



The 10th International Scientific Conference

Under the Title

“Symbols and legends in the poems of Bader Shaker Al-Sayab”

المؤتمر العلمي الدولي العاشر تحت عنوان " الرُّموز والأساطير في قصائد بدر شاكر السَّيَّاب "

25 - 26 يوليو - تموز 2019 - اسطنبول - تركيا

<http://kmshare.net/isac2019/>

The position of the Ottoman Empire on the international competition for the construction of the Baghdad-Berlin railway

Dr. Edan Shabib Saleem Mohammed

Open Educational College / Iraq - Kirkuk Governorate

Abstract: Since the last quarter of the nineteenth century until the First World War, Iraq witnessed a clear colonial struggle over its economic capabilities and mineral resources in various ways. Germany was the first of these countries, but it clashed with British interests around the end point of this railway, as well as the entry of American interests through the project of Jester, which sought to build a railway in the Ottoman Empire. The Russian government announced its fear of building the railway, and justified that this project would harm the trade of agricultural crops and mineral wealth (oil), and this project was not isolated from the French ambitions, which sought to participate through the capital that was owning it, and perpetuating its influence in Syria and the regions from which the railroad runs.

The research included four main axes, the first of which dealt with (the development of Ottoman-German relations and its reflection on the Baghdad railway project), while the second item reviewed the issue of (the British-German conflict over the Baghdad railway project) while the third item (Ottoman state between American interests and the French competition for the construction of the Baghdad Railway), while the fourth item included (German-British rapprochement and the end of the Baghdad Railway Project).



موقف الدولة العثمانية من المنافسة الدولية على إنشاء سكة حديد بغداد- برلين

م. د. عيدان شبيب سليم محمد

الكلية التربوية المفتوحة/ العراق- محافظة كركوك

الملخص

شهد العراق منذ الربع الأخير من القرن التاسع عشر وحتى قيام الحرب العالمية الأولى صراعاً استعماريًا واضحاً على مقدراته الاقتصادية وثرواته المعدنية وبأساليب مختلفة، وكانت سكة حديد بغداد أهم نقاط مركز هذا الصراع، وأخذت اغلب الدول تسعى للسيطرة عليه محققاً أهداف سياسية واقتصادية وإستراتيجية، مستغلةً حاجة السلطنة العثمانية إلى وسائل نقل وأموال طائلة لإدامة هذه المشاريع، وكانت ألمانيا أول هذه الدول التي اصطدمت بالمصالح البريطانية حول نقطة نهايته هذه السكة، فضلاً عن دخول المصالح الأمريكية من خلال مشروع جستر الذي سعى لبناء سكة حديد في الدولة العثمانية وصولاً لأراضي العراق، كما ان الحكومة الروسية أعلنت خشيتها من بناء السكة، وبرت ذلك بان هذا المشروع سيضر بتجارة محاصيلها الزراعية، وثرواتها المعدنية (النفط)، ولم يكن هذا المشروع بمعزل عن الأطماع الفرنسية، التي سعت جاهدة للمشاركة فيه عبر رؤوس الأموال التي كانت تملكها، وإدامة نفوذها في سوريا والمناطق التي تسير منها السكة. اشتمل البحث على أربع محاور رئيسية، تناول البند الأول منها (تطور العلاقات العثمانية الألمانية وانعكاسه على مشروع سكة حديد بغداد)، أما البند الثاني فانه استعرض قضية (الصراع البريطاني-الألماني على مشروع سكة حديد بغداد) في حين تضمن البند الثالث (الدولة العثمانية بين المصالح الأمريكية والمنافسة الفرنسية لبناء سكة حديد بغداد)، بينما اشتمل البند الرابع على (التقارب الألماني البريطاني ونهاية مشروع سكة حديد بغداد).

المقدمة

في مطلع القرن التاسع عشر اشتد الصراع الاستعماري على إنشاء سكة حديد بغداد، وحاول كل فريق في هزيمة خصمه، لاسيما المصالح الأمريكية التي أثارت الدول الأخرى، مما دفع المصالح الألمانية والبريطانية الى الاتفاق فيما بينها على بناء السكة قبيل الحرب العالمية الأولى، الا إن اندلاع هذه الحرب وما نتج عنها من أحلاف دولية حال دون تنفيذ هذا الاتفاق، ورغم من كثرة الدراسات التي تناولت هذا المشروع، إلا أن خفايا بناء سكة حديد بغداد كانت تقف وراءه أهداف غير معلنة، تكمن في الوصول إلى العراق والحصول على موطأ قدم فيه، وهو المقصد الحقيقي لأغلب الدول الاستعمارية الساعية للاستحواذ عليه بشتى الوسائل.

البند الاول. تطور العلاقات العثمانية الألمانية وانعكاسه على مشروع سكة حديد بغداد.



ظهرت المانيا على إثر قيام وحدتها، ويعود الفضل في ذلك إلى المستشار اوتو فون بسمارك (A.fun Bismarck) (1871-1890)، الذي تمكن من تحويلها إلى قوة اقتصادية كبيرة نتيجة التطور الصناعي الهائل والنمو السريع للاقتصاد الألماني، وأدى الفحم دوراً كبيراً في الانقلاب الصناعي، لاسيما وان المانيا تملك كميات ضخمة منه، وبالقرب من مناجم نشأت الصناعات الثقيلة في مختلف أنحاء المانيا⁽¹⁾.

اتجهت أنظار الحكومة الألمانية نحو الدولة العثمانية في سبيل البحث عن أسواق لتصريف بضاعتها والحصول على المواد الأولية لمصانعها، وكانت الخطوة الأولى تقضي بـ((الرحف نحو الشرق)) في الدولة العثمانية، وفسح المجال أمام البضائع الألمانية، وتم إنشاء مصانع داخل الدولة العثمانية، لدرجة أن عبارة ((الصنع في المانيا)) أصبحت شائعة على كل تلك البضائع المتواجدة في الأسواق العثمانية⁽²⁾.

ونتيجة ذلك ومع قوة الاقتصاد الألماني، ظهرت وبصورة جلية رغبة الحكومة الألمانية بالتوسع في احتكاراتها وإنشاء مشاريع كبيرة في الدولة العثمانية والسيطرة على المناطق المهمة وتهيئة رؤوس أموال كبيرة واستثمارها في مشاريع السكك الحديدية، وبناء الموانئ والبنوك واستغلال الثروات المعدنية ومصادرة المواد الأولية بكافة الطرق⁽³⁾، وكان التنافس في بناء سكك الحديد واحداً من أبرز سمات التنافس الأوربي في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، وأدت المانيا دوراً مهماً في هذا المجال، إذ أنشأت البنوك المصرفية لدعم هذا التوجه لاسيما البنك الألماني (Deutsche Bank)⁽⁴⁾، وبدأت ملامح هذا التوجه منذ عهد السلطان عبد العزيز (1861-1876)، الذي كان قد طلب من احد المهندسين الألمان بوضع مخطط لمشروع ضخم لمد سكة حديد من اسطنبول مروراً بأنقره وديار بكر والموصل وبغداد وصولاً إلى الخليج العربي⁽⁷⁾، وجدد السلطان عبد الحميد الثاني (1876-1908)، هذا الطلب سنة 1887، واقترح على إدارة البنك الألماني تحقيق هذا المشروع، فأخذ مدير البنك جورج فون سيمنس (George Von Siemens) قراراً بالبداية بتنفيذ المرحلة الأولى من المشروع، إلا أن مسألة إيصاله إلى الخليج العربي وحسب رغبة السلطان عبد الحميد الثاني كانت ((ضرباً من الخيال)) على حد وصف مدير البنك الألماني⁽⁵⁾.

إن غاية السلطان عبد الحميد الثاني من إنشاء سكة الحديد، لتكون وسيلة للسيطرة على كل أصقاع الإمبراطورية العثمانية، محققاً بذلك أهدافاً عسكرية وإدارية، لاسيما في تهيئة الجيوش في الحرب، ومن ثم تعزيز نفوذه في سوريا والعراق، وإرغام هذه البلاد على تأدية نصيبها من الضرائب، لاسيما ضريبة الدم والمال⁽⁶⁾، ولأجل ذلك وافق السلطان عبد الحميد الثاني في 4 تشرين الأول 1888 على منح البنك الألماني امتيازاً هاماً حوله فيها إلى شراء سكة حديد اسطنبول وفروعها داخل الدولة العثمانية، وأصبح البنك الألماني الممول الرئيس لهذا النشاط وعن طريقه دخلت المصالح الألمانية بصورة واسعة إلى الدولة العثمانية⁽⁷⁾، وفي الوقت نفسه قدمت الحكومة العثمانية كتاباً توجهت به إلى البنك الألماني تذكر فيه منحه الأولوية في الحصول على حق البحث عن كل المعادن بما فيها النفط داخل أراضي العراق الواقعة على امتداد السكة الحديدية المزمع إنشائها فيه، وقد استند البنك الألماني إلى هذا الوعد وعده ((وثيقة)) رسمية بالبنك في حقوقه



بالتنقيب عن النفط في العراق لصالح المصالح الألمانية⁽⁸⁾، وسرعان ما أصبح اهتمام البنك الألماني بالثروات المعدنية يعادل اهتمامه ببناء الخط الحديدي، ويأتي هذا واضحاً من خلال إصرار البنك الألماني على حقه بالمعادن والنفط منها وإدخال هذا المضمون في اتفاقية سكة الحديد مع الدولة العثمانية فيما بعد⁽⁹⁾.

