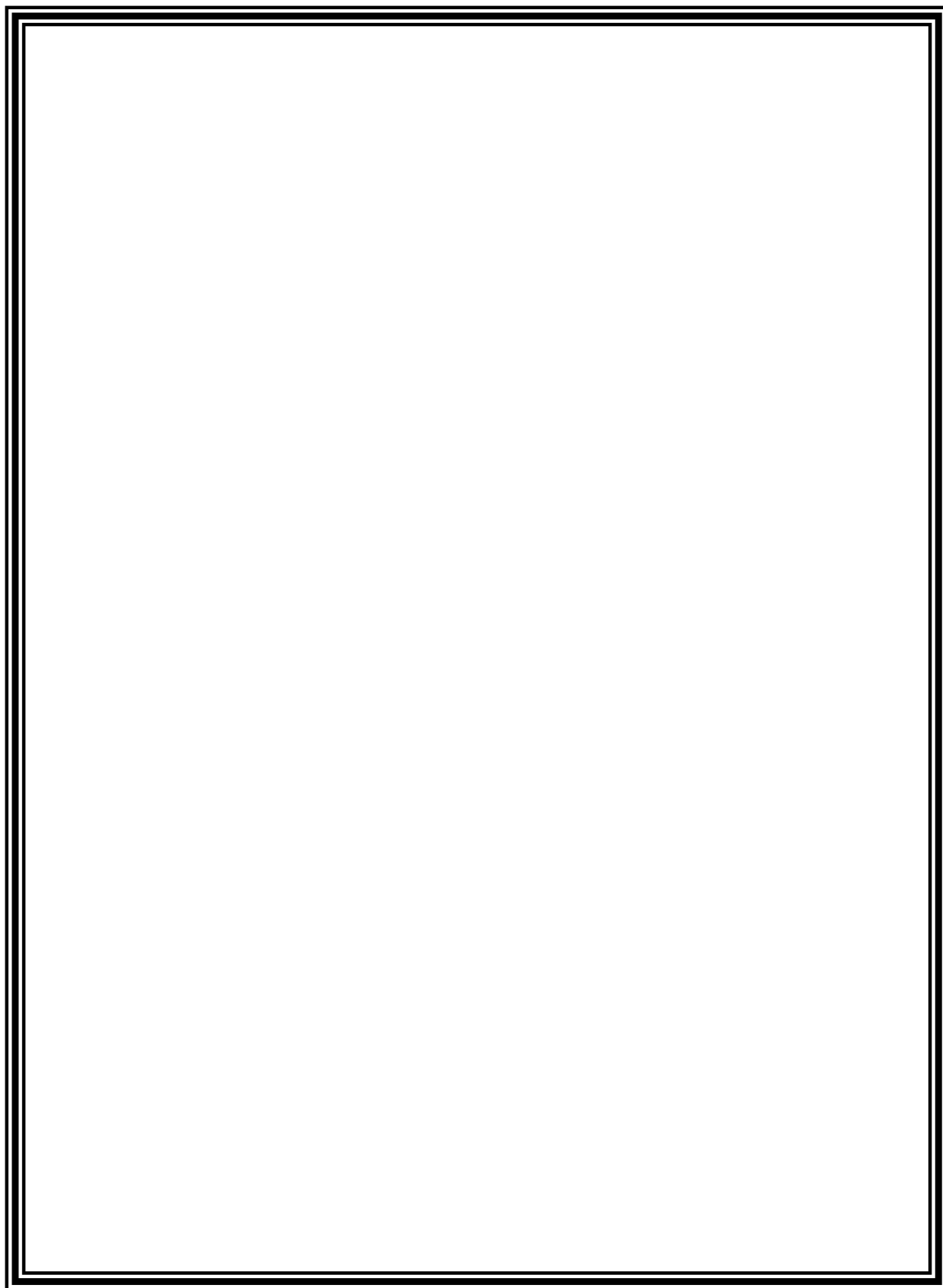


الدراسات التاريخية



العراق ومشروع سكة حديد وادي الفرات دراسة تاريخية في ضوء التقارير البريطانية

الاستاذ المساعد الدكتور

ياسين شهاب شكري

جامعة الكوفة - كلية الآداب - قسم التاريخ

العراق ومشروع سكة حديد وادي الفرات دراسة تاريخية في ضوء التقارير البريطانية

الاستاذ المساعد الدكتور

ياسين شهاب شكري

جامعة الكوفة - كلية الآداب - قسم التاريخ

Yaseen23867@gmail.com

تقديم:

شهد العراق خلال القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين طرح العديد من المشاريع الحيوية في مجال ربطه بالعالم الخارجي من حيث النقل والتجارة ، وذلك من خلال الاستفادة من موقعه الجغرافي الهام الرابط بين شرق المتوسط والخليج. وقد اهتمت بريطانيا بشكل خاص بالعراق وحاولت إيجاد طريق رابط بين المنطقتين للاستفادة منه في الاتصال بينها وبين مستعمراتها في الخليج والهند والشرق الأقصى ، فضلا عن رغبتها في السيطرة على النشاط الاقتصادي ومنع تغلغل الدول الأوروبية فيها. وجاءت المحاولات الأولى في الثلاثينات من القرن التاسع عشر عبر إرسال البعثات الاستكشافية لغرض دراسة إمكانية الاستفادة من

الملاحة في نهري الفرات ودجلة. وفي منتصف القرن تم طرح فكرة الربط بين سواحل المتوسط والخليج عبر إنشاء خط سكة حديد تكون تحت السيطرة البريطانية. فما هي الأسس الرئيسية التي قامت عليها فكرة المشروع والمراحل التي مرت بها. ؟ وما أهمية هذا المشروع بالنسبة لبريطانيا ولماذا لم تقم بإنجازه. ؟ وما هو موقف الدولة العثمانية التي كانت تسيطر آنذاك على العراق والمنطقة. ؟ وكذلك بيان أهمية هذا المشروع بالنسبة للعراق والآثار التي كانت ستتركه عليه في حالة التنفيذ. هذا البحث سيحاول الإجابة على هذه التساؤلات من خلال دراسة هذا الموضوع في ضوء التقارير البريطانية.

المخلص

تميز العراق بموقع جغرافي هام جعله محط وممر لطرق تجارية قديمة . وهذا ما جعل بريطانيا تهتم كثيرا في الاستفادة من تلك الطرق في العصر الحديث. كما وبدأت منذ القرن التاسع عشر الميلادي التفكير في إيجاد طريق يختصر لها المسافة بين بريطانيا ومستعمراتها في الشرق ، وخاصة في الهند . وتم طرح مشروع (سكة حديد وادي الفرات) عام ١٨٥٦م لربط الساحل الشرقي للبحر المتوسط بالخليج والهند عبر سوريا والعراق. غير أن الحكومة البريطانية ترددت في القيام به بسبب الخشية في الدخول في مشاريع غير مأمونة العواقب ، فضلا عن الأعباء المالية المكلفة. أما العراق ومن خلال السلطات العثمانية التي كانت تحكمه فقد رحب بالمشروع ، وتم حث البريطانيين على القيام به نظرا للفوائد الاقتصادية المرجوة من إنشائه ، والاستفادة منه في تقوية نفوذ الحكومة وسيطرتها على كافة المناطق. وبالرغم من أن المشروع تم طرحه من جديد في سنوات ١٨٧١-١٨٧٢م ، و١٩٠٩م إلا أن الهدف من ذلك كان مواجهة تزايد النفوذ الروسي والفرنسي والألماني في المنطقة ، وليس كربة حقيقية من قبلها في تنفيذه.

