

# الباب الثاني

بكتة عديد بغداد



# الفصل الخامس

## الرأسمالية البرمزية نسوة المانية الى الاستعمار

لم يكن جهاد المانية في سبيل وحدتها إلا مظهرأ من مظاهر الموجة القومية الرأسمالية التي طغى سياتها الجارف على اوربا في القرون التاسع عشر . فقد كانت المانية وهي مجزأة الى ما يتوف على ثلاثائة إمارة إقطاعية مهبط الرجعية وقلمة الاقطاع الحصينة مدة القرون الوسطى ، فايقضتها يقضة الطبقة الوسطى في انكثرة وفرنسة وما عقب هذه اليقضة من الانقلابات السياسية كالثورة الدينية والثورة الفرنسية وحروب نابليون ، ومن الثورات الاقتصادية كالثورة التجارية بعد ا اكتشاف اميركة وطريق رأس الرجاء الصالح ، والثورة الصناعية التي أوجدها اختراع البخار والطباعة وغيرها من الاختراعات التي ضاعفت القدرة على الانتاج وأنارت الازهان ، فارغمت المانية كما أرغمت ايطالية وغيرها من ممالك اوربا على ان تجرد السير لتتحقق بالدول التي تقدمتها قبل نوات الاوان . وكان بسمارك الذي جعلت منه هذه اليقضة القومية الرأسمالية اداة لتحقيق أمانها ، مع ما عرف عنه من المكر والدهاء ، يجهل حقيقة القوة التي تسوقه ويجهل ماتريد ، وكان بطبيعة نشأته وما تشرب به من روح الطبقة الارسطقراطية يطاب المجد والمظمة لنفسه ولألمانية أكثر مما يطاب المال والممتلكات . فكان يفضل ان يثبت دعائم الوحدة الألمانية ويضمن لها المقام الاول في السياسة الاوربية على الانشغال بمشاكل الاستعمار<sup>(١)</sup> . وكان

(١) ص ٩٩ من : History of Modern Europe 1878-1919, by

G. P. Gooch.

يشجع انكثرة وفرنسة على الانغماس في ميدان الاستعمار بغية ان يؤدي الى تحكّم النفرة والعداء بينهما فتسلم اللمانية من خطر اتحادها ، فكان يحرص انكثرة على الاستحواذ على مصر ويحرص فرنسة على الاستيلاء على تونس ، ويشجعها والدول الاخرى على المضي في تجزئة ممتلكات الدولة العثمانية المتداعية . وكان يريد من تشجيع فرنسة على ضم تونس ان يندسها نكبة ١٨٧١ وما أصابها من الخسران بضياح الالزاس واللورين من جهة ، وان يبعد الشقة بينها وبين ايطاليا ، التي كانت تطمع بتونس ايضاً ، من الجهة الاخرى (١) .

على ان ضغط الرأسماليين على بسمارك أخذ يشتد يوماً بعد يوم ، لاسيما بعد ان أسسوا الجمعيات الاستعمارية وبثوا الدعاية الواسعة لاستمالة الرأي العام في اللمانية وأرسلوا القامرين والبشرين ليفتحوا لهم الطريق ، حتى اضطر أخيراً ان ينصاع لمشيئتهم فيوافق على رفع العلم الالمانى على بعض الاراضي في افريقية (٢) .

ولكن الاستعماريين الالمان لم يروا في بسمارك الاداة التي يستطيعون استخدامها لأغراضهم فناصره العداء . حتى اذا جاء وليم الثاني الى العرش وجدوا فيه ضالتهم فالتفوا حوله ينفخون فيه الروح الاستعمارية ويزيدون ما كان في نفسه من النفرة من بسمارك حتى أدى الامر الى اشتداد الخلاف بين القيصر ووزيره فانسحب بسمارك او اخرج واضطر الى الانزواء في عقرة داره . وكان في مجي وليم الثاني الى العرش ( ١٨٨٨ ) وتخلي بسمارك عن

(١) Earle ص ٤٥

(٢) Gooch ص ٨٥ و ص ٦٠

منصب رئاسة الحكومة ( ١٨٩٠ ) فوز عظيم لمذهب الاستعمار ؛ وقد اعتنقه كثير من رجال السياسة والجيش بعد ان اعتقدوا ان سياسة الدولة يجب ان تقرر بمقتضى الوضع الاقتصادي فيها ، أي حسباً تلميه المصالح الرأسمالية<sup>(١)</sup> .

وكانت الثورة الصناعية في المانية قد قلبتها الى مملكة صناعية بجملة وجملتها بحاجة ماسة الى الاسواق والمواد الخام ، وزادت في مقادير رؤوس الاموال فيها حتى لم يعد في استطاعة الرأسماليين ان يستخرجوا منها ما يتطلبون من أرباح فراحوا يفتشون عن مناح جديدة يستثمرون رؤوس أموالهم فيها . وكان من نتائج هذه الثورة الصناعية ان تزايد عدد السكان حتى أصبحت المانية بحاجة الى المواد الغذائية لاسيما في حالة الحرب ، مما أيد رأي الرأسماليين بلزوم الحصول على المستعمرات . وهكذا فاز الرأسماليون في اخراج المانية من عزاتها الاوربية فساقوها الى دخول ميدان الاستعمار .

على ان اعتناق المانية لمذهب الاستعمار جاء متأخراً اذ كانت الدول الاوربية قد اقتسمت خير ما في افريقيا وجنوب آسيا من الممتلكات فلم يبق لألمانية غير أجزاء قاحلة جرداء من افريقية لم تكن تصلح لتصرف البضائع او تجهيز ما يحتاج اليه المصانع من المواد الخام فضلاً عن عدم قدرتها على استيعاب رؤوس الاموال وتمويل المانية بالمواد الغذائية . فبقيت المانية تتاهف لتطمين حاجتها من المستعمرات وتفتش عنها في زوايا الكرة الارضية حتى وجدت ضالتها في أملاك الدولة العثمانية .

وكانت أملاك الدولة العثمانية بالرغم مما سلخ منها من الممتلكات في شمال افريقية لا زالت تضم بلاداً واسعة الارحاء كثيرة الخيرات مثل آسيا الصغرى وبلاد العراق ، وكانت الاحوال فيها مهيأة لتوغل النفوذ الجرماني واستحواذ الرأسمالية الالمانية على ما فيها من الاسواق والمواد الخام واستثمارها ما لديها من رؤوس الاموال . فقد اضطرت روسية بعد ان كبرت الدول جماعها في مؤتمر برلين الى توجيه وجهها شطر الشرق الاقصى ، وقعدت انكلترة بعد استيلائها على مصر ما كان لها من النفوذ في الباب العالمي واكتفت بما تحق لها من السيطرة على مصر في ضمان طريق الهند بالاستحواذ على قبرص وقناة السويس (١) .

وكان السكونت هتزفيلد سفير المانية لدى الباب العالي يقضاً يحسن اقتناص الفرص لتعزيز نفوذ مملكته وبقدر أهمية الشرق الادنى للرأسمالية الالمانية فراح يتقرب الى السلطان ليشغل للمقام الذي اخلي من قبل انكلترة وفرنسة . وكان من نتائج مساعيه ان تولت بعثة المانية ( ١٨٨٣ ) تدريب الجيش التركي بدلاً من البعثة الفرنسية ، وكان لقائدها الفون در كولاتز ، الذي أصبح له في تركية مقام رفيع يد طولى في تعزيز النفوذ الجرماني في استانبول . وهكذا وجد القيصر وايم الثاني ، وقد تخلص من بسمارك الذي وقف عثرة في سبيله ، الطريق ممهداً لاستعمار الدولة العثمانية باكملها ، وكان المستعمرون على اختلاف نزعاتهم وأهوائهم مجمعين على انهم سينالون من

(١) ص ٤٤٣ — ٤٤٥ من : The History of The Balkan Peninsula

By Ferdinand Schevil

وراء هذه الصفقة الراجعة فوق ما يبتغون .

فقد كانت مملكة السلطان غنية بالمواد الخام والوقود وفيها مجال واسع للمشاريع الزراعية . ففي آسيا الصغرى مقادير كبيرة من المعادن ك معدن الكروم ( Crome ) وهو موجود في سيليسيا وفي الاراضي الكائنة في جنوب بحر مرمرية ، ومعدن الأنتوني والرصاص والزنك بالقرب من بروسه وازميد وقونية . وكل هذه المعادن ، ولاسيما الكروم والأنتوني ، من ضروريات الصناعات الحربية فضلاً عما لها من القيمة في كثير من الصناعات التجارية . وقد تبين من جراء التنقيب عن المعادن في آسيا الصغرى ان بالقرب من ديار بكر مقادير كبيرة من المعادن لاسيما معدن النحاس ، كما يوجد في جهات الانضول مقادير غير يسيرة من البورق والزئبق والمنكل والحديد والمنغنيس والكبريت . وفيها مقادير لا يستهان بها من الفحم الحجري والفحم الاسمر . وكانت تخمينات مقادير النفط الموجود في العراق قد لفتت الانظار . وكثرت التخريصات عن سعة هذه البلاد لاجراج مقادير جسيمة من القطن والحبوب حتى قيل ان باستطاعة الانضول وسورية الشمالية وبلاد العراق ان تصدر من الحبوب في السنة ما يزيد عن المقدار الذي تصدره روسية ، وان محصول القطن في العراق بالنظر لخصوبة أرضه وما تحويه من أملاح الفوسفور والبوتاسيوم والنتروجين سيفوق ما تنتجه أرض مصر وأميركة في الكمية والجودة . وكانت أملاك الدولة العثمانية ، وهي أهلة بالسكان ومفتقرة الى جميع أنواع الصناعات ، خير سوق تستطيع ان تصرف فيه الرأسمالية الالمانية مصنوعات معاملها وتستثمر فضلة ما لديها من الاموال في المشاريع الاقتصادية الكثيرة التي يمكن القيام

بها في هذه البلاد للتوفرة فيها جميع أسباب العمران<sup>(١)</sup>.

وكانت حياة المانية الصناعية متوقفة على ضمان طرق المواصلات ووسائل النقل البحرية لتصدير مصنوعاتهما الى الاسواق واستيراد ما يحتاج اليه من المواد الخام ، كما كانت حياة الشعب فيها ، وقد تضاعف عدد سكانها ، متوقفة على تأمين الحصول على المقادير الكافية من المواد الغذائية من الخارج بعد ان قلب الرأسماليون المانية الى معمل يدر عليهم الارباح . وكانت المانية مهددة بالحصار الدائم ، من جراء المنافسة العنيفة بين الدول الاوربية ووضع الحواجز الكمركية العالية ، وقت السلم فضلاً عن وقت الحرب . ولم يكن رجال الرأسمالية الالمانية ومن ورائهم رجال الحرب والسياسة مطمئنين الى قدرة أساطيلهم التجارية والحربية على تأمين النقلات البحرية ، ولا الى قدرتهم على بناء اسطول يضاوي في قوته الاسطول البريطاني دون ان يكلفهم ذلك خطر الاشتباك في حرب مع بريطانيا . ولذلك رأت المانية الرأسمالية ان لا سبيل لضمان سلامتها في السلم وفي الحرب غير تكوين جبهة برية تمتد في وسط اوربا وتتصل بآسيا بطريق البوسفور والدردينيل فتؤمن لها الحصول على الاسواق والمواد الخام والاغذية . وكانت مطمئنة الى ان قوتها الحربية التي اكتسبت في الحروب البرية المقام الاول ستضمن لها السيادة الدائمة في هذه المنطقة فتمضي في سبيل التوسع دون عائق . وكان التكتل في جبهتين اوربيتين قد ابتداء بتقارب روسية وفرنسة من جهة والمانية والنمسة من جهة اخرى ، وكان موقف انكلترة غير معلوم ، فاصبح محتماً على المانية الاتصال والسيطرة على

(١) Earle ص ١٣—١٦ Moon ص ٢٤٨

هذه الجهة البرية الممتدة بين بحر الشمال في غربي اوربا والخليج الفارسي في آسيا لتجعل منها وحدة اقتصادية قائمة بنفسها ، وكان العسكريون وهم واثقون من قوة المانية الحربية وقدرتها على تجهيز نفسها بالمعدات الحربية بما توفر لديها من معامل الاسلحة والعتاد لا يطلبون لتحقيق سيطرة المانية على العالم غير ضمان اتصالهم برأ ببلاد يحصلون فيها على كفايتهم من المواد الغذائية ويكون الاسطول البريطاني غير متسلط عليها . وهكذا كانت استحواذ المانية على أملاك الدولة العثمانية أمراً لا مناص منه لحفظ حياة الرأسمالية الجرمنية في السلم وفي الحرب (١).

\*\*\*

أظهر القيصر ولهم الثاني منذ أول تسنمه العرش ميلاً شديداً للاستعمار ، وكان يعتقد ان في استطاعته ان يمهّد السبيل لاستثمار الرأسماليين الالمان منابع الثروة في الدولة العثمانية والاستحواذ على أسواقها بتوطيد صلته الشخصية بالسلطان عبدالحميد حاكمها المطابق . فاغتنم فرصة قيامه بجولته الاوربية على أثر اعتلائه العرش وعرج على البوسفور ( ١٨٨٩ ) حيث بالغ السلطان بالترحيب به . وعلى أثر هذه الزيارة عقدت المانية مع تركية اتفاقية تجارية وقعت عليها الدولتان سنة ١٨٩٠ .

على ان بسمارك كان على عكس القيصر شديد الرغبة في تجنب الاشتباك بمشاكل المسألة الشرقية خشية ان يؤدي ذلك الى توتر العلاقات بين المانية وروسية فيفسد مساعيه في عزل فرانسه ، ولذلك فقد عارض هذه الزيارة

ما استطاع ، فلما لم ينجح في رد القيصر عن عزبه سعى لتطمين قيصر روسية بان اللمانية لا ترمي من وراء هذه الزيارة الى التدخل في شؤون الدولة العثمانية او الحصول على منافع اقتصادية فيها ، وانها لم تفكر قط في امكان انضمام الدولة العثمانية الى المعاهدة الثلاثية او بمعادة روسية في سبيل بغداد ، وان الزيارة لم تقع الا لرغبة القيصر في ان لا يعود الى برلين بعد مروره باثينا من غير ان يعرج على القسطنطينية<sup>(١)</sup> . وكان بسمارك يمارض توسع المصالح الاقتصادية الالمانية في الدولة العثمانية لهذا السبب ، حتى ان البانق الالمانى لما طلب معونته في المشاريع التي اراد القيام بها في الانضول اجابه بان الحكومة الالمانية غير مستعدة لتحمل مسؤولية ما قد ينجم عن القيام بهذه المشاريع من المشاكل وان على القائمين بها ان يتحملوا وحدهم ما قد يصيبها من الاضرار<sup>(٢)</sup> .

فلما نحل بسمارك عن رئاسة الحكومة صنى الجو للقيصر الطموح فراح يسعى لتعويض اللمانية عما أصابها من الخسارة في ميدان الاستثمار من جراء سياسة الوزير الشيخ السقيمة ، كما كان يراها .

وكان من أول بوادر هذا الانقلاب في السياسة الالمانية تعيين البارون مارشال فون بيبر ستاين سنة ١٨٩٧ سفيراً لدى الباب العالي ، وكان من غلاة للمستعمرين ومن أقدر رجال السلك الدبلوماسي ، اختاره القيصر لهذا المنصب الخطير اعتماداً على خبرته بشؤون الشرق الادنى وما كان معروفاً عنه

(١) Moon ص ٢٣٩

(٢) Earle ص ٤١

من الميل الى الاستعمار والعداء الشديد لبريطانية وكان البارون مارشال من معتمتي مذهب بسط النفوذ الالمانى على الدولة العثمانية . وقد شغل منصبه هذا في استانبول مدة خمسة عشر عاماً كان خلالها الساعد الايمن للقيصر في تعزيز النفوذ الالمانى وتشجيع المشاريع الاقتصادية الالمانية في الدولة العثمانية .

