بحماية الهند لمب هنا أيضا دوره الهام
فى تفسير التخوف البريطانى وتحول وجهة النظر البريطانية حيال السكة
بعد ان حصلت ألمانيا فعلا على الامتياز لمدها . وقد بقى عامل حماية
طريق الهند يلعب دوره حتى النهاية فى تقرير السياسة البريطانية حيال
سكة حديد بغداد وشمرت بريطانيا عقب حصول الالمان على الامتياز بالقلق
العميق وبالرغبة فى السيطرة أو المساهمة الجدية فى ذلك الطريق
الحيوى المؤدى نحو الهند تماما كما حصل فى قضية قناة السويس .

والى جانب كل ما فات ، فأن هناك معياراً آخر يفسر لنا بعض
المواقف الدولية حيال سكة حديد بغداد فى بداية القرن الحالى وهو ذلك

المعيار الخاص بحلف الوفاق THE ENTENTE CORDIALE

فبعد عام واحد من فشل المحادثات عام ١٩٠٣ بين بريطانيا ومانيا
بشأن سكة حديد بغداد انتهى عصر التنافس الاستعمارى البريطانى -
الفرنسى بتوقيع الحلف المذكور .

والواقع ان فترة توقيع الحلف المذكور والحالة الدولية التى نشأت من جراء
الحرب الروسية - اليابانية لم تترك لدى السياسة البريطانية فرصة للتفكير
بشكل خاص بمشروع سكة حديد بغداد وابداء بعض النشاط الدبلوماسى
بشأنه .

على ان عام ١٩٠٥ شهد من جديد بعض النشاط الدبلوماسى
بخصوص سكة حديد بغداد ، ففى خلال زيارة قام بها المستر بلوك BLOCK
العضو البريطانى فى هيئة ادارة الدين العام العثمانى للمهر فون مارشال
سفير ألمانيا فى القسطنطينية ، اخبر العضو البريطانى السفير الالمانى بأنه
يؤيد تأييداً كبيراً فكرة المساهمة البريطانية فى السكة كما واخبره
كذلك بأن كل من كينينر والمهر هلفريش عرضا عليه منصب مدير فى
مجلس ادارة الشركة ، غير انه لم يستطع قبول المنصب بالنظر لمعارضة
المستر اوكونر وزير الخارجية البريطانى .

وعلى أثر ذلك اعلم الالمان المستر اوكونر ان السكة سوف يتم بناؤها سواء ساهمت بريطانيا في ذلك البناء أم لم تساهم وان تمثيل بريطانيا في مجلس ادارة الشركة سوف لا يضر بمركز بريطانيا في المنطقة بل انه سوف يساعد على زيادة امكانيات بريطانيا في الحصول على معلومات هامة عن الاحوال التجارية والمالية في الامبراطورية العثمانية .

غير ان اوكونر بقي متصلياً في موقفه السلبي ، ونتيجة لذلك قام بلوك - على حد قوله لمارشال - باجراء عدد من الاتصالات برجال المال المتنفذين وبعض الدوائر المالية في لندن للحصول على تأييدها ، ووعدت تلك الشخصيات والدوائر باستخدام نفوذها للتأثير على لانسدون وبلفورد والحصول على تأييدهما للمساهمة البريطانية في المشروع .

وذكر بلوك كذلك انه استلم رسالة من المستر لو LAW احد كبار موظفي مديرية المالية الهندية يلفه فيها بانه سيقوم عقب عودته الى انكلترا بحملة كبرى لغرض حث بريطانيا على المساهمة في سكة حديد بغداد^(١) .

شهدت السياسة البريطانية عقب تلك الفترة تغييراً في مراكزها ووجهات نظرها حيال مشروع السكة ، فبدلاً من سعيها القديم للحصول على مساهمة فعلية كبرى في الخط باكملة تغيرت اهداف السياسة البريطانية وأصبحت تنادي بفكرتين أولهما فكرة المناذاة ببدا السيطرة على القسم الجنوبي من السكة وهو القسم الممتد من بغداد الى الخليج العربي - بل كان بعض الساسة البريطانيين ينادون بفكرة السيطرة على السكة من الموصل أو تكريت وحتى الخليج العربي بدلاً من السيطرة عليها اعتباراً من بغداد -^(٢) .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 178-179

(2) F. H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD -
BAHN. P: 14:

أما الفكرة الثانية التي نادى بها الإنكليز آنذاك فهي فكرة تدويل
السكة وسيطرة الدول الأوروبية الكبرى عليها وخصوصاً ألمانيا وبريطانيا
وروسيا وفرنسا (١) .

كانت لجنة الدفاع الإمبراطوري

THE COMMITTEE ON IMPERIAL DEFENSE

من أوائل الساترين في هذا الخط الجديد للسياسة البريطانية ، إذ نادى
تلك اللجنة بأن من المهم لبريطانيا ان يكون لديها جزء من حقوق السيطرة
على القسم الجنوبي من السكة باتجاه الخليج العربي ودافعت تلك اللجنة
عن فكرة جعل نقطة النهاية للخط كمنطقة محايدة حياً فلياً (٢) .

اعلن مجلس التجارة البريطاني

THE BOARD OF TRADE في تقرير قدمه الى وزارة الخارجية البريطانية في ٢٣ حزيران ١٩٠٥
ان المجلس يرى من غير الممكن مقاومة ألمانيا لبريطانيا حتى الانتهاء
من بناء السكة وهو يرى ان من مصلحة بريطانيا المساهمة في الخط ،
وتضمن التقرير توصيات بذلك الصدد اذ نص على ما يلي :

"OUR ENGLISH AIM IF ANY NEGOTIATIONS WERE
UNDERTAKEN, SHOULD BE TO SECURE THE PREDOMINANCE OF BRITISH CAPITAL AND DIRECTION IN
THE CONSTRUCTION AND ADMINISTRATION OF THE LINE FROM THE PERSIAN GULF TO BAGHDAD OR
PASSING FURTHER, SAY TO TEKRIT OR EVEN MOSUL"(3).

قدم كلارك وهو أحد أعضاء لجنة الدفاع الإمبراطوري في ٤ آب
١٩٠٥ تقريراً لخص فيه وجهات نظره حول المشكلة وعدد من الاقتراحات
التي يمكن ان تكون اساساً لاتفاق محتمل بين بريطانيا وألمانيا .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 240-43:

(2) BR. DOC. VOL: 6. PP: 178-179:

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢٢٨ - ٢٣٥ .

م - ١٠ سكة حديد بغداد

اشتمل تقرير كلارك على عدد من الاحصاءات الخاصة بالمصاريف التي بذلتها ألمانيا لبناء القسم الممتد من قونية الى ايريجلي EREGLI واستناداً الى تلك الاحصاءات - التي حصل عليها كلارك بدوره من أحد تقارير وزارة الخارجية البريطانية يرجع بتاريخه الى ٢٤ تموز ١٩٠٤ - بلغت قيمة المصروفات التي بذلتها ألمانيا حتى ذلك الوقت مبلغ ٨٤٦٠٦٠٦٠١٨ فرنك من اصل ٥٤٦٠٠٠٠٠٠ فرنك خصصت لبناء ذلك القسم .

وخرج كلارك من ذلك الى القول ان ألمانيا بحاجة الى المساهمة البريطانية لبناء السكة عبر جبال طوروس لان ذلك القسم من أهم الأقسام التي يجب بنائها وان ألمانيا مضطرة للتفتيش عن المساهمة البريطانية لانتماء ذلك البناء .

ورسم كلارك خطة عامة للمساهمة البريطانية في المشروع اشتملت على النقاط التالية :-

- ١ - ان تبقى ألمانيا مسيطرة على شركة سكة حديد الاناضول .
- ٢ - ان تبقى فرنسا مسيطرة بنفس القدر الذي تسيطر فيه ألمانيا على شركة سكة حديد الاناضول .
- ٣ - ان تحصل بريطانيا على القسم الممتد من بغداد الى البصرة من سكة حديد بغداد .
- ٤ - ان يجعل القسم المتبقى من الخط - من البصرة الى نقطة ما على الخليج العربي وهي الكويت على الغالب - تحت رقابة دولية .
- ٥ - ان تكون ادارة القسم الذي اشارت اليه النقطة الرابعة بواسطة مجلس مديرين ينتخبون من بين ابناء الدول الكبرى على ان يكون تمثيل اعضاء كل دولة فيه بنسب متساوية .
- ٦ - ان تقوم كل دولة مساهمة في المشروع بتجهيز المواد والمنشآت التي

يحتاج اليها الخط بصورة تناسب مع مقدار مساهمتها المادية فيه
بصورة عامة .

٧ - ان تمهد الدول بعدم فرض أجور نقل مختلفة على الأقسام المختلفة التي
تسيطر عليها .

٨ - ان يكون هناك مجلس محاسبة خاص ينتخب من ضمن مدراء
الشركة مهمته تقسيم الأرباح التي يحصل عليها نتيجة استغلال
الخط بصورة كلية بين الدول المختلفة (١) .

ارسل اوكونر سفير بريطانيا في القسطنطينية في ١٠ آب ١٩٠٥
مذكرة الى اللورد لانسدون رئيس الوزراء البريطاني ذكر فيها بأن من
المنجبل على انكلترا منع بناء السكة وان كل قسم تنجح الشركة الالمانية
في اتمامه يجعل النجاح الكلي للمشروع امراً أكثر تأكيداً ويجعل الرغبة
في المساهمة البريطانية في المشروع امراً أقل اهمية .

والظاهر ان السفير البريطاني لم يكن مطلعاً على حقائق الامور ،فان
الدوائر الالمانية كانت تشعر ان المساهمة البريطانية هي أمر لا يمكن
الاستغناء عنه لغرض انجاح المشروع نظراً للفوائد المادية التي يمكن
الحصول عليها نتيجة لتلك المساهمة الامر الذي يقلل من النفقات الالمانية
ويختصر الكثير من الوقت (٢) .

استمرت الاوساط العامة والرسمية البريطانية في محاولاتها لفرض

وجهات نظرها المختلفة على المانيا فقام لنج H. F. B. LYNCH
مدير شركة ملاحه الفرات ودجلة التي كانت تحتكر تجارة النقل النهري
في وادي الرافدين بتقديم مذكرة الى الدكتور كيفينر ذكر فيها ان وزارة
الخارجية والصحافة البريطانية سوف لا تؤيدان اي مشروع في وادي

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٣٣١ - ٣٣٤ وكذلك
BUTTERFIELD. P. 53.