إلا أن السلطان عبد الحميد الثاني قام في 6 شباط 1889 بإصدار فرمان يقضي بتحويل كافة حقوق التنقيب والاستثمار ومنح الامتياز عن النفط إلى ((الخزينة الخاصة)) بالسلطان بعد ان كانت هذه الحقوق محصورة بوزارة المالية⁽¹⁰⁾، مستنداً على تقارير الأرمني كالوست سركييس كولبنكيان (G.S. Culbenkian)⁽¹¹⁾، ولأجل ذلك سارع البنك الألماني إلى إنشاء شركة لبناء الخطوط الحديدية في 23 آذار 1889 عرفت بالشركة العثمانية لسكك حديد الأناضول (Ottoman RaiL ways of Anatolia)⁽¹²⁾، أخذت على عاتقها بناء وتشيد مشروع سكة حديد برلين - بغداد فيما بعد⁽¹³⁾، وعلى إثرها ازداد النشاط الألماني في الدولة العثمانية وبخاصة من قبل السفير الألماني فون بيير شتين (Von peper Shteen) في اسطنبول، وقد تعزز هذا النشاط السياسي - الاقتصادي بالزيارة التي قام بها الإمبراطور الألماني وليم الثاني (William II) (1888-1918) سنة 1889 إلى الدولة العثمانية، رغبة منه في استغلال النفط الموجود في الأراضي العراقية، وخوفاً من دخول قوة أخرى تنافسه في المستقبل⁽¹⁴⁾.

ولهذا كان السلطان عبد الحميد الثاني حذراً في التعامل مع كل الدول الأوروبية بعد زيارة الإمبراطور الألماني إذ قال ((... أني كنت حذراً على الدوام من أن أغفل الدول الكبرى الأخرى، أو افعل ما يغضبها، فوضعت سياستي على الميزان، حتى استمرت صداقتي الشخصية مع الإمبراطور الألماني، وأبدت في نفس الوقت صداقتي لإمبراطور روسيا لأن موقعنا الجغرافي يقتضي منا ذلك))⁽¹⁵⁾.

وفي تلك الأثناء كانت الأعمال جارية على قدم وساق في إيصال السكة الممتدة من ازميت إلى انقره، وتم اتمام العمل فيها في 2 حزيران 1890 وأقيمت احتفالية كبيرة بهذه المناسبة حضرها مدير البنك الألماني جورج فون سيمنس، وألقى خطاباً أكد فيه تصميم ألمانيا على مد سكة الحديد حتى بغداد وقال فيها ((أن رغبة الباب العالي المخلصة هي أن يتم الاستمرار في السير بهذا العمل العظيم حتى بغداد))⁽¹⁶⁾.

حصل الألمان رسمياً في 15 شباط 1893 على امتياز سكة الحديد داخل الإمبراطورية العثمانية تنتهي للخليج العربي مروراً ببغداد والموصل واستغلال كافة الثروات المعدنية⁽¹⁷⁾، ولأجل ذلك أخذت التوجهات الألمانية تأخذ صفة الاستعمار والسيطرة على ثروات العراق، ويأتي ذلك واضحاً من خلال المقالات والكتب الألمانية التي عززت هذا التوجه، إذ نشرت إحدى المجلات الألمانية (All Deutsher Blatter) في 8 كانون الأول 1895 مقالة مفادها ((إن مصلحة ألمانية تقضي بوضع تركيا تحت الحماية الألمانية، وأن أعظم خطوه لها هي الاستيلاء على العراق وسوريا))⁽¹⁸⁾، ورأى السفير الألماني في اسطنبول مارشال (Marshal) انه يجب على الحكومة الألمانية المباشرة في إنشاء سكة حديد بغداد-برلين بعدما علم بنية روسيا إنشاء خط حديدي في المناطق الجنوبية من البحر الأسود واقترح على



حكومته بان تمر السكة بديار بكر فالموصل ثم الضفة اليسرى لنهر دجلة⁽¹⁹⁾، وتطابقت هذه الرؤى مع توجهات الحكومة الألمانية، إذ صرح وزير خارجيتها بيلوف (pelouf)، الذي كان اشد المتحمسين لفكرة استعمار العراق، بان مستقبل ألمانيا هو في تلك المنطقة التي سوف تمر منها سكة حديد بغداد وعلى الأراضي المنبسطة في وادي الرافدين⁽²⁰⁾، وفي معرض حديث بيلوف عن الدور الألماني وقوته في الدولة العثمانية في نهاية القرن التاسع عشر ذكر مقولته المشهورة في هذا المجال ((لقد ذهب الوقت الذي كانت فيه الشعوب الأخرى تقسم فيما بينها الأرض والمياه في حين نكتفي نحن الألمان بالسماء الزرقاء فقط...إننا نطالب لأنفسنا أيضا بمكان تحت الشمس))⁽²¹⁾.

شعرت المصالح الألمانية بان أمالها في الحصول على موطن قدم في العراق واستثمار ثرواتها صعب للغاية في هذه المرحلة، وعليه جاءت الزيارة الثانية للإمبراطور الألماني وليم الثاني في تشرين الأول 1898 إلى الدولة العثمانية لإزالة هذه المخاوف، وتمكن خلال تلك الزيارة من انتزاع (وعداً) من السلطان عبد الحميد الثاني يقضي بمنح الأفضلية للمصالح الألمانية في التنقيب والبحث عن النفط في المستقبل من أي جهة أجنبية في العراق⁽²²⁾.

وفي هذا الإطار أكد الرحالة الألماني ماكس فون اوبنهايم (Mages Von Opinhem) الذي زار العراق في أواخر القرن التاسع عشر عن أهمية السكة الحديدية بالنسبة لألمانيا، وقال أن سكة حديد بغداد ستجلب منافع اقتصادية وتجارية عظيمة للدولة العثمانية، وان المصالح الألمانية مرحب بها دون المصالح الأخرى، وهي لا تبتغي مصالح شخصية بدليل ان مد السكة سيرافقه إصلاح القنوات وأنظمة الري، وسيصبح هذا الخط واحداً من أوائل شرايين المواصلات في العالم وستصبح بغداد مركز هذا النشاط⁽²³⁾.

لذا وجد السلطان عبد الحميد الثاني أن المصالح الألمانية هي الأقرب إلى نيل امتياز إنشاء سكة حديد بغداد، وعليه اصدر السلطان عبد الحميد الثاني فرمان بهذا الأمر في 27 تشرين الثاني 1899، منح فيه البنك الألماني إنشاء السكة من قونية إلى بغداد وصولاً إلى الخليج العربي⁽²⁴⁾، وبذلك ير السلطان بوعده للمصالح الألمانية بان تكون الأفضلية لهم في هذا الجانب .

وسرعان ما قامت لجنة ألمانية عثمانية مشتركة بين سنتي 1899-1900 بدراسة الطريق الذي سيسلكه الخط من قونية ومن ثم يتجه إلى الجنوب الغربي بمحاذاة البحر المتوسط في منطقة يكون فيها الخط الحديدي بمأمن من المدافع البحرية البريطانية⁽²⁵⁾، وبسبب الاهتمام المتزايد من قبل الألمان في مد سكة الحديد على بعض المناطق التي أشير فيها بوجود النفط ولاسيما ولايتي الموصل وبغداد، اقتنعت الحكومة العثمانية بان النفط كان مقصد المصالح الألمانية، لذا أشارت الحكومة العثمانية للألمان بان مسألة نفط العراق محصورة بالسلطان عبد الحميد الثاني حسب فرمان السابق الذكر⁽²⁶⁾.

اتسعت حدة الخلافات بين الخزانة الخاصة وشركة سكة حديد بغداد، وراحت المراسلات تتسارع بين الطرفين إلى درجة أن الشركة أُلححت للخزانة الخاصة بصورة غير مباشرة بان نفقاتها في عمليات البحث والتحري عن النفط وصلت



إلى (340) الف فرنك حتى سنة 1906⁽²⁷⁾، إلا أن الخزانة الخاصة كررت طلباتها بنتائج الفحص ومقدار كميات النفط في ولايتي الموصل وبغداد التي اكتشفتها الفرق الألمانية الجواله في العراق، لكن الشركة لم تقدم رداً مكتوباً، بل قدمت رداً شفوياً يفيد بان نتائج الفحص كانت غير مشجعة، ولاجل ذلك طالبت الخزانة الخاصة من السلطان عبد الحميد الثاني أن يمنح امتياز نفط العراق إلى شركة أخرى، إلا أن السلطان قرر أن يحسم الموضوع مع شركة سكة حديد بغداد للوصول إلى حل نهائي، وأسند هذا الأمر إلى مجموعة من المحامين⁽²⁸⁾.