وفي سنة ١٨٩٨ قام القيصر ولیم الثاني برحلته الثانية الى أرض اليماد بحجة رغبته في حضور حفلة تكريس الكنيسة الجرمنية الانجيلية في بيت المقدس (١) . وقد قصد في وضع منهاج هذه الرحلة ان تجرى على نحو مايتخيل في الاساطير ، بغية اشغال الرأي العام الاوربي بمظاهرها عما تخفيه من المقاصد الاستعمارية . فكان استقبال القيصر في استانبول استقبالاً يفوت حد الوصف ، وكانت رحلته الى بيت المقدس رحلة طريفة اذ تولى القيصر اعداد طعامه بنفسه على نحو ما يفعل الحجاج ، وكان دخوله الى البيت المقدس ضربياً في بابه اذ دخل اليه من ثغره في الجدار كانت من آثار الفتح التركي ، وكرس الكنيسة الموثرية ، ورفع العلم الامبراطوري على جبل صهيون ، ومنح الكنيسة الكاثوليكية « ارضاً مباركة » ، وزار قبر صلاح الدين قاهر الصليبيين ، وختم الزيارة بخطاب وجهه الى المسلمين في مشارق الارض ومغاربها يوثقهم فيه من اخلاصه لهم وصداقته الصميمية لخليفتهم على ان مقاصد القيصر الحقيقية من هذه الرحلة لم تنطل على رجال السياسة فقد أحسوا بما وراءها من المطامع الاستعمارية ، وان فات الرأي العام الاوربي هذا الامر اذ انشغلت باريس بالسخرية من هذه الرحلة لاسيما رحلة القيصر الى بيت المقدس حيث

كان يمد طعامه بنفسه ، وانشغل الرأي العام البريطاني باخبار هذه الرحلة الطريفة وارتاح لما ستحدثه من التلاق في الاوساط الروسية<sup>(١)</sup>.

وكان لهذه الرحلة تأثير عميق في نفس السلطان عبدالحميد ، اذ كان الرأي العام الاوربي ناقماً عليه نقمة شديدة من جراء مذابح الارمن التي وقعت حوادثها قبيل هذه الرحلة ، حتى لقب بالسلطان الاحمر ، فكان بحاجة ماسة الى من يشد عضده في المشاكل السياسية التي كان يتوقعها . وأظهر عبدالحميد شديد إعجاب به بورع القيصر وسعة اطلاعه في العلوم الدينية (!) وأبدى رغبة شديدة في تقوية أواصر الصداقة بالقيصر الحكيم أملاً في ان يتعاونوا في اتخاذ الدين وسيلة لتسهيل إدارة شؤون شعبيها<sup>(٢)</sup>.

على ان المنافع الاقتصادية كانت هي الاصل في هذه الرحلة كما يتبين من مذكرة الفون بولو ، وزير الخارجية ، التي نوه فيها عن المنافع التي عادت بها الرحلة فقال :

- « ان من جملة المنافع التي تحققت لنا بفضل رحلة القيصر : »
- « حصولنا على امتياز انشاء مرفأ في حيدر باشا ، وامتياز »
- « مدالاسلاك البحرية بين كونستنزا واستانبول ، وتعزيز »
- « الصلات بين الحكومة التركية والشركات الالمانية . »
- « وسيكون باستطاعتنا بفضل امتياز الاسلاك البحرية »
- « ان ننصل بالقسطنطينية رأساً بالخابرات البرقية ؛ وقد »

(١) Earle ص ٤٤

(٢) Moon ص ٢٤٠

« يكون هذا الخط نواة لخط عالمي جديد . وما يجب ان  
 « نفوه به هنا ذكر تصميم اىصال سكة حديد الانضول  
 « ببغداد ، وهو ما نأمل ان نحقق به إكمال الفتح  
 « الاقتصادي في آسيا الصغرى .

وكانت هذه الرحلة فائحة لرحلة الرأسمالية الالمانية على الدولة العثمانية التي  
 أمها جمع كبير من حملة لواء الاستعمار من المبشرين والتجار والمالين . وأسست  
 إحدى شركات السفن سنة ١٨٨٩ محطة لسفنها في استانبول وشرعت تشغل  
 السفن بين همبرك وبرين وانتورب واستانبول ، وأخذت السفن الجرمنية تتردد  
 على الموانئ العثمانية في سواحل البحر الابيض المتوسط وسواحل الخليج الفارسي .  
 ونشط البانق الالمانى فى العمل على تشجيع ومناصرة المصالح الاقتصادية الالمانية  
 فى الدولة العثمانية . وأسس جماعة من المالين الالمان سنة ١٨٩٩ البانق الالمانى  
 الفلستينى وفتحوا له فروعاً فى بيروت وفى دمشق وغزة وحيفا ويافا والقدس  
 ونابلس والناصره وطرابلس الشام . وحلت مصانع الاسلحة الالمانية  
 محل المصانع الفرنسية والانكليزية فى تجهيز الحكومة العثمانية بالاسلحة  
 والامداد الحربية ، فكانت معامل مكروب تجهز السفن الحربية  
 بالقذائف وكانت معامل ليدوك لوبي تجهز الجيش بالاسلحة الخفيفة  
 واشتركت مصانع كروب فى ايسن مع مصانع آرمسترونك فى تجهيز  
 تركية بالاسلحة الثقيلة من مدافع وغيرها . وجاء المئات من التجار الالمان  
 يحملون بضائعهم الى أسواق الشرق الادنى ويدرسون أحوالها بغية الوقوف  
 على ما يروج فيها من البضائع . ولم يمض زمن يسير على بدء هذه الحملة

الاقتصادية على بلاد الدولة العثمانية حتى تضاعف مقدار البضائع الألمانية المصدرة الى تركيا . فبينما كانت قيمة الصادرات الألمانية الى البلاد العثمانية لا تتجاوز سنة ١٨٨٨ مبلغ ( ١١٧٧٠٠٠٠٠٠ ) مارك بلغت سنة ١٨٩٣ ( ٤٠٦٩٠٠٠٠٠٠٠ ) مارك ، أي انها زادت بنسبة ( ٣٥٠ ) في المائة . وارتفعت قيمة المواد المستوردة الى المانية من البلاد العثمانية الى ( ١٦٦٥٠٠٠٠٠٠٠ ) مارك وكانت لا تتجاوز سنة ١٨٨٨ ( ٢٦٣٠٠٠٠٠٠٠٠ ) مارك ، أي انها زادت بنسبة ( ٧٠٠ ) في المائة<sup>(١)</sup> .

ولم يكن الرأسماليون الالمان يريدون استثمار البلاد العثمانية استثماراً سياسياً وإنما أرادوا استثمارها اقتصادياً ولذلك عارضوا هجرة الالمان الى بلاد الشرق الادنى خشية ان يؤدي ذلك الى إثارة العراقيل بوجه مصالحهم الاقتصادية فيها ، وأظهروا للرأي العام في المانية ان إقامة الالمان في بلاد الرافدين غير ممكنة بالنظر لشدة حرارة المناخ فيها ، وان بلاد الانضول لا تصلح لسكنى الغربيين بالرغم من برودة طقسها لشدة التبدلات الجوية في الصيف والشتاء مما يعرضهم لمرض التيمونيا والملاريا . وحذر الجنرال فون در كولتز أبناء بلاده من الهجرة الى الشرق الادنى ان أرادوا المحافظة على صلاتهم الودية بالعثمانيين . وكان الدكتور روهرباخ ، من كبار دعاة هذه الحملة الاقتصادية ومن رجال الصحافة في المانية ، يوثق قراءه بين حين وآخر من ان علاقة المانية السياسية بالدولة العثمانية تختلف كل الاختلاف عن علاقات الدول الاخرى بها لأن المانية لا تريد شبراً واحداً من أراضي السلطان سواء في

اوربا او آسيا او افريقيا وانما كل ما ترجوه هو ان نجعل منها سوقاً لتصرف بضائمتها ومصدراً لما تحتاج اليه صناعاتها من المواد الخام . وكانوا يرون ان اعلانهم الحماية الصريحة على البلاد العثمانية يثقل كاهلهم بتكاليف باهضة ويؤدي حتماً الى : إثارة روح الكراهية بين المسلمين نحو الالمان من جهة والى تأخر البلاد اقتصادياً من جهة اخرى فلا تصلح عندئذ لأن تكون ذلك السوق الذي يريدونه لتصرف مصنوعات معاملهم واستثمار أموالهم ، والى مجابهتهم مقاومة للمسلمين بمثل المقاومة التي تجدها بريطانيا وفرنسة في الشرق . وكان الرأسماليون الالمان يعتبرون هذه الحملة الاقتصادية على البلاد العثمانية جزءاً من أعمال الاستعداد للصدام الاستعماري المتوقع حدوثه في اوربا في القريب العاجل ، وكانوا يمتقدون ان المحافظة على الولاء الى السلطان والمسلمين تنفعهم في هذا الصراع أكثر مما ينفعهم إعلان الحماية على هذه البلاد الواسعة الارحاء<sup>(١)</sup> .

وكان من جملة ظواهر هذه الحملة الاستعمارية على بلدان الشرق الادنى ان توجهت اليها أفواج المبشرين وغيرهم من رجال الدين المسيحي . ولم تكن صلة رجال الدين بالاستعمار بذت يومها اذ كانوا اداة نافعة في ميدان استعباد الشعوب ، استخدمهم الرأسماليون لتحقيق مقاصدهم الاستغلالية في افريقيا وفي أقاصي الشرق وأطراف البحار . وقد كان القيصر — زعيم الاستعمار الجرماني — أول من أخذ على عاتقه تشجيع المبشرين ورجال البعثات الدينية في الشرق الادنى ، وتولت القيصرة زوجته رعاية عدد من مراكز التبشير في القدس

ومدت يد المساعدة لرجال الدين فيها وأنشأ الاتحاد الانجيلي الذي أسس عام ١٨٩٦ ميثاقاً فخماً في القدس وعدداً من المدارس والمستشفيات والمستوصفات . وأسست في السنة عينها « جمعية البعثة الالمانية الى الشرق » وكانت تصدر مجلة في برلين تبحث في أحوال الشرق . وبلغ عدد المبشرين البروتستانت من الالمان في البلاد العثمانية في أواخر القرن التاسع عشر ٤٥٠ مبشراً وبضعة مئات من المساعدين ، وتجاوزت نفقاتهم مئات الألوف من الدولارات . وأسس الكاثوليك من كرمليين وبنديكتيين ، كثيراً من المدارس والمستشفيات والمستوصفات والكنائس في سورية وفي فلسطين . وانشط رجال الدين اليهود الجرمانيون في معاضدة الاستعمار الجرمني فالف اليهود الالمان بفضل مساعي جمعية الاتحاد الاسرائيلي العالمي الصهيونية ، عدداً من المستعمرات الزراعية في القدس وحيفاً<sup>(١)</sup> .

وكان من جملة ظواهر هذه الحملة ايضاً نشر اللغة والآداب الالمانية في الولايات العثمانية بغية إعلاء شأن المدينة الجرمنية في نظر شعوب الشرق الادنى ، وتأسيس عدد غير قليل من الجمعيات العلمية في اللانية بقصد جمع المعلومات الاقتصادية والاجتماعية عن بلدان الدولة العثمانية وتبيان أهميتها وقت الحرب . فتولى الدكتور هوكو كروث في ليبزك إدارة جمعية نشرت آفاقاً من الكتب والكراريس والخرائط في هذا الموضوع ، وتولى إدارة معهد الشرق الادنى ايضاً حيث كانت تلقى المحاضرات عن شؤون الدولة الثمانية ، وأسس معهداً لتنوير أذهان التجار وتشويقهم الى الاشتراك بالمشاريع الاقتصادية فيها ،

وأسس المكتبات الجرمنية في استانبول وحلب و بغداد وقونية . وتأسس في برلين ايضاً معهد آخر برئاسة الدكتور كوينر رئيس البانق الالماني وتأسست جمعيتان اخريان كان من جملة لاعضاء فيها الدكتور فون در كولتز<sup>(١)</sup> .

وكان آخر المظاهر ، مشروع سكة حديد بغداد الذي اراده الرأسماليون الالمان ان يكون بمثابة العمود الفقري لمشاريتهم الاقتصادية في الدولة العثمانية .

## الفصل السادس

### مشروع سكة حديد بغداد

كان مشروع سكة حديد بغداد من أشد مشاكل الاستعمار التي جابهتها الدول الأوروبية في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين تعقيداً ، ومن أقوى العوامل في سوق هذه الدول الى خوض غمار الحرب العامة . وكان كذلك من أهم الدوافع التي جعلت بريطانيا تجزم لمزوم استعمار العراق والسيطرة على البلاد العربية لضمان سلامة أقصر طرق المواصلات الى الهند .

فقد استهدف هذا المشروع اختراق ممتلكات الدولة العثمانية وربط جميع أجزائها من حدود النمسا والمجر في الجنوب الشرقي من أوروبا الى سواحل الخليج الفارسي في الجنوب الغربي من آسيا . وكانت ممتلكات السلطان وهي تضم القسطنطينية قلب الحياة التجارية بين البحر الاسود وسواحل البحر الابيض المتوسط وموقع من أهم المواقع الحربية في العالم ، وسورية والعراق وهما منطقة تقاطع طرق المواصلات بين آسيا وأوروبا ، وشبه جزيرة سيناء المحاذية لقناة السويس ، وبلاد الانضول وكردستان المتختمين لبلاد القفقاز وإيران ، وبلاد العرب الممتدة الى الجنوب محاذية لسواحل البحر الاحمر والمحيط الهندي وخليج فارس ؛ تكون جبهة من أعظم الجبهات الحربية والاقتصادية في العالم .

وكان الزمن قد أورث هذه المملكة المترامية الاطراف الكثيرة الخيرات جميع أسباب الانحلال . فكان شعبها مؤلفاً من خليط من الاقوام التي فرق

بينها اختلاف العنصر والدين واللغة والعادات والميول وكانت حكومتها قد هزمت فعجزت عن ضبط شؤونها فانصرفت الشعوب المسيحية فيها من أرمن وغيرهم الى الاستعانة بالدول الاوربية لتقويض أركان الحكومة ، وانصرف الاكراد في جيلهم النائية والعرب في صحاريهم القاحلة الى تأليف العصابات فالغزو وقطع الطرق . وكان أمر محافظة الامن في هذه المملكة التي منزقتها الجبال الشاهقة في الشمال والصحاري الواسعة في الوسط والجنوب ، أسراً مستجيلاً في مثل تلك الحال . وكانت مما زاد في ضعف حكومة السلطان ، فقدان الكفاية وانتشار روح التمرد وتفشي الفساد والرشوة بين الموظفين في مخلف أنحاء المملكة . وزاد في فسادها كذلك تدخل الاجانب وما كان لهم من الامتيازات ، فقد كانوا مفهوين من الضرائب تقريباً ، ولا يحاكمون فيما يرتكبون من جرائم وجنح إلا أمام ممثلي دولهم ويعوجب قوانين بلادهم ؛ وكان ليمض الدول الاجنبية من الامتيازات ما جوز لها تأسيس دوائر برية خاصة .

وكانت مالية الدولة قد وضعت بمقتضى معاهدة برايز ( ١٨٧٩ ) تحت إشراف هيئة الديون العثمانية المؤلفة من ممثلي الدول الاجنبية كإنكلترا وفرنسا والمانيّة والنمسة والمجر وايطالية وكانت هذه الهيئة الاجنبية تقوم بتخصمين وتخصيل وصرف واردات الدولة من انحصار للتاج والدخان ورسوم الطوايح وضرائب السمك والكحول والحرير<sup>(١)</sup> . ولم يكن أعضاء هذه

(١) ص ٢٢٢ - ٢٢٥ من كتاب :

المهينة في الحقيقة سوى رسل الرأسماليين من أبناء بلادهم ، كما هي حال جميع الاجانب المستخدمين في البلاد المتأخرة . وكانوا القابضين على الشؤون الاقتصادية في المملكة يسرونها حسب مقتضيه مصلحة الرأسماليين الاوربيين<sup>(١)</sup> . وكانت محظوراً على السلطان ان يزيد الرسوم السكرية من دون موافقة الدول العظيمة .

على ان تدخل الدول الاجنبية لم يقف عند هذا الحد . فكانت روسية تحت شعوب البلقان والقفقاز على التمرد ، واستولت فرنسا على تونس وبسطت نفوذها على سورية ، واحتلت الانكليز مصر ، وضم الطليان طرابلس الغرب . ولم تكن الدول الاوربية لتعترف بسيادة السلطان الا من باب الادب عندما تقتضي مصالحها المجاملة .