(2) BUTTERFIELD. P. 54. BR: DOC: VOL: 6: P: 335

الرافدين ما لم يوافق عليه (لنج) شخصياً ، وحذر لنج كيفيبر من ان الاستمرار فى بناء السكة بدون الاتفاق بشأنها مع بريطانيا معناه الحرب بين الدولتين فى النهاية لان انكلترا لا يمكنها السماح لاي قوة دولية اخرى بالسيطرة على سكة حديدية شديدة القرب من الهند ومصر .

والواقع ان خير تعليق على مذكرة لنج الاخيرة هو التعليق الذى جاء به بريفيلد فى كتابه « دبلوماسية سكة حديد بغداد » ، فقد ذكر الكاتب الامريكى مقلداً من أهمية وجدية ذلك التحذير قائلاً :-

"WE CAN NOT SAY HOW TRUE HIS STATEMENT HINTING AT HIS INFLUENCE WITH THE FOREIGN OFFICE WAS, BUT WE NEED NOT CONCERN OURSELVES WITH HIS THREAT OF WAR, HE WAS MERELY ATTEMPTING TO BULLY THE GERMAN GROUP IN TO MAKING HIM SOME SORT OF A CONCESSION IN ORDER THAT HIS OWN INTERESTS WOULD NOT SUFFER. A RAIL WAY TO THE PERSIAN GULF WOULD HAMPER, TO GREAT BRITAIN THE OPERATION AT LYNCH IN THAT REGION AND HE WANTED TO BLOCK THE ENTREPRISE AT ALL COSTS(1).

استمرت مثل هذه البيانات والاعلانات طوال عامى ١٩٠٥ و ١٩٠٦ غير ان أى نتيجة ايجابية معينة لم تخرج كنتيجة لها .
ودخل فى عام ١٩٠٧ عامل جديد فى قضية الصراع الدبلوماسى الالمانى - البريطانى بصدد سكة حديد بغداد ، ففي ذلك العام وقعت

(١) اعتبر لنج الذى كان يتمتع بنفوذ واسع فى الشرق الاوسط من اشد المدافعين عن المصالح البريطانية فى المنطقة ، وقد شغل مقعداً لحزب الاحرار فى البرلمان البريطانى فى الفترة ١٩٠٦ - ١٩١٢ ، وقد اتخذ من ذلك المقعد كمنبر للدفاع عن المصالح البريطانية فى المنطقة ولصرف وجهة نظر الحكومة البريطانية للاهتمام بضرورة حفظ المصالح البريطانية فى ايران ووادى الرافدين . راجع :

BUTTERFIELD, P. 54: EARLD, P. 210:

بريطانيا وروسيا على معاهدة لتقسيم مناطق النفوذ في ايران فيما بينهما حيث
أمن الاتفاق المذكور لبريطانيا مراكزها القوية في منطقة الخليج العربي من
أى خطر روسى محتمل في ذلك الاتجاه الامر الذى قوى من المراكز
البريطانية اتجاه ألمانيا بالنتيجة وجعلها تنصرف اكثر من اى وقت آخر من
قبل للاتصال بالامبراطورية الالمانية لحل مشكلة بغداد معها .

غير ان التفاهم البريطانى - الروسى حول ايران لم يعن تفاهم تلك
الدولتين حول سكة حديد بغداد ، فإن روسيا كانت تعارض في ذلك الحين
مشروع السكة معارضة قوية وتحاول بكل قواها عرقلة تقدم المشروع ،
أما بريطانيا فلم تكن في موقف من يحاول ايقاف العمل في المشروع
وعرقلته ، بل سارت سياستها آنذاك على أساس محاولة الاشتراك في
المشروع والرقابة الجديدة عليه أو على القسم الجنوبي منه على الاقل . وقد
فسرت روسيا السياسة البريطانية الاخيرة حيال السكة على أساس كونها
حيانة للصداقة وللانفاق الروسى - البريطانى بشأن ايران .

لم تجذ السياسة البريطانية في ذلك الحين فكرة الدخول في خلاف
علمي مع روسيا بشأن مشروع السكة ، ولهذا السبب نجد ان
سياستها عام ١٩٠٦ وفي خلال الاشهر الاولى لعام ١٩٠٧ ، كان يشوبها
على الغالب عامل السعى لعدم اثاره روسيا .

وخير دليل على ذلك ما جاء في تقرير ارسله الى حكومته الهير مترنيخ
سفير ألمانيا في بريطانيا ، فقد ذكر التقرير ان السفير علم ان هناك ثمة
مؤتمر بريطانى هام عقد في لندن في ٢٦ تموز ١٩٠٦ حول قضية سكة
حديد بغداد وحضر المؤتمر رئيس الوزراء ووزير الحربية ووزير
الخارجية وممثلون عن حكومة الهند ونتيجة للاجتماع المذكور تم الاتفاق
على ان من مصلحة بريطانيا الاشتراك في سكة بغداد ، غير ان الاتفاق

تم كذلك، في نفس الاجتماع على عدم محاولة الدخول مع روسيا في خلاف يصدد تلك القضية (١) .

زيارة القيصر وليم الثاني لبريطانيا - فترة المعارضة الهوجاء

تعتبر زيارة القيصر وليم الثاني لبريطانيا في تشرين الثاني ١٩٠٧ كبدية لعهد جديد من عهود المعارضة البريطانية للسكة ، اذ اصبحت المعارضة البريطانية للسكة عقب تلك الزيارة في اوج قمتها وخلقت جواً رهيباً من التوتر في العلاقات البريطانية - الالمانية حول القضايا الشرقية . بدأت زيارة القيصر الالمانى لبريطانيا بشكل طبيعي وكانت المحادثات التي جرت خلالها بشأن موضوع السكة ودية بصورة عامة ، غير ان الامر تطور بصفة عكسية عقب ذلك .

صاحب القيصر في زيارته لانكلترا البارون فون شوين BARON VON SCHOEN - الذي اصبح وزيراً لخارجية بروسيا عقب تخليه عن منصبه كسفير في بلاط القيصر الروسي - والجنرال فون اينم GENERAL VON EINEM وزير الحربية الالمانى بالاضافة الى وجود مترنيخ سفير المانيا في بريطانيا وعدد من الضباط والدبلوماسيين الالمان بجانب الامبراطور .

اتصل الامبراطور خلال اقامته التي استغرقت بضعة ايام في لندن بعدد من الشخصيات البريطانية مديلاً بتصريحات تحمل روح الصداقة اتجاه بريطانيا بشأن سكة حديد بغداد .

ففي أول ليلة لزيارته الرسمية لبريطانيا اتصل القيصر بهالدين VISCOUNT HALDANE وزير الحربية البريطانى وابلقه اسفه لوجود عدد من الخلافات الالمانية - البريطانية بشأن سكة حديد بغداد واعرب القيصر عن رغبته في التعرف على الاساس البريطانى الذى يمكن التفاهم بين الطرفين استناداً عليه .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 225-227:

ويتكلم هالدين وزير الحرب البريطاني الذي اتصل به القيصر
عند زيارته لانكلترا في كتابه «قبل الحرب BEFORE THE WAR»
عن الجواب الذي قدمه الى القيصر بشأن عرض القيصر فكرة التعاريف
بين بريطانيا والمانيا حول السكة فيذكر بأنه أكد للقيصر الالمانى على
ضرورة حصول بريطانيا على بوابة فى نهاية الخط لتحمى الهند فى حالة
الخطر . ويقول هالدين فى هذا الصدد ما نصه :

"I SAID - HALDANE - THAT I CAN NOT ANSWER
FOR THE FOREIGN OFFICE, BUT THAT SPEAKING
AS WAR MINISTER, ONE THING I KNEW WE WANTED
WAS A "GATE" TO PROTECT INDIA FROM TROOPS
COMING DOWN THE NEW RAILWAY"(1).

والظاهر ان القيصر لم يفهم طلب هالدين الخاص بالحصول على
«البوابة» على حقيقته ، فقد سأل هالدين عما يعنيه بتلك الكلمة . فأجاب
وزير الحرب البريطاني ان معنى ذلك هو سيطرة بريطانيا على القسم
الجنوبى القريب من الخليج العربى من السكة ووعد القيصر باعطاء
بريطانيا تلك البوابة قائلا : «سأعطيكم البوابة»

"I WILL GIVE YOU THE GATE

وعقب تأكيد آخر تلقاه هالدين من القيصر بذلك الصدد ، قام
الاول بالاتصال بالسير ادورد كراى وزير الخارجية البريطانى مبلغا اياه
فحوى مباحثاته مع القيصر . وعقب ذلك الاتصال تسلم هالدين من كراى
مذكرة لكى يرفعها الى القيصر الالمانى خلاصتها ان الحكومة البريطانىة
يسرها ان تناقش الاقتراحات الالمانية غير انها ترغب فى اشراك روسيا
وفرنسا فى المناقشات قبل التوصل الى اتفاق لان مصالح كل من تلك
الدولتين هى من الامور التى تمسها المباحثات .

(1) VISOUNT HALDANE, BEFORE THE WAR, PP.
44-47, CASSEL AND COMPANY LTD. LONDON
1920.

وجاء في تلك المذكرة شرح للرأى البريطانى السالف الذكر وايضاح للكيفية التى يمكن بواسطتها اجراء المباحثات على النحو التالى :

"THAT THE BUSINESS MEN SHOULD MEET IN BERLIN AND SHOULD DEFINE WHAT EACH OF THEM WANTED. THE EMPROR MIGHT NOT BE WILLING TO CONCEDE THINGS OUT OF HIS RIGHTS, BUT ON THE OTHER HAND, THE DIFFICULTIES MIGHT BE DIMINISHED, AND EVEN MIGHT AT ALL DISAPEAR"(1).

لا يظهر المقطع الاخير الا احسن جوانب العرض البريطانى الذى بقي بمجموعه أمراً غير مستحب بالنسبة لالمانيا لان فكرة اجراء مفاوضات رباعية تعني وقوف المانيا بصورة منفردة أمام رغبات ثلاث دول مجتمعة فى صف واحد .

وهكذا لم يظهر القيصر الالمانى تحمساً للمذكرة - بسبب القيود الخاصة باشتراك روسيا وفرنسا فى المباحثات - وابلغ هالدين بأن اشراك روسيا - على الاقل - فى المباحثات سيؤدى الى احتمال عرقلة المباحثات نفسها(٢) .