أولا: أهمية موقع العراق والاهتمام البريطاني به:

يتميز العراق بموقع جغرافي هام بين قارات العالم القديم ، الأمر الذي أهله أن يكون منطقة مرور طرق التجارة الرئيسية ، لاسيما طريق التجارة الرابط بين الخليج من جهة والبحر المتوسط من جهة أخرى ، والمعروف قديما بطريق (بصرة - حلب) للقوافل التجارية.^(١) وهو يسير في العراق بمحاذاة نهر الفرات ويمر بمدن ومراكز عديدة مثل: (البصرة - الدريهمية - الزبير - جبل سنام - البرجسية - القصر - عيون السيد - النجف - كربلاء - المسيب - الحصوة - جنوب بغداد - بغداد - الفلوجة - هيت - راوة وعانة).^(٢) وعن طريق القوارب من أعالي نهر الفرات نزولا إلى الفلوجة ومنها براً إلى بغداد ، أو أنها تستمر بالسير في النهر إلى الحلة ثم إلى البصرة . والقوارب المستخدمة في هذا الطريق تكون مسطحة الأرضية قوية يتم تهيئتها لسفرة واحدة لتتحد مع مجرى النهر من الشمال إلى الجنوب.^(٣) والمعوقات الأساسية في هذا الطريق كانت تتمثل في تعرض القوافل والتجار لقطاع الطرق ، خاصة وأن الطريق والنهر يمر بمناطق صحراوية يضطر فيها أصحاب القوافل والتجار إلى تقديم الإتاوات المالية للزعامات القبلية المحلية مقابل حمايتهم من قطاع الطرق.^(٤) وفي العصر الحديث وبالرغم من اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح بالدوران حول أفريقيا للوصول إلى الشرق خلال القرن الخامس عشر

الميلادي ، وتحول الكثير من التجارة بين أوروبا والشرق إلى هذا المسار، إلا أن طريق بصرة - حلب ظل محافظا على نشاطه التجاري ، نظرا لقصر المسافة والمدة المطلوبة لقطعها.(٥) لذا فإن الكثير من التجار والرحالة الأجانب سلكوا هذا الطريق منذ القرن السادس عشر الميلادي ، ودونوا مشاهداتهم من تفصيلات متعلقة بالتجارة والتجار وسكان المناطق وعاداتهم وتقاليدهم.(٦) اهتمت بريطانيا بالتجارة مع العراق منذ وقت مبكر سواء عن طريق بلاد الشام مع العراق عبر شركة المشرق (The Levant company) التي تأسست عام ١٥٨١م ، أو عن طريق الخليج من خلال شركة الهند الشرقية (East India company) التي تأسست عام ١٦٠٠م.(٧) وعلى قدر تعلق الأمر بالشركة الأولى ، فإنها حصلت على امتياز ممارسة النشاط التجاري من السلطان العثماني مراد الثالث (١٥٧٤-١٥٩٥م) منذ تأسيسها ، وتم تجديدها عام ١٥٩٢م من خلال منح الشركة حق احتكار التجارة البرية مع الهند عبر مناطق الدولة العثمانية مع خفض الرسوم الجمركية المفروضة على تجارتها. وكان مقرها الرئيسي في العاصمة استانبول مع وجود مقر آخر هام في حلب تقوم من خلاله بإدارة النشاط التجاري مع العراق عبر الطريق المار ذكره.(٨) وتراجع الاهتمام البريطاني بالتجارة عبر هذا الطريق

أمام ازدياد النشاط التجاري في الخليج العربي عبر شركة الهند الشرقية التي قامت بتأسيس أول مقر لها في البصرة عام ١٦٤٣م.(٩) غير أن حركة التجارة بالنسبة لشركة الشرق لم تتوقف ، بل أنها نافست تجارة شركة الهند الشرقية حتى في البصرة نفسها في أواخر النصف الأول من القرن الثامن عشر الميلادي.(١٠)