وبما زاد في انحلال الدولة سوء حالتها الاقتصادية . فقد أوقف قطاع الطرق سير التجارة ، واهملت الموارد الطبيعية في البلاد ، وكانت الزراعة - وهي سبيل كسب العيش لأغلبية السكان - في حالة ركود لفقدان وسائل الري وتكرر طغيان الانهر من جراء الاهمال ، ولاعتماد الفلاحين على وسائل الزراعة العقيمة الباطلة ، إذ كان الفلاح لا يزال يحرث الارض بالمحراث الذي استعمله شعوب القرون الخالية ويتبع في الحصاد والدرس الطرق التي اتبعها أسلافه منذ آلاف السنين . ولم يكن للفلاح سوق يبيع فيها محصوله فكان يكتفي بزراعة ما يسد احتياجه واحتياج عائلته حتى أصبح مضرب للمثل في الكسل والخمول .

وهكذا كان حال الصناعة فيها ، فقد بقيت محتفظة بالصناعات اليدوية بعد ان تركها الغرب وأخذ بأسباب الصناعة الآلية الحديثة حتى عجزت بضائعها عن مزاحمة البضائع الغربية حتى في أسواقها الداخلية وساءت حال الصناع فيها وخسر أصحاب المهن وسائل كسب معاشهم .

كل هذا جعل بلاد الدولة العثمانية محط أنظار الاستثماريين وموطن آمال الرأسماليين فتكالب هؤلاء على اقتحام أسواقها واستثمار مواردها الطبيعية ، وساقوا دولهم الى التسابق في بسط نفوذها ، فثاروا من المشاكل الدولية ما كان السبب في إضرار الحرب التي ذهب الملايين من الأبرياء وقوداً لها والتي قلبت السياسة الدولية وفتحت لتاريخ الاستثمار فصلاً جديداً .



كان السلطان عبدالعزیز -- على ما يقال -- مغرمًا بالصيد على ضفاف بحر مرمرية بجوار إزميد ، وكان مما نقص عليه التمتع بلذة الصيد عسر الوصول الى تلك الضاحية ، ولذلك أبدى رغبته الشاهانية سنة ١٨٧١ في استقدام أحد مشاهير المهندسين الألمان ليوصل موقع الصيد باستانبول بسكة حديد ، وهكذا انشأت ، لهذا الغرض وعلى نفقة دافع الضريبة ، أول سكة حديد في البلاد العثمانية<sup>(١)</sup> .

على ان أعضاء هيئة الديون العثمانية كانوا أول من اهتم بامر مد السكك الحديدية في البلاد العثمانية . فبالرغم من ان واجهم كان منحصراً في تعجيل

(١) ص ١٢٦ من كتاب : The Heart of The Middle East , Richard , Coke

تسديد الديون العثمانية لأصحاب رؤوس الاموال الاجنبية ، فقد كان مهمهم ان تتحسن الاحوال الاقتصادية فيها ليتوفر لدى الخزينة المال الكافي لتأدية المبالغ المطلوبة ، كما كانوا يرون في تأسيس مشاريع السكك الحديدية فتح الطريق الى أسواق البلاد وموارد الخيرات فيها . ولأجل ذلك اقترحت هيئة الديون على السلطان عبدالحميد ان يخصص بعض موارد الامبراطورية لتشجيع انشاء السكك الحديدية<sup>(١)</sup> .

وكان الفون بريسل الذي استقدمته حكومة السلطان عام ١٨٧٢ وأبقته في خدمتها لدرس مشاريع السكك الحديدية من أكبر الدعاة لانشاء السكك الحديدية في البلاد العثمانية وأول من فكر بايصال حدود النمسة والمجر بالخليج الفارسي بواسطة هذه السكك ، فقد بين ماسيكون لها من الأثر العظيم في قلب حياة الامبراطورية العثمانية بتسهيل تصريف المحاصيل لزراعية ، وتمهيد السبيل لاستخراج ما في أرض الدولة من كنوز معدنية ، وفي بعث الحياة التجارية واعادة ماضي موانها الشهيرة مثل أزمير ومرسينا والاسكندرونة والبصرة ، وتجديد مجد أرض الرافدين ؛ عدا ماسيكون لها من الفوائد الحربية والسياسية التي تنجم عن ربط أطراف الامبراطورية بالعاصمة وتسهيل نقل الجنود لإخماد الثورات في بلاد الاكراد وفي أرض الرافدين وبلاد العرب ولدفع الاخطار الخارجية<sup>(٢)</sup> .

ولم يكن السلطان عبدالحميد يجهل أهمية مدالسكك الحديدية في مملكته ،

(١) Baile من ١٨ - ١٩

(٢) Baile من ١٨ - ١٩

اذ كان يرى فيها خير وسيلة لتحقيق أمانيه ، وفي حل المشاكل التي جابهت الدولة في عهد ، ومن أهمها افتقاره الى ما يساعده في تعزيز نفوذه في سورية والعراق وبلاد العرب ، وارغام هذه الممتلكات على تأدية نصيبها من ضريبة الدم والمال للدفاع عن الامبراطورية ، وتهيئة وسائل تعبئة الجيوش وقت الحرب لصد غارات الاعداء .

وقد تقدمت كثير من الشركات الى الحكومة العثمانية تطلب منحها امتياز مد السكك الحديدية الى بغداد ، وكان من أول من تقدم شركة روسية نمسوية طالبت عام ١٨٩٨ ان يؤذن لها بمد سكة حديد توصل طرابلس الشام بميناء على الخليج الفارسي ويكون لها فرعان يتصلان ببغداد وخانقين . على ان هذا الطلب لم يجد حضوة لدى السلطان الذي خشي توسع النفوذ الروسي في مملكته ، وكان سفيرا انكاثرة والمانية يشجعانه في رأيه هذا . على ان أصحاب الطلب الروسي لم يلحوا في مراجعة الباب العالي فاهمل الطلب . وكان من جملة أسباب توقفهم ، معارضة الكونت وتي وزير المالية في روسية الذي رأى ان حصر رؤوس الاموال الروسية في المشاريع الاقتصادية داخل روسية خير من استثمارها في الخارج (١) .

وتقدم كذلك عدد من رجال المال الفرنسيين للقيام بمشروع انشاء سكة حديد توصل سواحل سورية بسواحل الخليج الفارسي وتستفيد مما كان مؤسساً في سورية من السكك . وكان المال متوفراً لدى هذه الجماعة حتى رأى البانق الالماني ان يغتنم الفرصة للتعاون معها فجرت المفاوضات في برلين

(١) التامس اللندنية بتاريخ ١٧ كانون الاول ١٨٩٨

سنة ١٨٩٩ بين البانق الالماني وشركة سكة حديد الانضول الالمانية من جهة  
والبانق العثماني والشركة الفرنسية في سورية من جهة اخرى فاتفقا على ان  
يشترك البانق العثماني مع البانق الالماني في تأسيس شركة سكة حديد بغداد  
على ان يكون لكل منهما أربعون في المائة من عدد الاسهم ويخصص عشرون  
في المائة من الاسهم المرغبين بها من العثمانيين على ان يتنازل الطرفان عن  
مقدار متساو من حصصهما اذا رغب الانكايز الاشتراك بها (١).

وتقدمت جماعة من رجال المال الانكليز في صيف سنة ١٨٩٩ تطاب  
منحها امتيازاً لانشاء سكة حديد تمتد بين الاسكندرونة وبغداد وتتصل  
بالخليج الفارسي . وكانت متساهلة في الشروط فصادقت وزارة الاشغال  
العامة على طلبها وتوسط لها محمود باشا صهر السلطان لدى الباب العالي وأيدها  
كذلك السفير البريطاني في استانبول . وقدمت الى السلطان وحاشيته هدايا  
ثمينة وبثت لمشروعها دعابة واسعة في الصحف الانكليزية . ولكن نشوب  
حرب البوير في جنوب افريقيا في تشرين الاول من هذه السنة أشغل  
الرأي العام البريطاني والحكومة عن الاهتمام بالمشروع فاهمل .

وبهذا تخلص الالمان من آخر المنافسين وقازوا باستحصال موافقة  
السلطان مبدئياً في ٢٧ تشرين الثاني سنة ١٨٩٩ على منح لبانق الالماني  
امتياز انشاء سكة حديد تمتد من قونية الى بغداد والخليج الفارسي . وكان فوز  
الالمان مضموناً للأسباب التي مر ذكرها في الفصل السابق ، ولأن السلطان كان  
قد وعد شركة سكة حديد الانضول في سنتي ١٨٨٨ و ١٨٩٣ بان تكون لها

الارجحية في انشاء سكة حديد بغداد فانفتحت اعتماداً على هذا الوعد ، مبالغ طائلة على مسح الاراضي واعداد الخرائط (١).

وكان السلطان يفضل الالمان على غيرهم لأسباب كثيرة منها تأثير الصداقة التي تظاهر بها القيصر نحوه ، وما كان للبارون مارشال سفير المانية من النفوذ في الباب العالي ، والمسكينة التي كسبتها البعثة العسكرية الالمانية في استانبول . وكانت التصاميم التي قدمها الالمان كذلك أكثر ملاءمة للشروط التي وضعتها هيئة الديون العثمانية ووافق عليها السلطان ، فقد وافق الالمان فيها على مد سكة حديد الانضول الى قونية على ان تحترق الجبال الى سيليسيا وسورية ومن ثم تقطع وادي الفرات الى بغداد فالبصرة فالخليج الفارسي ، وبذلك تؤلف بانصالتها بخطوط سككي حديد الانضول وسورية شبكة من الخطوط الحديدية تربط عاصمة الامبراطورية باهم المدن فيها مثل أزمير وحلب ودمشق وبيروت ومكة والموصل . وامتاز المشروع الالمانى عما سواه بملاءمة مقاصد السلطان الحربية بعكس المشروعين الفرنسي والانكليزي اللذين اقترحا لا يصال سواحل البحر الابيض المتوسط بالخليج الفارسي فكان نعمها يعود على العراق وسورية فقط فلا تستفيد منها بلاد الانضول ، عدا ما قد يتأتى منها من خطر على وحدة الامبراطورية بتشجيع حركة الانفصال في بلاد العرب ، وكانت نهايتها على البحر الابيض المتوسط والخليج الفارسي معرضتين أيضاً للدافع الاساطيل . وكانت حكومة السلطان ترغب كذلك في ان تجعل الانضول مركزاً للخطوط الحديدية فلم تر من المصلحة ان يؤسس

في بلادها خطأ مستقلاً عن خطوط الانضول<sup>(١)</sup>.

وكان السلطان عبدالحميد يفضل الالمان ، من الوجهة السياسية ، على سواهم لأنه في تطلعه الى من يعينه على تحقيق الوحدة الاسلامية لم ير أقرب منهم اليه . فقد ناصبت روسية المسلمين العداء في افغانستان وفي ايران وكانت العدو اللدود للسلطان ، وكانت بريطانيا تحكم ما يفوق على سبعين مليون مسلم في الهند وحدها ، وفرنسة تحكم تونس والجزائر ومراكش ، فلم يكن السلطان لذلك يتوقع من هذه الدول غير مقاومة والعمل على إحباط مساعيه . اما المانية فلم تحتل ولا شبراً واحداً من بلاد المسلمين ولم تظهر نحوهم غير الولاء ، وكان لها من المنافع الاستثمارية ما يتفق وتحقق الوحدة الاسلامية التي سيكون من أول نتائجها القضاء على النفوذ الفرنسي والانكليزي في البلاد الاسلامية . وكان الالمان قد أثبتوا في المدة التي اتصلوا بها بالدولة العثمانية استقامتهم وحسن نواياهم خلافاً لروسية التي عملت على إثارة الفتن في بلاد البلقان وفي ارمينية وادعت حماية الارثوذكس من رعايا الدولة ، وخلافاً لفرنسة التي اتخذت من دعوى حماية الكاثوليك وسيلة لبسط نفوذها في سورية وفلسطين ، وانكلترة التي اغتصبت مصر وكانت تعمل على إفساد الصلات بين السلطان والبلاد الواقعة على الخليج الفارسي<sup>(٢)</sup>.

\*\*\*

مضى على إعلان السلطان رغبته بمنح الامتياز الى الشركة الالمانية

(١) Earle ص ٦٣

(٢) Earle ص ٦٤ — ٦٥

ثلاث سنوات قبل ان صدرت الارادة الشاهانية بمنحه نهائياً الى الالمان ( ١٩٠٢ ) . وكانت الشركة قد أكملت في خلال هذه المدة أعمال للسح ووضع الخرائط ، غير ان المال اللازم للقيام بالمشروع لم يكن قد توفر لديها فاحست بلزوم إشراك أصحاب رؤوس الاموال من غير الالمان واضطرت ان تجري التعديلات في بنود الامتياز الذي أخذ شكله النهائي في ٥ آذار سنة ١٩٠٣ . وقد نصت اتفاقية الامتياز على ان تبقى شركة سكة الانضول مستقلة ، وتقوم شركة سكة حديد بغداد التي ألفت بموجب قانون الشركات العثمانية برأس مال قدره خمسة عشر مليون فرنك ( وكان لشركة سكة حديد الانضول ١٠ بالمائة من مجموع الحصص ) بإنشاء الخط ابتداءً من قونية . وقد ضمنت سيطرة الالمان والعثمانيين على المشروع بان وضع في الامتياز بند خاص ينص على ان يكون في هيئة إدارة الشركة المؤلفة من أحد عشر عضواً ثلاثة ممن تختارهم شركة سكة حديد لانضول وثلاثة آخرون من رعايا الدولة العثمانية على الاقل (١) .

وكان الامتياز يقضي بإنشاء خط رئيسي بين قونية ( وفيها ينتهي خط سكة حديد الانضول ) والخليج الفارسي ، يكون له فروع في سورية والعراق بحيث يؤلف عند إكماله شبكة من الخطوط تصل البوسفور بالخليج الفارسي وسواحل البحر الابيض المتوسط بحدود ايران . وقضى كذلك بوجود قيام شركة سكة حديد الانضول بالاصلاحات اللازمة في خطوطها

(١) نشرت ترجمة اتفاقية خط حديد بغداد في اللغة الانكليزية في اوراق البرلمان

الانكليزي

( Parliamentary Papers, No. Cd. 5635, Vol. C111 ( 1911 ) No. 1. )

استعداداً لسير قطار سريع بين استانبول وحلب مرة في الاسبوع ، وقطار  
سريع بين استانبول و بغداد والحليج الفارسي مرة كل اسبوعين .  
ونصت الاتفاقية على ان تمتد سكة حديد بغداد بعد ان تبدأ بقونية ،  
على مضبة الانضول ( ويبلغ متوسط ارتفاعها عن سطح البحر ٣٥٠٠ قدم )  
الى سفوح جبال طوروس التي تفصل بلاد الانضول عن سهول أرض  
الرافدين ، فتجتازها بالمرور من أبواب سيانيسيا الى أطنة حيث يتصل بها  
خط فرعي يوصل أطنة بمرسينا على البحر الابيض المتوسط . ثم تجتاز  
في سلسلة جبال الامفوس بالمرور من انفاق تشق في الجبال لهذا  
الغرض فتدخل سهولاً تؤدي بها الى حلب حيث تتصل بالخطوط السورية  
التي تربطها بمصر وحما وطرابلس الشام وبيروت ودمشق ويافا وبيت  
المقدس . وكان يتوقع لحلب مستقبل تجاري باهر بعد ان تصبح مفرق  
الخطوط الحديدية في الشرق وموصلاً عالمياً يربط برلين ببغداد وكالبا بكلككة  
وبوردو وبوهي وموسكو بمكة واستانبول بالقاهرة ومدينة السكاب<sup>(١)</sup> . وتخرج  
السكة من حلب فتتجه شرقاً الى نصيبين فالموصل حيث تتصل بفروع تربطها  
بسفوح جبال ارمينيا وديار بكر وخرنوب . وتمتد من الموصل في وادي دجلة  
الى بغداد بعد ان تمر بتكريت وسامراء وساجده ، ومن بعد تتجه جنوباً  
الى البصرة فالخليج الفارسي<sup>(٢)</sup> .