ولكن القيصر من الجهة الاخرى لم يحاول قطع جيل الصلة بصورة نهائية ، فقد كلف الفون شوين بالتوجه الى لندن ومفاتيحة وزارة الخارجية البريطانية بصورة رسمية حول الاتفاق بشأن سكة حديد بغداد ، وفعلا قام شوين بالاتجاه الى لندن وناقش مع السير ادورد كراى التفاصيل الاولى الخاصة بالقضية .

غير ان المحادثات الالمانية - البريطانية التى جرت بوساطة هالدين لم يكتب لها النجاح ، ويرجع هالدين سبب ذلك الفشل الى تراجع الدوائر الرسمية فى برلين وعدم رغبتها فى اجراء محادثات رباعية حول السكة ، فقد ابلغت الحكومة الالمانية الحكومة البريطانية بأنها مستعدة لاجراء

(1) BR. DOC. VOL. D: P: 63

(2) HALDANE, BEFORE THE WAR. P. 48-49.

محادثات خاصة مع بريطانيا حول القسم الجنوبي من الخط ، غير انها لا ترغب في اشراك دول اخرى في المحادثات لان ذلك الامر قد يؤدي الى فشل المحادثات وزيادة الخلافات الموجودة بينها وبين الدول الاخرى (١) .

أدى الموقف الالماني الاخير الى اعطاء نتائج عكسية لدى الاوساط البريطانية لفترة من الزمن ، فقد اظهرت الدوائر البريطانية خلال الاشهر الاولى من عام ١٩٠٨ تحفظاً شديداً اتجاه قضية سكة حديد بغداد ونوعا من عدم الرغبة في التعاون مع المانيا في ذلك الشأن .

ففي تموز ١٩٠٨ عقد مجلس وزراء خاص في لندن حضره عدد من الوزراء مثل اسكيت ASQUITH ومورلي MORLEY

وهالدين HALDANE وكريو GREWE كان الغرض منه دراسة الموقف الخاص بالعلاقات البريطانية - الالمانية بشأن السكة ، وقرر المجلس عدم امكان القيام بأى اجراءات في ذلك الوقت بشأن الاستمرار في المباحثات مع المانيا (٢) .

فقد فهمت الوزارة البريطانية الموقف الالماني الاخير على انه تراجع لاحق لما سبق وان وافق عليه القيصر وليم الثاني وحاشيته اثناء الزيارة التي قام بها القيصر الالماني لبريطانيا (٣) .

واظهر السير لويس ماليس SIR LOUIS MALLETS مدير الدائرة الشرقية في وزارة الخارجية البريطانية حقيقة مقدار السخط البريطاني بشأن ما اسماه الدوائر البريطانية « بالتراجع الالماني » عندما قال :

(١) المصدر السابق ، ص ٤٩ - ٥١ وكذلك

D. G. P. VOL: 25: PP: 670:

(2) BR. DOC. VOL. 6: PP: 267:

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢٦٨ - ٢٧٠ .

"WHOSE REPRESENTATIVES HAVE NO IDEA OF THE MEANING OF GOOD FAITH AND WHO ARE OPENLY INFLEUNCED BY BISMARCKIAN PRINCIPLES IN THIS RESPECT"(1).

وجاء الرفض الرسمي الذي قدمه مترنيخ في ٢٥ حزيران ١٩٠٨ لمقترحات بريطانيا بشأن المحادثات الرباعية كضربة اخرى وجهت الى بريطانيا في ذلك الصدد .

ثورة عام ١٩٠٨ التركية

اعتبرت ثورة الضباط الاتراك التي قامت في صيف عام ١٩٠٨ في بدايتها كضربة للقوة الالمانية في تركيا ، فقد عزل اصدقاء المانيا من مناصبهم وعين بدلهم اصدقاء بريطانيا وفرنسا وراة المانيا نفوذها في الدولة التركية اخذاً بالهبوط والاضمحلال على اثر ازدياد نفوذ الدول الاوربية الكبرى الاخرى التي أخذ رصيدها بالارتفاع .

ففي سنة ١٩٠٩ وضعت القوة البحرية التركية تحت الامرة السورية لادميرال بريطاني وبقي الضباط البريطانيون يمارسون سلطة ادارية واسعة في البحرية التركية حتى حوالى زمن قيام الحرب العالمية الاولى ، وفي عام ١٩٠٩ كذلك وافق السير ارنست كاسيل E. CASEL

على قبول الدعوة لانشاء البنك الوطني التركي الذي كان الغرض

منه التشجيع على زيادة الاستثمارات البريطانية في تركيا ، وفي نفس العام عين السير وليم ولكوكس W. WILLCOKS كمهندس استشاري في وزارة الاشغال العامة العثمانية ووضعت مشاريعه الخاصة بربى وادى

(1) GREY, SIR EDWARD, TWENTY FIVE YEARS, P: 156. LONDON 1925

والكتاب مترجم الى اللغة الالمانية :

25 JAHRE, MUNCHEN 1926.

الرافدين موضع التنفيذ الفوري كما وعين السير كرافورد
SIR RICHARD CRAWFORD كمستشار لوزارة المالية العثمانية وعين

ضابط فرنسي كمفتش عام للشرطة العثمانية (١) .

دامت الموجة الكبرى لفترة المعارضة التركية الجديدة للامان فترة
تقارب السنة بلغت خلالها تلك المعارضة من الشدة لدرجة انها هددت
بايقاف العمل في مشروع سكة حديد بغداد بكامله .

وحاول الانكليز في خلال تلك الفترة توسيع نفوذهم في تركيا
بقدر المستطاع ، وقاموا بمساع كبرى لهدم مشروع السكة بالاضافة الي
اظهارهم التراجع عن سياسة محاولة التفاهم مع ألمانيا حول المشروع
ورفضهم كل المقترحات الالمانية الخاصة بالتوصل الى اتفاق حول القضية .
ذاعت عقب ثورة الضباط الاتراك اشاعات قوية مفادها ان في نية
البرلمان العثماني انهاء امتياز المصالح الالمانية الخاصة بانشاء سكة حديد
بغداد الامر الذي ازعج الالمان غاية الازعاج وجعلهم يلجأون الى محاولة
التقرب من بريطانيا ، فقرروا الاتصال ببعض رجال الاعمال البريطانيين
وتقديم عدد من المقترحات القائمة على أساس اعطاء بريطانيا حق مد السكة
من بغداد الى البصرة مع احتفاظ المانيا بمقدار ٣٠٪ من ذلك القسم ، على
ان تلك المساع لم تات بنتائج ذات بال .

ولكن الامور ما لبثت ان تحسنت بالنسبة للامان ، فقد تغير الموقف
التركي بالنسبة لهم بصورة تدريجية ابتداء من عام ١٩٠٩ عقب قيام الثورة
المضادة لقلادة الاتراك ، وأخذت المانيا تستعيد شيئاً فشيئاً قوتها القديمة في
الامبراطورية العثمانية ، ولما كانت من مصلحة الاتراك انهاء مد سكة حديد
بغداد باى شكل من الاشكال ، فقد سعى هؤلاء الى محاولة التوفيق بين
ألمانيا وبريطانيا بذلك الصدد .

وتنفيذاً لهذه السياسة طلبت السلطات العثمانية من الدكتور كيفينر

(1) EARLE, PP. 220-221.

العودة الى افتتاح المفاوضات مع السير كاسيل بخصوص مساهمة بريطانيا في السكة كما وسعت تركيا كذلك الى الحصول على موافقة البنك الالمانى لغرض اعادة النظر في امتياز عام ١٩٠٣ على أساس اسهام بريطانيا في الامتياز وجعله متعاشياً مع الحالة المالية لتركيا .

وتيجة لكل تلك المساعي تقدم السفير التركى في لندن في ٨ تشرين الثانى ١٩٠٩ بطلب الى السلطات البريطانية برجو فيه الحكومة البريطانية ايضاح شروطها لاجل ايقاف معارضتها الدبلوماسية لسكة حديد بغداد^(١) .

حاولت تركيا اصلاح احوالها المالية عن طريق الحصول على موافقة الدول الكبرى على زيادة نسبة الضرائب الكمركية على وارداتها ، وكان أمر الحصول على الموافقة البريطانية بذلك الشئان يشكل فى الواقع صعوبة كبرى للدوائر التركية لان بريطانيا كانت تسام دائماً لقاء اعطائها تلك الموافقة .

وهكذا ابلفت بريطانيا تركيا عام ١٩٠٩ ان هناك ثمة ثلاث نقاط يجب الاخذ بها مقابل اعطائها الموافقة على زيادة نسبة الضرائب الكمركية التركية :

١ - موافقة تركيا على جعل بعض المناطق العثمانية خاضعة لنظام تعريف كمركية خاصة .

٢ - موافقة تركيا على السماح لرؤوس الاموال البريطانية بتقديم بعض القروض فى تركيا .

٣ - ان تعد تركيا بعدم صرف اى قسم من الارباح التى ستحصل عليها نتيجة لزيادة نسبة الضرائب الكمركية فى اراضيها فى مشاريع

(١) المصدر السابق ، نفس الصفحة وكذلك

كمشروع سكة حديد بغداد^(١) .

أصبحت قضية سكة حديد بغداد بمرور الزمن من القضايا الرئيسية التي رغبت حكومة القسطنطينية في الانتهاء من العمل منها . ولما كانت المعارضة البريطانية لها من الاسباب الرئيسية التي كانت تؤدي الى عرقلة العمل في المشروع ، فقد أصبح من الضروري ان تدخل تركيا مع بريطانيا في مفاوضات رسمية تتعلق بسكة حديد بغداد لانتهاء معارضتها لها .

أزعج الانحياز التركي الجديد الاوساط الالمانية التي طالبت بعدم اتخاذ أي قرار بشأن السكة قبل الحصول على موافقة الماتية سابقة بذلك الصدد .

(١) ادى تغير ميزان الثقل الى صالح المانيا في تركيا من جديد عام ١٩٠٩ الى تغيير السياسة التركية حيال سكة حديد بغداد . فقام من بين رجالات العهد الثوري الجديد في القسطنطينية عدد من المؤيدين لفكرة سكة حديد بغداد التي رأوا فيها مشروع يحقق عدد من الفوائد الاقتصادية والسياسية الكبرى لتركيا ، كما وقامت الاوساط الحربية التركية التي استندت من جديد الجنرال كولتز **GENERAL VON GOLTZ** كاستشار اعلى للجيش التركي بالدفاع عن المشروع كذلك مهما كانت تكاليف انشائه .