وهنا ثبت للحكومة العثمانية والسلطان عبد الحميد الثاني تحديداً بان شركة سكة حديد بغداد لم تبذل جهوداً بالمستوى المطلوب منها لاكتشاف النفط في العراق، رغم التقارير الجيولوجية المشجعة التي بعثتها البعثة الألمانية في العراق سنة 1907⁽²⁹⁾، لكن الحكومة لم تقتنع بهذه النتائج التي جاءت متأخرة أيضاً في سبيل إقناع الحكومة العثمانية بالعدول عن أي قرار ضد المصالح الألمانية، وان هذا الأمر لم يقف حائلاً أمام الحكومة العثمانية التي سرعان ما أعلنت لشركة سكة حديد بغداد بان حق الامتياز الممنوح لهم سنة 1904 والخاص بالتنقيب واستغلال النفط في العراق سحب منهم وأصبح لاغياً بشكل نهائي بموجب العقد المبرم مع شركة سكة حديد الأناضول لعدم قيامها بعملية المسح التمهيدي الكاملة للنفط في ولايتي الموصل وبغداد في المدة المقررة سابقاً⁽³⁰⁾، أما بالنسبة للسكة الحديدية فإن عمليات البناء كانت تسير بشكل بطيء جداً، وحالت الأسباب المالية والمنافسة الدولية من قبل بريطانية وفرنسا دون تمكن ألمانيا أنجاز ماتعهدت به، اذا ما علمنا أن السكة الحديدية لم تصل إلى الموصل حتى مطلع سنة 1908⁽³¹⁾.

البند الثاني. الصراع البريطاني-الألماني على مشروع سكة حديد بغداد.

لم تكن المصالح البريطانية مهتمة ببناء سكة الحديد أكثر من اهتمامها في استثمار النفط، لاسيما بعدما حصل وليم نوكنس دارسي (W,N.Darcy)⁽³²⁾، على امتياز استثمار في بلاد فارس، وبعد حصول شركة سكة حديد بغداد-برلين على امتيازها مع استغلال النفط والمعادن والمسافة 20 كم من جانبي السكة، حاول دارسي أن يوسع مساحة امتيازها ليشمل ولايتي الموصل وبغداد، ومنافسة المصالح الألمانية في سبيل الحصول عليه، إذ أثبتت التنقيبات بان منابع النفط في بلاد فارس والعراق، هي تركيب جيولوجي واحد، وان الحزام النفطي لحقوق بلاد فارس يمتد إلى تخوم العراق⁽³³⁾. اشتد الصراع بين دارسي والمصالح الألمانية، إذ وجدت ألمانيا بان الحكومة البريطانية تحاول عرقلة سير عملها في إنشاء سكة حديد بغداد من جهه، والحيلولة دون حصولها على امتياز نفطي في الدولة العثمانية من الجهة الأخرى، بل أن الشركة الألمانية للنفط حاولت شراء امتياز دارسي في الأراضي الفارسية، إلا أن دارسي رفض وأصر على منافسة الألمان في سبيل الحصول على منابع نفط ولايتي الموصل وبغداد⁽³⁴⁾.

من جانب اخر كان الموقف البريطاني الرسمي رافضاً لمشروع سكة حديد بغداد، لاعتبارات سياسية بحتة، إذ انها وجدت فيه حاجزاً عن الطريق الاستراتيجي المؤدي الى درتها- اهند من جهه، وخشيتها ان تدخل المصالح الفرنسية والروسية لمشروع سكة حديد بغداد وتهدد منطقة نفوذها في جنوب العراق والخليج العربي من جهة أخرى⁽³⁵⁾. لذلك



وقفت بريطانيا منذ بدأ هذا المشروع موقفاً معادياً له، لاسيما وان اصحاب رؤوس الاموال البريطانيين اخذوا يحرضون الرأي العام ومجلس النواب البريطاني ضد هذا المشروع الخطير على حد وصفهم⁽³⁶⁾. أما بالنسبة للسكة الحديدية فإن الحكومة العثمانية قدمت عرضاً لكافة الشركات الأجنبية بما فيها البريطانية والفرنسية لإكمال إنشاء السكة من منطقة قونية إلى بغداد وصولاً الخليج العربي، فاعتزضت المانيا على هذا الاقتراح وأعلنت أحقيتها في تنفيذ هذا المشروع، بل تعدى ذلك بان اعتبرت العراق منطقة نفوذ المانيا⁽³⁷⁾، الا انها حاولت جذب المصالح الفرنسية اليها والمتمثلة بالبنك العثماني⁽³⁸⁾، واشتركتها في أسهم شركة سكة حديد بغداد، وبواقع 40% من الأسهم لفرنسا و 40% لمانيا أما ماتبقى من الأسهم وهي 20% فإنها ستكون متروكة لأي ممول سواء كان من البريطانيين أو العثمانيين إذا رغبوا في المشاركة في الشركة في المستقبل⁽³⁹⁾، إلا أن بريطانيا رفضت هذا الاقتراح، وطالبت أن تقوم هي بتشيد السكة الحديدية، لاسيما بعد أن تقدم بعض رجال الأعمال البريطانيين في صيف سنة 1899 بطلب منحهم تشيد السكة الحديدية من الحكومة العثمانية من قونية إلى بغداد ثم الخليج العربي، ولأجل ذلك قدم رجال الأعمال البريطانيين هداية ثمينة إلى حاشية السلطان عبد الحميد الثاني وبمساعدة السفير البريطاني في اسطنبول⁽⁴⁰⁾، لكن نشوب حرب (البوير) في جنوب أفريقيا قد اشغل المصالح البريطانية وحال دون إكمال طموحاتهم في تشيد سكة الحديد ببغداد⁽⁴¹⁾.

كان مقرراً أن يمر مشروع السكة الحديدية من أنقرة - ديار بكر - الموصل - بغداد على ضفاف نهر دجلة وان يكون الإنشاء من طرفيه، أي من انقرة وبغداد في أن واحد، ومن ثم يصل إلى ميناء الكويت، ولم تكن نقطة نهاية سكة الحديد عند الكويت رغبة السلطان عبد الحميد فقط، بل كان الألمان يفكرون فيها أيضاً منذ زمن بعيد، لأجل الوصول اليها وقيموا عليها محطة لتزود سفنهم بالفحم⁽⁴²⁾، مما أثار حفيظة الحكومة البريطانية التي كانت تعد ميناء الكويت ضمن مصالحها في الخليج العربي، وان دخول الخط الحديدية إلى تلك المنطقة يعني وصول النفوذ الألماني إليه، لاسيما وان العراق كان يعد في الخطط الاستعمارية البريطانية امتداد للمصالح الإمبراطورية البريطانية في الهند من الناحية السياسية والاقتصادية⁽⁴³⁾، وهذه الحقيقة أكدها اللورد كرزون (Curzon)⁽⁴⁴⁾، نائب الملك في الهند سنة 1892 حين قال ((انه من الخطأ ان يعتبر الانكليز أن مصالحهم السياسية تتحصر في الخليج العربي، فإنها ليست قاصرة عليه وحده، كما أنها ليست قاصرة على المنطقة الممتدة منه إلى بغداد نفسها...))⁽⁴⁵⁾.

وبعد ان نشر الدكتور الألماني رورباخ (Paul Rohr Bach) كتابه ((سكة حديد بغداد)) ودون فيه عما شاهده عن ارض العراق، وذكر فيه ((أن مستقبل ألمانيا في الشرق يكمن في أسيا الصغرى وسوريا ومابين النهرين وفلسطين، ويوجد منبع من أغنى المنابع في العالم بجوار نينوى، اذ تمر سكة حديد بغداد... وهنالك لدينا ما نحتاجه من المواد الخام فضلاً عن إنها محصورة في مكان واحد))⁽⁴⁶⁾، أحدث هذا الكتاب ضجة لدى الدوائر الرسمية البريطانية، إذ وجدت فيه بريطانيا تهديد لها وتشجيعاً على منافستها بصورة قوية في العراق من قبل المصالح الألمانية، وقوبل بكرة شديد



لايوصف من قبل الحكومة البريطانية⁽⁴⁷⁾، لكن رورباخ كان قد أكد ان ألمانيا لا تريد أن تجعل من الدولة العثمانية مستعمرة تابعة لألمانيا، وهي غير طامعة في شبر من أراضيها ، وهي تطمح أن تكون هذه المناطق سوقاً مفتوحاً لتصريف بضاعتها، فضلاً عن حاجتها إلى المواد الخام المنتشرة في أراضيها (نفظ العراق) لإدامة هذه الصناعة⁽⁴⁸⁾.