<sup>١</sup> وكانت المواصلات بين بغداد والبصرة سنة ١٩٠٣ تجري بواسطة

(١) التامس اللندنية بتاريخ ٢٥ كانون الثاني ١٩٠٢

(٢) المادة ال ١ من الاتفاقية

البواخر النهرية العائدة الى شركة بين النهرين الانكليزية ، وهي شركة بيت لنج أسسوها بين عامي ١٨٤٠ و ١٨٥٠ واحتكروا النقلات النهرية بين بغداد والخليج الفارسي فكانوا يسرون البواخر مرة في الاسبوع ويربحون من وراء ذلك أرباحاً طائلة لعدم وجود من ينافسهم<sup>(١)</sup> . وكانت رغبة الحكومة العثمانية ورغبة شركة سكة حديد بغداد كذلك ان تصلح شؤون الملاحة في نهر دجلة فتكون واسطة النقل بين بغداد والبصرة ولذلك رجح ان تمتد سكة حديد بغداد الى الخليج الفارسي في وادي الفرات بدلاً من وادي دجلة . وكان في النية ان ينشأ فرع يوصل البصرة بالزبير فالخليج الفارسي . وكان من أهم الخطوط التي نص الامتياز على انشائها خط يمتد بين سادجه وخانقين على الحدود الإيرانية فيمهد السبيل لاتصال بغداد بطهران .

وقد اضطر السلطان ، بناءً على ما كان يقتضيه الخط الذي يخترق جبال الانضول من النفقات الباهضة ، ولأنه لم يكن مؤملاً ان يكفي الدخل في خلال السنوات الاولى من انشائه لسد النفقات وفائدة رأس المال بسبب سوء الحالة الاقتصادية وفقدان أسباب العمران ووسائل الانتاج في البلاد التي يمر منها الخط ، ان يعين الشركة بمساعدات مالية جسيمة تخفف عنها بعض ما استكبدته من النفقات وتضمن لرأس المال ربحاً معيناً تشجيعاً للاقبال على شراء الاسهم . فتمهدت الحكومة العثمانية بموجب امتياز سنة ١٩٠٣ ان تصدر أوراقاً مالية على البانق العثماني بقيمة (٢٧٥٠٠) فرنك عن الكيلومتر الواحد من السكة يكون ديناً ممتازاً على الشركة موثقاً باموالها ويضمن تسديد

أرباحها وفرق الهبوط في قيمتها من واردات بعض البلدان التي تمر فيها السكة .  
وأصدرت لمساعدة الشركة في انشاء المتي كيلومتر الاولى أوراقاً مالية اخرى  
بقيمة أربع وخمسين مليون فرنك . وضمنت لكيلومتر الواحد من السكة بعد  
تشغيلها ربحاً سنوياً قدره ٤٥٠٠ فرنكاً ، على ان أرباح الشركة اذا تجاوزت  
هذا المبلغ فبلغت العشرة آلاف فرنك عن الكيلومتر الواحد في السنة  
استوفت الحكومة هذه الزيادة . اما اذا تجاوز هذا الربح العشرة آلاف  
فرنك فتقسم الزيادة بنسبة ( ٦٠ ) في المائة الى الحكومة و ( ٤٠ ) في المائة  
الى الشركة . وتعهدت الحكومة أيضاً ان تسدد الى شركة سكة حديد  
الانضول جميع النفقات التي تكبدتها لإعداد الخط للقطار السريع الى الخليج  
باتساق سنوية قدرها ( ٣٥٠٠٠٠٠ ) فرنكاً وان تمنح الشركة مساعدات  
سنوية قدرها ( ٣٥٠٠٠٠٠ ) فرنكاً من تاريخ إكمال الخط الرئيسي  
الى حلب (١) .

ومنحت الحكومة الشركة دون عوض ، جميع الاراضي الاميرية التي  
يقتضيها للمشروع ، وأجازت لها أيضاً اشغال كل ما تحتاج اليه من الاراضي  
في أعمال الانشاء واستخراج التراب والحصى بلا ايجار . وأذنت لها أيضاً  
بتقطع ما تحتاج من الاحطاب والاشخاب من الغابات الاميرية دون  
مقابل . ومنح أصحاب الامتياز كذلك حق التعدين واجراء الحفريات في منطقة  
تمتد عرضاً الى مسافة عشرين كيلومتر على جانبي الخط في جميع الاراضي  
التي تمر منها السكة على ان يجري ذلك بموجب نظام تضعه وزارة الاشغال

العامة لهذا الغرض . ومنحت الشركة الحق باستملاك الاراضي للملكة اللازمة لممرور هذا الخط او لاستخراج التراب والحصى وعمل الآجر ، ولكل ماله علاقة باعمال الانشاء . وسمح لها أيضاً بالبحث عن الآثار القديمة والفنية في منطقة الخط<sup>(١)</sup> .

وأقرت الحكومة العثمانية في التساهل مع الشركة فأعفت من الضرائب والرسوم الكهركية كافة المواد الانشائية المستوردة من الخارج من حديد ونجم وخشب ومكائن وسيارات وغيرها . وأعفت من رسوم الكهرك أيضاً الفحم المستورد من الخارج لتشغيل المكائن حتى يبلغ مدخول الكيلومتر الواحد من الخط الرئيسي وفروعه ١٥١٥٠٠ فرنك . واستثنت من الضرائب في أثناء مدة الامتياز جميع الاراضي ورأس المال والدخل العائد الى الشركة ، وأعفت الامتياز وملحقاته والسندات المالية الخاصة به وما قد يعقد فيما بعد من الاتفاقيات المتعلقة به والمبالغ التي تستلمها الشركة على حساب ضمان نفقات المشروع من رسوم الطوايع<sup>(٢)</sup> ومنحتها كذلك الحق باستخدام مجاري المياه لتوليد الكهرباء ، واقامة المخازن والمستودعات في الاراضي التي يمر فيها الخط وانشاء المراعي وما يتعلق بها في بغداد والبصرة وفي نهاية الخط على الخليج الفارسي ، وتسيير البواخر في دجلة والفرات وشط العرب لنقل المواد اللازمة لأعمال المشروع<sup>(٣)</sup> .

واشترطت الحكومة العثمانية على الشركة ان تجري أعمال الانشاء

(١) المادة ال ٦ وال ١٠ وال ٢٢ وال ٢٧

(٢) المادة ال ٨

(٣) المادة ال ٩ و ال ١٣ و ال ٢٤ وال ٢٥ وال ٣٣

وتشغيل الخط تحت إشراف وزارة الأشغال ، وان تودع لدى إحدى البنوك أوراقاً مالية بقيمة ٣٠٠٠٠٠ آيرة انكليزية تبقى رهينة لدى الدولة الى ان يتم المشروع ، وان لا يكون هذا المشروع أساساً للمطالبة بامتيازات للاجانب في الدولة ، وان لا تتعهد الشركة بنقل البريد او القيام بخدمات اخرى لأية دولة أجنبية قبل الحصول على موافقة الحكومة ، وان ينظر في جميع ما ينشأ من القضايا والاختلافات بين الشركة والحكومة او بين الشركة والافراد مما له علاقة بالمشروع أمام محاكم الدولة ووفقاً لقوانينها ، وان تجري محادثات الشركة مع الحكومة العثمانية باللغة التركية . واشترطت كذلك ان تتم الشركة الخط بين قونية وبغداد قبل انشاء الخط الذي يوصل بغداد بالبصرة<sup>(١)</sup> ، وعينت الخدمات التي يجب على الشركة ان تقوم بها الى الدولة كنقل البريد ونقل موظفي دوائره مجاناً ، وتضع جميع ما لديها من وسائل المواصلات تحت تصرف الدولة ، لاجراء المناورات او إخماد الثورات الداخلية وتعبئة الجيوش في حالة الحرب<sup>(٢)</sup> .

ونصت الاتفاقية على ان تعود جميع ممتلكات الشركة بعد مضي ٩٩ سنة - وهي مدة الامتياز - الى الدولة العثمانية خالية من الديون . واشترطت الحكومة على الشركة المحافظة على شعائر الدولة العثمانية باتخاذ الطربوش لباساً للرأس وجمل البزة الرسمية لموظفيها بالشكل الذي توافق عليه الحكومة . واشترطت ايضاً ان يكون الموظفون والعمال والمستخدمون ، عدا الموظفين من

(١) المادة ال ٥ وال ١٨ وال ٢٩ وال ٣٤

(٢) المادة ال ١٥ وال ٦٢ وال ٤٠

الدرجة العليا ، خلال الخمس سنوات الاولى من تشغيل أي قسم من الخط ،  
من رعاية الدولة العثمانية<sup>(١)</sup> .

وراحت الشركة بعد انتهاء قضية الامتياز تسعى للتغلب على العقبات  
التي وقفت بوجه المشروع الجسيم ، وكان من أهمها مشكلة انشاء السكك  
في الاراضي الجبلية واختراق الجبال وحفر الانفاق ؛ وأمر تهيمته المبالغ التي  
يستلزمها ، وقد خمنت بمائة مليون دولار ؛ واسترضاء رجال الحكم في الدولة  
العثمانية والتغلب على معارضة الدول الاخرى .

وقد باشرت الشركة العمل بعد انجاز اتفاقية الامتياز فاستحصلت  
المبالغ المقتضية لانجاز الخط بين قونية وبلكرلو في تشرين الثاني ١٩٣٠ ،  
وأتمت انشاءه في خريف سنة ١٩٠٤ فافتتح في يوم عيد ميلاد السلطان  
عبد الحميد باحتفال باهر . وكانت إكمال هذا القسم بهذه السرعة فوزاً عظيماً  
لشركة<sup>(٢)</sup> .

وكانت الحكومة العثمانية قد طلبت الى الدول المعظمة ان توافق على  
تزييد الرسوم السكركية من ٩ الى ١١ في المائة ليتسنى لها القيام بالمساعدات  
اللازمة للاستمرار بالمشروع<sup>(٣)</sup> ، فلم تستحصل هذه الموافقة الا في سنة ١٩٠٦  
واشترط ان تصبح نافذة ابتداءً من شهر تموز من سنة ١٩٠٧ ، ولهذا تأخرت

(١) المادة ال ٢٠ وال ٢١ . ومن جملة ما اشترط على الشركة في المادة ٤٦ ان تقدم  
مبلغ ٥٠٠ ليرة انكليزية في السنة الى دار الفقراء في استانبول

(٢) Barle ص ٩٤

(٣) وكانت تركية ملزمة حسب شروط معاهدة برلين بان لا تزييد الرسوم السكركية  
على ٩ في المائة الا بموافقة الدول المعظمة

الأرادة الشاهانية لتشروع بإنشاء الخط بين بلكرلو وحاب الى حريرات  
سنة ١٩٠٨ (١).

وكان ان وقعت بعد انقضاء شهر على هذا التاريخ الثورة التي خسرها فيها  
السلطان عبدالحميد عرشه وأحدثت انقلاباً في الدولة فاضطرت الشركة الى  
ايقاف العمل . ولم تتيسر الاسباب لاستئناف الانشاء بعد هذا التوقف حتى  
سنة ١٩١٠ التي اكمل في خلالها القسم الممتد بين أظنة وجبال طوروس .  
وانشأ بين سنة ١٩١١ و ١٩١٢ الخط الذي أوصل حلب بوادي الفرات .  
وافتح الفرع الذي راط حلب بميناء الاسكندرونه في اول تشرين الثاني  
سنة ١٩١٣ . وبشر العمل في النفق الذي يخترق جبال الامنوس سنة ١٩١٤ .  
واقم في هذه السنة جسر حديدي على الفرات ، واوصل الخط الممتد من  
حلب الى قرب رأس العين ، وكان العمل مستمراً في وضع الخطوط بين شمال  
بغداد وسادجه على دجلة (٢) لما اعلنت الحرب العامة سنة ١٩١٤ فكانت  
القاضية على المشروع .

(١) Earle ص ٩٥ - ٩٦

(٢) Earle ص ١١٣ - ١١٤

## الفصل السابع

المشروع بغير ضرباً شعواء بين الرأسمالية الروائية

استطاع القائمون بالمشروع ان يتغلبوا على العقبات الكأداء التي جابهوها في صحور وجبال آسيا الصغرى ، وهازوا كذلك في الحصول على المال الكافي لانشاء القسم الاول من الخط ، كما مر بنا ، وخيل للكثيرين ان النجاح بات على قاب قوسين او ادنى من هذا المشروع الجسيم ، ولم يخطر ببال الرأى العام في العالم ، وكان يرقب بشوق تقدم هذا العمل الجبار ، ان الحرب الطاحنة التي أثارها الرأسماليون الاستعماريون في دوائر السياسة الخارجية في لندن وباريس وبترسبورغ ستوقف هذا التقدم وتنزل بالمشروع ضربة قاضية تعيده الى عالم الاحلام .

كان القائمون بانشاء هذا الخط يقدررون خطر المقاومة التي توقعوها من انكلترا وفرنسة وروسية فبدلوا قصارعة جهدهم ليعطوا المشروع صبغة اقتصادية بحثة ويعدونه عن الاضرار السياسية وبشركوا به من رأسمالي هذه الدول كل من يريد التعاون معهم . ولذلك فارضوا الفرنسيين واتفقوا معهم في ٦ ايار سنة ١٨٩٩ على ان تكون للرأسماليين الفرنسيين حصة مساوية لحصة الالمان فيه<sup>(١)</sup> . واصلوا بالرأسماليين لانكاز على اثر ذلك فجرت المفاوضات بين رجال المال في المالك الثلاث وتم الاتفاق على ان يكون

الرأسمالين الانكليز مثل ما كان لآخوانهم الالمان والفرنسيين<sup>(١)</sup>. وكان رأي حكومة روسية القيصرية صريحاً في ممانعة اشتراك أصحاب رؤوس الاموال الروس في هذا المشروع فلم يبق مجال لمفاوضتهم والاتفاق معهم<sup>(٢)</sup>. ولكن هذه الدول وفي مقدمتها انكلترة كانت تقدر خطر هذا الخط الذي يوصل برلين باستانبول والخليج الفارسي على مصالحها الاستعمارية في البلاد العثمانية وفي آسيا. وكما تعلم بالحطط الحربية والاقتصادية التي صممت المانية على تحقيقها بعد انجازه فناصبته العداوة وقررت الوقوف في سبيل انجازه غير ملتفتة الى ما أظهره الالمان من التساهل وحسن النية. وبما زاد في تخوفها ما كان يجاهر به المتطرفون الاستعماريون الالمان كالدكتور رورباخ الصحفي الالماني الذي صرح ان الحرب اذا نشبت مع انكلترة فستكون لألمانية قضية حياة او ممات؛ وان فوز المانية في مثل هذه الحرب يتوقف على زعزعتها وضع انكلترة في الشرق وليس على منازلها في بحر الشمال والغارة على الجزر البريطانية؛ وان مهاجمة قناة السويس والقضاء على النفوذ البريطاني في مصر تنزل بانكلترة الضربة القاضية اذ تقطع عليها طريق الاتصال بامبراطوريتها الهندية وتؤدي الى خسرتها ممتلكاتها في افريقيا الوسطى والشرقية؛ وان ذلك لن يتسن لألمانية قبل ان تنجز مشاريع السكك الحديدية في البلاد العثمانية ويصبح للسلطان من القوة ما يستطيع به ان يرد غارة الانكليز على العراق<sup>(٣)</sup>. ولم يكن من شك لدى هذه الدول،

(١) Earle ص ٩٣

(٢) راجع ص ١٠٣

(٣) Earle ص ١٢٨

وكانت في طريق التحالف استعداداً للحرب العالمية المتوقعة يومذاك ، في ان  
انجاز هذا المشروع الخطير سيؤدي حتماً الى القضاء على النفوذ الفرنسي في  
سورية وعلى أمل روسية في الاستيلاء على القسطنطينية ويقطع على بريطانيا  
طريق الاتصال بمستعمراتها في الشرق ويقوي الجهة الجرمنية بانعاش الدولة  
العثمانية اقتصادياً وحربياً . وهكذا تحول المشروع بعد حين الى شبح من  
أشباح الحرب التي كانت تتماثل في سماء اوروبا في أوائل القرن العشرين .