وبالرغم من الصعوبات المالية الكبرى التي تمثلت بعدد من الاضطرابات المالية وارتفاع في الاسعار وشلل اقتصادي عام ، قامت شركة سكة حديد الاناضول وشركة سكة حديد بغداد بتقسيم عدد من المعونات المالية الى الحكومة التركية واطهر الالمان استعدادهم للتفاهم مع السلطات العثمانية لحل كل خلاف دبلوماسي حول امتياز عام ١٩٠٣ .
والواقع ان الصعوبات المالية التي واجهت رجالات عهد الثورة التركية قبل الحرب العالمية الاولى هي التي جعلتهم يتوجهون نحو الالمان لطلب المعونة عقب ان رفضت كل من بريطانيا وفرنسا تقديمها بصورة غير مشروطة كما هو الحال في قضية الموافقة على زيادة نسبة الضرائب الكمركية .

راجع :

REPORT OF THE ANATOLIAN RAILWAY CO. PP.
8-9. ISTANBUL, 1908-1909. D. G: P: VOL: 27: P: 514:

ومهما يكن من أمر فإن حقي باشا الوزير الاعظم العثماني كان متحمساً ومتفانياً من امكانيات المفاوضة مع بريطانيا ، وقدم لذلك الغرض اقتراحات الى الاخيرة تقوم على أساس انشاء شركة سكة حديد جديدة لبناء القسم الجنوبي من سكة حديد بغداد على ان تقسم الحصص المختلفة للدول فيها على النحو التالي :

٤٠٪ لتركيا ٢٠٪ لبريطانيا
٢٠٪ لفرنسا ٢٠٪ لالمانيا

غير ان مثل تلك المقترحات لم تكن من الامور التي يمكن ان توافق عليها بريطانيا لان مجموع الحصص الالمانية - التركية في الشركة المقترحة سيكون ٦٠٪ الامر الذي لا يمكن لبريطانيا ان تسامح في اعطائه (١) .

وضعت معاهدة عام ١٨٩٩ بين الكويت وبريطانيا شيخ الكويت تحت الحماية البريطانية الفعلية وسارت سياسة الحكومة العثمانية منذ توقيع تلك المعاهدة وعقب ثورة عام ١٩٠٨ التركية على وجه الخصوص على اساس محاولة تقوية المراكز العثمانية في الكويت ومنطقة الخليج العربي بعد ان كادت السيادة العثمانية على تلك المناطق تصبح اسمية فقط .
وكجواب على المقترحات التي تقدم بها حقي باشا ، اخبر لوثر LOWTHER سفير بريطانيا في تركيا الوزير الاعظم العثماني ان نهاية الخط يجب ان توضع تحت السيطرة البريطانية ، غير ان الوزير العثماني لم يوافق على ذلك الطلب واخبر بريطانيا بانه ما لم توافق الاخيرة على الاعتراف بسيادة السلطان العثماني على الكويت فإن الحكومة العثمانية ستقوم باختيار البصرة كنقطة لنهاية الخط (٢) .

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٦٩ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٧٢ - ٦٧٥ .

لم تقبل بريطانيا الجواب العثماني الاخير بالرضى واعلنت ان هناك وضع خاص بالكويت املته معاهدة عام ١٨٩٩ بينها وبين شيخ الكويت وان من الواجب حماية كل التجارة البريطانية بين بغداد والبصرة (١) .
غير ان بريطانيا عادت فناقضت نفسها عقب ذلك عندما اعلنت انها تعترف بالسيادة العثمانية على الكويت غير انها لا توافق على اقامة قوات الشرطة العثمانية هناك أو على السماح بارسال جيوش السلطان الى تلك الاراضي (٢) .

عرضت بريطانيا خلال عام ١٩١٠ على تركيا مقترحاته بشأن تقسيم القسم الجنوبي من الخط بصورة خماسية بين بريطانيا والمانيا وروسيا وفرنسا وتركيا على ان يكون نصيب كل دولة فيه ٢٠٪ ، غير ان تلك المقترحات لم تلق القبول الامماني - التركي لان دول حلف الوفاق الثلاثي - بريطانيا وروسيا وفرنسا - سيكون لها ٦٠٪ من القسم بصورة مشتركة كما وان عدم رغبة تركيا نفسها في ان تساهم روسيا في المشروع بالاضافة الى عدم اشارة بريطانيا الى قضية السيادة العثمانية على الكويت كانت هي الاخرى من العوامل التي أدت الى فشل تلك المقترحات وعدم الاخذ بها .

وتجدر الملاحظة هنا ان بريطانيا لم تحاول اشراك روسيا في السكة الا املا منها في ان تنازل لها روسيا عن حصتها لعدم وجود الامكانيات المادية الكافية لدى روسيا في الدخول في امثال تلك التمهيدات المالية .

(١) كانت بريطانيا تدفع سنويا مبلغ أربعة الاف جنيه لمساعدة شيخ الكويت ولمنعه من اعطاء اي نقطة من اراضي الكويت الى اي مجموعة من المصالح الاجنبية التي ترمي الى انشاء نهاية لسكة حديدية هناك .
راجع :

D. G. P. VOL: 31: PP: 309-310; BR: DOC: VOL 6: PP 422-424.

(2) D. G. P. VOL: 31: PP: 311-312

وتقدمت تركيا بمقترحات مضادة تقوم على أساس عدم اعطاء اي نصيب لروسيا من القسم الجنوبي وعلى أساس تقسيمه بين الدول الاربع الباقية بنسبة ٢٥٪ لكل واحدة منها مع اعطاء منصب مدير مجلس ادارة الشركة الى شخصية عثمانية الامر الذي لم توافق عليه بريطانيا لخشيته من ان الشركة ستصبح بهذا الشكل تحت السيطرة الالمانية - التركية (١) .

وأطم عدم الاتفاق حول الموضوع تقدمت بريطانيا بمقترحات جديدة تقوم على أساس اعطاء حقد السكة من بغداد الى البصرة الى المصالح العثمانية فقط بدون اشراك اي دولة اجنبية في الموضوع على ان يتم ذلك بعد ان تنفق بريطانيا والمانيا وتركيا حول كل النقاط المتعلقة بالامر .

هددت أزمة النزاع حول اغادير واحتمال نشوب حرب بين المانيا وبريطانيا وبقية اعضاء حلف الوفاق الثلاثي الامن العثماني الامر الذي جعل كامل اهتمام الحكومة العثمانية ينصرف الى تلك المسألة والى محاولة الدفاع عن الامبراطورية مما ادى الى تأجيل متابعة المباحثات التركية - البريطانية بشأن سكة حديد بغداد .

عادت المباحثات حول السكة بعد فترة الانقطاع عام ١٩١٢ وسارت في هذه المرة بصورة سريعة ومرضية وأخذت كل الدلائل تشير الى احتمال عقد اتفاق سريع بشأن السكة بين بريطانيا والمانيا .

فأخذت الخطوات السريعة في تلك الفترة لاجل التوصل الى ذلك الهدف . ففي عام ١٩١٤ زار اللورد هالدين وزير الحرب البريطانية برلين حيث حل ضيفاً على القيصر وليم الثاني وجرت خلال زيارته مباحثات بينه وبين الامبراطور الالمانى وحكومته حول قضايا هامة مختلفة على رأسها قضية القوة البحرية الالمانية وسكة حديد بغداد .

وفي خلال تلك المباحثات اخبر اللورد هالدين السلطات الالمانية انه لا يزال عند موقفه الاول الذي اعلن عنه عام ١٩٠٧ خلال زيارة القيصر

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٣١٦ - ٣١٨ .

الامانى لبريطانيا والقاضى باعلان بريطانيا عن استعدادها لتأييد المشروع اذا ما تم التوصل الى اتفاق بشأن حماية المصالح البريطانية فى وادى الرافدين (١) .

برزت الى الميدان خلال تلك الآونة شخصية البارون مارشال فون

بيرشتاين **BARON MARSCHALL VON BIEBERSTEIN** الذي بقى سفيراً لالمانيا فى القسطنطينية عدة سنوات . وقد قام الفون بيرشتاين بالكثير من الجهود لمحاولة التوفيق بين المانيا وبريطانيا بشأن سكة حديد بغداد خصوصا عقب نقله من منصبه كسفير لالمانيا فى تركيا الى منصب سفير المانيا فى لندن حيث عمل منذ وصوله على محاولة التوفيق بين وجهات النظر البريطانية - الالمانية بشأن السكة .

وفى نفس ذلك الوقت تقريبا - اول كانون الثانى ١٩١٣ - عين الفون ياكوف **VON JAGAW** كوزير للخارجية الالمانية وكان ياكوف مهتما بقضية عقد اتفاق بين بريطانيا والمانيا بشأن تركيا لاعتقاده ان امر نشوب حرب عالمية بين المانيا وبريطانيا هو امر لا مفر منه اذا لم تعقد مثل ذلك الاتفاق .

اعلن السير ادورد كراى وزير الخارجية البريطانى فى اوائل عام ١٩١٣ ان قضية الوصول الى تسوية بشأن السكة قد طال امدها وان من الواجب انها بصورة سريعة على أساس المشاركة البريطانية فى المشروع وقال كراى فى ٣ نيسان ١٩١٣ ان كل ما ترغب بريطانيا فى الحصول عليه هو القسم الممتد من البصرة حتى الخليج العربى واثنين من المدرء فى القسم الممتد من البصرة الى بغداد (٢) .

ولما كانت الشروط التى اعلن عنها كراى معقولة ومعتمدة بالنسبة لالمانيا التى كانت قد أعلنت مراراً عن قبولها لمثل هذه الشروط ، فقد

(1) HALDANE, BEFORE THE WAR, PP. 48-50.

(2) D. G. P. VOL: 37: PP: 154-155:

بات واضحا في الافق امكانية الوصول الى اتفاق الماني - بريطاني طال
انتظاره بشأن السكة .

وساعد في امر التعجيل بالوصول الى ذلك الاتفاق حقي باشا الوزير
المفوض وفوق العادة الذي ارسلته الحكومة العثمانية في شباط ١٩١٣
الى لندن لغرض ازالة كل العقبات الخاصة بسكة حديد بغداد بين بريطانيا
وتركيا وبين بريطانيا والمانيا .

