الاتفاق الانكليزي التركي

على خليج فارس وشط العرب

نلخص هنا بعض آراء الجرائد الأوربية والعثمانية والمصرية في الاتفاق

﴿ الاتفاق ومطامع الدول ﴾

جاء في رسالة لمندوب المقطم في الآستانة (نشرت في ٢٠ جمادى الآخرة و٢٦ مايو) بعد ما ذكر مواد الاتفاق ما نصه :

هذا هو اساس الاتفاق الثاني الانكليزي والى القراء الآن بعض مطالب فرنسا التي لم تر الجرائد الباريسية ضرورياً من نشرها

أولا ان تصدر الارادة السنية بانشاء مستشفيات فرنسوية على اساس اتفاق سنة ١٩٠١ بين حكومتي الآستانة وباريس .

ثانياً ان يحافظ على شروط هذا الاتفاق في المستقبل

ثالثاً ان تعامل المكاتب الفرنسوية معاملة المكاتب العثمانية في ما يتعلق بالشهادات وبالاعفاء من دفع الاموال الاميرية

رابعاً ان لا يسجن فرنسوي في المملكة العثمانية في غير سجون القنصليات

خامساً ان يعترف بالتبعة الفرنسوية للتونسيين وللمراكشيين

سادساً ان يلجأ الى التحكيم في بعض المسائل المختلف عليها بين الحكومة العثمانية وفرنسا

سابعاً ان تعطى فرنسا امتيازاً بانشاء فروع السكك الحديدية الآتية (أولا) في أرمينية (ا) خط سمسون سيواس (ب) خربوط — ديار بكر (ت) ديار بكر — ارضروم — طرابزون (ثانياً) في سورية (ا) مد سكة حديد الشام من رياق الى جهات الجنوب (ب) تقسيم قسم البضائع بين فرع سكة حديد الحجاز التي تبتدىء من حيفا وسكة حديد الشام التي تبتدىء من بيروت. والثانية بحماية للمصالح الفرنسوية وفتح ميدان واسع لها لتنمو في تلك الانحاء

ثامناً ان تعطى فرنسا امتيازاً بانشاء المرافئ التالية ، وهي مرفأ اناضولي حصار على البحر الاسود وطرابلس وحيفا ويافا في سورية

***

ويظهر ان المانيا لم تكتف بما لها من الامتيازات المهمة في سكة حديد بغداد وغيرها في البلاد العثمانية فانها تسعى الآن لنيل مطالب اقتصادية في فلسطين لم أتمكن من معرفتها

وأما روسية فلها آمال كبيرة في البلاد الارمنية ستعلم في المستقبل القريب ان لم تنبه الوزارة العثمانية الحاضرة لسوء العاقبة وتتدارك المسألة الارمنية بالحكمة والعزم والتساهل

وعلى ذكر المسألة الارمنية أقول ان الحكومة لم تمكن بعد من انجاز وعدها للمجلس الملي الارمني فالحال في ولايات الارمن تزيد سوءاً يوماً فيوماً ولا يسلم أحد ما سيقرره المجلس الملي في اجتماعه الآتي يوم الجمعة القادم . فاذا عجزت الحكومة عن المحافظة على حياة الارمن وأموالهم فلا بد من تفاقم الخطب وانخاذ وسائل لا تؤمن عقبتها على الدولة فتتحمل الوزارة الحالية بتهاملها هذا تبعة كبيرة ليس في أوربة أو أفريقية بل في الولايات الاناضولية وفي قلب البلاد العثمانية

﴿ الاتفاق وآراء الجرائد الانكليزية ﴾

قال المقطم في ١٢ رجب ما نصه :

أرسل الينا صديق لنا من انكلترة قصاصات من المقالات التي أنشأتها بعض الصحف الانكليزية على أثر اتفاق الكويت عن احتمال التفاهم بين انكلترا وألمانيا واتفاقهما فآثرنا تلخيص ما ورد فيها لاهميته

قالت جريدة الكوهندايتور ـ دلتنا نتيجة المفاوضات التي دارت بين حكومتنا وحكومة برلين على بعض المسائل المعقدة في الشرق الادنى على انه أيسر لنا أن نسوي المسائل المهمة المختلف عليها بيننا وبين المانيا من أن نسوي بعض المسائل القليلة الاهمية كمسألة مسقط مع صديقاتنا (وتعني بذلك فرنسة)