\*\*\*

اتخذت روسية موقفاً عدائياً تجاه المشروع منذ ان صرح السلطان سنة  
١٨٩٩ بموافقته مبدئياً على منح الامتياز الى الالمان ، فحملت عليه صحافتها  
معلنة بانه يهدد مصالح روسية الاقتصادية بعرقاته تقدم السكك الحديدية  
فيها ، وقضائه على آمال روسية في انشاء سكة حديد تمر بآرمينية وتتصل  
بالاسكندرونة فتضمن للبضائع الروسية منفذاً على البحر الابيض المتوسط ؛  
وانه بامتداده في العراق الى حدود ايران يقضي على التجارة الروسية في أسواق  
ايران وأفغانستان ويؤدي الى إحياء طرق الري وانعاش الزراعة في أرض  
الرافدين فيضاعف محاصيل الحبوب فيها فتهبط أسعار الحبوب الروسية في  
أسواق العالم ، والى استخراج النفط الغزير المدفون في أرض العراق فتتضرر آبار  
النفط الروسية . وأعلم المسيو زينو فيف ، سفير روسية القيصرية في استانبول ،  
حكومة السلطان ان حكومته تعتبر مد سكة حديد الانضول الى الموصل عن  
طريق آرمينية تهديداً لحدود ممتلكاتها في القفقاز ولا يمكنها السكوت عليه ولذلك  
فانها ستطالب الدولة العثمانية حالاً بتسديد جميع ما تبقى عليها من تعويضات

الحرب التي فرضها مؤتمر برلين اذا هي أصرت على انشاء هذا الخط ، فاضطرت حكومة السلطان لذلك الى اختيار طريق قونية والى ان تنهض الحكومة القيصري في اتفاقية البحر الاسود التي عقدت سنة ١٩٠٠ بالامتناع عن منح امتيازات انشاء السكك الحديدية في شمال الانضول وفي ارمينية لغير الشركات الروسية او الشركات التي يوافق قيصر روسية على منح مثل هذه الامتيازات اليها . وكانت مقاومة روسية لهذا المشروع منبثقة في الحقيقة عن خوفها من تقوي الدولة العثمانية وتعزز النفوذ الالمانى فيها فتخيب آمالها في الاستيلاء على القسطنطينية . فمثل هذا الخط لا بد وان يجعل باستطاعة السلطان في حالة نشوب حرب بينه وبين روسية ان يهيء ما لديه من الجيوش في سورية وفي العراق على حدود الانضول الشمالية فيوقف تقدم الجيوش الروسية على استانبول وارمينية . اما في حالة وقوع حرب عالمية فان وجود هذه السكك سيجبر روسية على سحب قسم من جيشها في الجهة الاوربية لمقاومة الجيوش العثمانية في حدودها المتاخمة لحدود الدولة العثمانية . على ان انشغال الحكومة الروسية في حرب اليابان وفي مشاكلها في ايران وآسيا الوسطى وفي اخذ الاضطرابات الداخلية التي وقعت في داخل المملكة سنة ١٩٠٥ حال دون تفرغها لمقاومة سكة حديد بغداد فاضطرت الى ان تكتفي بالالاح على فرنسا ، حليفها يومئذ ، بلزوم مقاومة هذا المشروع الذي يهدد مصالحة الدولتين (١) .

وكان منتظراً ان تقاوم فرنسا تبسط النفوذ الالمانى في الدولة العثمانية على

حساب نفوذها فقد كان لفرنسة بيلااد الشرق الادنى صلوات ترجع الى عهد الصليبيين لما احتلوا سورية وحكوا فلسطين ، وكان معترفاً لفرنسة بحق حماية المسيحيين الكاثوليك في الدولة العثمانية ، وكانت اللغة والآداب الفرنسية تشغل مكانة رفيعة في المجتمع العثماني ، وكان اسم « فرنجي » يطلق على كل غربي او ماله علاقة بالغرب فكان ذلك مدعاة لفخر الفرنسيين ؛ ولذلك عن عليهم ان يروا النفوذ الجرمني يتعزز في الدولة العثمانية فتحل الروح والآداب والمدنية الجرمنية في المسكان الذي كان لمدينتهم وآدابهم وتخسر الجمهورية الفرنسية الصلوات والنفوذ والآمال التي تكونت لها بيلااد الشرق الادنى منذ عهد نابليون الاول .

على ان الرأسماليين الفرنسيين لم يروا سبباً لمقاومة مشروع سكة حديد بغداد بعد ان أعطوا حصة مثل حصة المانية فيه ؛ ورأوا ان انشاء هذه السكك في الدولة العثمانية سيؤدي الى تحسن اقتصادياتها فترتفع قيمة الاسهم التي لهم في مشاريع تلك البلاد ؛ وكان لهم ثلاثة أخماس الديون على الخزينة العثمانية ( أي ما يقدر بمليار ونصف مليار فرنك ) ولهم في مشاريع السكك الحديدية ما يقدر بمبلغ ٣٦٦ مليون فرنك ، وفي المشاريع الاقتصادية الاخرى ما يقدر بمبلغ ١٦٢ مليون فرنك ، وكانت البنوك الفرنسية تستثمر في فروعها في الشرق ما يقدر بـ ١٧٦ مليون فرنك . ولذلك أجبروا الحكومة على سحب كل مقاومة لهذا المشروع واتخذ سفير فرنسة في استانبول موقف المحايد تجاه مفاوضات الالمان للحصول على الامتياز<sup>(١)</sup> .

على ان المشروع اذا كان في مصلحة قسم من الرأسمالين الفرنسيين فقد كان يهدد مصلحة القسم الآخر منهم ؛ فقد تبين لشركات البواخر التي تنقل البضائع من مرسيلية ومواني فرنسا الاخرى الى مواني الشرق ان هذا الخط سينزل بهم ضربة قاضية بتحويله طريق النقل الى الخطوط الحديدية التي تتصل باستانبول فالخليج الفارسي ؛ وأحس أصحاب معامل الحرير في ليون ان تبسط النفوذ الالماني في الشرق الادنى وفي سورية بوجه خاص سيعرقل عليهم سبيل الحصول على الحرير باسعار بخسة وكاوا قد احتكروها يومذاك ؛ فتكوّنت من أصحاب هذه المصالح جبهة تقاوم المشروع وتطالب الى الحكومة الفرنسية التدخل لحماية منافعها<sup>(١)</sup>. وقويت الاسباب الداعية للمعارضة لما تبين ان هذا الخط يضعف الجبهة الروسية ؛ وكانت فرنسا ترى ان لا سبيل لها لمقاومة المانية بغير التحالف مع روسية وتعزيز نفوذ هذه الدولة وتقوية جيشها<sup>(٢)</sup>، وان هذا الفوز الذي سيتحقق لألمانية في الشرق الادنى لا بد وان يخل بالتوازن الدولي في اوربا وبشجع السلطان على المضي في دعوة الوحدة الاسلامية والعمل على تحقيقها فشدت مقاومة المسلمين لفرنسة في شمال افريقيا ؛ وخشيت ان تؤدي الصلات الاقتصادية بين المانية والبلاد العثمانية الى عقد تحالف دفاعي كما جرى في عقد التحالف الفرنسي الروسي . فلهذه الاسباب الرأسمالية الاستعمارية قررت الحكومة الفرنسية ان تقاوم المشروع

(١) Earle ص ١٥٨

(٢) وكانت فرنسا قد عقدت في ٣١ كانون الاول ١٨٩٣ اتفاقية عسكرية وساعدت روسية بفروض مالية كبيرة لتقوية الجيش ، وتولى الضباط الفرنسيون تدريجه ووضعت هيئتي أركان جيش الملكتين خطاً مشتركاً للدفاع والمهجوم

وكان من أول بوادر هذه المقاومة منع بيع أسهمه في بورصة باريس .  
غير ان المقاومة التي جابهها المشروع من روسية وفرنسة لم تكن تعد شيئاً  
بالذسبة الى المقاومة العنيفة التي قابلته بها بريطانيا العظمى .

\*\*\*

كان الرأي العام في انكلترة ينظر بعين الرضى الى تقدم النفوذ الجرمني  
في الباب العالي ؛ وصرحت صحافتها بمناسبة زيارة القيصر الثانية الى السلطان  
سنة ١٨٩٨ ان بريطانيا تفضل ان يتولى أصحاب رؤوس الاموال الجرمني  
القيام بالمشاريع الاقتصادية التي لا يتسنى للانكليز القيام بها من ان يقوم بها  
سواهم من رعايا الدول الاخرى<sup>(١)</sup> . ولما صرح السلطان سنة ١٨٩٩ بموافاقته  
مبدئياً على منح الامتياز الى الالمان كان رأي الصحافة ان لا يقاوم هذا  
المشروع من جانب الانكليز<sup>(٢)</sup> . وكان سسل رودس ، الاستعماري  
البريطاني الشهير ، قد زار القيصر في ربيع سنة ١٨٩٩ فعاد الى بريطانيا  
يدعو الى مناصرة المشروع والى لزوم تنمية العلاقات الودية بين انكلترة  
والمانية ؛ وزار قيصر المانية انكلترة في السنة عينها فجرى بينه وبين جوزيف  
شامبرلان ، وزير المستعمرات يومذاك ، الحديث حول المشروع وحول ضرورة  
عقد التحالف بين الدولتين فلم يجد وزير المستعمرات سبباً للتطير من قيام  
الالمان بانشاء سكة حديد بغداد<sup>(٣)</sup> . ولما صدرت الارادة الشاهانية سنة ١٩٠٣

(١) التايمس اللندنية في ٢٨ تشرين الاول سنة ١٨٩٨

(٢) The Morning Post في ٢٤ آب سنة ١٨٩٩

(٣) Earle ص ٦٧

بمنح الامتياز نهائياً الى الالمان وحب أعضاء البرلمان الانكليزي بفوزهم ؛  
 وصرح اللورد كرايبورن ، مستشار وزارة الخارجية البريطانية ، ان ليس في  
 نية الحكومة البريطانية ان تقاوم انشاء سكة حديد بغداد من قبل الالمان ؛  
 وأبلغ اللورد لونسدون ، وزير خارجية بريطانيا يومئذ ، سفير فرنسا والمانيّة  
 في لندن ان الحكومة الانكليزية لا تعارض هذا المشروع لاسيما اذا  
 دعي أصحاب رؤوس الاموال الانكليز الى الاشتراك به (١) . على ان تأييد  
 الانكليز لهذا المشروع لم يكن في الحفيقة حياً بالالمان وانما كرهاً لروسية التي  
 أقلق الانكليز توسع نفوذها في الصين وايران وافغانستان فكانوا يرجون ان  
 يتزعزع موقفها في البلاد العثمانية بتمزز النفوذ لالماني فيها ، وكان الانكليز  
 يومذاك أقرب الى الجبهة الجرمنية منهم الى الجبهة الروسية الفرنسية .

على ان نظر الانكليز الى المانيّة أخذ يتبدل بعد سنة ١٩٠٣ لما اشتدت  
 المنافسة التجارية بين الدولتين وتوسع الاسطول التجاري الالماني توسعاً عظيماً  
 واهتمت الحكومة الالمانيّة بتقوية اسطولها الحربي حتى خشيت بريطانيا ان  
 تزعزع سيادتها على البحار وأدركت انه لم يبق بعد هذا سبيل الى التفاهم مع  
 المانيّة فتقدمت الى فرنسا تتقرب اليها حتى عقدت الدولتان اتفاقية سنة ١٩٠٤ ؛  
 ثم توسطت فرنسا بين انكلترة وروسية فتم الاتفاق بينها على الامور المختلف  
 عليها في الشرق الاوسط سنة ١٩٠٧ (٢) . وهكذا انقلب الرأي العام البريطاني  
 على المانيّة بعد ان كان لها . وكان المستر بانفور رئيس الوزارة ، قد اتفق سرّاً

(١) محاضر مجلس النواب البريطاني ، المجلد ١٠١ ص : ١٢٩ و ٥٩٧ و ٦٦٩ ،  
 والمجلد ١٢٠ (١٩٠٣) ص ١٣٧١  
 (٢) راجع ص ٦١ - ٦٢

، هو واللورد لونسدون وزير الخارجية ، مع أصحاب رؤوس الاموال من الانكليز والالمان على ان لا تبدي الحكومة البريطانية أية مقاومة للمشروع<sup>(١)</sup> ونوه في مجلس النواب بموقف حكومته هذا فحمل عليه المجلس<sup>(٢)</sup> والصحف البريطانية الكبرى حتى اضطرت الوزارة البريطانية ان تغير سياستها هذه وأجبرت المستر بلنهور ان يعود الى المجلس فيصرح بما يطمئن الرأي العام ويعان قرار الوزارة بسحب تأييدها للمشروع ويؤكد للمجلس ان الوزارة بعد ان أعادت النظر في الامر لم تروجهما الاتفاق مع الالمان<sup>(٣)</sup>.

وكان ممن أثار الرأي العام البريطاني على هذا المشروع أصحاب رؤوس الاموال من حملة أسهم شركة سكة حديد ازمير - عابدين الانكليزية التي رأت فيه ما يهدد مصالحها ويقضي على نصيبها من نقل البضائع الى ازمير بعد ان يفتح هذا الخط الطريق الى حيدر باشا والاسكندرونه ومرسينا على سواحل البحر الابيض المتوسط ؛ وكان لهذه الشركة من يمثلها في مجلس النواب البريطاني فاثارت ضجة عالية في سبيل الدفاع عن مصالحها الرأسمالية<sup>(٤)</sup>. وشركة لنج التي احتكرت نقل البضائع في نهر دجلة<sup>(٥)</sup> ففاضها التصريح في اتفاقية شركة سكة حديد بغداد للالمان بحق

(١) Earle ص ١٨٤

(٢) محاضر مجلس النواب البريطاني ، المجلد ١٢٠ (١٩٠٣) ص ١٢٤٧ - ١٢٤٨

و ١٣٥٨ و ١٣٦١ و ١٣٦٤ - ١٣٦٧ و ١٢٧١ - ١٣٧٤

(٣) محاضر مجلس النواب البريطاني ، المجلد ١٢١ (١٩٠٣) ص ٢٧١ - ٢٧٢

(٤) Earle ص ١٩٠

(٥) راجع ص ١٠٩

الملاحة في هذا النهر<sup>(١)</sup> فجمت منهم شريكاً لها بالارباح الطائلة التي تعود عليها من نقل البضائع بين بغداد والبصرة باجور عالية كانت تفرضها من غير رقيب ، وخشيت ان يقضى عليها بعد ان يتم انشاء الخط بين بغداد والبصرة بطريق النهر فتتوفر وسائل النقل البرية السريعة والرخيصة لوقورت بالتقليبات النهرية . وقد رفع رجال هذه الشركة علم الوطنية في الدفاع عن منافعهم الرأسمالية وراحوا يصرخون انهم لن يغادروا ميدان الاستثمار في العراق الا على رؤوس الحراب<sup>(٢)</sup> . وكان من جملة الرأسماليين الذين ساهوا لاثارة الرأي العام البريطاني ضد للمشروع أصحاب شركات البواخر البحرية الذين رأوا في اقبال مراكز الصناعة الاوربية بالخليج الفارسي عن طريق البر خطراً على مصالح شركاتهم وضياءاً لما كانوا يحصلون عليه من اجور نقل البضائع والبريد عن طريق البحر ؛ ولكنهم اتخذوا الوطنية ايضاً ستاراً لدوافعهم الحقيقية فراحوا يتطهرون مما ستئال مصالح بريطانية في قناة السويس من الاضرار بتأسيس هذا الطريق البري ، وادعوا ان للمعاونات المالية التي منعها السلطان الى مشروع سكة حديد بغداد ستسهم من الفرق الذي سيهود

(١) اللادين ال ٩ وال ٢٣

(٢) كان رأس عائلة لينج ( H. F. B. Lynch ) من الثقات الانكليز في شؤون

الشرق الادنى وعضواً من حزب الاحرار في مجلس النواب البريطاني بين سنتي ١٩٠٦ و ١٩١٠ فاستطاع ان يسمع صوت هذه الشركة في قاعة المجلس ويطالب الحكومة البريطانية بلزوم حماية مصالح أصحاب رؤوس الاموال في العراق وايران بمقاومة هذا المشروع ، واستطاع كذلك ان يسوق الحكومة سنة ١٩٠٩ الى الاحتجاج بشدة على الحكومة العثمانية لما أرادت تشغيل البواخر النهرية في دجلة وشط العرب

على خزينة الدولة بتزويد رسوم السكر على البضائع الانكليزية (١).  
على ان أقوى ما ساق بريطانيا الى مقاومة المشروع خوفها على طريق  
الهند ، قوام حياة الرأسمالية فيها والدرة اللامعة في الناج الامبراطوري فقد  
كانت بريطانيا مصممة على ان لا تترك طريقاً الى الهند الا وتكون هي  
المسيطرة عليه . ولهذا رأت اما ان تقوم بانشاء سكة حديد بغداد التي تمر  
باقرب الطرق الى الهند من دون ان يكون لها شريك فيها او ان تمنع في  
انشائها من قبل أي دولة اخرى بكل ما اوتيت من حول وقوة . فراح  
تحتاط للطواري منذ ان أخذ الالمان يهدون سبيل الحصول على المشروع في  
استانبول بالتقرب الى السلطان . وكانت تعلم ان الفجاح لن يتحقق  
للمشروع الا اذا انتهى بالخليج الفارسي فصدمت على ان لا تفسح مجالاً  
للألمان لوضع قدمهم على سواحل الخليج (٢) . فلم تكفد تسمع بنية الالمان ان  
يجهلوا الكويت نهاية لهذه السكة حتى أوعز اللورد كرزن - وكان نائب  
الملك في الهند - الى الكولونيل ميد ، المقيم البريطاني في الخليج الفارسي  
يومئذ ، ان يسرع الى مقابلة شيخ الكويت ليعقد معه اتفاقية جديدة تضمن  
ايرطانية اتخاذ التدابير اللازمة للحيلولة دون تقدم الالمان الى هذا الميناء .  
وقد نجح الكولونيل ميد في إقناع الشيخ بقبول الحماية البريطانية والامتناع  
عن عقد أي اتفاق مع دولة غير بريطانية قبل الحصول على موافقة المقيم  
البريطاني (٣) . فلما زارت البعثة الفنية الجرمنية الكويت سنة ١٩٠٠ قابلها

(١) Earle ص ١٩٢

(٢) راجع تصريح اللورد لولسدون ، ص ٦١

(٣) محاضر مجلس النواب البريطاني ، السلسلة الرابعة ، المجلد ١٠١ (١٩٠٢) ص ١٢٩

الشيخ بجفاء ولم يفتح باباً للمفاوضة ، فحاول السلطان عبد الحميد ان يرغمه على الاعتراف بتابعيته الى الدولة العثمانية بارسال حملة على الكويت ولكن الحكومة الانكليزية قابلت عمل السلطان بارسال مدرعة بريطانية انذاراً له بان نفوذه قد زال من هذه البقعة . وقد أصرت بريطانيا الى النهاية على عدم فسح المجال لتسرب النفوذ الالمانى الى الخليج (١) .