فقد بقي حقي باشا في لندن فترة تقارب الاربعة اشهر اجتمع خلالها
مراراً بالسير ادورد كراي لمناقشته في القضايا الخاصة بالشرق الاوسط
كما واجتمع بعدد من اعضاء السفارة الالمانية في لندن مثل كولمان
وليشنوفسكي

HERR VON KUHLMANN

لغرض النظر في الشروط الخاصة

PRINCE LICHNOWSKY

بعقد اتفاق ثلاثي بين ألمانيا وبريطانيا وتركيا بشأن القضايا الاقتصادية
والسياسية التي تهم تلك البلاد في الشرق الاوسط .

وفي ٦ ميس ١٩١٣ توصلت تركيا وبريطانيا الى عقد اتفاقية كاملة
فيما بينهما حول عدة مسائل تتعلق بالعلاقات البريطانية - التركية في
المنطقة واشتملت الاتفاقية على نقاط مختلفة أهمها :

١ - تسوية القضايا المتعلقة بالامور القانونية الخاصة بالمؤسسات الدينية
والتقافية والطبية لبريطانيا في الدولة التركية .

٢ - تسوية الادعاءات المالية البريطانية في الدولة العثمانية .

٣ - النزاع التركي - الايراني بشأن الحدود خصوصا في المناطق التي
تحتوي على النفط .

٤ - ري منطقة وادي الرافدين .

٥ - مسألة النزاع البريطاني - العثماني حول الكويت .

٦ - تسوية الخلافات العثمانية - البريطانية بشأن سكة حديد بغداد .

وجاءت بعض المعاهدات التركية - البريطانية عقب ذلك كمصادقة
للاتفاق المذكور أهمها معاهدة ٢٩ تموز و ٢١ تشرين الاول ١٩١٣
وحزيران ١٩١٤ (١) *

وادي الرافدين وسكة حديد بغداد في الاتفاق العثماني - البريطاني
لعام ١٩١٣

حضت مشكلة وادي الرافدين وسكة حديد بغداد بنصيب هام في
اتفاقية ١ ميس ١٩١٣ بين الانكليز والأتراك ويمكن اجمال ما جاء في
الاتفاقية بصدده الموضوع في النقاط التالية :

- ١ - اعتراف تركيا بالمركز البريطاني الخاص في منطقة الخليج العربي
ولهذا السبب نص الاتفاق على ان الحكومة التركية بالرغم من اعتراف
بريطانيا بسيادة السلطان العثماني على الكويت - تتعهد باتباع
سياسة عدم التدخل في شؤون الامارة ، وأكد الاتفاق علاوة عن
ذلك على الاتفاقية التي وقعتها بريطانيا مع شيخ الكويت عام ١٨٩٩ .
- ٢ - اختيرت البصرة كنهاية لسكة حديد بغداد ما لم والى ان توافق
بريطانيا على تمديد الخط الى الخليج العربي *
- ٣ - وافقت تركيا على انتخاب عضوين يحملان الجنسية البريطانية في
مجلس ادارة شركة سكة حديد بغداد *
- ٤ - تم الاتفاق على اعطاء كافة حقوق الملاحة النهرية في دجلة والفرات

(١) لدراسة اكثر تفصيلا عن المحادثات التركية - البريطانية
التي ادت بنتيجتها الى توقيع الاتفاقيات المذكورة ، راجع :

PARLIAMENTARY DEBATES. HOUSE OF COMMONS
PP. 392-395. VOL. 53 LONDON 1913; HELFFERICH, DIE
VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGS P. 145-148; THE
TIMES, MAY 31, 1913, THE QUARTERLY REVIEW, VOL.
228. PP. 517-552: LONDON 1917: HUREWITZ, VOL: 1: PP:
269-272.

الى شركة دعيت بشركة الانهر العثمانية للملاحة
OTTOMAN RIVER NAVIGATION COMPANY

على ان يتم تشكيلها بواسطة شركتين هما شركة شبه الجزيرة
والشرق PENINSULAR AND ORIENT CO. والشركة

البريطانية الهندية التجارية للملاحة

THE BRITISH INDIA STEAMNAVIGATION COMPANY

واعطى رأس المال العثماني فرصة المساهمة في شركة الانهر
العثمانية للملاحة بنسبة خمسين بالمائة واعطيت الشركة نفسها
امتياز امده ستون عاماً .

٥ - وبالإضافة الى ما سبق فقد جاء في الاتفاق على ان الامتياز الذي حصلت
عليه شركة الانهر العثمانية للملاحة لا يمس ابدأ بمصالح شركة
الاخوان لنج ، بل وعلى العكس فقد أكد الاتفاق على امتياز شركة لنج مرة
اخرى واعطيت الشركة حق اضافة باخرة جديدة الى اسطولها
النهرى العامل في وادي الرافدين شريطة ان تحمل تلك الباخرة
العلم العثماني .

٦ - تعهدت الحكومة البريطانية بعدم تفسير المواد الخاصة بامتيازات
حقوق الملاحة الممنوحة لرعاياها بصورة تتعارض مع أمر تطوير
ري وادي الرافدين وتعهدت الحكومة العثمانية من طرفها بعدم
القيام باى اعمال للرى من شأنها التأثير على مجرى سير البواخر
النهرية البريطانية في وادي الرافدين .

٧ - وفي مقابل كل ما سبق تعهدت الحكومة البريطانية باعطاء موافقتها
على زيادة مقدارها ٤٪ على الضرائب الكمركية للدولة العثمانية (١) .

(١) استقبلت الصحافة البريطانية الاتفاقية التركية - البريطانية
بكثير من الحماس على اساس كونها حل بارع لقضية النزاع حول وادي
الرافدين ، فذكرت صحيفة التايمس اللندنية بتاريخ ١٧ مايس ١٩١٣
ما نصه :

GREAT BRITAIN WILL HAVE NO FURTHER REASON



شعرت الاوساط الرسمية الالمانية عقب الاتفاق التركي - البريطاني
ان الامل في حصول اتفاق الماني - بريطاني بشأن سكة حديد بغداد اصبح
اكثر قوة من أى وقت مضى ووضع البنك الالمانى منهاجا ليسير على أساسه
في محاولة التقريب من بريطانيا يستند على النقاط التالية :

FOR LOOKING ASKANCE AT A PROJECT WHICH SHOULD DO MUCH FOR THE DEVELOPMENT OF ASIATIC TURKEY, YOUR INTERESTS WILL BE SAFEGARDED; WE HAVE ALWAYS SAID THAT A TERMINUS AT BASRA OFFERED NO MENACE TO SPECIFIC BRITISH INTERESTS IN THE PERSIAN GULF, AND GERMAN PROMOTERS WILL BE FREE TO COMPLETE THEIR GREAT PROJECT WITH A BENEVOLENT ACQUIESCENCE OF GREAT BRITAIN THERE WILL BE NO OFFICAL PARTICIPATION IN THE CONSTRUCTION OF THE LINE. BUT THERE WILL ALSO BE NOTHING TO DETER BRITISH CAPITAL FROM BEING ASSOCIATED WITH THE SCHEME. WE BELIEVE THAT IF SOME SUCH SOLUTION IS ADOPTED, A FERTILE SOURCE OF INTERNATIONAL MISUNDERSTANDING WILL DISAPPEAR IT IS A SOLUTION WHICH SHOULD RECEIVE THE APPROVAL OF FRANCE AND RUSSIA AND SHOULD GIVE GRAT SATISFACTION TO GERMANY, IT APPEARS TO LEAVE NO ROOM FOR SUBSEQUENT DIFFERENCE OF OPINION, WHILE IT WIPES OUT A WHOLE SERIES OF OBSCURE DISPUTES".

ولم يكن موقف الاوساط العامة الالمانية اقل تحمسا من الموقف
البريطاني ، فقد استقبلت تلك الاوساط بكل سرور أمر توقيع المعاهدة
التركية - البريطانية . فكتبت صحيفة برلينر تاكبلات
BERLINER TAGEBLTT بتاريخ ٢٩ كانون الاول ١٩١٣ مقالا
تحدثت فيه عن المعاهدة كنصر للدبلوماسية الالمانية ، وذكرت الصحيفة
ما نصه :

"FOR YEARS THIS UNDERSTANDING HAD THREATENED TO BECOME A BONE OF CONTENTION BETWEEN RUSSIA, ENGLAND AND GERMANY, THE GERMAN

- ١ - استعداد البنك الألماني لقبول اعضاء بريطانيين فى مجلس ادارة
السكة فى القسم الممتد من بغداد الى البصرة .
- ٢ - ان من صالح البنك الألماني الموافقة على طلب بريطاني محتمل بشأن
بناء القسم الممتد من البصرة الى الخليج العربي .
- ٣ - وفى مقابل ذلك يجب الحصول على حياض بريطانيا فى الشؤون
المتعلقة ببناء وتمويل مشروع سكة حديد بغداد فى الاجزاء المتبقية
من السكة (١) .

لم تعلن بريطانيا فى الواقع فى تلك الآونة عن عزمها فى الحصول
على اكثر من هذه العروض خصوصا بعد ان ترك وزير خارجيتها السير
ادورد كراى بصورة نهائية فكرة اشراك روسيا فى المشروع .

وكان كراى حذراً حتى النهاية فى علاقته مع المانيا ، فقد جعل
أمر اعطاء الموافقة البريطانية النهائية بصدد الحصول على القسم الجنوبي
من السكة مشروطة بأمر حل كل نقاط الخلاف الموجودة بين بريطانيا
وألمانيا وتركيا بشأن سكة حديد بغداد بكاملها .

وعلى هذا الاساس صرح كراى ان من الواجب جعل البصرة كنقطة
لنهاية الخط وان تمنح حرية الملاحة لسفن كل الدول بصورة متساوية
فى شط العرب فى القسم الممتد من البصرة عن الخليج العربي كما واعلن

GOVERNMENT HAS NOW THROUGH ITS CLEVERNESS
AND TENACITY, SUCCEEDED IN REMOVING ALL DIFFE-
RENCES IN BRINGING THE LINE ALTOGETHER INTO
GERMAN POSSESSION".

كما استقبلت اوساط مجلس النواب الألماني (الرايخستاغ) تلك
الاتفاقية استقبالا حسنا بصفة عامة فيما عدا بعض النواب الذين راؤا
فيها تضحية كبرى من جانب المانيا . راجع :

STENOGRAPHISCHE BERICHTE, 13 LEGISLATUR
PERIODE, 1 SESSION, P. 4744, VOL. 289. BERLIN 1913:

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 166-168

عن عدم استعداد بريطانيا للتنازل عن حقوقها في بناء ميناء البصرة في نفس الوقت الذي صرح فيه ان بريطانيا لا ترغب في عرقلة الملاحة النهرية الالمانية في نهري دجلة والفرات بالقدر الذي تخدم فيه تلك الملاحة قضية انشاء سكة حديد بغداد على ان تنهى ألمانيا نشاطها في هذا المجال حالما تنتهى الحاجة الى ذلك لمساعدتها في بناء السكة بواسطة الملاحة النهرية . ووعده كراي ان الحكومة البريطانية ستقوم في تلك الحالة باعطاء ضمان تعهد فيه بعدم التحيز في المعاملة في الملاحة النهرية بالنسبة للدول المختلفة في وادي الرافدين^(١) .