ولم تكن التجارة هي الهدف الوحيد لبريطانيا عبر طريق بصرة - حلب ، وإنما كانت بالنسبة لها طريقا قصيرا يمكن استخدامه لإيصال الرسائل والمعلومات من بريطانيا إلى الهند. وقد تم اكتشاف أهمية ذلك أبان قيام حرب السنوات السبع مع فرنسا (١٧٥٦ - ١٧٦٣م). إذ أن أخبار الحرب لم تصل إلى الهند عن طريق راس الرجاء الصالح إلا بعد مرور سنة كاملة عليها في الوقت الذي كانت الاخبار وصلت عبر طريق بصرة - حلب خلال خمسة أشهر فقط.(١١) ومن هنا أصبح هذا الطريق ذا أهمية استراتيجية كبيرة إلى جانب أهميته التجارية بحيث أن البصرة حولت الى مركز متقدم لنقل البريد البريطاني من الهند الى لندن وبالعكس في أواخر القرن الثامن عشر الميلادي.(١٢) وتزايد الشعور البريطاني بأهمية الطريق بعد قيام الحملة الفرنسية على مصر عام ١٧٩٨م ، وخشيته من رغبات الفرنسيين في ضرب المصالح البريطانية في الهند من خلال تحركهم

العراق ومشروع سكة حديد وادي الفرات

باتجاه الخليج العربي والهند عبر بعض الطرق المؤدية إليها ، لاسيما عن طريق (حلب - بغداد - البصرة - الخليج - الهند).^(١٣) فتم اتخاذ التدابير الكفيلة لمواجهة هذا الاحتمال من خلال قيام بريطانيا بفتح قنصلية لها في بغداد في السنة ذاتها ، ومهمتها الأساسية إيصال الأخبار والمعلومات عن طريق البريد بين بريطانيا والهند ، فضلا عن مراقبة التحركات الفرنسية في المنطقة.^(١٤)

وبالرغم من زوال الخطر الفرنسي بعد الانسحاب من مصر عام ١٨٠١م ، إلا أن بريطانيا أدركت أهمية السيطرة على الطريق من خلال التحرك للاستفادة منه وعبر إجراء المسح والكشوفات الميدانية. فتم إرسال بعثة بريطانية بقيادة الضابط الانكليزي جسنى (Chesney) لمعرفة مدى امكانية الاستفادة من نهر الفرات للملاحة والتجارة خلال المدة ١٨٣٠-١٨٣١م ، ومن ثم استكملت نشاطها عام ١٨٣٤م.^(١٥) ونتيجة لتوصل البعثة إلى صعوبة الاستفادة من نهر الفرات في مجال النقل والتجارة ، بدأت بوادر طرح فكرة ربط سواحل البحر المتوسط بالخليج العربي عبر سكة الحديد . وهو ما سنوضحه في هذا البحث.

ثانيا: مشروع سكة حديد وادي الفرات: (الفكرة ومسارات السكة)

أولت بريطانيا اهتماما ملحوظا في إنشاء طريق يربط بينها وبين مصالحها الحيوية في الهند والشرق الأقصى. وبالرغم من الإشارات الواردة حول فكرة الربط قد بدأت منذ وقت مبكر وتحديدًا في سنوات ١٨٣٠م و ١٨٤٠م ،^(١٦) إلا أنه يمكن القول أن الانطلاقة الأساسية للفكرة بدأت عام ١٨٥٦م عندما تقدم السير وليم أندرو (William Andreo) رئيس شركة (دهلي - البنجاب - السند) للسكك الحديدية ورئيس شركة التلغراف الأوربية - الهندية ، بمشروع تأسيس شركة سكة حديد وادي الفرات (The Euphrates Valley Railway) . وعين الجنرال جسنى الذي عمل سابقا على إجراء مسح نهر الفرات كرئيس للمهندسين فيها ، وتم الحصول على التأييد والدعم من الحكومة والبرلمان البريطاني.^(١٧) وطلبت الشركة من السلطان العثماني عبد المجيد (١٨٣٩- ١٨٦١م) الحصول على امتياز التنفيذ ، فتمت الموافقة على المرحلة الأولى منه وهو الربط بين ساحل البحر المتوسط وحلب. غير أن الشركة عجزت عن البدء بالعمل ، بسبب عدم توفر الأموال اللازمة للقيام بذلك بالرغم من الدعاية الإعلامية الواسعة في الصحافة البريطانية ، ومحاولات استقطاب كبار رجال الأعمال الذين ترددوا في الدخول بمخاطر مالية مجهولة العواقب ، فضلا عن تراجع الدعم الحكومي