ولما زار قيصر المانية عاصمة الانكليز سنة ١٩٠٧ أعلمه اللورد هولدين ، وزير الدفاع ، والسرد ادوارد كرى ، وزير الخارجية ، وغيرهما من الساسة الانكليز ان بريطانيا ترضى ان توقف مقاومتها لمشروع سكة حديد بغداد اذا أعطى الرأسماليون الانكليز حق انشاء وإدارة القسم الذي يوصل بغداد بالبصرة والخليج الفارسي ، فوافق القيصر مبدئياً على طلبهم وعلى الدخول في المفاوضات ولكن وزير الخارجية البريطانية طلب إشراك روسية وفرنسة في المفاوضات فلم يرض القيصر (٢) . ولما بلغ اللورد كرزن خبر اتفاق قيصري روسية والمانية في بوتسدام بشأن خط حديد بغداد ثار ثأره وصرح في آذار سنة ١٩١١ انه يعتبر المشروع سهماً مصوناً الى قلب الامبراطورية البريطانية في الهند ، وطالب الحكومة الانكليزية ان تعارض بكل قواها انشاء القسم الذي يوصل بغداد بالخليج الفارسي (٣) . وكان تصريح اللورد كرزن مطابقاً للتصريح الذي فاه به المستر لويد جورج في مجلس النواب معلناً ان بريطانيا

(١) Gooch ص ٣٧٠ - ٣٧١ و Earle ص ١٩٨

(٢) Gooch ص ٤٣٦

(٣) محاضر مجلس اللوردات ، السلسلة الخامسة ، المجلد الـ ٧ ( ١٩١١ )

لا تستطيع التساهل قط في كل ما يؤدي الى مشاركتها النفوذ في الخليج  
الفارسي ويحل بسلامة طريق المواصلات الى الهند<sup>(١)</sup>.

وكانت الحكومة الانكليزية ترى كذلك ان سيطرة الالمان على القسم  
المتد بين بغداد والبصرة واتصاله بمخاتين والحدود الايرانية لا يؤدي الى  
خسران الرأسماليين ما يرجونه من نقل البضائع الى ايران ( وكان مبلغ هذه  
الارباح لا يقل عن ثلاثة أرباع المليون من الليرات الانكليزية في السنة )  
فحسب وانما يؤدي كذلك الى تسرب النفوذ الجرمني الى البلاد الايرانية فتتهدد  
طرق الهند من ناحية اخرى<sup>(٢)</sup> . وخشي الاستثماريون من الانكليز ان تؤدي  
هذه السكة الى انماش الدولة العثمانية فتشتد الدعوة الى الوحدة الاسلامية  
وتقوى روح التمرد بين المسلمين في الهند وفي مصر ، ويقوى الجيش العثماني  
فيكون قادراً على تهديد قناة السويس . وكان الانكليز وهم أصحاب الخبرة  
في طرق الاستثمار يخشون ان تكون هذه المصالح الاقتصادية الالمانية مقدمة  
لاستعمار البلاد العثمانية ويمتقدون ان خزينة الدولة لا بد ان تعجز عن تأدية  
المساعدات المالية التي تعهد بها الساطان الى شركة سكة حديد بغداد ، فتتخذ  
المانية من ذلك ذريعة للسيطرة على مالية الدولة ويصيب البلاد ما أصاب  
مصر على يدهم من قبل<sup>(٣)</sup>.

(١) محاضر مجلس النواب البريطاني ، السلسلة الخامسة ، المجلد ٢١ ( ١٩١١ )

ص ٢٤١ — ٢٤٢

(٢) Earle ص ٢٠٠

(٣) محاضر مجلس النواب البريطاني ، السلسلة الخامسة ، المجلد ٢١ ( ١٩١١ )

ص ٢٤١ — ٢٤٢

وقد نوه اللورد لونسدون في مذكرة كتبها في ١٤ نيسان سنة ١٩٠٣ بأهمية القسم الذي يمتد في العراق فقال « ان عدم اشتراك بريطانيا فيه يمد خسارة وطنية كبرى لأن هذا الخط يمر بانصر الطرق الى الشرق ويقرب الهند الى انكلترا ثلاثة عشر يوماً ويفتح للاستثمار مناطق فسيحة<sup>(١)</sup> . » وأعلم الكونت ميتريسخ ، سفير المانيا في لندن ، حكومته في كتاب مؤرخ في ٢٨ ايلول سنة ١٩٠٩ على أثر بحث دار بينه وبين السردوارد كرى ، وزير خارجية بريطانيا يومئذ ، بان السبب في مقاومة انكلترا لمشروع سكة حديد بغداد مروره في بلاد لها صلة بقضية الدفاع عن الهند ، ولأها تخشى ان يؤدي هذا المشروع الى تزعجع مكائنها السياسية والتجارية في تلك البلاد<sup>(٢)</sup> . وكان اللورد كرزن ، نائب الملك في الهند ، قد كتب الى حكومته يلفت نظرها الى ما قد ينجم من الخطر على المصالح البريطانية عندما يصبح الالمان قابضين على شؤون الدولة العثمانية ومسيطرين على أرض الرافدين التي تقع ، وقع القلب من بلدان الشرق الاوسط والادنى ، وأشار الى البوادر التي أخذت تدل على تقدم النفوذ الالمانى في بلدان الشرق الاوسط كتمضية ابن شاه ايران بضعة أشهر في برلين وتولى بعض الخبراء العسكريين من الالمان تنظيم وتدريب الجيش الايرانى وتأسيس الحكومة الالمانية قنصلية في بوشهر وارسال شركة بريمن بواخرها الى الخليج ومزاومة البضائع الالمانية البيضاء الانكليزية في البصرة<sup>(٣)</sup> .

(١) المستندات البريطانية ، المجلد الثاني ص ١٨٧

(٢) المستندات الالمانية ص ٣٦٩

(٣) المستندات البريطانية ، المجلد الرابع ص ٣٥٨

وأعلم سفير انكلترة في استانبول حكومته في كتاب مؤرخ في ٦ نيسان سنة ١٩٠٦ ، بان السفير الالماني لدى الباب العالي أبدى اهتماماً كزائداً بقضية الحدود بين ايران والبلاد العثمانية ؛ وقال ان من جملة ما يدل على تصميم المانية على تعزيز نفوذها في ايران تعيينها سفيراً جديداً أكثر مهارة وقدرة من سفيرها السابق ، وزيارة البارون مارشال ، سفيرها في استانبول ، السفير الايراني والتنويه له بالمساعي التي بذلها في انهاء قضية الحدود وقوله له ان اهتمام المانية بشؤون ايران لا يقل عن اهتمام أية دولة اخرى بها<sup>(١)</sup>.

وكتب السر ادورد كرى في ٧ تموز سنة ١٩٠٧ الى سفير بريطانيا في باريس يقترح عليه ترويج فسكرة تجزئة سكة حديد بغداد الى أجزاء تتولى كل دولة انشاء جزء منها حسبما تقتضيه مصالحها ليتسنى للحكومة الانكليزية ان تقوم بانشاء الخط الذي يمتد بالعراق والسيطرة عليه<sup>(٢)</sup>. وطلب سفير بريطانيا في برلين الى حكومته ان تصر على جعل القسم الذي يمتد في العراق حتى الخليج الفارسي من حصتها<sup>(٣)</sup>. وأعلم البارون مارشال حكومته ان المصدر الاعظم أخبره سرّاً بان المستر تشرشل والجنرال السر هملتون بلغا محمود شوكت باشا ، وزير الحربية ، بان شركة انكليزية تنوي ان تطلب الى الحكومة العثمانية منحها امتياز انشاء سكة حديد تمتد بين بغداد والكويت وتمر بالبصرة من دون أية مساعدة مالية ؛ وان برقية بهذا المفاد قد وصلت الباب العالي من توفيق باشا - سفير الدولة

(١) المستندات البريطانية ، المجلد الرابع ص ٣٨٢

(٢) المستندات البريطانية ، المجلد الرابع ص ٣٥٧

(٣) المستندات البريطانية ، المجلد الرابع ص ١٩٣ - ١٩٤

العثمانية في لندن ؛ وان هذا الامر قد أفاق بال حلمي باشا ، الصدر الاعظم ، لأنه لا يرى حكومته لأسباب سياسية قادرة على منح مثل هذا الامتياز لشركة انكليزية ولأن الحكومة العثمانية لا تستطيع كذلك ان تجد لنفسها مبرراً لرفض هذا الطلب بعد ان أذنت للشركة الالمانية بانشاء مثل هذه السكة . وكتب البارون مارشال الى حكومته بتاريخ ٢٦ ايلول سنة ١٩٠٩ يخبرها بان رجال الدولة العثمانية أحسوا - من جراء النشاط الذي أخذت بريطانيا تبديه أخيراً بشؤون العراق وتأسيس بانق السرارنت كامل والحرص الشديد الذي أبدته شركة لنج للسيطرة على الملاحة في دجلة والفرات واهتمام الرأسمالين الانكليز بمشاريع الري في بلاد الرافدين وهذه المحاولة الاخيرة لانشاء سكة حديد بين بغداد والخليج الفارسي - ان انكلترة ترمي من وراء ذلك الى تمهيد السبيل لاستعمار تلك البلاد وان خوفها من ان يعرقل انشاء سكة حديد بغداد هذه المقاصد الاستعمارية هو السر في مقاومتها هذا المشروع (١) .

من هذا يتبين للقاري حرص بريطانيا الشديد على محافظة نفوذها في الخليج الفارسي ، وما كان للعراق في نظرها من الاهمية في الدفاع عن امبراطوريتها الهندية وفي المحافظة على نفوذها في الشرق الاوسط والاذنى ، الامر الذي جعلها ترى في تقدم المانية نحو هذه البلاد أعظم خطر يهددها ، وساقها الى تبديل سياستها الامبراطورية فتقربت من فرنسا حتى عقدت معها اتفاقية سنة ١٩٠٤ وسوت جميع مشاكلها الاستعمارية مع روسيا سنة ١٩٠٧

لتتفرغ الى رد غارة الالمان على العراق والخليج الفارسي .

\*\*\*

وقد بلغ بيريطانية الحرص في مقاومة مشروع سكة حديد بغداد حداً منعها من الاستفادة من تبديل السياسة العثمانية بحجي\* الاتحاديين الى الحكم بعد خلع السلطان عبدالحميد . فقد كان القسم الاعظم من رجال جمعية الاتحاد والترقي ممن تلقى دروسه في فرنسا ، فكانوا مشبعين بروح الثورة الفرنسية . معجبين بالدستور الانكليزي وبنظام الحكم في بريطانيا حتى كان جل ما يبتغونه ان يقيموا نظاماً شبيهاً بالنظام الانكليزي في الدولة العثمانية . وكانوا من جهة اخرى شديدي النفرة من القيصر وللم الثاني نصير الحكم المطلق وصدیق السلطان عبدالحميد الحميم ؛ وكان مما زاد في نفرتهم من القيصر والجهة الالمانية اغتنام النمسة فرصة اضطراب احوال الدولة العثمانية على اثر انقلاب سنة ١٩٠٨ لضم البوسنة والهرسك ، وعلان فرديناند البلفاري - بتحرير من النمسة على ما يظن - استقلال بلغارية والمناذاة بنفسه ملكاً عليها . وكان رجال العهد الجديد يعتقدون كذلك ان مشروع سكة حديد بغداد منح الى الالمانية بتأثير ما كان لها من النفوذ لدى الباب العالي وبدافع صلات الصداقة بين السلطان عبدالحميد والقيصر وللم الثاني فلم تراخ فيه مصالح الدولة كما يدل على ذلك كتاب بنود الاتفاقية عن الرأي العام والاكتفاء بطبع خمسين نسخة منها وزعت على كبار موظفي البلاط والباب العالي ووزارة الحربية والبحرية والاشغال العامة فقط (١) .

(١) من مذكرة لجاويد بك أعدها في سنة ١٩٢٣ لقائمة المسترأورد ميد ايرل

وقد أعرب الاتحاديون عن رأيهم في مشروع سكة حديد بغداد وفرتهم من المانية في أول مجلس عقدت تحت ظل النظام الدستوري في خريف سنة ١٩٠٨ فانتقدوا الامتياز بشدة ؛ وقال اسماعيل حقي بك نائب بغداد يومئذ ، ان هذا للمشروع غول يتهدد كيان الدولة الاقتصادي والسياسي وانه أثر من آثار الحكم المطلق لا محل له في العهد الجديد ولذلك اقترح ان يانح الامتياز الممنوح الى البانق الالمانى ؛ وأيده في هذا الرأي جاويد بك الذي أصبح فيما بعد وزيراً للمالية ولكنه فضل ان يعاد النظر فيه فتعدل البنود التي فيها غبن لمصالح الدولة على إلغاء الامتياز بكامله ، وذلك حفظاً للثقة الدولية بالعهد العثماني الجديد (١).

وكان من دلائل ميل الاتحاديين الى جانب الانكليز والفرنسيين وضع الاسطول العثماني سنة ١٩٠٩ بقيادة قائد انكليزي واستخدام عدد كبير من رجال البحرية الانكليز في السفن الحربية ، واستقدام السير ارنت كامل لتأسيس البانق الوطني التركي ، وتعيين السير وليم ولكوكس مهندساً استشارياً في وزارة الاشغال العامة وتنفيذ التصاميم التي وضعها لمشاريع الري في العراق ، وتعيين السير ريتشارد كروفرد - أحد المالبين البريطانيين - مستشاراً لوزارة المالية ، وتعيين أحد المحامين الانكليز مفتشاً عاماً في وزارة العدلية وأحد رجال السلك القنصلي البريطاني مفتشاً عاماً لوزارة الداخلية ، وتعيين أحد الضباط الفرنسيين مفتشاً عاماً « لاجندرمة » ؛ ومنح إحدى الشركات الفرنسية

الذي يعتبر كتابه عن سكة حديد بغداد ، وقد اشير اليه في اكثر حواشي هذا الفصل ، من أفضل ما كتب في الموضوع

(١) مذكرة جاويد بك الى المستر ايرل (Earle) من ٢٢٠ )

امتياز انشاء سكة حديد بين صومه وبندرمه في سنة ١٩١٠ ، ومنح امتياز  
نصب الخطوط التلفونية في استانبول لاحد الشركات الانكليزية  
الفرنسية<sup>(١)</sup> .