قدمت المقترحات الجوابية الالمانية على العروض البريطانية الاخيرة بشأن تسوية مشكلة سكة حديد بغداد والملاحة النهرية في وادي الرافدين الى الاوساط الرسمية البريطانية عن طريق السفارة الالمانية في لندن . وأصر البنك الالمانى في تلك المقترحات على فكرة فتح حرية الملاحة أمام جميع السفن في شط العرب وفي كل الاوقات ، كما واراد البنك اعطاء المصالح الالمانية حق التمثيل في مجلس ادارة الشركة التي ستقوم بالسيطرة على الملاحة في تلك المياه في نفس الوقت الذي اعلن فيه البنك عن عزمه في الاستمرار في الاحتفاظ بالمدة المتبقية لديه بشأن حقوقه الخاصة باستخدام نهري دجلة والفرات لخدمة اغراض انشاء سكة حديد بغداد حسبما جاء في امتياز عام ١٩٠٣^(٢) .

وهكذا اشتد التقارب الالمانى - البريطانى بشأن السكة ووضع كراي في ٢١ حزيران ١٩١٣ مسودة لاعلان بريطانى - ألمانى مشترك بخصوص القضية ، غير ان المانيا رفضت ذلك الاعلان وقدمت اعلانا جوابياً بذلك الصدد رفضته بريطانيا بدورها .

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٧٩ - ١٨١ .
(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٨٨ - ١٨٩ .

على ان كل ذلك يجب ان لا يصرف النظر عن حقيقة هامة وهي ان بريطانيا وألمانيا استطاعتا في النهاية وضع صيغة محددة لمطالبتهما تتفق مع بعضها البعض الاخر في اجزاء كثيرة وبات الكل يتوقعون عقد مثل ذلك الاتفاق بصورة سريعة .

ففي اليوم العاشر من شباط ١٩١٤ وقف الملك جورج الخامس ملك بريطانيا ليعلم أمام البرلمان عن احتمال عقد تسوية عاجلة بشأن قضية سكة حديد بغداد قائلا :

"I AM HAPPY TO SAY THAT MY NEGOTIATIONS, BOTH WITH THE GERMAN GOVERNMENT AND OTTOMAN GOVERNMENT AS REGARDS MATTERS OF IMPORTANCE TO THE COMMERCE AND INTERESTS OF THIS COUNTRY IN MESOPOTAMIA ARE RAPIDLY APPROACHING A SATISFACTORY ISSUE"(1).

وهكذا أخذ التقارب البريطاني - الألماني بشأن عقد اتفاقية عامة حول سكة حديد بغداد يزداد قوة منذ مطلع عام ١٩١٤ بشكل ملحوظ ، فقد عقدت عدة اتفاقيات جانبية بين الدولتين بصدد عدد من المسائل التي تمس قضية سكة حديد بغداد بصورة مباشرة من جملتها الاتفاقيات التالية:

١ - اتفاقية ٢٣ شباط ١٩١٤ بين شركة سكة حديد بغداد واللورد انجكاب INCHCAPE المدير العام لشركة الأنهر العثمانية للملاحة اعترفت بموجبها شركة سكة حديد بغداد بالامتيازات التي اعطيت الى الشركة الاولى بموجب الاتفاق الذي عقده مع الحكومة العثمانية ، كما وحدت في نفس تلك الاتفاقية نوعية العلاقات الاقتصادية القائمة بين الشركتين .

٢ - اتفاقية ٢٧ آذار ١٩١٤ بين ممثلين عن شركة سكة حديد بغداد

(١) راجع خطبة العرش البريطاني في محاضر جلسات البرلمان البريطاني ليوم ١٠ كانون الاول ١٩١٤ .

وشركة الانهر العثمانية ملاحه وشركة الاخوان النج بصدد اعطاء الحق للشركة الاولى في اتخاذ الخطوات اللازمة لتنفيذ الامتياز الذي اعطته اياها الحكومة العثمانية من جهة وتسهيل أمر تنفيذ الاتفاقية التي عقدتها في ٢٣ شباط ١٩١٤ مع شركة سكة حديد بغداد من الجهة الاخرى^(١) .

٣ - اتفاقية ٢٦ آذار ١٩١٤ التي وقعها ممثلون عن الحكومات البريطانية والمانية والتركية علاوة عن ممثلون عن شركة سكة حديد بغداد وشركة سمرنه - عايدين البريطانية بشأن التفاهم مع الشركة الاخيرة حول اعطائها الحق في تمديد خط سمرنه - عايدين لمسافة تزيد عن المائتي ميل بالاضافة الى اعطائها حقوقا تتعلق باستغلالها لبحيرات آسيا الصغرى لاغراض الملاحة وتم التفاهم في نفس تلك الاتفاقية حول بعض القضايا الخاصة بمسائل النقل في سكك حديد كل من الشركين^(٢) .

قامت الحكومة البريطانية باتخاذ التدابير اللازمة لمتابعة محادثاتها مع السلطات المانية وهكذا تم الاتصال بينهما وبين لشنوفسكى LICHNOWSKY سفير المانيا في لندن الذي خولته حكومته حق التفاهم مع بريطانيا بشأن السكة وعقب عدة اتصالات من هذا القبيل توصل كراي ولشنوفسكى الى اتفاقية بريطانية - المانية هامة حول قضية سكة حديد بغداد في ١٥ حزيران ١٩١٤^(٣) .

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 397-398:

(٢) للعودة الى نصوص الاتفاقية راجع :

E. M. EARLE, THE SECRET ANGLO - GERMAN CONVENTION OF 1914 REGARDING ASTATIC TURKEY, THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY REVUE VOL. 38. PP. 41-44: NEW YORK 1923:

D. G. P. VOL: 37: PP: 415-416:

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٤٨ .

وأعلنت صحيفة التايمس اللندنية في اليوم التالي عن ذلك عندما أعلنت نياً التوصل الى تحضير مسودة اتفاقية عامة بين بريطانيا والمانيا بشأن قضية سكة حديد بغداد(١) .

ووقف السير ادورد كراي امام مجلس العموم البريطاني في ٢٩ حزيران ١٩١٤ ليعلم عن تأجيل التصديق الرسمي على تلك الاتفاقية الى حين انتهاء المفاوضات الالمانية - التركية الثنائية بشأن السكة(٢) .

وبات واضحاً للعيان في منتصف تموز ١٩١٤ ان من المتوقع تصديق الاتفاقية البريطانية - الالمانية حول السكة بين يوم وآخر .

غير ان الجو السياسي الدولي المتلبذ بالقيوم ونذر الحرب بين ألمانيا وبريطانيا لعب دوره في صرف الانظار والمساعي الدبلوماسية عن قضية سكة حديد بغداد والانصراف الى مشكلة النزاع بين النمسا وصربيا ، ووضع الاعلان الرسمي عن قيام الحرب العالمية الاولى في آب ١٩١٤ نهاية لمشروع سكة حديد بغداد الالمانى(٣) .

اتفاقية ١٥ حزيران ١٩١٤

تحتوى الاتفاقية البريطانية - الالمانية المذكورة بشأن السكة على عشرة مواد يمكن اجمال ما جاء فيها في الامور التالية :

١ - تعهدت الحكومة البريطانية بالنظر لاهمية سكة حديد بغداد للتجارة الدولية بعدم اتخاذ أو تأييد اى خطوات من شأنها وضع الصعوبات

(1) THE TIMES, JUNE 16, 1914

(2) PALIAMENTARY DEBATES. HOUSE OF COMM-
ONS. VOL. 64: PP: 116-117: 1914:

(٣) كانت آخر لفتة للدبلوماسية الالمانية بشأن الاتفاق مع بريطانيا حول سكة بغداد في يوم ٢٧ تموز ١٩١٤ عندما حول القصر وليم الثانى سفيره فى لندن تخويلا كاملا لتوقيع الاتفاقية نيابة عن الحكومة الالمانية بصورة رسمية . راجع :

D. G. P. VOL: 37: PP: 669-670:

في سبيل بناء السكة وادارتها بواسطة شركة سكة حديد بغداد واعطت بريطانيا نفس التعهد بخصوص عدم عرقلة مساهمة رؤوس الاموال المختلفة في المشروع وعدم قيامها بانشاء سكك حديدية منافسة لسكة حديد بغداد في الدولة العثمانية أو تأييد اى شخص يحاول التوصل الى مثل هذه الغايات ما لم توافق الحكومة الالمانية على ذلك بصورة ظاهرية .

٢ - تعهدت الحكومة البريطانية باعطاء موافقتها على زيادة الضرائب الكمركية للدولة العثمانية من ١١٪ الى ١٥٪ بالإضافة الى تعهدها بعدم معارضة تحويل اى جزء من الواردات التى ستحصل عليها الحكومة العثمانية من جراء زيادة نسبة الضرائب الكمركية الى شركة سكة حديد بغداد لغرض استقلال تلك الاموال فى الاستمرار فى تمديد السكة .

٣ - اختيرت مدينة البصرة لى تكون نهاية للسكة واعلنت كل من الدولتين الموقعتين على الاتفاقية عن عدم قيامهما بتأييد - مهما كانت الظروف - بناء اى فرع للسكة من البصرة أو اى نقطة أخرى على الخط الرئيسى الى الخليج العربى ما لم يحصل اتفاق سابق فى ذلك الصدد بين الحكومات البريطانية والعثمانية والالمانية بصورة مشتركة .

وتعهدت الحكومة الالمانية علاوة عن ذلك بعدم القيام ببناء اى ميناء أو محطة لسكة حديدية على الخليج العربى أو تأييد اى شخص أو شركات تحاول الوصول الى تلك الاهداف مهما كانت الظروف ما لم يحصل اتفاق سابق بينها وبين حكومة صاحبة الجلالة البريطانية حول ذلك .