وقالت جريدة الديلي كرونكل ـ ونحن نرجي الآن أن يعقد اتفاق بين انكلترا وألمانيا يكون متمماً للاتفاق الذي عقدناه مع الباب العالي اذ على هذا الاتفاق يتوقف كل شيء عملناه الى الآن . ولا يضيرنا تعيين مديرين انكليزيين في مجلس ادارة سكة حديد بغداد ولا جعل البصرة منتهى سكة حديد بغداد قبيلا من غير هذا الاتفاق . أما المسألة الاولى من هاتين المسألتين فهي على شيء من الاهمية ولكن الثانية قليلة

الاهمية جداً في اعتبارنا لان البصرة وان تكن مدينة داخلية فهي واقعة على نهر كبير يصلح للملاحة ولها طريق نافذ الى خليج العجم

وقالت جريدة منشستر غارديان ـ أما من جهة الكويت فانا قد اعترفنا بسيادة الدولة العلية عليها ولكننا اتخذنا كل حيطة لمنعها من اتيان أي عمل يشم منه ان لها أقل حق فيها . على اننا دفعنا ثمنا باهظاً جدا مقابل هذا الاتفاق وهو اننا وعدنا(؟) الباب العالي بأن نسمح له بزيادة الرسوم الجمركية (١)

نعم ان هذه الزيادة تتناول جميع الدول على السواء بلا فرق ولا تمييز ولكنها ستكون سبباً في اضعاف التجارة الاوربية في السلطنة العثمانية وتقليل مقطوعيتها ولا سيما التجارة الانكليزية فان خسارتها ستكون أكبر من خسارة كل تجارة سواها . فهل كانت مسألة الكويت وخوفنا على خليج العجم مساويين لهذه الخسارة . وهل زيادة الرسوم الجمركية أفضل وسيلة لزيادة ايراد الخزينة العثمانية وتحسين حالها ؟ اننا نرتاب في ذلك كثيرا

وقالت الديلي جرافك ـ لاندرك الحكمة من جعل البصرة نهاية لسكة حديد بغداد بدلاً من الكويت بعد تصريح الهرفون جاكو ناظر خارجية المانيا . فقد قال هذا الناظر ان المانيا لاتوافق على هذا الابدال الا اذا جعل شط العرب صالحاً للملاحة ومفاد ذلك أن المانيا ستجد امامها بابا مفتوحاً يوصلها الى خليج العجم كما لو كانت في الكويت تماماً ولكن من غير أن تنفق نفقات طائلة في تمديد الخط الحديدي الى هناك

وهناك مسألة أخرى تفتقر الى ايضاح وجلاء وهي ان المانيا أعيد اليها الحق بعد سكة حديد بغداد الى البصرة وقد كانت تنازلت عنه سنة ١٩٩١ مقابل منحها امتيازاً بمد فرع أو فروع من خط سكة حديد بغداد الرئيسي غربا الى الاسكندرونة فهل يفهم من الاتفاق الجديد ان هذا الامتياز قد نزع منها الآن أم هو باق بيدها ؟ فاذا كان باقيا بيدها فتكون المانيا قد خرجت من المقارعة السياسية التي دارت على نهاية سكة حديد بغداد غانمة غنيمة كبيرة . فان ترسيخ قدمها في الاسكندرونة يعد ربحاً كبيرا في حد ذاته فكيف بها اذا وقد رسخت قدمها في الاسكندرونة والبصرة جميعا (ليتأمل العاقل)

---

(١) المنار : اشترطت انكلترة لهذا الوعد ان ترضى سائر الدول بمثله والمانية تريد جعل الزيادة من نهاية الخط الحديدي ، وما اراى الجريدة الا هازلة في قولها هذا

﴿ كلام جريدة الطان الفرنسية في الاتفاق ﴾

ترجمت جريدة الاهرام مقالة لجريدة الطان في موضوع الاتفاق وخطبة ناظر خارجية انكلترة بينت فيه مقدماته ونتائجه ونكتفي ببيان حقيقة واحدة من الحقائق التي استنتجتها منه وهي :