وقد حاول الاتحاديون ان يسترضوا الانكليز ويزيلوا مقاومتهم لمشروع  
سكة حديد بغداد بحمل البانق الالماني على مفاوضة السرارنت  
كامل لإشراك رؤوس الاموال الانكليزية فيه واستحصلوا كذلك ، واقعة  
الامان على تعديل امتياز سنة ١٩٠٣ بقصد تطمين رغائب الانكليز ومراعاة  
الاحوال المالية في تركيا ، وطلب السفير العثماني في لندن في ٨ تشرين الثاني  
سنة ١٩٠٩ الى الحكومة الانكليزية ان تعمل بما تقترح ادخاله من التعديلات  
لتتوقف عن مقاومة المشروع . وشرعت الحكومة العثمانية بالمفاوضة في الوقت  
حينه مع المالبين الفرنسيين لاسترضاء فرنسا<sup>(٢)</sup> . ولكن انكلترا وفرنسا أصرنا  
على مقاومة المشروع حتى ان جاويد بك ، وزير المالية ، ما ذهب في صيف سنة  
١٩١٠ الى باريس يريد عقد قرض للدولة - وكان على وشك ان يتفق مع  
المالبين فيها - أعلم المسيو بيشو ، وزير مالية فرنسا ، المالبين الفرنسيين بان الحكومة  
الفرنسية ان توافق على عقد مثل هذا القرض الا اذا رضيت الحكومة العثمانية  
بتعيين مستشار فرنسي لادارة امور ميزانيتها ؛ وعلى ذلك غادر جاويد بك  
باريس الى لندن سعياً وراء الحصول على هذا القرض فيها ، ولكن وزارة  
الخارجية البريطانية أوعزت الى المالبين ان لا يتفقوا علي مثل هذا القرض لأن

(١) Earle ص ٢٢٠-٢٢١ و Moon ص ٢٥٢-٢٥٣

(٢) مذكرة جاويد بك للسرايرل ( Earle ص ٢٢١ )

الحكومة الانكليزية تعتبر مشروع سكة حديد بغداد خطراً على مصالحها في العراق .

فيئس العثمانيون بعد هذا من مساعدة فرنسا وانكلترة واضطروا الى ان يوردوا الى أحضان المانية التي كانت تفتنم كل سائحة لتثبت اخلاصها وحسن نيتها تجاه الدولة العثمانية . وكانت روح الحرية التي حملها الاتحاديون في أبان حركتهم قد ذوت الآن واحتلت الروح القومية محلها فساعد هذا التبدل في تقربهم من الالمان ونفرتهم من الجبهة الانكليزية - الفرنسية التي ناصبتهم العداة وانقلبت محافتها تكيل لهم الشتم والانتقاد المر بعد ان رحبت بانقلابهم أول الامر ، وذلك لخوفها من انتعاش الوحدة الاسلامية وتأييد الاتحاديين الحركة الوطنية في مصر . وكان المليون الالمان قد جاؤا الى استانبول يحملون للبالغ الذي أرادت الدولة ان تستقرضه من الفرنسيين والانكليز وقبلوا الشروط التي رضىها جاويد بك في باريس فوافق الاتحاديون على عقد القرض معهم<sup>(١)</sup> .

ولكن الاتحاديين بالرغم من ذلك واصلوا السعي لاكتساب ود فرنسا وانكلترة بغية الحصول على موافقتها على الاقتراح الذي رفعتة الحكومة العثمانية سنة ١٩١٠ الى الدول المعظمة لتزيد رسوم الكمارك بنسبة ٤ في المائة<sup>(٢)</sup> . وكانت الحكومة البريطانية قد اقترحت على هذا الأثر ان يمنح امتياز انشاء سكة حديد بين بغداد والبصرة عن طريق الكوت والعمارة

(١) مذكرة جاويد بك للمستر ايرل ( Earle ) من ٢٢٤ - ٢٢٥ )

(٢) راجع الحاشية (٣) ص ١١٣

الى شركة انكليزية ؛ وطلب السر ادورد كرى الى السفير البريطاني في مابس سنة ١٩١٠ ان يشر الحكومة العثمانية بان بريطانيا لن توافق على اقتراح تزييد رسوم الكمارك الا اذا اجيب طلب الشركات الانكليزية بانشاء الخط المذكور ؛ وأعلم السر ادورد كرى السر هنرى بابينكتن سمث ، ممثل بريطانيا في هيئة الديون العثمانية ، بضرورة حصول بريطانيا على ما لا يقل عن ٥٥ بالمائة من عدد الاسهم في القسم الممتد بين البصرة و بغداد وعلى امتياز انشاء للبناء في الكويت . وقدم سفيرا الدولة العثمانية في لندن و باريس في ٧ آذار سنة ١٩١١ الى الحكومتين الانكليزية والفرنسية اقتراح الحكومة العثمانية بقيام شركة عثمانية بانشاء الخط بين البصرة و بغداد على ان يكون للحكومة العثمانية ٤٠ بالمائة من عدد الاسهم ويكون لكل من انكلترا وفرنسة والمائة ٢٠ بالمائة منه ؛ وأبدت الحكومة العثمانية استعدادها ، بهذه المناسبة ، لاجابة مطالب انكلترا فيما يتعلق بالعراق وفرنسة فيما يتعلق بسورية ، ولكن السر ادورد كرى رد هذا الاقتراح معلناً في قاعة مجلس النواب البريطاني ان الحكومة البريطانية غير مستعدة للموافقة على اقتراح الحكومة العثمانية بتزييد الرسوم بعد ان تبين لها ان هذه الحكومة غير راغبة باعطاء الضمانات الكافية لصيانة المصالح البريطانية في العراق وفي الخليج الفارسي (١) .

وكان الالمان على عكس ذلك يبدون رغبة صادقة في اجابة الحكومة العثمانية الى طلباتها ، فلما اقترحت تزييد الرسوم السكركية كانوا اول من

(١) محاضر مجلس النواب البريطاني ، السلسلة الخامسة ، المجلد ٢٢ ( ١٩١١ )

وافق على الاقتراح ، ولما أبدت رغبة بتنازل شركة سكة حديد بغداد عن حقها في انشاء الخط بين بغداد والبصرة تنازلوا عن هذا الحق وعن حقهم في انشاء الميناء وما يتماق به في البصرة ووافقوا كذلك على عدم مطالبة الحكومة العثمانية بالمساعدات المالية التي نصت بها الاتفاقية ، واجريت التعديلات لهذا القرض في اتفاقية المشروع في ٢١ آذار سنة ١٩١١ (١).

وكان الالمان يسمون كذلك لتخفيف مقاومة فرنسا وانكاثرة وروسية للمشروع بالمفاوضة والمساومة . ففي أوائل تشرين الثاني سنة ١٩١١ دعى الامبراطور وليم الثاني قيصر روسية للاجتماع به في قصر بوتسدام وعقد المعاهلان اتفاقية بوتسدام التي اعترفت فيها روسية بامتياز سكة حديد بغداد على ان تتولى هي انشاء سكة تمتد من طهران وتتصل بسكة حديد بغداد في خانقين (٢).

وقد كانت هذه الاتفاقية فاتحة للمفاوضات التي دارت بين اللانية والحكومة العثمانية من جهة وبريطانية وفرنسة من جهة اخرى للوصول الى حل مشكلة سكة حديد بغداد بما يرضي الطرفين . فقد كانت روسية هي التي ساءت فرنسة الى مقاومة مشروع سكة حديد بغداد فلما زال اعتراضها على هذا الخط بعد عقد اتفاقية بوتسدام لم يبق سبب لامتناع فرنسة عن أخذ حصتها من هذه الغنيمة الباردة . وكان الرأسماليون الفرنسيون — بعد ان رأوا الحكومة العثمانية تعقد القرض مع الماليين

(١) Earle ص ٢٢٩

(٢) Earle ص ٢٣٩ و Gooch ص ٤٢٥ — ٤٢٦

الامان على اثر امتناع الحكومة الفرنسية عن الموافقة على اقراضهم - قد أدركوا ان لا فائدة من سلوك السياسة السلبية التي تحرمهم من مثل هذه الصفقات الراجعة . وكان الاتحاديون في سعيهم لاسترضاء فرنسا قد منحوا الرأسماليين الفرنسيين امتيازات واسعة النطاق لانشاء السكك الحديدية في الانضول وفي سورية ، وأبدوا استعداداً لمنحهم حق انشاء المرافي في مواني البحر الاسود كهرا كايه وصمصون وطرابزون وربط هذه المواني بواسطة السكك الحديدية بارضروم وسيواس وخربوط ووان ، ووصل هذه الخطوط بسكة حديد الانضول في بولي وسيواس وبنفرع سكة حديد بغداد الذي يتصل بنصيبين وديار بكر في ارغانا ، وفاوضوا الباقي العثماني ( وهو باق فرنسي ) بتوسيع نطاق الخطوط الفرنسية في سورية وتأسيس المرافي في يافا وحيفا وطرابلس ، وانشاء سكة حديد توصل حمص بالقرات . وقد تم الاتفاق على جميع هذه الامتيازات في سنة ١٩١١<sup>(١)</sup> .

واشتدت رغبة الاتحاديين بعد انخراطهم في حرب البلقان سنة ١٩١٢ وحرب طرابلس الغرب سنة ١٩١٣ في استرضاء حكومة فرنسا والرأسماليين فيها لإنهاء مشكلة السكك الحديدية ، أملاً في ان يجعل ذلك باستطاعتهم تقوية جبهة الدفاع عن مملكتهم التي أصبحت نهياً للطامعين . فألحوا على رجال الباقي الالمانى بمفاوضة الفرنسيين وأوفدوا جاويد بك الى باريس لهذا الغرض . وانعقدت في خلال شهري آب وابلول من سنة ١٩١٣ اجتماعات متوالية حضرها ممثلوا الباقي الالمانى والباقي العثماني والباقي الفرنسي من الرأسماليين

وحضرها كذلك ممثلون عن فرنسا وألمانيا والحكومة العثمانية وقد انتهت هذه المفاوضات بعقد اتفاقية ١٥ شباط سنة ١٩١٣ السرية بين ألمانيا وفرنسا التي اتفقت الدولتان بموجبها : (١) ان يكون القسم الشمالي من بلاد الانضول وسورية منطقتي نفوذ لفرنسا وميداناً لاستثمار رؤوس الاموال الفرنسية ؛ (٢) ان تكون للمنطقة التي تمر بها سكة حديد بغداد منطقة نفوذ لألمانيا وميداناً لاستثمار رؤوس الاموال الالمانية ، وان يعتبر القسم الشمالي من سورية الذي يحاذي المنطقة الالمانية منطقة محايدة ؛ (٣) وان تسمى الدولتان لزيادة الرسوم السكرية في البلاد العثمانية الى الحد الذي يكفي لتسديد نفقات مشاريع السكك الحديدية الالمانية والفرنسية ؛ (٤) وان يشترى الباقي الالمانى أسهم البانق العثماني في سكة حديد بغداد والمشاريع المتعلقة به . وبهذه الاتفاقية تم اتفاق الرأسماليين الفرنسيين والالمان ، ومن ورائهم ممثلوهم في مناصب وزارتي خارجية الدولتين ، على اقتسام البلاد العثمانية<sup>(١)</sup> . وقد ثار ناثر الرأسماليين البريطانيين عند سماعهم خبر هذه الاتفاقية ولفت السر مارك سايكس<sup>(٢)</sup> أنظار أعضاء مجلس النواب البريطاني الى أهميتها وقال ان سياسة الماليين الفرنسيين ستكون سبباً في اضمحلال الامبراطورية العثمانية ، لأن القرض المزمع عقده مع الحكومة الفرنسية وهو بنوف على عشرين مليون ليرة انكليزية<sup>(٣)</sup> سيؤدي الى منح الرأسماليين

(١) Barle ص ٢٤٦ - ٢٤٨

(٢) وكان من كبار النقاد بشؤون الشرق الادنى من الانكليز وهو الذي مثل بريطانيا في مفاوضة فرنسا لعقد معاهدة سايكس - بيكو

(٣) وكان قد تم الاتفاق بين الباقي الالمانى والبانق العثماني ( الفرنسي ) ان يقرض الاخير الدولة العثمانية هذا المبلغ بفائض قدره خمسة في المائة

الفرنسيين امتيازات مشاريع مهلكة ؛ وان امتيازات السكك الحديدية التي استحصلها المليون الفرنسيون واحتكروا بها وسائل النقل في سورية ، والصحافة السورية التي سيطروا عليها بدس الامول في جيوب أصحابها ستؤدي حتماً الى احتلال تلك البلاد ، وان الشعب الانكليزي لم يتحمل عواقب الوقوف الى جانب الشعب الفرنسي في المشاكل الدولية ليقع جيوب المالبين الذين ليس لهم ذكر خارج استانبول وبورصة باريس ؛ وقال (١) :

« لقد زلزلت أركان الامبراطورية العثمانية وراح الرأسماليون »

« الذين جعلوا الارض ملكاً مشاعاً فيما بينهم يجرؤن »

« بلادها الى مناطق نفوذ واستغلال . ان الامبراطورية »

« قد اميش بعدالسكرارث ولكنها لا تستطيع ان تحتفظ »

« بالحياة مع الاستغلال . ان البلاد العثمانية وهي بلاد »

« مفتقرة الى القدرة على التشريع بعيدة عن إدراك النظام »

« الاقتصادي الاوربي وافرة الخيرات قد عقرت كما يعقر الحبل . »

ولكن السرمارك سايكس وكثيراً من ساهمي كلماته النارية كان

يعلم حق العلم بان ما قام به الرأسماليون الانكليز - ومن ورائهم الحكومة

البريطانية - لتدمير الامبراطورية العثمانية واستغلال شعوبها لم يكن أقل

فضاعة مما قام به زملاؤهم الفرنسيون .

(٤) محاضر مجلس النواب البريطاني ، السلسلة الخامسة ، المجلد ٥٩ ( ١٩١٤ )

ص ٢١٧٩ - ٢١٨٩ . وهكذا الاستعماريون يقدرون أخطار الرأسمالية وعيها بحياة

الشعوب كل التقدير عندما ينحصر الربح في غيرهم وينمضون عن هذه الاخطار عندما

تقتضي مصالحهم ؛ فهذا الرجل هو نفسه الذي عقد به ذلك بئمة وجيزة معاهدة

سايكس - بيكو التي تقدر فيها اقتسام بلاد الشرق الاذن واتهاب ثروتها واستعباد شعوبها .

واصل الاتحاديون السعي لاسترضاء انكلترة - بالرغم من عنادها - بسوقهم الرأسماليين الالمان رغبة منهم في تمجيد انجاز المشروع . وكان السفير العثماني في لندن قد ألح على وزارة الخارجية البريطانية ان توفقه على آخر الشروط التي يمكن ان تضمن زوال معارضتها لمشروع سكة حديد بغداد فابلغته ان بريطانيا قد تعترف بهذا المشروع اذا وافقت الحكومة العثمانية على ان تقوم بانشاء السكة بين بغداد والبصرة شركة يشترك فيها الانكليز والفرنسيون والجرمن والروس والعثمانيون بنسبة واحدة ، واذا اعطيت الضمانات الكافية لصيانة مصالح الامبراطورية البريطانية في العراق والخليج الفارسي ، ومنحت شركات الملاحة البريطانية حقوقاً وافية في الملاحة في شط العرب واعفيت البضائع والسفن البريطانية من رسوم المرور . فاعلمت الحكومة العثمانية سفيرها بعد الاطلاع على هذه المطالب بانها مستعدة ان تجعل السكة بين بغداد والبصرة دولية ولكنها لا يسمها ان تشرك روسية فيها ، وانها تترفض البحث مع انكلترة فيما يتعلق بصيانة حقوقها المشروعة في الشرق الاوسط على ان لا يكون في ذلك تجاوز جديد على سيادة الدولة في العراق ، وانها لا تستطيع الموافقة على المطالب الاخرى ولكنها أوعزت الى السفير ان يواصل مساعيه لاسترضاء الانكليز<sup>(١)</sup> .