٤ - تعهدت الحكومة الالمانية باتخاذ كل الاجراءات التى من شأنها الزام شركة سكة حديد بغداد بعدم فرض اى تفرقة فى تسهيلات تجارة

- الترانزيت أو اسعار نقل البضائع مهما كان مصدر البضاعة أو جنسيتها أو وجهتها أو بالنظر لاي اعتبار آخر .
- ٥ - تمهدت الحكومة الالمانية - لغرض تقوية المراكز والمصالح البريطانية في المشروع - بالاخذ على عاتقها تحقيق أمر السماح بانتخاب عضوين بريطانيين في مجلس المدراء لسكة حديد بغداد ممن توافق عليهما الحكومة البريطانية .
- ٦ - تمهد كل من الطرفين باحترام مبدأ سياسة الباب المفتوح THE OPENDOOR POLICY في العمليات الخاصة بالسكك الحديدية والرى والملاحة في تركيا الاسيوية .
- ٧ - اعترفت بريطانيا بالمصالح الالمانية الخاصة بالرى في منطقة سيليسيان بلين CILICIAN PLAIN واعترفت ألمانيا بمصالح الرى البريطانية في اسفل وادي الرافدين .
- ٨ - وافق كل من الطرفين على احترام الاتفاقية التركية - البريطانية المنعقدة في تموز ١٩١٣ والتي اعطت حقوق هامة للرعايا البريطانيين تتعلق بأمر الملاحة في وادي الرافدين ، كما وتمهد الطرفين كذلك باحترام اتفاقية ٢٧ آذار ١٩١٤ بين شركة الانهر العثمانية وشركة سكة حديد بغداد بالاضافة الى اتفاقية ٢٧ آذار بين شركة سكة حديد بغداد وشركة سكة حديد سمرنة - عايدين .
- ٩ - وافق الطرفان على استخدام وساطتهما بالاضافة الى مساع الحكومة العثمانية لجعل شط العرب بحالة صالحة للملاحة وعلى ابقاءه على تلك الحالة بصفة دائمية لكي تستطيع السفن الكبرى من عابرات المحيطات الرسو بصفة حرة وسهلة في ميناء البصرة والتزم الالمان والانكليز كذلك بجعل مياه شط مفتوحة للسفن من جميع الدول مهما كانت نوعية جنسيتها او حمولتها .

١٠- اتفق الطرفان على وضع أى خلاف فى الرأى فد ينشأ فى المستقبل بصدد المعاهدة أو الوثائق والملاحق المرفقة بها موضع اتحكيم ، وتم الاتفاق على وضع امثال هذه الخلافات تحت انظار محكمة التحكيم الدائمة فى لاهاي

THE PERMANENT COURT OF ARBITRATION

فى حالة عدم اتفاق الطرفين على محكم معين أو محكمة خاصة (١) .

خاتمة

لم تشهد الدبلوماسية الدولية قبيل الحرب العالمية الثانية الا نادرا قضية دارت حولها المناورات والاتصالات والمباحثات بين الدول الكبرى مثلما انتهى اليه الامر بالنسبة الى قضية سكة حديد بغداد .

فان ألمانيا التى بدأت بالسعي لتحقيق مشروع سكة حديد بغداد تحت ضغط اقتصادها المتطور وكواسطة لا يصال منتجاتها وبضائعها الى بلاد الشرق سرعان ما عدلت وجهة نظرها حيال المشروع بصورة تدريجية بحيث انتهى بها الامر الى اعتباره من المشاريع السياسية الرئيسية التى تسعى ألمانيا لتحقيقها لجعله كوسيلة هامة لا يصال النفوذ الالماني الى وادى الرافدين والخليج العربى عبر تركيا .

على ان كل من بريطانيا وفرنسا وروسيا كانت لها اطماعها ومصالحها فى تلك المناطق آنذاك وهكذا لم تنتظر الدول المذكورة الى المشروع الالماني بعين الرضا والقبول والترحاب عندما شرع الالمان فى مد السكة . واكتسبت قضية السكة بالنتيجة أهمية اقتصادية وعسكرية وسياسية دولية كبرى .

(١) للعودة الى نصوص المعاهدة بصورة مفصلة راجع :

E. MEADE THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY
VOL: 38. PP. 37.

وتصلبت معارضة الدول الكبرى للمشروع وزادت قوة وحدة
بأزوياد نشاط الامان في اتمام العمل بمد السكة وبأزدياد توغلمهم في
اراضي الدولة العثمانية باتجاه بغداد .

على ان الدبلوماسية الالمانية لم تأل جهداً في محاولة انهاء معارضة
الدول الكبرى لمشروع السكة وفي وضع حد لتلك المعارضة ، ولقد
استطاعت ألمانيا فعلا ان تكمل مجهوداتها بالنجاح في نهاية الامر وان تصل
الى تسويات دولية بشأن السكة مع كل من روسيا وفرنسا وبريطانيا على
التوالي على النحو الذي مرت دراسة في هذا المؤلف .

ولكن المانيا لم تتمتع بمتسع الوقت لكي تستريح من جهدها الحثيث
ولجني ثمار انتصاراتها الدبلوماسية ولتحقيق حلمها بربط برلين ببغداد
بواسطة خط حديدي ينقل الوجود الالمانى الى ابواب الهند ، فما ان كادت
تصل الى الاتفاق مع اكبر منافسيها في المنطقة وهي بريطانيا حول السكة
حتى تارت نيران الحرب العالمية الاولى .

وبقيام الحرب العالمية الاولى انهار مشروع سكة حديد بغداد الالمانى
بجملته بين عشية وضحاها وتحولت أنظار واهتمام القوى الاوربية نحو
الصراع الحربي الدائر بينها .

المصادر

BIBLIOGRAPHY

BOOKS.

الكتب :

- ANDREW, WILLIAM, A MEMOIR ON THE EUPHRATES VALLEY ROAD, LONDON, 1857.
- BAHRY, LOUAY, KOWEIT, ETUDES SOCIALES, ECONOMIQUES ET POLITIQUES, MONTPELLIER, 1962.
- BERNADOTTE, E., SCHMITTE, TRIPLE ALLIANCE AND TRIPLE ENTENTE, HENRY HOLT AND COMPANY, NEW YORK, 1934.
- BODE, FRIEDRICH HEINZ, DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN, 1903-1914, PAUL PLISCHKA, BRESLAU, 1941.
- BRADSHAW, SIDNEY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, THE MACMILLAN CO, NEW YORK, 1929.
- BRAWITZ, MARIA VON, AUFZEICHNUNGEN UND ERINNERUNGEN, BERLIN, 1925.
- BULOW, BERNHARD FURST VON, DENKWURDIGKEITEN, BERLIN 1931.
- BUTTERFIELD, PAUL R., THE DIPLOMACY OF THE BAGHDAD RAILWAY, GOTTINGEN, 1932.
- ~~CHERADAME~~ CHERADAME, ANDRE, LA QUESTION D'ORIENT, LA MACEDONIE ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, LIBRAIRIE PLON, PARIS, 1903.
- CHESNEY, FRANCIS, NARRATIVE OF THE EUPHRATES EXPEDITION, LONDON, 1868.
- DUDEN, WILHELM DIE WURZELN DER DEUTSCH-ENGLISCHEN GEGENSATZE, EIN BEITRAG ZUR VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES, HAMBURG, 1933.

- DEHEN, PAUL, DEUTSCHLAND UND DER ORIENT IN IHREN WIRTSCHAFTSPOLITISCHEN BEZIEHUNGEN, MUNCHEN, 1884.
- EARLE, EDWARD MEAD, TURKEY, THE GREAT POWER AND THE BAGHDAD RAILWAY, A STUDY IN IMPERIALISM, THE MACMILLAN COMPANY, NEW YORK, 1923.
- FAY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, LONDON 1928.
- FRASER, DAVID, THE SHORTCUT TO INDIA, LONDON, 1909.
- FULLERTON, W. M., PROBLEMS OF POWER. NEW YORK, 1915.
- GOOCH, BEFORE THE WAR, A STUDY IN DIPLOMACY, KEMPHALL PRESS, LONDON, 1936.
- GREY, SIR EDWARD, TWENTY-FIVE YEARS, LONDON, 1925.
- HALBORNE, HAJO, DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI, BERLIN, 1926.
- HALDANE, VISCOUNT, BEFORE THE WAR, CASSEL AND COMPANY LTD., LONDON, 1920.
- HELFFERICH, KARL, GEORG VON SIEMENS, EIN LEBENSILD AUS DEUTSCHLANDS GROSSER ZEIT, BERLIN, 1923.
- HELFRERICH, KARL, DIE VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES, BERLIN, 1919.
- HINSLEY, F. H. THE NEW CAMBRIDGE HISTORY, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS, 1962.
- HOSKINS, HALFRED, L., BRITISH ROADS TO INDIA, PHILADELPHIA, 1928.
- HUREWITZ, J. C., DIPLOMACY IN THE NEAR AND THE MIDDLE EAST, VOL. I NEW YORK, 1956, VAN NOSTRAND AND CO. INC.

- JASTROW, MORRIS, THE WAR AND THE BAGHDAD RAILWAY, THE STORY OF ASIA MINOR AND ITS RELATION TO THE PRESENT CONFLICT, LONDON, 1917.
- JERAUSSALIMSKI, DIE AUSSENPOLITIK UND DIE DIPLOMATIE DES DEUTSCHEN IMPERIALISMUS, BERLIN, 1956.
- HOLFELD, JOHANNES, DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK UND GESCHICHTE VON 1848 BIS GEGENWART, EIN QUELLENWERK FÜR DIE POLITISCHE BILDUNG, DOKUMENTENVERLAG HERBERT WENDLER UND CO. BERLIN, 1958.
- KREBS, GUNTHER, DIE DEUTSCHE BAGDAD-BAHN POLITIK IM URTEIL DER ENTENTE PUBLIZISTIK, HOCHSCHULVERLAG KARL VATER, BRESLAU, 1933.
- LANGER, WILLIAM A., THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM, 1890-1902, 2ND ED., ALFRED KNOPF, NEW YORK, 1951.
- MOLTKE, HELMUTH VON, ESSAYS, SPEECHES AND MEMORIES. 3 VOLUMES, NEW YORK, 1893.
- NICHOLAS J. ALDEN, GERMANY AFTER BISMARCK, THE CAPRIVI AREA, 1890,1914. HARVARD UNIVERSITY PRESS, CAMBRIDGE, MASSACHUSSETTS, 1958.
- ONCKEN, DIE SICHERHEIT INDIENS, EIN JAHRHUNDERT ENGLISCHER WELTPOLITIK, BERLIN, 1937.
- RASSOW, PETER, DEUTSCHE GESCHICHTE, METZLERSCHE VERLAGSBUCHHANDLUNG, STUTTGART, 1962.
- SACHAU, E., REISE IN SYRIEN UND MESOPOTAMIEN, LEIPZIG, 1883.
- SALEH, ZAKI, MESOPOTAMIA 1900-1914, AL-MAAREF PRESS, BAGHDAD, 1957.