ومع اعتراض البريطانيين على إنشاء سكة حديد بغداد من قبل المصالح الألمانية إلا أن التصديق على الاتفاقية جعل الإدارة البريطانية أمام الأمر الواقع، وجاء تصريح رئيس الوزراء البريطاني آرثر جيمس بالفور (Arthur James Balfour)(1902-1905) ليؤكد هذا الأمر حين تحدث في مجلس العموم البريطاني في نيسان 1903 قائلاً ((أن السكة سوف تنفذ عاجلاً أم اجلاً ومهما تكن النتائج...وان الحكومة البريطانية تستطيع أن تخلق متاعب وتعرقل المشروع ولكنه سينفذ في النهاية سواء اشترك الانكليز أم لم يشتركوا))⁽⁴⁹⁾.

اما بالنسبة للمصالح الروسية فانها عارضت قيام مشروع سكة حديد بغداد، لاعتبارات سياسية واقتصادية واستراتيجية لاسيما في منطقة القوقاز والحدود الشرقية من العراق لانه سوف يفتح المجال لمنافسة تجارتها لاسيما من المحاصيل الزراعية في العراق وبلاد فارس وافغانستان، كما ان مشروع السكة ودخوله لأراضي الموصل الغنية بالنفط، سيسهم بمنافسة ثرواتها النفطية التي تجنيها روسيا من صادراتها من جنوب البلاد⁽⁵⁰⁾.

في تلك الأثناء حاولت بريطانية حل مشاكلها مع روسيا بشأن المنافسة على مناطق النفوذ في بلاد فارس، وتم الاتفاق في 31 آب 1907، ونص هذا الاتفاق على سيطرة النفوذ البريطاني على المناطق الجنوبية ذات الأهمية النفطية لبريطانيا، أما الروس فإنهم اكتفوا بالمناطق الشمالية من بلاد فارس، مع منطقة محايدة بينهما تكون تحت سيطرة شاه بلاد فارس، وبذلك أمنت بريطانيا مصالحها في الخليج العربي من جهة، وامتياز دارسي النفط من الجهة الأخرى⁽⁵¹⁾، كما أنها حاولت إيجاد حل لصراعها مع الألمان بشأن نهاية سكة حديد بغداد مستثمرة الزيارة التي قام بها الإمبراطور الألماني وليم الثاني إلى بريطانية لزيارة جدته فكتوريا سنة 1907، وخلال تلك الزيارة طرح موضوع إنشاء السكة الحديدية والمشاكل العالقة فيها، وأعرب المسؤولين البريطانيين عدم اعتراضهم على أن تتولى المصالح الألمانية أكمال هذه السكة، بشرط أن تصبح المسافة بين البصرة والخليج العربي بيد البنوك البريطانية⁽⁵²⁾.

البند الثالث. الدولة العثمانية بين المصالح الأمريكية والمنافسة الفرنسية لبناء سكة حديد

بغداد.

1. المصالح الأمريكية .

يرجع اهتمام الولايات المتحدة الأمريكية بالجانب الاقتصادي ومشاريع بناء سكك الحديد إلى أواخر العهد العثماني، إذ شهدت تلك الفترة توجهاً أمريكياً نحو العراق خصوصاً بعد أن أثبتت الأبحاث العلمية المنشورة وجود



كميات كبيرة من النفط فيه الأمر الذي دعا أمريكا إلى الدخول في منافسة مع بريطانيا وفرنسا وألمانيا لمحاولة الحصول على امتياز التنقيب عن النفط، وقامت بدعم الشركات والأشخاص الذين يتقدمون بالطلبات للحصول على امتياز من الدولة العثمانية⁽⁵³⁾.

مع الإعلان عن مشروع سكة حديد بغداد وما رافقه من امتيازات في البحث والاستثمار عن نفط العراق، وجدت المصالح الأمريكية نفسها أمام تحدي كبير فأرسلت الأدميرال كولبي جستر (Colby Chestar)⁽⁵⁴⁾، إلى اسطنبول للحصول على امتيازات اقتصادية من ضمنها مشاريع سكك الحديد واستخراج النفط في أنحاء الإمبراطورية العثمانية⁽⁵⁵⁾، وتلقى جستر كل التشجيع والحماس من قبل زوج ابنته آرثر موريس (A.Mores) الذي قام بزيارة الدولة العثمانية سنة 1906، وعاد ومعه خطة لإنشاء سكة حديد في الدولة العثمانية، وفي الوقت نفسه أقنع موريس ابن جستر في الانضمام إليه، وحصل الاثنان على مساعدة والديهما، وخاصة أن والد موريس كان شريكاً في شركة لمعدات سكك الحديد ومن مركز يمكنه تقديم الدعم المالي للمشروع⁽⁵⁶⁾، كما تم دعم هذا المشروع من الغرفة التجارية في نيويورك وهيئة التجارة والاتحاد الأمريكي للنقل⁽¹³⁷⁾، لكن الدعم الرسمي والفعال في هذه المبادرة جاء من الرئيس الأمريكي ثيودور روزفلت (th, Roosevelt) (1909.1901)⁽⁵⁷⁾.

حاول جستر أثناء وجوده في اسطنبول التقرب إلى رجالات السلطان عبد الحميد الثاني وتحت رعاية السفارة الأمريكية في اسطنبول، وقدم جستر في سبيل ذلك أموالاً طائلة من أجل الحصول على امتيازات إنشاء شبكة من سكك الحديد ومن ثم الحصول على امتياز للتنقيب عن المعادن في الأراضي العثمانية⁽⁵⁸⁾ وعن طريق رجالات القصر دخل جستر إلى قصر يلدز⁽⁵⁹⁾، وتمكن من مقابلة السلطان عبد الحميد الثاني ووعده بإعطائه موافقة مبدئية بامتياز بناء شبكة من الخطوط الحديدية في الأناضول، والبحث عن النفط واستثماره في الدولة العثمانية، لاسيما في الموصل وكركوك، وعلى إثرها أمر السلطان وزير المناجم بان يعد عقد الامتياز لجستر، لكنه لم يحصل على مبتغاه بسبب مجيء الاتحاديين إلى السلطة مما أجبره على التفاوض مع حكومة الاتحاديين من جديد، والذين قدموا التنمية الاقتصادية في مقدمة أعمالهم، لاسيما بناء السكة الحديدية ومشاريع الري واستغلال الثروة المعدنية⁽⁶⁰⁾، فتقدم جستر من جديد للحصول على امتياز السكة التي كان لها أن تمتد من سيواس إلى وسط الأناضول ماراً إلى شمال العراق عبر ديار بكر والموصل وكركوك ثم إلى السليمانية حتى الحدود الفارسية⁽⁶¹⁾، وأسست على إثر ذلك شركة الإنماء العثمانية- الأمريكية (The Ottoman- American) Development وبرأسمال قدره (600) ألف دولار⁽⁶²⁾.

ولم يكن جستر الممثل الوحيد للمصالح الأمريكية بل كان الدكتور بروس كلاسكو (Bruce Glasgow)، الذي قدم في تموز 1909 طلباً إلى الحكومة العثمانية يتضمن مشروعاً مماثلاً لمشروع جستر، وبدعم من السفارة الأمريكية في إسطنبول، إلا أن الحكومة الأمريكية تخوفت من المنافسة بين المشروعين الأمريكيين، لاسيما وأن مجموعة جستر قلصت من مسافة استثمار المعادن على جانبي السكة إلى (10) كم بدلاً من 20 كم، فضلاً عن دعم الرأسماليين المتنفذين



الأميركيين أمثال جون روكفلر (John Rockefeller)⁽⁶³⁾، لمجموعة جستر وذلك لتلبية طموحات شركة ستاندرد أوويل أوف نيوجرسي باستثمار نفط ولاية الموصل، ودعم غرفة تجارة نيويورك وشركة الفولاذ الأميركية وعليه أنهت مشروع كلاسكو ودعمت مشروع جستر الذي كان يتضمن شروطاً أفضل بالنسبة للحكومة العثمانية⁽⁶⁴⁾. وفي 9 آذار 1910 وقع وزير الأشغال العامة العثماني، امتيازاً يقضي بمنح جستر بناء سكة حديد والتنقيب عن النفط، كما قامت شركة الإنماء العثمانية-الأميركية بإيداع مبلغ (20) الف ليرة تركية كحسب نية في احد البنوك التركية، على الرغم من الشركة أنفقت ما يقارب من (100) الف دولار لكن دون نتيجة⁽⁶⁵⁾، لان التصديق على الاتفاقية لم يتم بسبب عدم موافقة (مجلس المبعوثان العثماني) عليه بعد عرض الامتياز مرتين⁽¹⁵⁰⁾، وبسبب المعارضة الألمانية-البريطانية كون جستر واجهة للشركات الأمريكية.

2. المصالح الفرنسية.

كانت فرنسا من الدول المعارضة لمشروع سكة حديد بغداد من اللحظة الاولى، لاسباب سياسية واقتصادية، لانه كان من المحتمل ان يغير هذا المشروع جزء من تجارة اوربا مع اسيا كما ان تقوية الدولة العثمانية اقتصادياً وسياسياً من شأنها ان تدعم الاقطار العربية في المغرب العربي، ومن ثم تطالب هذه الدول الاستقلال من الاستعمار الفرنسي⁽⁶⁶⁾.