وكانت المانية تسمى من جانبها للاتفاق مع الانكليز على اقتسام خيرات البلاد العثمانية فجرت المحادثات في هذا الشأن بين اللورد هولدين ( الذي أوفدته الحكومة الانكليزية في شباط سنة ١٩١٢ ليحمل القيصر على

(١) مذكرة جاويد بك للمستد ايرل ( Earle ) ص ٢٥٣ )

ايقاف توسع الاسطول الالمانى ) والحكومة الالمانية حول مشروع سكة حديد بغداد ، وأعلم اللورد هولدين الحكومة الالمانية ان انكلترة لا تزال باقية على رأيها الذي أبدته سنة ١٩٠٧ وهو انها مستعدة للاعتراف بالمشروع اذا ضمنت مصالحها السياسية في العراق . وقد نقل البارون مارشال من سفارة استانبول الى سفارة لندن أولاً في الوصول الى التفاهم مع بريطانيا ، ووصل حتى باشا لندن في شباط سنة ١٩١٣ موفراً من قبل الدولة العثمانية لمفاوضة الانكلتيز والوصول الى اتفاق معهم فبقي هذا يفاوض السر ادورد كرى مدة أربعة أشهر ، وكان يستعين بالسفارة الالمانية في لندن ، فتمهد بذلك سبيل التفاهم حتى تم الاتفاق في مايس سنة ١٩١٣ بين حقي باشا ووزارة الخارجية البريطانية على تسوية المشاكل المعلقة بين الحكومتين الانكلتزية والعثمانية كقضية ديون انكلترة على الدولة العثمانية ، وحق السلطان في منع الحكومة المصرية من عقد القروض ، وتعيين الحدود العثمانية الايرانية ولاسيما ما يتعلق منها بمنطقة النفط ، وقضية الملاحة في دجلة والفرات وشط العرب ، ومشاريع الري في العراق ؛ ووضع الكويت ؛ وعقدت الاتفاقيات التي تناوت جميع هذه الشؤون في ٢٩ حزيران و ٢١ تشرين الاول من سنة ١٩١٣ وفي أوائل حزيران سنة ١٩١٤<sup>(١)</sup> . ومما جاء في هذه الاتفاقيات<sup>(٢)</sup> :

(١) اعتراف الحكومة العثمانية بما لبريطانية من اللقاص في الخليج

(١) محاضر مجلس النواب البريطاني ، المجلد ال ٥٣ (١٩١٤) ص ٢٩٢ - ٢٩٥

(٢) Earle ص ٢٥٥ - ٢٥٦

الفارسي واعتراف بريطانيا بسيادة السلطان الاسمية على الكويت  
على ان تعهد الحكومة العثمانية ان لا تتدخل بشؤون شيخ  
الكويت وان تعترف بجميع المعاهدات المعقودة بينه وبين بريطانيا وفي  
جملتها المعاهدة التي اعترف الشيخ فيها بالحماية البريطانية .

(٢) اتفق الطرفان على ان تكون نهاية سكة حديد بغداد في البصرة الا اذا  
واققت بريطانيا على انشاء فرع يوصل البصرة بالخليج .

(٣) وان تضمن الحكومة العثمانية تعيين عضوين بريطانيين في هيئة ادارة  
شركة سكة حديد بغداد .

(٤) وتمنح « الشركة العثمانية للملاحة النهرية » ، التي تقرر ان يقوم  
البارون انشكيب بتأليفها ، امتياز القيام بالملاحة في دجلة والفرات  
وشط العرب . وقد خوات هذه الشركة - التي اشترط ان  
يعرض على اصحاب رؤوس الاموال العثمانية ٥٠ بالمائة من مقدار الاسهم  
فيها - صلاحيات واسعة لتحسين وتنظيم الملاحة في أنهر العراق ؛  
ومنح البارون انشكيب امتياز هذه الشركة لمدة قدرها ستون سنة على  
ان تمدد لمد لا تزيد عن عشر سنوات كل مرة .

(٥) وتعهدت الحكومة العثمانية بصيانة مصالح شركة لنج مما قد يصيبها من جراء  
انشاء سكة حديد بغداد وتأسيس شركة الملاحة العثمانية الآتفة الذكر .  
وقد اجيز لشركة لنج أيضاً ان تضيف باخرة اخرى الى مجموعة باخرها  
على ان ترفع العلم العثماني عليها .

(٦) وتعهدت الحكومة البريطانية بان لا تتخذ ما منح لرعاياها من حقوق

الملاحة في العراق ذريمة لعرقلة أعمال الري فيه ؛ وتعهدت الحكومة  
العثمانية ان لا تجعل من أعمال الري في العراق سبباً في تبديل المجاري  
الصالحة لسير البواخر .

(٧) ووافقت الحكومة البريطانية بمد الحصول على هذه الضمانات والامتيازات  
على زيادة رسوم السكراك في البلاد العثمانية بنسبة ٤ في المائة .

وبهذا فتح باب لاستثمار الرأسماليين البريطانيين ، وفي مقدمتهم البارون  
انشكيب أحد كبار الرأسماليين ، فقد كان رئيساً وعضواً في مجلس إدارة أربع  
شركات من أعظم شركات الملاحة البحرية بين انكلترا والهند وبين انكلترا  
والولايات المتحدة واستراليا ، وعضواً في مجلس إدارة شركة فحم للبواخر ،  
وشركة التلغراف في استراليا والصين وشركة ضمان البواخر وشركة تصدير  
اللحوم المركزية في كوينزلاند ، وكان أيضاً نائب الرئيس في شركة قناة السويس  
وأحد المدراء في شركة النفط الانكليزية الفارسية وفي شركة النفط السكوتلاندية  
وشركة دارسي ، فقد وقع ممثل البانق الالمانى وهذا البارون في ٢٣ شباط  
سنة ١٩١٤ على عقد ، صدقه كذلك ممثلان من وزارة الخارجية البريطانية  
والسفارة الالمانية في لندن ، اعترفت به شركة سكة حديد بغداد بامتياز  
انحصار الملاحة في أنهر العراق الممنوح للبارون ، ووافقت على الغاء اتفاقها مع  
شركة لنج لنقل مواد الانشاء من البصرة الى أماكن الانشاء على الفرات ،  
وضمنت للبارون حمولة لا تقل عن مائه الف طن باجر قدره ٢٢ شلماً ونصف  
شلان عن الطن الواحد . ووافق المستر جون لنج صاحب الشركة المعروفة  
باسمه ان تندمج شركته بشركة البارون انشكيب وأجري التعديل في هذا

الشأن في العقد الذي أبرم بين البارون وشركة سكة حديد بغداد في ٢٧ آذار سنة ١٩١٤ فجعل المستر لانج طرفاً ثالثاً ومديراً لشركة الملاحة العثمانية التي طلب في العقد ان يشرع البارون بتشكيلها حالاً . واتفقت الجهات الثلاث ان يكون للبارون انشكيب والمستر لانج أيضاً أربعون في المائة من أسهم شركة موان عثمانية تقوم بتشكيلها شركة سكة حديد بغداد على ان يكون لها عشرون في المائة من أسهم شركة الملاحة العثمانية . وجرت المفاوضات بين الانكليز والالمان أيضاً لضمان مصالح شركة سكة حديد ازمير - طابدين الانكليزية فمقدت اتفاقية في هذا الشأن جمعت ملحة للاتفاقية الانكليزية المنمقة في ١٥ حزيران سنة ١٩١٤ . منحت الشركة لانكليزية بموجبها الحق باشاء ٢٠٠ كيلومتر اخرى من الخطوط الحديدية والانصال بسكك حديد الانضول وبغداد في مفرق افيون قره حصار ، ومنح الانكليز كذلك حق الملاحة في بحيرات الانضول (١) .

وجرت المفاوضات أيضاً بين الانكليز والالمان حول النفط في العراق فاعترفت المانية لانكلترة بان تكون ميادين النفط في العراق الاسفل وايران الوسطى منطقة استثمار خاصة بشركة النفط الانكليزية الفارسية ، ووافقت كذلك على اشاء سكة حديد تمتد بين مندلي والسكويت لتسهيل تحميل النفط ؛ ثم تآلفت شركة النفط التركية لاستثمار ميادين النفط في الموصل وخصص خمسون بالمائة من عدد الاسهم فيها للبانق التركي الوطني ( وهو مصرف انكليزي ) وشركة دارسي التي كان البارون انشكيب أحد أصحابها ،

وخمس وعشرون بالمائة لشركة النفط الهولندية للملكية ( وهي انكليزية أيضاً ) وخصص الباقي للبانق الالماني . وقد منح السلطان هذه الشركة في حزيران سنة ١٩١٤ امتياز استخراج النفط في للمنطقة الكائنة بين بغداد والموصل (١) .

ولما تم اقتسام الرأسمال بين الانكليز والالمان ميادين الاستثمار في البلاد العثمانية على هذا الوجه شرع السير ادورد كرى ، وزير الخارجية البريطانية ، والبرنس لشناوسكي ، سفير المانية في لندن ، في ١٥ حزيران سنة ١٩١٤ ، بالعمل لوضع اتفاقية سرية تحدد مناطق النفوذ الانكليزية والالمانية في البلاد العثمانية فانهيا من وضعها في منتصف شهر تموز سنة ١٩١٤ ؛ ولكن اتفاقها جاء متأخراً اذ انشغلت اوربا يومئذ بمحادثة سرجوفا التي اندامت على اثرها نيران الحرب العامة (٢) . ومما جاء في هذه الاتفاقية السرية (٣) :

(١) ان تتعهد الحكومة البريطانية بمساعدة شركة سكة حديد بغداد و بعدم مقاومتها لها بصورة من الصور ، وبان لا تطلب كذلك امتيازات خطوط حديدية في البلاد العثمانية من شأنها ان تضر بمصلحة الشركة الالمانية ؛ وان توافق على رفع الرسوم السكركية في البلاد العثمانية من ١١ في المائة

(١) Correspondance Between His Majesty's Government and The United States' Ambassador Respecting Economic Rights in Mandated Territories. Parliamentary Papers No. Cmd 675

(٢) محاضر مجلس النواب البريطاني ، المجلد ال ٦٤ ( ١٩١٤ ) من ١١٦ — ١١٧

(٣) The Secret Anglo-German Convention of 1914 Regarding Asiatic Turkey. By E. M. Earle, Political Science Quarterley No. 1, of March 1923

الى ١٥ في المائة وان لا تعترض على تخصيص موارد هذه الرسوم او الرسوم  
العثمانية الاخرى وكذلك انحصارات ورسوم الكحول والنفط وعيدان  
الكبريت والمواد المنتهبة وورق السجائر وورق اللعب والسكر ( وكان  
البحث في هذا الشأن دائراً بين الالمان والحكومة العثمانية ) لمساعدة  
شركة سكة حديد بغداد .

(٢) ان تكون نهاية الخط في البصرة ؛ وقد تعهد الطرفان ان لا يوافقا على مده  
الى الخليج الفارسي باي حال من الاحوال الا اذا حصل الاتفاق بينهما  
على ذلك ؛ وتمهدت الحكومة الالمانية ان تمتنع بتاتاً عن انشاء مرفأ  
او سكة حديد على الخليج الفارسي وعن مساعدة أي شخص او شركة  
لهذا الغرض الا اذا حصل الاتفاق على ذلك بينها وبين الحكومة  
البريطانية .

(٣) ان تتحمل الحكومة الالمانية مسؤولية انتخاب عضوين بريطانيين توافق  
عليها الحكومة الانكليزية الى هيئة إدارة شركة سكة حديد بغداد .

(٤) اعتراف بريطانيا بمنافع المانية في ري سهل سيليسيا ، واعتراف المانية  
بمصالح انكلترة في ري العراق .

(٥) إقرار الدولتين الاتفاقيه الجرمنية - التركية المنعقدة في تموز سنة ١٩١٣

التي منحت رعاية الدولة البريطانية حق الملاحة في العراق ؛ واقرارها  
الاتفاقيات المنعقدة بين البارون انشكيب وسكة حديد بغداد المتعلقة  
بالملاحة والمرافق في دجلة والفرات ، والاتفاقيه المنعقدة بين شركة سكة  
حديد بغداد وشركة ازميز - عايدن الانكليزية .

(٦) اتفاق الحكومتين الانكليزية والالمانية على لزوم حمل الحكومة العثمانية على جعل شط العرب صالحاً للملاحة وعلى صيانتها لهذا الغرض ليضمن للبواخر البحرية الدخول الى ميناء البصرة .

وقد خيل للناس بعد ان تم التفاهم بين روسية والمانية وبين المانية وانكلترة وفرنسة على انتهاء خيرات الشرق الادنى والاوسط ان معضلة من أعظم معضلات الرأسمالية الدولية قد سويت بسلام ، غير ان الواقع كان خلافاً لذلك لأن هذه الرأسمالية الهوجاء ما كان يهدأ لها بال قبل ان تسوق البشرية الى تلك الحرب الهائلة التي جعلت من سطح الكرة الارضية مجزرة لبني الانسان الابرياء ، وما كان جشعها ليجد ما يرضيه فكانت كلما توسعت ميادين استثمارها طلبت المزيد . ولذلك لم يكن هذا الاتفاق ليرضي هؤلاء الرأسماليين فراحوا يسوقون دولهم المعركة الفاصلة ، فكانت للمانية دأبة في تهيئة العدة في جهتها الممتدة من سواحل بحر الشمال الى سواحل الخليج الفارسي بتمهيد طرق المواصلات وتقوية الجيش العثماني التي عنمت على سوقه الى ميدان الحرب المفترضة لحسابها ، وكانت قد أوفدت الجنرال ليمان فون ساندرس على رأس بعثة عسكرية لإعادة تنظيم الجيش العثماني وتهيئة طرق ووسائل الدفاع فعينته الحكومة العثمانية قائداً للفرقة الاولى وجعلت استانبول مقراً له ولكن الجنرال اضطر الى الاستقالة من هذا المنصب تطميناً لروسية وفرنسة وانكلترة التي ساءها هذا التعيين فعين مفتشاً عاماً للجيش العثماني ؛ وكان جيش السلطان يوج بالضباط الالمان الذين سيطروا عليه وعلى روحية ضباطه . وكان البارون فون وانكنهايم ، سفير المانية لدى الباب العالي ، يسعى بجد لحل الحكومة العثمانية على عقد معاهدة مع المانية تضمن لها السيطرة

على الجيش وماله علاقة بالاستعداد للحرب ، حتى كاد ان يفوز بها (١) .  
 وكانت المانية تسوق الحكومة العثمانية الى الاستعداد للحرب بقوة ،  
 وكانت دلائل هذا الاستعداد تشتد ظهوراً كل يوم حتى دعى وزير الحربية ،  
 في آذار سنة ١٩١٤ ، ممثلي شركات السكك الحديدية في البلاد العثمانية الى  
 مؤتمر للمداولة في موضوع استخدام الخطوط الحديدية لتعبئة الجيوش في حالة  
 الحرب وتم الاتفاق على خطة وضعتها هيئة أركان الجيش المؤلفة من العثمانيين  
 والالمان ، وكانت أعمال تحصين البوغازين تجري بسرعة ؛ ووسعت مدارس  
 إعداد الضباط وفتحت مدارس لإعداد الضباط الاحتياط ونضمت هيئة  
 أركان الجيش وأعدت خطط الهجوم والدفاع ؛ حتى اذا كان يوم ٢٣ تموز  
 سنة ١٩١٤ ختمت هذه الاعمال باستعراض عسكري عام . وبعد بضعة أيام  
 انضمت الحكومة العثمانية الى الحلف الثلاثي - الذي كان يضم المانية  
 والنمسة وايطالية - بتواقفة النمسة وبدون علم ايطالية فتمت بذلك استعدادات  
 المانية للحرب التي اندلعت نيرانها بعد ذلك بايام معدودة (٢) .

وقد فعلت فرنسا لروسيا ما فعلته المانية لتركية استعداداً لهذه الحرب ،  
 ففي آب سنة ١٩١٣ أوفدت الحكومة الفرنسية الجنرال جوفر ليتداول مع  
 هيئة أركان الجيش الروسي بشأن إعداد جيش روسية للحرب واعادة  
 تنظيمه ، وقد تولى الضباط الفرنسيون تنظيم الجيش فعلاً ووضعت الخطط  
 المشتركة للدفاع والهجوم وأقرضت فرنسا الحكومة الروسية مبالغ طائلة  
 لتنفقها على معدات القتال (٣) .

(١) Gooch من ٥١٧ - ٥٢٠ ، Earle من ٢٦٩ (٢) Earle من ٢٧٠

(٣) Gooch من ١٦٥ - ١٦٧ ، ١٧٨ ، ١٨٣ ، ٥٢٤ - ٥٢٥