(السادس) ان الاتفاق بين انكلترا وتركيا يعقبه اتفاق آخر بين انكلترا والمانيا وقد قال السير غراي في خطابه ان بين المانيا وتركيا اتفاقات خصوصية بشأن سكة بغداد ونحن لا دخل لنا في تلك الاتفاقات الخصوصية . والآن نعقد نحن اتفاقات مع تركيا لا دخل لالمانيا فيها ولكن يجب ان نعلم ان هذه الاتفاقات لا تمس الحقوق المخولة لها من تركيا . فالاتفاق المراد عقده بين انكلترا والمانيا يقصد منه تسوية المسائل المختصة بسكة بغداد تسوية نهائية - قالت الطان - والسير غراي صادق في قوله فانه متى تمت الاتفاقات الجديدة تسوى مسألة تلك السكة نهائياً . وقد كنا منذ زمن طويل نتوقع هذه التسوية النهائية فامرها الآن لا يدهشنا وانما نأسف لكون فرنسا لا نصيب لها في هذه التسوية بسبب خطأ سياستها في السنين السابقة . ولقد كانت فرنسا وانكلترا في سنة ١٩٠٩ اتفقتا على طلب امتياز خط حديدي بين حمص وبغداد والبصرة غير ان معارضة المسيو بومبار في ذلك المشروع أفضت الى توقيف المفاوضات في سنة ١٩١٠ ثم أهمل المشروع اهمالا تاماً ولا يمكن الآن اعادته الى بساط البحث . ولا يحق لنا الآن ان نشكو من انكلترا لانها حاولت تسوية تلك المسائل دون اشراكنا معها فقد أعرضنا في الماضي عن الاشتراك معها فوقفنا الآن هو نتيجة خطأ سياستنا في الماضي . ولا أمل الآن الا في ان يتمكن وزير الخارجية الفرنساوية من صون مصالح فرنسا في الاجزاء الاخرى من السلطنة العثمانية (تأمل واعتبر)

(الاهرام) هذا ما قالته الطان وقد تناولت صحف اوروبا كلها هذا الخطاب فعلقت عليه الفصول الطويلة وأجمعت صحف انكلترا على ان الاتفاق يملك انكلترا طريق الهند وهذا كاف .

﴿ الاتفاق ومغانم الانكليز والالمان منه ﴾

مقالة افتتاحية للاهرام حررها في عنوانها فقط وهذا نصها :

عرف من أخبار المصادر التي يوثق بها ، ومن أقوال الصحف التي يعول على

أقوالها ، بل من خطاب السير أدوارد غراي المنشور بين التلغرافات ان الباب العالي رضي في الاتفاق الجديد بينه وبين انكلترا أن يترك كل دعوى من دعاوي السيادة على الكويت وقطر وجزر البحرين ومسقط وعمان ، واعترف لانكلترا بالحق المطلق في ادارة الخليج الفارسي وحفارته، وحقق لها كل أمنية وكل مطلب في شط العرب، وثبت حقوقها المختصة بالملاحة في دجلة والفرات . كل هذا وغير هذا مما سبق نقله وبيانه وايضاحه في هذه الجريدة

تلك الاماني التي أدركتها انكلترا وتلك الغنائم التي نالتها بدت عظيمة جداً لاعين الدول الاخرى الكبرى صاحبات المرافق والمصالح في البلاد العثمانية . ورأت تلك الدول ان الحكومة العثمانية نفسها فتحت الباب وأوسعت المجال للمطامع والمطامح ومهدت السبيل لعرض المطالب والرغائب . رأت ذلك فاذا بالمطالب تكاد تسد الباب العالي واذا ببعض الدول تريد أن تأخذ من الباب العالي ومن انكلترا أيضاً « حصة أو تعويضاً »

أبدت ألمانيا في هذا المجال ـ وهي صديقة تركيا الصادقة المخلصة ـ انها لا تعرف للقناعة والاعتدال والاكتفاء معنى وهي التي تطلب التعويض الكبير بملء فيها . مع انه اذا كانت انكلترا في الاتفاق الجديد تأخذ من دولتنا كثيراً فهي في الوقت نفسه تعطي المانيا على حساب دولتنا ما هو أكثر وأوفر وأغلى قيمة وأعظم شأناً