اما بالنسبة للرأسمالية الفرنسية فقد لعبت دوراً مرناً من مشروع سكة حديد بغداد، بالرغم من معارضة الحكومة الفرنسية، اذ اعتقدوا ان انشاء مثل هذا المشروع سيؤدي الى تحسين الحالة الاقتصادية في الدولة العثمانية، مما سينعكس على ارتفاع الاسهم التي تعود لهم في مشاريع المنطقة، اذ كان لديهم ديون كبيرة على الدولة العثمانية تقدر بـ (مليار ونصف مليار) فرنك، ولهم في مشاريع السكك الحديدية ما يقدر بـ (366) مليون فرنك⁽⁶⁷⁾، كما ان البنوك الفرنسية كانت تستثمر في فروعها في الشرق ما يقدر بـ (176) مليون فرنك، لذلك اجبروا الحكومة الفرنسية على سحب كل مقاومة لمشروع سكة حديد بغداد، بل ان السفير الفرنسي في اسطنبول اتخذ موقفاً محايداً تجاه مفاوضات الالمان للحصول على الامتياز⁽⁶⁸⁾.

سعت الحكومة العثمانية على التوسط بين المانيا وفرنسا لغرض ايجاد الطرفين الى اتفاق معين وعن طريق التوسط بين البنك الالمانى والبنك العثماني، في محاولة لتقريب وجهات النظر بينهما، لاسيما وان المصالح الالمانية كانت دائماً ما تحتاج الى مساهمة رؤوس الاموال الفرنسية لعدم توفر الامكانيات المادية لديها لاتمام مشروع سكة حديد بغداد، الا ان الحكومة الفرنسية عادت ورفضت كل المقترحات الالمانية والمساعدية العثمانية، ويعود السبب في ذلك الى ان السياسة الفرنسية كانت تسير جنباً الى جنب مع السياسة البريطانية⁽⁶⁹⁾.



ورغم ذلك لم تنجح كل محاولات الممولين البريطانيين والفرنسيين في مزاحمة النشاط الألماني في الحصول على امتياز مد سكك الحديد، غير ان بريطانيا وفي سنة 1909 اعلنت عن عزمها الحصول على حق بناء القسم الجنوبي من سكة حديد بغداد، مما اثار الاوساط الفرنسية وعدته عملاً يتنافى مع مقتضيات الصداقة وامراً يملكه حب الانتفاع الشخصي، ولاجل ذلك ظهرت الدعوات الفرنسية الى ضرورة مشاركة المصالح الفرنسية في مشروع بناء السكة من دون النظر الى اعتبارات الصداقة مع بريطانيا⁽⁷⁰⁾، ودخلت فرنسا في مفاوضات طويلة بشأن سكة حديد بغداد والخط الذي ستسلكه، وانتهت بعقد اتفاقية سرية في 15 شباط 1914، حددت كافة النقاط الخلافية بين الدولتين، الا ان قيام الحرب العالمية الاولى (1914-1918) والمعارضة البريطانية قد اخر تنفيذ هذه الاتفاقية⁽⁷¹⁾.

البند الرابع. التقارب الألماني البريطاني ونهاية مشروع سكة حديد بغداد.

كان طبيعياً إن يثير التوجه الأمريكي والفرنسي وحتى الروسي مخاوف البريطانيين والألمان لأنه كان يعني دخولهم في ميدان المنافسة الاقتصادية والسياسية في سبيل الحصول على موطأ قدم في العراق بشكل سنة والظفر بالمشاركة في انشاء سكة حديد بغداد بشكل خاص، الأمر الذي حتم على البريطانيين والألمان توحيد جهودهم ونبذ خلافاتهم لمقاومة هذا التوجه، لاسيما النفوذ الأمريكي⁽⁷²⁾، إذ شرعت مجموعة دارسي إلى الوقوف بوجه هذا المشروع، بعد أن أحست بحظوته، وقامت بالضغط على الحكومة البريطانية لمساعدتها في إفشال مشروع جستر، إذ رفعت بمذكرة في 18 أيلول 1909 إلى وزارة الخارجية البريطانية، وأوضحت مخاوفها من المصالح الأمريكية الرامية في استثمار نفط العراق وحاول دارسي إقناع الحكومة البريطانية في الحصول على نفس الامتياز بدلاً من جستر⁽⁷³⁾.

ولم تقف الاعتراضات لمشروع جستر عند هذا الحد، فقد أعربت شركة سكة حديد بغداد (الأناضول) وبدعم واسناد من الحكومة الألمانية في رفضها لأي مشروع من شأنه منافستها على حقوقها في بناء سكك الحديد والتنقيب عن النفط في العراق، وطالبت الحكومة العثمانية بحقوقها المكتسبة من سكة حديد بغداد، لان الحكومة العثمانية لم تقدم لها تعويضاً عن خسائرها، وبالتالي اعتبرت نفسها صاحبة الامتياز قانونياً⁽⁷⁴⁾.

بدأت ملامح التقارب بين البريطانيين والألمان، حينما وجد الألمان أنفسهم غير قادرين على توفير اعتمادات مالية لمتابعة إنشاء سكة حديد بغداد، التي وضعتهم بموقف حرج أمام الحكومة العثمانية في الإيفاء بتعهداتهم لإكمال المشروع، ومقابل ذلك كانت المصالح البريطانية تتمتع بالخبرة البترولية والأموال الضخمة، ومن هنا تمكن السير أرنست كاسل (A.Cassel)⁽⁷⁵⁾،

السفير البريطاني في المانيا من تحقيق التقارب بين المصالح الألمانية والمصالح البريطانية، إذ جرت مراسلات ومخاطبات بين هنري بابنغتون سمث (Henry Babington Smith) مدير البنك الأهلي التركي وبين الدكتور آرثر فون جوينر (Arthur Von Gwinner) مدير البنك الألماني تمت من خلالها الاتفاق على تأسيس البنك الوطني



التركي (The National Bank of Turkey) سنة 1910 برأسمال بريطاني وبتشجيع من الحكومة البريطانية، وبجهود السفير البريطاني في اسطنبول، الذي كان يتمتع بمكانة كبيرة في الأوساط الألمانية⁽⁷⁶⁾. وكان السفير الألماني في الأستانة فون مارشال (Von marshall) احد مؤسسي خط سكة حديد بغداد، قد حذر الحكومة العثمانية من التغلغل الأمريكي الخطر أثناء الحفلة الرسمية التي أقامتها السفارة الألمانية لمجلس الوزراء العثماني، إذ قال السفير الألماني للصدر الأعظم (رئيس الوزراء) إبراهيم حقي باشا (1909-1910) ((لا يهم الأمريكيين سوى الحصول على مصادر الثروة النفطية لصالح شركة نفط ستاندر))⁽⁷⁷⁾.

وقد أكد محافظ بنك برلين هذا الاتهام، وذكر أن شركة نفط ستاندر تسعى منذ زمن الحصول على نفط ولايتي الموصل وبغداد، لاسيما وان المصالح الألمانية قد أنفقت ما يقارب من (150,000) جنيه استرليني على شكل هداية إلى المسؤولين المتنفذين في ألمانيا في سبيل الوقوف بوجه مشروع جستر⁽⁷⁸⁾، لكن الحكومة العثمانية بددت المخاوف الألمانية في هذا الشأن وقللت من أهمية وجود المصالح الأمريكية داخل الدولة العثمانية، إذ قالت ((ليس هنالك من ثمن يعوض الحكومة العثمانية فقدان الصداقة الألمانية))⁽⁷⁹⁾.

ونتيجة ذلك أخذت وجهات النظر الألمانية والبريطانية تتطابق في الوقوف بوجه المصالح الأمريكية، إذ تم الاتفاق في 31 كانون الثاني 1911 على إنشاء شركة أطلق عليها (شركة الامتيازات الأفريقية والشرقية المحدودة) (The African and Eastern Concessions Ltd)، لاستثمار نفط العراق، بعدما تنازل البنك الألماني عن حقوقه ضمن امتياز سكة حديد بغداد لهذه الشركة، التي مالبت أن غيرت اسمها في 25 أيلول 1912 إلى شركة النفط التركية المحدودة (Turkish Petroleum Company Ltd) (T.P.C)، ورأسمال قدره (80,000) جنيه استرليني⁽⁸⁰⁾.

مارست الحكومة البريطانية ضغطاً كبيراً على الحكومة العثمانية في سبيل إقناعها بمنح شركة النفط التركية امتياز نفط العراق، مستخدمة قضية سكة حديد بغداد والرسوم الكمركية أهم الوسائل في هذا الجانب، لاسيما وان حقي باشا كان لا يزال في لندن ينتظر التوقيع على الاتفاق النهائي للسكة التي تعد من أهم مشاريع الدولة العثمانية في تلك المدة، لما ستجلبه من منافع اقتصادية لها، وعليه وعد حقي باشا مره اخرى الحكومة البريطانية امتياز نفط العراق لصالح شركة النفط التركية في بداية آيار 1914 وقد تناقلت الصحف المحلية هذا الخبر وعدت قضية سكة حديد قد تم حلها نهائياً لأن امتياز نفط العراق هو المطلب الأساسي الذي تقف ورائه للمصالح الأجنبية والبريطانية منها تحديداً⁽⁸¹⁾.