- SCHAEFFER, DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK, WEIMAR, 1916.
- SITIKI, BIKIR, DAS BAGDAD-BAHN PROBLEM RUDOLF GOLDSCHAGG FREIBURG, 1930.
- SPRINGER, R. BABYLONIEN, DAS REICHSTE LAND IN DER VORZEIT UND DAS LOHNENDSTE KOLONI SATIONSFLD FUR DIE GEGENWART, HEIDELBERG, 1886.
- PROSSEL, WILLIAM VON, LES CHEMINS DE FER EN TURQUIE D'ASIE, ORELL FUSSLI, ZURICH, 1902.
- WILLE, MEN AROUND THE KAISER, INDIANAPOLIS, 1914.
- WOLF, J. B. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILROAD, UNIVERSITY OF MISSOURI STUDIES, 1936.
- YOUNG, GEORGE, CORPS DE DROIT, OTTOMAN, 6 VOL., OXFORD, 1908.

الوثائق والمحاضر العامة

PUBLIC DOCUMENTS AND RECORDS

- BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGIN OF THE WAR, LONDON 1928.
- DEUTSCHES AUSSENMINISTERIUM STENOGRAPHISCHE BERICHTE, LEGISLATUR PERIODE, BERLIN 1910-1913.
- DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS, DEUXIEME SERIE, PARIS 1930.
- E. T. DUGDALE, GERMAN DIPLOMATIC DOCUMENTS, LONDON 1928, TRANSLATION OF DIE GROSSE POLITIK.

- JOURNAL OFFICIEL, DEBATS PARELMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, PARIS 1902-1912.
- MENDELSON, A. DIE GROSSE POLITIK DER EUROPAISCHEN KABINETTE, BERLIN 1922-1927.
- PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS, LONDON 1900-1914.
- PARLIAMENTRY DEBATES, HOUSE OF LORDS, LONDON 1900-1914.

المقالات والصحف والتقارير الرسمية

...ARTICLES JOURNALS...AND OFFICIAL REPORTS ...

- ALWYNE, PARKER, THE BAGHDAD RAILWAY NEGOTIATIONS, QUARTERLY REVIEW, LONDON 1917.
- DRAGE, RUSSIAN AFFAIRS, LONDON 1904.
- EARLE, E. M. THE SECRET ANGLO - GERMAN CONVENTION OF 1914 REGARDING ASIATIC TURKEY, THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY, VOL. 38. NEW YORK 1923.
- HOGARTH, D. G. THE BAGHDAD RAILWAY, NATIONAL REVIEW, LONDON MAY 1902.
- IMBERT, PAUL, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD. REVUE DES DEUX MONDES, VOL, 197. PARIS 1907.
- LAW, MAJOR, RAILWAYS IN ASIATIC TURKEY, TURKEY, NO. 4. LONDON 1896.
- REPORT OF THE BAGHDAD RAILWAY COMPANY, 1904-1905. ISTANBUL.

- REPORT OF THE ANATOLIAN RAILWAY COMPANY
1908-1909. ISTANBUL.
- SCHWEIGE, A. VON, DIE EUPHRATTAL BAHN UND
KEIN ENDE, OSTERREICHISCHE MONATSSCHRIFT
FÜR DEN ORIENT. MARZ 15. WIEN 1883:

وكذلك الصحف اللندنية التالية :

THE DAILY MAIL, 1899; THE GLOBE, 1899; THE
BORNING HERALD, 1899; THE MORNING POST, 1898;
THE TIMES 1898-1914; THE WESTMINSTER GAZETTE,
1899.

جدول الخطأ والصواب

الصواب	الخطأ	السطر	الصفحة
بهزة	بمبزة	١٥	١٣
دحلت	دحلت	١٠	٢٩
رؤوس	ؤوس	١١	٣٩
كرة	كزة	٥	٦٢
اوكونر	اوكرنر	١١	٦٣
اعقب اعطاء	اعقب	١٢	٦٦
تريد المانيا	تريد	١٢	٨٥
تعويض	تعويض	١٦	٨٦
ايران	اوان	١	٨٨
الاحرى	الاحرى	١٣	٩٠
في تقديم	تقديم	١٩	٩١
هولنچ	هولبنچ	٧	١٢٨

الفهرست

الصفحة	
٣	المقدمة
	القسم الاول
٦	قبل عام ١٩٠٢
	الفصل
٦	الاول الوصول برأ الى الهند
٣١	الثاني ألمانيا وأمناز سكة حديد بغداد
	القسم الثاني
٧٣	الدبلوماسية الدولية للسكة
	الفصل
٧٤	الاول تركيا والسكة
٩٢	الثاني فرنسا والسكة
١١٦	الثالث روسيا والسكة
١٣٦	الرابع بريطانيا والسكة
١٧٤	الخاتمة
١٧٦	قائمة المصادر

THE BAGHDAD - BASRA
A STUDY IN THE DEVELOPMENT AND
DIPLOMACY OF THE BAGHDAD RAILWAY
QUESTION

by

LOUAY BARRY

ASSISTANT PROFESSOR OF POLITICAL SCIENCE
SCHOOL OF BUSINESS AND POLITICAL SCIENCE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

1967

تاريخ انتهاء الطبع ١١-٣-١٩٦٧

DIE BAGDAD - BAGH
A STUDY IN THE DEVELOPMENT AND
DIPLOMACY OF THE «BAGHDAD RAILWAY
QUESTION»

by

LOUAY BAHRY

*ASSISTANT PROFESSOR OF POLITICAL SCIENCE
COLLEGE OF ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE
UNIVERSITY OF BAGHDAD*

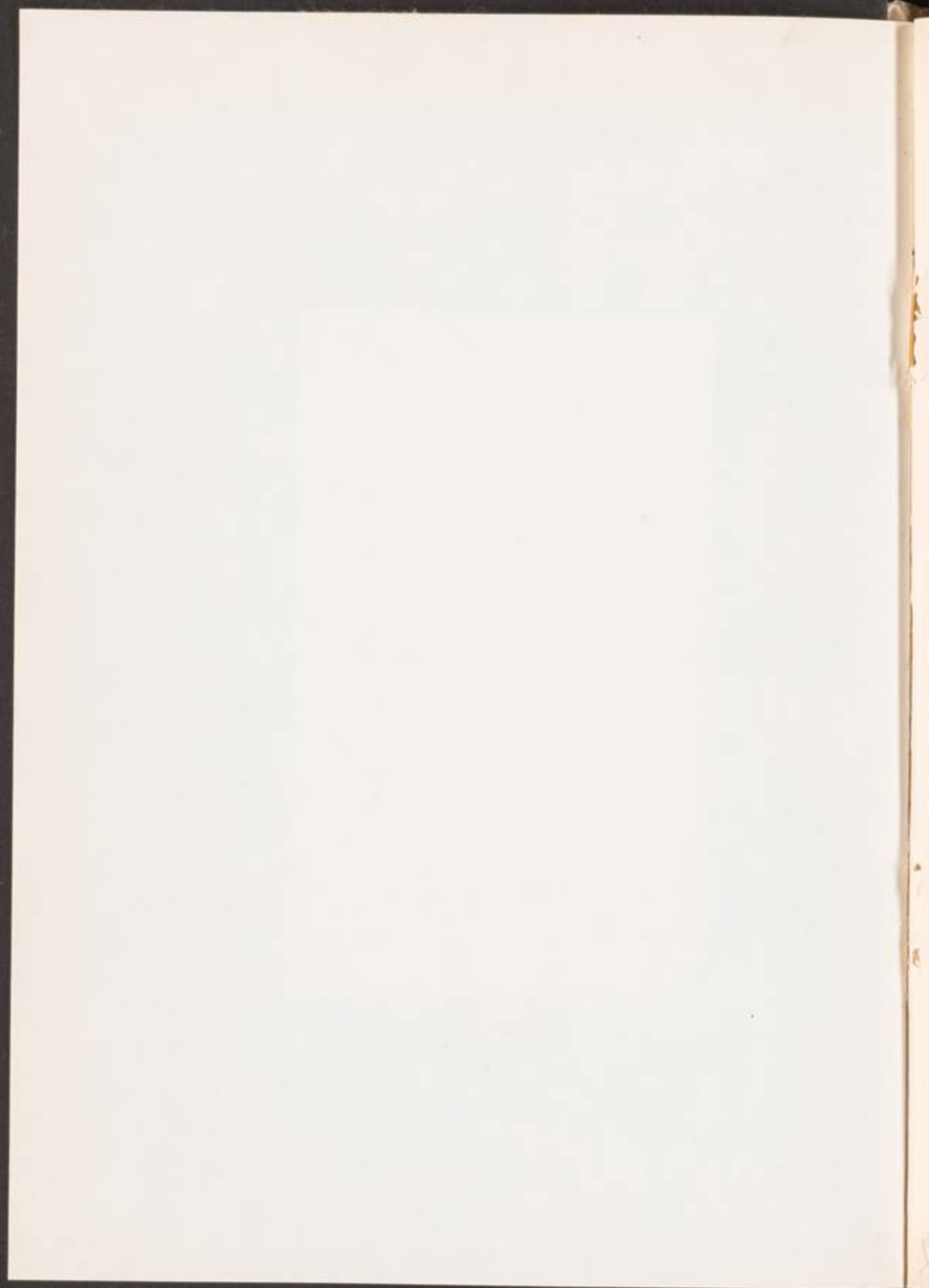
*PB-30400

5-20

C 1967

The National Printing and Publishing Co. W. L. L. Baghdad

β





NYU - BOBST



31142 01273 5661

D465 .B3

Sikkat 'adid Baghda

DIE BAGDAD - BAHY
A STUDY IN THE DEVELOPMENT AND
DIPLOMACY OF THE «BAGHDAD RAILWAY
QUESTION»

by

LOUAY BAHRY

*ASSISTANT PROFESSOR OF POLITICAL SCIENCE
COLLEGE OF ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE
UNIVERSITY OF BAGHDAD*

1967

The National Printing and Publishing Co. W. L. L. Baghdad