قد يدهش القارىء اذ لم يسمع أن انكلترا أعطت المانيا شيئاً ولكن من ينظر الى مضمون الاتفاق أو ما عرف منه حتى الآن يتبين له ان انكلترا صدقت بصفة نهائية على سكة حديد بغداد الالمانية وعدلت عن المعارضة والمقاومة والمعاكسة أو اقامة العراقيل في سبيل ذلك المشروع الخطير وهي بذلك التصديق على سكة بغداد الالمانية قد أعطت المانيا مالا تقدر قيمته ولا تحصى فوائده . وهذه الحقيقة تتجلى عند البحث في مشروع سكة بغداد

فمساحة سكة بغداد الالمانية تقارب ثلاثة آلاف كيلو متر . تبدأ من حيدر باشا على البوسفور وتنتهي عند البصرة على شط العرب . ومن مراجعة عقد الامتياز الذي نالته الشركة الالمانية والاتفاقين اللذين عقد أحدهما سنة ١٩٠٨ والثاني سنة ١٩١١ يتبين ان الشركة حصلت على الحق في مد الفروع الكثيرة أو الخطوط المتفرعة من تلك السكة . ومن ذلك فرع بين حلب واورفه وفرع بين بغداد وخانكين الواقعة على حدود ايران وفرع يمتد الى مرعش وفرع الى عينتاب وفرع الى ماردين وفرع

الى اربيل وفروع أخرى تتكون منها الصلة بين السكة الاصلية والبحر المتوسط وتنتهي عند نقطة واقعة بين مرسين وطرابلس الشام. وتلك الفروع هي التي تزيد مساحة السكة الاصلية الى ثلاثة آلاف كيلو متر. وتلك السكة وفروعها تخلل آسيا الصغرى وأعالي سورية وما بين النهرين والعراق العربي وتجتاز من البلاد العثمانية الجهات والاقاليم التي فيها مصادر الحياة والثروة والخير

وليس ذلك كل ما نالته شركة سكة حديد بغداد الالمانية فانها فوق ذلك حصلت على حق انشاء بعض الموانئ والمرافئ والارصفة اللازمة لرسو السفن والمخازن اللازمة لتخزين البضائع على تلك الارصفة وفي بنود الاتفاق بينها وبين الباب العالي أن الحكومة العثمانية تأذن لها بتسيير السفن في دجلة والفرات بحجة نقل عمالها والقصد الظاهر من ذكر هذه «الحجة» أن لا تتفق انكلترا على مصالحها في دجلة والفرات ولكن وراء هذه الحجة مقاصد كبيرة تضمرها ألمانيا

وفوق ذلك كله يحق للشركة أن تستخرج المعادن على مدى عشرين كيلو متراً عن جانبي السكة وهي بذلك تحصل على كنوز لا يمكن تقدير قيمتها. ثم انها يحق لها أن تقطع من الغابات المجاورة للخط كل ما تحتاج اليه من الاخشاب، ويحق لها أن تنشئ المخازن والفنادق ومعامل الكهرباء وغيرها عن جانبي الخط. ويحتمل كثيرا أن تنشئ المستعمرات الالمانية في كل جهة طيبة الهواء والماء خصبة الارض من الجهات التي تجتازها تلك الخطوط. ولقد كان مديرو الشركة كتبوا الى ناظر النافعة العثمانية كتاباً في سنة ١٩٠٣ وعدوا فيه بأن لا يجلبوا النزلاء الاجانب أو لا ينشئوا المستعمرات الالمانية في الجهات المجاورة للسكة، ولكن المارشال فون درغولتز باشا صرح منذ عامين بأن السلطان السابق عبد الحميد كان حق آخر حكمه يود أن يرى النزلاء الالمان يزدادون ويكثرون في آسيا الصغرى ورجال الحكومة العثمانية الآن لا يقاومون ألمانيا من هذه الوجهة