وفي 15 حزيران 1914 تم توقيع اتفاقية سكة حديد بغداد بصيغتها النهائية بين الحكومة البريطانية والألمانية، بعد أن سويت جميع النقاط الخلافية عليها، ومنها ما يخص نقطة نهاية السكة في الخليج العربي، وحصلت الحكومة العثمانية بموجبها من 11-15% كرسوم كمركية مع حق اخذ جزء من الواردات الرسوم الكمركية واستثمارها لصالح شركة سكة حديد بغداد للأستمرار في إنشاء السكة⁽⁸²⁾، إلا أن قيام الحرب العالمية الأولى حال دون تنفيذ ما اتفق



عليه، وأخذت كل دولة تسعى لتنفيذ السكة والسيطرة على نفط العراق، ففي الوقت الذي كانت فيه الحرب مشتعلة كان الألمان ينفذون مشروع سكة حديد بغداد باتجاه الموصل حتى بلغوا سامراء في تقدمهم قاطعين 80 ميلاً، فتوقف المشروع قليلاً حتى أكمله العثمانيين، وساروا به للقيارة بعدما اجتازوا منطقة بيحي، وكانوا يعملون بكل نشاطهم لإيصاله للموصل⁽⁸³⁾، وفي المقابل كانت بريطانية تحاول القضاء على كل أحلام ألمانيا الاقتصادية سواء أن كانت في سكة حديد بغداد أو في نفط العراق، بل أنها عمدت إلى تخريب هذه السكة عبر (جواسيسها) في العراق وكان هذا العمل ضمن الصراع الخفي بين ألمانيا وبريطانية للسيطرة على نفط العراق⁽⁸⁴⁾.

كما أن الحكومة العثمانية وتقديراً منها لأهمية النفط في الحرب، واعتماد بريطانيا عليه بالدرجة الأساس من الخليج العربي، فإنها عمدت إلى القيام بعمليات تخريب أنابيب النفط التابعة لشركة النفط الانكلو-الفارسية، عن طريق تخريب رجال القبائل في تلك المناطق، وتم قطع قسماً منها، مما اضطر الحكومة البريطانية إلى إرسال قوات بريطانية للحفاظ على مصادر تمويلها النفطي وحمايتها من التخريب⁽⁸⁵⁾.

وفي سبيل الحيلولة دون وقوع أزمة في الوقود اللازم لعربات سكة بغداد- سامراء بعد استخدام القطاع المنجز منه، قام العثمانيين بمساعدة الألمان برفع مقدار الفحم المنتج في العراق بعدما حفروا مناجم في منطقة ديالى وربطوها بطريق بري إلى نحر دجلة، كما قام الألمان بإنشاء مصفى صغير للنفط ورفعوا إنتاجه مستخدمين الطرق البدائية الشائعة، في سبيل تزويد سفنهم به بعدما سيطر البريطانيون على جميع مداخل الخليج العربي من جهة الجنوب، وصعوبة الاتصال بالدولة العثمانية من جهة الشمال⁽⁸⁶⁾، ولتفادي هذه المشكلة فكر الألمان بمد أنابيب لنقل النفط المستخرج إلى شاطئ البحر المتوسط سنة 1916، مستغلين منابع النفط في طوز خورماتو وبابا كركر (في محافظة كركوك) والقيارة بعد تطويرها وعملوا منارات (أحواض) حول منابع النفط، ثم قاموا بعمليات ثقب هذه المنارات وبناء دهاليز تحت الأرض، ونقل الإنتاج المكر بعربات شحن ذات الأحواض الكبيرة إلى المصافي التي تم بنائها من قبل الألمان، وبمساعدة بعض الخبراء من رومانيا وهيئة التعدين البروسي⁽⁸⁷⁾، إلا أن سيطرة القوات البريطانية على العراق، أنهى مشروع سكة حديد بغداد واستحوذت بريطانيا على نفط العراق عبر شركة النفط التركية فيما بعد.

الخلاصة

1. عدت الدولة العثمانية مشروع سكة حديد بغداد من المواضيع الاستراتيجية والحيوية بالنسبة لها، إذ إنه يختصر الجهد والوقت في جمع الضرائب والأموال والمقاتلين في سوريا والعراق وجميع المناطق التي تمر منها السكة .



2. ركزت ألمانيا في علاقاتها مع الدولة العثمانية على الجانب الاقتصادي بالذات، وعززت ذلك بالزيارات المتكررة لإمبراطورهم وليهم الثاني، الذي عجل من منح امتياز سكة حديد بغداد للمصالح الألمانية، كما ان ألمانيا حاولت بمد خط السكة الى جنوب العراق ضرب المصالح البريطانية هنالك، الأمر الذي أثار غضب الدوائر البريطانية .
3. كان وجود النفط في العراق معلوماً لجميع الدول الاستعمارية ومع استخدامه في تيسير السفن والآلات فقد عجلت هذه الدول من السيطرة عليه، لاسيما بريطانيا التي كانت قد سيطرة على نفط بلاد فارس وأرادت ان تقطع الطريق على ألمانيا في السيطرة عليه في العراق عبر سكة حديد بغداد، واستخدمت شتى الأساليب الاستعمارية لذلك، وانتهى الامر عبر اتفاقها مع المانيا سنة 1914 بإنشاء سكة حديد بغداد من جنوب العراق وصولاً لشماله وربطه مع الخط الذي سينشئه الألمان.
4. اما بالنسبة للمصالح الروسية والفرنسية فإنها عدت سكة حديد بغداد تهديداً لمصالحها الحيوية، فروسيا وجدت فية ضرباً لتجارها مع العراق وبلاد فارس لاسيما المحاصيل الزراعية والثروات النفطية، اما فرنسا فإنها وجدت فيه عرقلة لتجارها مع أوربا لمناطق نفوذها في سوريا، كما أنها إحدى الدول العظمى التي يجب ان يكون لها نصيب في أي مشروع أوربي، لاسيما وإنها تملك رؤوس أموال كبيرة وتمول عدة مشاريع في الدولة العثمانية.
5. عززت الولايات المتحدة الأمريكية نفوذها في الدولة العثمانية بشكل كبير عبر تجارتها ودعمها للأقليات الدينية فيها، ومع بدايات مشروع سكة حديد بغداد حاول المصالح قطع الطريق على المصالح الألمانية، وتلقت أنواع الدعم المالي والمعنوي من الحكومة الأمريكية عبر مشروع جستر لبناء سكك حديد في الدولة العثمانية وصولاً لأراضي العراق، لا إن المتغيرات السياسية ومجي حكومة الاتحادين والمعارضة الألمانية – البريطانية حالت دون ذلك .
6. رغم اتفاق المصالح الألمانية والبريطانية على إنشاء سكة حديد بغداد، الا ان قيام الحرب العالمية الأولى (1914-1918) وما نتج عنها من تحالفات عسكرية وسياسية وتغير في الخارطة الدولية بين مصالح الدول، حال دون تنفيذ المشروع بشكل كامل .

المراجع: References



- (1) بلغت كميات الفحم المستخرج في المانيا سنة 1870 ما يقارب 34 مليون طن ، إلا أنه قفز إلى 277 مليون طن في سنة 1913، للمزيد من التفاصيل انظر محمد كمال الدسوقي، تاريخ المانيا، دار المعارف ، (مصر، 1969)، ص 99 .
- (2) ميثاق بيات عبد الضيفي وليث محمد إبراهيم "السياسة الأمريكية والألمانية تجاه الدولة العثمانية في القرن التاسع عشر وحتى اندلاع الحرب العالمية الأولى"، مجلة جامعة تكريت للعلوم ،المجلد 19، العدد 6، حزيران 2012، ص 382.
- (3) خليل علي مراد، "التنافس الدولي على نفط ولاية الموصل قبل الحرب العالمية الأولى"، مجلة أوراق موصلية، العدد 4 ، السنة 3 ، 2003، ص 20.
- (4) تأسس هذا المصرف في سنة 1870 بدعم واسناد من الحكومة الألمانية ، وأنشأ له عدة فروع في بعض البلدان العربية، واخذ على عاتقه تمويل سكة حديد بغداد ولعب دوراً كبيراً في تشكيل شركة النفط التركية فيما بعد، للمزيد من التفاصيل انظر، جواد محمد علي رضا ،العلاقات العراقية الألمانية 1871-1914،المعهد العالي للدراسات القومية والاشتراكية،(الجامعة المستنصرية،1982)، ص ص 21- 22 .
- (5) بوريس توريوليف،"سكة حديد بغداد- برلين وصراع النفوذ في الشرق الأوسط"، ترجمة، سعيد نفطجي، مجلة أفاق عربية، بغداد، العدد 11، السنة 17، تشرين الثاني 1992، ص 70.
- (6) عبد الفتاح إبراهيم، على طريق الهند، جمع وتحقيق، شهاب احمد الحميد، دار الشؤون الثقافية العامة ، (بغداد، 2004)، ص 111.
- (7) Edward Mead Earle, Badatğ Demiryolu Savaşı, Türkşçe, Kasim Yargici, Milliyet Yayinlari, (Columbia Yniversitesi, 1923), pp.40-43.
- (8) فوزي رياض فهمي، أهمية الشرق الأوسط العربي لاقتصادية في السياسة الدولية، ج 1، ط 1، مكتبة النهضة المصرية، (القاهرة، 1958)، ص ص 18-19.
- (9) محمد صبحي عبد الكريم واخرون، الموارد الاقتصادية في الوطن العربي، دار القلم، (القاهرة، 1963) ص 292.
- (10) ستيفن همسلي لونكريك ،العراق الحديث 1900-1950، ترجمة سليم طه النكريتي، ج 1، ط 1، دار الفجر للنشر والتوزيع، (بغداد، 1988)، ص 56.
- (11) كالوست سركيس كولبنكيان (1869-1955)، ولد قرب اسطنبول من أسرة أرمنية تعمل في مجال البنوك والمتاجرة بالنفط الروسي، وكثرة تقاريره عن نفط العراق أصبح اسمه مقترناً به بعد حصوله على حصة 5% من نفط العراق، ومنها عرف بالسيد خمسة بالمئة أو Mr.Five، انتقل إلى لشبونة في البرتغال وتوفي في 20 تموز 1955 مخلصاً ورائه 70 مليون دولار للمزيد من التفاصيل انظر، مؤسسة كالوست سركيس قسم الجماعات



- الأرمنية، كالوست سركيس غولينكيان الرجل والمآثر كراسة صادرة بمناسبة الذكرى المئة والثلاثين لولادته 1869-1999، (لشبونة، 1999)، ص ص 7-12.
- (12) لؤي بحري، سكة حديد بغداد دراسة في تطور ودبلوماسية قضية سكة حديد برلين - بغداد حتى سنة 1914، شركة الطبع والنشر الأهلية، (بغداد، 1967)، ص 28.
- (13) عبد الكريم وآخرون، المصدر السابق، ص 292.
- (14) علي ناصر حسين، تاريخ السكك الحديدية في العراق 1914-1945، رسالة ماجستير، كلية الاداب، (جامعة البصرة، 1984)، ص ص 26-27؛
- (15) مذكرات الاميرة عائشة عثمان اوغلي، والذي السلطان عبد الحميد الثاني، ترجمة صالح سعداوي صالح، مراجعة اكمل إحسان الدين اوغلي، ط1، دار البشير، (الاردن، 1991)، ص 118.
- (16) هنري لامنس اليسوعي، "سكة بغداد الحديدية"، مجلة المشرق، بيروت، العدد 6، السنة 5، 15 آذار 1902، ص ص 241-248.
- (17) هاشم صالح التكريتي، الصراع على الخليج العربي، وزارة الثقافة والإرشاد، (بغداد، 1966)، ص 89.
- (18) جاسم محمد حسن، العراق في العهد الحميدي 1876-1909، رسالة ماجستير، (جامعة بغداد، 1975)، ص 378.
- (19) نوري عبد البخيت "روسيا ومشروع سكة حديد بغداد" مجلة المؤرخ العربي، بغداد، العدد 15، 1980، ص 49.
- (20) رضا، المصدر السابق، ص 69.
- (21) هاشم صالح التكريتي "التغلغل الألماني في المشرق العربي قبل الحرب العالمية الأولى"، مجلة المؤرخ العربي، بغداد، العدد 12، السنة 12، 1986، ص 43.
- (22) كامل علاوي الفتلاوي وحسن لطيف الزبيدي، تاريخ العراق الاقتصادي (الحقبة العثمانية 1914-1931)، ج2، مراجعة عماد عبد اللطيف سالم، ط1، بيت الحكمة، (بغداد، 2012)، ص 174.
- (23) ماكس فون اونهايم، من البحر المتوسط إلى الخليج - العراق والخليج، ج2، ترجمة محمود كبيبو، مراجعة وتقديم، ماجد شبر، شركة دار الوراق للنشر المحدودة، (لندن، 2009)، ص ص 301-302.
- (24) Arthur P. Maloney, The Berlin-Baghdad Railway as a Cause of World War I, Center for Naval Analyses, (New York, 1959), p7; Early.op.cit, p.61.
- (25) هنري آ. فوستر، تكوين العراق الحديث، ترجمة، عبد المسيح جويده، ط1، (العراق، 1945)، ص 63.
- (26) عبد المجيد فتحي حسن، مشاهير الألوية العراقية، ج2، مطبعة دجلة، (بغداد، 1947)، ص 25.
- (27) . و سنشير اليه اختصاراً بـ (BOA) (1906م). HH,11327/2-8-1324h. Başbakanlik Osmanli Arşivi



- (28) شارل عيساوي، التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصب 1800-1914، ترجمة، رؤف عباس حامد، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، (1990)، ص 587.
- (29) شاكر خصباك، العراق الشمالي دراسة لنواحيه الطبيعية والسياسية، مطبعة شفيق، (بغداد، 1973)، ص 431.
- (30) BOA.HH,11327/25-12-1324h.(م1907).
- (31) مجلة المقتطف، "سكة حديد بغداد"، القاهرة، المجلد 42، ج1، كانون الثاني 1913، ص 202.
- (32) وليم نوكس دارسي (1849 - 1917)، بريطاني من أصل كندي ولد في مقاطعة يفتونشاير، درس الحقوق ثم سافر إلى استراليا، لكنه لم ينجح في مهنته فاشتغل في استخراج الذهب، فحصل على ثروة كبيرة من منجم الذهب هنالك لكنه سئم العمل فيه، ثم وجه نشاطه للبحث عن النفط، بعد ان باع حصته من مناجم الذهب، للمزيد انظر، نوري سلمان غنام "دارسي والنفط الإيراني"، مجلة الاقتصاد، بغداد، العدد 19، السنة 1، 28 اب 1923، ص ص 8-10.
- (33) طه الهاشمي، جغرافية العراق، ط1، مطبعة المعارف، (بغداد، 1933)، ص 216.
- (34) مجلة المقتطف "ملوك البترول-وليم نوكس دارسي-البترول والأسطول البريطاني"، القاهرة، مجلد 68، ج 1، 1 كانون الثاني 1926، ص ص 47-48.
- (35) رضا، المصدر السابق، ص 155.
- (36) بحري، المصدر السابق، ص 142.
- (37) مجلة غرفة تجارة بغداد، "سكة حديد بغداد- الموصل - تل كوجك"، بغداد، العدد 8، السنة 3، تشرين الأول 1940، ص 217.
- (38) تأسس في سنة 1856 برأسمال بريطاني قدره (1,000,000) جنيه استرليني، وفي سنة 1863 تم تحويله إلى بنك خاص بالدولة العثمانية، وأصبح رأسماله (10,000,000) جنيه استرليني بعد ما اشتركت فيه فرنسا وكان نشاط هذا البنك في سوريا تحديداً، وبما أن السكة سوف تمر بالأراضي السورية فإن البنك وجد نفسه احق في ان يتولى انشاء الخط الحديدي، ومن هذا الباب اشترك البنك العثماني مع البنك الألماني في تشييد سكة حديد بغداد للمزيد من التفاصيل انظر، خليل علي مراد، " تغلغل الرأسمال الأجنبي في الدولة العثمانية 1854-1914" مجلة دراسات تركية، جامعه الموصل، العدد 2، السنة 1، كانون الأول 1991، ص ص 133-164.
- (39) بحري، المصدر السابق، ص 46.
- (40) إبراهيم، على طريق الهند، ص 113.