وبواسطة تلك السكة وفروعها وتلك الشروط وتلك الحقوق التي حصلت عليها ألمانيا تستطيع نشر نفوذها وبسط يدها وارساخ قدمها وادراك ما وراءها الاستعمارية في بلدان مترامية الاطراف أعيا بعضها الفاتحين وأعجز المصلحين في الازمنة السالفة، وكل ذلك دون أن تريق ألمانيا نقطة دم ألماني. وقد تأسست شركة سكة بغداد برأس مال لا يزيد على مئة وخمسين مليون فرنك ولم يدفع منه الا قيمة النصف فقط، ومع ذلك

لم يفشل المشروع ولا رجعت المانيا القهقرى في هذا السبيل بل خدمها حسن الحظ وحالفها النجاح وساعدتها انكلترا نفسها على تحقيق أمانيها فماذا يكون يا ترى بعد عشرين أو ثلاثين عاماً حين تتوطد قدم المانيا ويعظم نفوذها ويرسخ في تلك البلدان الشاسعة الواسعة ؟ ومهما عززت انكلترا مركزها في الخليج الفارسي فان اثر المانيا في ذلك الخليج لا يمكن أن تكون قلاعاً منيعة أو حواجز متينة تصد تيار المطامع الالمانية

فالمانيا قد حصلت على ما لم يحصل عليه غيرها ومستقبلها يهدد مستقبل سواها . فمن الغريب ـ وهذا حظها ـ أن تطالب الآن تعويضاً

﴿ التنازل عن العراق ﴾

جاء في عدد السبت ٢ وجب من المؤيد تحت هذا العنوان ما نصه :

كتب « مسلم » في أحد أعداد المؤيد الماضية مقالة قال فيها: « كيف يتأثر القوم لوقع هذا المصاب وهم الذين تبرعوا بهذه العملية المؤلمة لسواهم، وهي عملية بتر هذه البلاد (الخليج الفارسي والعراق) من جسم السلطنة العثمانية، وقد تمت هذه العملية وجرائدهم ساكتة صامتة لا تبدي حراكاً كأن هذا الحادث لا يستحق أن تراق فيه نقطة من الحبر على صفحات تلك الجرائد »

وأنا لم أكن يومئذ على رأي حضرة « المسلم » فيما قاله عن جرائد الاستانة لاني خدعت بما قرأته من المقالات الطوال في الاحتجاج على ضم النمسا جزيرة (أطه قلعه) الى أملاكها وقد بلغ عويل صحف الاستانة في هذه المقالات درجة استغربتها جريدة (عزم) التركية التي تصدر في الاستانة فقالت في عددها يوم ١٩ مايو

لا ندري هل القيامة قامت ؟ هل ذهبت البقية الباقية من أملاكنا في أوربا ؟ هل احتل الاعداء عاصمتنا ؟ هل أخذت الخلافة من يدنا ؟ هل رفعت سوريا لواء الثورة ؟ أم استولى الانكليز على بغداد ؟

ـ لا لم يحصل شيء من هذا . ولكن أطه قلعه ذهبت ، وعليها تبكي الصحف هي تبكي على أطه قلعه التي خرجت من يدنا منذ ربع قرن »

الى هذا الحد بلغ اهتمام صحف الاستانة بحادث أطه قلعه ولذلك لم أر معقولا أن نسكت عن حادث الخليج الفارسي والعراق . فلما قرأت مقالة المسلم الفاضل صرت

أبحث فيما وصل الينا من جرائد الاستانة هل هي تسكت حقيقة عما تم في العراق ، وانما هي سكتت فهل تعتذر وماذا عسى يكون عذرها ؟

بقيت على هذه الحال الى أن وصل مع البريد الاخير عدد ٢٥ مايو من جريدة (وظيفة) وهي الجريدة التي تتكلم بلسان الدعوة التركية وقد صارت في المدة الاخيرة أكثر تعفف الاستانة حرية وشجاعة ؟ أو هي أقلهن تذبذباً وتملقاً في هذا الوقت الذي لم تبق فيه تخشى معارضة هناك ، فرأيتها تعتذر عن سكوتها بقولها :

« ان المعاهدة الانكليزية العثمانية التي عقدت بين صدرنا الاسبق حقي باشا والسير أوتر فيكولسون مستشار ناظر خارجية انكلترا لم يبلغنا خبرها الا من المصادر الاوربية لان الباب العالي لا يزال على ديدنه القريب في كتم الاخبار عن الامة . ولذلك لم تصل الى يدنا أخبار صريحة عن هذا الامر المتعلق بقطر عظيم من أقطار الوطن العثماني وهي بلاد الجزيرة . وكل ما علمناه عن ذلك انما قرأناه في جريدة التيمس الانكليزية »

هذا هو عذرها . أما مواد هذه المعاهدة بين جامعة الاتحاديين ودولة الانكليز فقد أوردتها تلك الجريدة التركية كما يأتي :

« تحوي المعاهدة بيننا وبين الانكليز أربعة أمور : اثنان منها في مصلحة الانكليز واثنان في مصلحتنا

« فأول الامرين اللذين في مصلحة الانكليز اعترافنا لهم بحق حماية مقاطعة (الكويت) وتنازلنا عن السيادة التي لنا على شبه جزيرة (قطر) و(البحرين) وهذان القطران لم تحدد منطقتاهما ولم تبين أراضيهما وانما أعطينا الانكليز وظيفة تقرير الامن في خليج البصرة . ووسطناهم في حل الاختلافات التي بيننا وبين أمير المحمرة . واعترفنا لهم بحق حماية تلك المقاطعة

« وبالاختصار اننا اعترفنا لحكومة جلالة ملك الانكليز وأمبراطور الهند بتنازلنا له عن خليج البصرة وسواحله

« ذلك هو أحد الامرين اللذين في مصلحة الانكليز . وأما الامر الثاني فيتعلق بالسياحة وسير السفن على طول نهري الفرات ودجلة ومجرى شط العرب - وهو مجمع النهرين - والاعتراف بكل ما حصل عليه الانكليز من الحقوق والامتيازات هناك وأن تؤلف لجنة لتنظيم واداره الاساكل والموانئ وتسيير السفن في مجاري هذه الانهر حيث تختلف داخلية البلاد وأن يشترك الانكليز اشتراكا جديدا في هذه اللجنة

على ان هذا الامر الثاني لا يزال مظلماً بالنسبة الى الامر الاول، لاسيما والانكليز كانوا قد حاولوا فيما مضى أن يكون لهم حق احتكار تسيير السفن في نهري الفرات ودجلة ومجرى شط العرب فقام أهل العراق وقعدوا لهذا الامر وعارضوا في اتمامه أشد المعارضة حتى اضطروا مجلس المبعوثان الى رفضه . . ولما قرأنا ما قرأناه في هذه الايام من مواد المعاهدة العثمانية الانكليزية تذكرنا مسألة الاحتكار . ولذلك قصدنا الصدر الاعظم محمود شوكت باشا وسألناه عما اذا كان اعترف للانكليز بذلك فأجابنا بأن هذا الامر بقي مسكوتاً عنه

« على ان هذا اذا صح يكون للانكليز حق الارجحية . ومعنى ذلك ان على الحكومات العثمانية أن تعهد في المستقبل النفوذ والسلطة الانكليزية من مصب شط العرب الى منتهى سير السفن في نهري دجلة والفرات

« وصفوة القول ان الانكليز قد تمكنوا أولا من بسط حكمهم الى مصب شط العرب وصاروا أصحاب النفوذ والقدرة على ما يلي ذلك من بلاد الجزيرة . تلك هي حصتهم

« أما حصتنا فهي ان الانكليز كانوا يماطلون في اتمام ما وعدنا به الالمان من تمديد سكة حديد بغداد الى البصرة فأذنوا بذلك الآن بشرط أن يكون لهم عضوان في مجلس ادارة شركة هذه السكة الحديدية وأن يكون للبضائع والتجارة الانكليزية نفس الامتيازات التي للبضائع والتجارة الالمانية . تلك هي احدى الفائدتين اللتين استفدناهما من المعاهدة

« والفائدة الثانية التي حصلنا عليها من وزارة سن جيمس هي ان هذه الوزارة وافقت على أن نزيد ٤ في المائة على الرسم الجمركي (١)