- (41) للتفاصيل عن حرب البوير انظر،نوري السامرائي،الاحتلال البريطاني لجنوب أفريقيا 1795-1922، سلسلة دراسات إستراتيجية، مركز الدراسات الدولية، العدد 88، بغداد، 2005، ص ص 27-33.
- (42) عبد الجبار عطوي جاسم،"ملاحظات حول تغلغل اساليب النفوذ الاوربي في الخليج العربي قبل الحرب العالمية الأولى"،مجلة الخليج العربي،البصرة،العدد10، 1978،ص 45 .
- (43) قاسم احمد العباس،"سياسة بريطانية ومصالحها في بلاد ما بين النهرين لغاية سنة 1920"،مجلة النفط والتنمية، بغداد،العدد 6،السنة 3، آذار 1978،ص ص68-72.
- (44)اللورد كرز(1859-1925)سياسي بريطاني معروف تولى مناصب إدارية مهمة في حكومته حتى أصبح نائب الملك في الهند بين 1899-1905، ولم يكن قد تجاوز (39) من عمره، ثم أصبح عضواً في مجلس اللوردات سنة 1908،وقد شارك في احتلال العراق وأصبح ممثلاً للحكومة البريطانية في مفاوضات لوزان لحل قضية الموصل للمزيد انظر، محمود السمره،"لورد كرزون ووعد بلفور"،مجلة العربي، الكويت، العدد 35، 1 تشرين الأول 1961،ص ص 136-138،جريدة الموصل،العدد 24،762،كانون الثاني 1924.
- (45)الجمهورية العراقية ، وزارة الأعلام ، بدايات الصراع الاستعماري على نفط المنطقة ،دار الحرية للطباعة، (بغداد، 1972)، ص 16.
- (46)لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية الحديث،ترجمة عفيفة البستاني،(موسكو،1971)،ص390.
- (47)عبد الحميد العلوجي وخضير عباس اللامي،الأصول التاريخية للنفط العراقي،ج1، وزارة الأعلام، (بغداد،1973)، ص 109.
- (48) زكي صالح ، بريطانيا والعراق حتى سنة 1914،(بغداد،1968)،ص ص 213-214.
- (49) إبراهيم شريف،الشرق الأوسط دراسة اتجاهات سياسة الاستعمار حتى قيام ثورة 14 تموز 1958 في العراق، ط1،شركة دار الجمهورية،(بغداد ، 1965)، ص 87 .
- (50) إبراهيم،على طريق الهند ، ص125.
- (51) كارل بروكلمان، تاريخ الشعوب الإسلامية،ترجمة نبيه امين فارس ومنير البعلبكي،ط5،دار الملايين، (بيروت،1968)،ص678.

(52) Early.op,cit,pp,220-221.

(53) Helmut Mecher , Imperial Quest For Oil Iraq 1900-1928 , (London , 1976) , P. 7 .

(54) Lawrence Martin , " The Chester Concession Materials and Foodstuffs in the Commercial Policies of Nations , "Annals of the American Academy of Policies and Social Science,Vol. 112,Raw Materials and Foodstuffs in the Commercial Policies of Nations (May.,1924),pp.187-188.

(55) سلوى الغالي ،العلاقات الأمريكية العثمانية(1870-1918)،(القاهرة،2002)، ص ص 226-227.



- (56) Jogn A. Denovo, American Interests and Policies in The Middle East 1900-1939, (Minneapolis, 1963), p.61.
- (57) ثيودور روزفلت (1858-1919) ولد في نيويورك وتعلم في هارفرد، أصبح مساعداً لوزير البحرية بين سنتي (1897-1898) نال الشهرة حين أعد الأسطول في الحرب الأمريكية الإسبانية، وقاد فرقة من المتطوعين في كوبا خلال تلك الحرب، عين محافظاً لمدينة نيويورك، ثم مالبت ان أصبح نائباً للرئيس ماكنلي في سنة 1901، ثم خلفه في رئاسة الولايات المتحدة الأمريكية (1901-1909)، اشتهر بمقاومة اصحاب الاحتكارات المالية الصناعية، نال جائزة نوبل للسلام بعد أن نجح في التوسط في الحرب الروسية اليابانية سنة 1904-1905، كما وعارض سياسة الحياد التي أعلنها ولسن خلال الحرب العالمية الأولى، وكان يميل إلى جانب البريطانيين دائماً، للمزيد من التفاصيل انظر، فوستر، المصدر السابق، ص 288.
- (58) عبد الرزاق الهلالي، معجم العراق، ج2، دار الكشاف للنشر والطباعة، (بغداد، 1956)، ص6.
- (59) هو المقر الرئيسي للسلطان عبد الحميد الثاني، اذ كان يستقبل فيه الملوك والأمراء والرؤساء، ويوجد العديد من القصور الملحقة في قصر يلدز منها بناية ضخمة لاستقبال السفراء الاجانب.
- (60) شريف، المصدر السابق، ص 153؛ Early, op. cit, p.136
- (61) إبراهيم خليل العلاف، العراق والولايات المتحدة الأمريكية دراسات في التاريخ والسياسة والنفط والتعليم، مركز الدراسات الإقليمية، (جامعة الموصل، 2006)، ص 17.
- (62) Shwadran, op. cit, p.198؛ Denovo, op. cit, p.65 .
- (63) جون روكفلر (1839-1937)، صناعي أميركي ومؤسس شركة ستاندرد أويل لتصفية النفط التي سيطرت على (90%) من انتاج النفط الأميركي، تقاعد عن ادارة الشركة بعمر (72) سنة، بلغت الثروة التي جمعها بليون دولار، كان مهتماً بدعم المؤسسات الخيرية والتبشيرية، وتعد جامعة شيكاغو التي أنشأها سنة 1892 ومؤسسة روكفلر سنة 1913 خير دليل على ذلك للمزيد من التفاصيل انظر، انتوني سامبسون، الشقيقات السبع شركات البترول الكبرى والعالم الذي صنعه، ترجمة، سامي هاشم، ط1، معهد الإنماء العربي، (بيروت، 1976)، ص 37-50.
- (64) جواد رضا رزوقي السبع، تغلغل نفوذ الولايات المتحدة الأمريكية في الدولة العثمانية (1830-1909)، رسالة ماجستير، كلية الاداب، (جامعة بغداد، 2006)، ص 177.
- (65) مراد، التنافس الدولي على نفط ولاية الموصل...، ص 24.
- (66) رضا، المصدر السابق، ص 150.
- (67) إبراهيم، على طريق الهند، ص 127.
- (68) Early, op. cit, pp, 154-155.
- (69) بحري، المصدر السابق، ص ص 100-101 .



- (70) المصدر نفسه، ص 104 .
- (71) رضا، المصدر السابق، ص152، ولمتابعة نصوص الاتفاقية المانية- الفرنسية انظر، بحري، المصدر السابق، ص ص 110-111.
- (72)قاسم احمد العباس،"دوة عن النفط"،مجلة المهندس، بغداد، العدد 3، السنة 4، تشرين الأول 1960،ص47.
- (73)Records of Iraq 1914-1966, Archive Editions, Uk,2001,Petroleum Affairs, Memorandum Respecting Oil Concession In Mesopotamia.1,1914-1918, pp. 653-654 .
- (74)BOA.MV.00122/1-11-1326h.(م1908);BOA.Y.MTV.133/168/24-3-13267h (م1908).
- (75)أرنست كاسل،شخصية مالية استثمارية بريطاني من أصل ألماني وهو أحد مدراء بنك انكلترا، كان سبباً في التقارب بين المصالح البريطانية والألمانية،لاسيما انه كان يشجع التعاون بين الطرفين في المشاريع الاقتصادية وله الفضل في إنشاء البنك الوطني التركي بعد ان عهدت إليه الحكومة العثمانية في إنشائه ويعد كاسل من ابرز الشخصيات التي لعبت دوراً فاعلاً في تأسيس شركة النفط التركية للمزيد من التفاصيل انظر،العلوجي واللامي،المصدر السابق،ص127.
- (76)R.O.I,History of the I.P.C,V. 9,1941-1945, April 1944, pp.335-336.
- (77) العلاف،المصدر السابق،ص18.
- (78) الغالبي، المصدر السابق ، ص 231 .
- (79) اندره نوسشي، الصراعات البترولية في الشرق الأوسط، ترجمة، أسعد محفل، ط1، دار الحقيقة للطباعة والنشر،(بيروت ، 1971)، ص36.
- (80)F.O,371/10082,Turkish Petroleum Company and Iraq Oil Policy,1924,p.127.
- (81) (جريدة صدى بابل، الأعداد (237 ، 238) 3 ، 10 آيار 1914 .
- (82) للمزيد حول هذه الاتفاقية انظر،قاسم احمد عباس"مسودة اتفاقية الانكلو - ألمانية حول سكة حديد بغداد 15 حزيران 1914"،مجلة النفط والتنمية،بغداد،العدد 1،السنة 4، تشرين الأول 1978.
- (83) ستيفن همسلي لونكريك وفرانك ستوكس،العراق منذ فجر التاريخ حتى ثورة تموز 1958، ترجمة، مصطفى نعمان احمد، مؤسسة مصر ومرتضى للكتاب العراقي،(بغداد،2009)، ص ص 137 - 138.
- (84) سليم طه التكريتي، معركة النفط في العراق، ج1، مطبعة الزهراء، (بغداد،1952)،ص ص 17-18.
- (85) سر ريدير بولارد، بريطانيا والشرق الأوسط من أقدم العصور حتى 1952،ترجمة حسن احمد السلطان،مطبعة الرابطة،(بغداد،1956)، ص101.
- (86) كمال مظهر احمد،"العمل والعمال في العراق في سنوات الحرب العالمية الأولى"،مجلة أفاق عربية، بغداد،العدد 12، السنة 5، أب 1981، ص 72.
- (87) العلوجي ، المصدر السابق، ص 185.