« وهنالك فائدة ثالثة للعثمانيين لم تذكر في نص المعاهدة وهي ان العثمانيين اكتسبوا عطف السياسة الانكليزية عليهم بصورة غير معينة أي ان الجفاء القديم قد زال الى زمان مؤقت وتلك فائدة أدبية لنا بدون شك »

وبعد ان أوردت هذه الجريدة التركية مواد المعاهدة الانكليزية العثمانية علقت عليها ما يأتي :

« واذا أردنا تحليل نتيجة هذه المعاهدة ودققنا النظر فيما كسبناه وخسرناه منها لارى أن ذهاب قطر والبحرين والكويت وكل خليج البصرة من يدنا مما يستحق اللوم والانتقاد، لان مثل هذه المقاطعات تفيد دولة تريد أن تتوسع في قواها ولكنها

(١) المنار : أي ان الفائدة الاولى للالمان والثانية مقيدة بشرط أن ترضى سائر الدول بذلك . والثالثة التي سيذكرها وهمية

على عكس ذلك تضر بالدولة الضعيفة . ويسلم قراؤنا أننا على رأي القائلين بتكثيف القوى العثمانية لا التوسع فيها، وسياسة التوسع في الملك والسلطة (امبريالیسم) خارجة عن برنامجنا (يتكلم المحرر باسم حزب العنصرية التركية أي ان بقاء هذه الاقطار البعيدة في حكم الدولة ضار بالدولة) لاننا مقتنعون بأنه لا يمكن الاطمئنان على مستقبل الدولة بتوزع قواها بل يتقرب أجزائها . من أجل ذلك نحن لا نفقد أبدا هذه السماحة التي أبداها حقي باشا

« أما عن الامر الآخر فلا نقول الآن كلمتنا الاخيرة مادام النص غير معلوم عندنا وقد ظهر لنا أن المفاوضات لا تزال غامضة من هذه الجهة ولكننا نقول من الآن ينبغي الذين تساهلوا عما وراء (قنار الفاو) أن لا يتسامحوا بما يليه ، والذين يفرون من الامور الخفيفة يجب عليهم ان يجتنبوا احداث أمور خشنة، ولعل السياسة العثمانية في لوندرة تظهر لنا مهارتها في هذا

« ونقول بشأن الأمرين اللذين هما في مصلحتنا ان الامر الاول وهو تمديد سكة حديد بغداد الى البصرة شيء كنا تمناه من قبل لانه يمدد لنا نفوذنا أيضا الى هناك وان دخولنا الى الجزيرة بعد خروجنا من الروم ايلي شيء يسرنا جدا

« وبعكس ذلك مسألة الرسوم الجمركية فاننا نرى دولتنا تسلك فيها من القديم مسلكا مستقيماً ، وعاونتها ضم ٤ في المائة على الرسوم الجمركية تدل على خطئها في فهم الامور الاقتصادية العثمانية . لا نحتاج الى النجاح في ضم ٤ في المائة الى رسوم الجمرك بل نحتاج في تنظيم التعريفة وتأسيسها، أما ضم ٤ في المائة فهو من مصلحة أوربا وليست هي التي ستدفع هذا الفرق بل الذي سيدفعه هم العثمانيون الذين سيشترون بضائع الأوربيين، وكان ينبغي لنا عند ما أعطينا أصدقاءنا حق الحكم على الخليج وأذنا لهم باحتلال الجزيرة أن نجعلهم يعترفون لنا بتنظيم التعريفة وحق عقد المعاهدات التجارية وبذلك كنا نخدم ثروة بلادنا . أما الآن فلا نزال في موقفنا القديم وهو أننا كلما أردنا أن نحصل على التعريفة ندفع عليها ثمنا باهظا كهذا . لا سيما ونحن متفقون مع دول المحالفة الثلاثية على ذلك ، وكان بقي علينا أن نتفق مع دول الاتفاق الثلاثي وكانت هذه فرصة لنا فأضعناها »

وبعد فاني لم أطلع على رأي لجريدة تركية في حادث الخليج الفارسي والعراق غير هذه الجريدة . وهو كما يرى القارئ مؤيد لقول حضرة « المسلم » في صحف الاستانة وأصحابها ولله في خلقه شؤون

(مم)