للمشروع ^(١٨) فجرى تأجيل المشروع لمدة خمسة عشر عاما عندما أعيد التفكير به خلال الأعوام (١٨٧١-١٨٧٢م) ، بعد شعور بريطانيا بتضرر مصالحها الاقتصادية نتيجة لافتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩م. فتألفت لجنة خاصة من مجلس العموم البريطاني لدراسة المشروع ، والتي قامت باستشارة الخبراء والمهتمين بالمشروع ، وتم تقديم جميع الآراء والمقترحات الداعمة للفكرة في تقرير مفصل جاء بعنوان (سكة حديد وادي الفرات) (THE EUPHRATES VALLEY RAILWAY) في سبعين صفحة ، وتمت طباعته ونشره في لندن عام ١٨٧٢م. ^(١٩) وبالنظر لأهمية هذا التقرير والتفاصيل الواردة فيه ، فإن البحث قد اعتمد كثيرا على ما جاء فيه بعد الحصول على نسخة منه ضمن الوثائق البريطانية المنشورة.

ابتدأ التقرير في مستهله بالحديث عن نهر الفرات كأعظم الأنهار في العالم ، والذي يسير في أرض منبسطة تعد الأكثر خصوبة وكثافة سكانية ، بحيث يمكن الاستفادة منه بشكل كبير في مختلف الأنشطة الاقتصادية ومنها في مجالي النقل والتجارة. ^(٢٠) أشار التقرير بأنه وبالرغم من أن فكرة إنشاء سكة حديد وادي الفرات قد مضى عليها سنوات طويلة من الطرح ، إلا أنه لم يلق الاهتمام الكافي من قبل الحكومة البريطانية ومن دون بيان الأسباب لذلك

، بالرغم من الضمانات المقدمة من سكك حديد الهند بدعم المشروع عن طريق توفير السفن لنقل المواد اللازمة لإنشاء السكة. ^(٢١) كانت الفكرة الأساسية للمشروع هو مد سكة حديد يربط أوربا بالهند عبر بادية الشام والعراق ، غير أن نقطة الاختلاف في الآراء الواردة في التقرير كانت حول بداية الخط الذي سوف يتم الانطلاق منه ومساراته باتجاه المدن والمناطق المختلفة ، مثلما حدث الاختلاف في الآراء حول النقطة التي ينتهي بها الخط . فالبعض من الخبراء أيدوا فكرة أن تكون استانبول أو نقطة ما على الساحل الشرقي لبحر إيجه هي البداية ومن ثم يتم التوجه عبر مناطق أسيا الصغرى (الأناضول) إلى حلب ، ومنها باتجاه مدن (أورفا - ديار بكر - الموصل - بغداد - البصرة) ، وهو ما كنت ترغب به السلطات العثمانية أيضا. غير أن التقرير أشار بأن هذا الطريق سوف يكون أكثر كلفة من الناحية المالية بسبب الطبيعة الجغرافية للمناطق التي تمر بها من جبال ومرتفعات ووديان ، الامر الذي سيزيد من التكلفة المادية والفنية لتجاوزها. ^(٢٢) كما أن الطريق المقترح سوف يخدم حركة النقل والتجارة المحلية بالنسبة لتلك المدن أكثر من النشاط التجاري الواسع المراد الاستفادة منه على المستوى الاقليمي والدولي. ^(٢٣) ومن هنا خلاص التقرير إلى أنه من الضرورة بما كان أن تبدأ السكة من نقطة ما

على البحر المتوسط كالاسكندرونة باتجاه حلب ، ومن هناك عبر وادي الفرات إلى بغداد ثم إلى البصرة .^(٢٤)

أما مسارات السكة الأساسية ، فإن التقرير ركز على مدينة حلب باعتبارها مركز التجارة الرئيسي لمدن الشمال السوري وجنوب الأناضول . ومن حلب تكون السكة باتجاه نقطة في أعلى نهر الفرات وهي مسكنة ، ومن ثم التحرك بموازاة النهر جنوبا نحو مدن (الرقة - الرحبة حيث مدينة سهل الميادين - دير الزور) . ومن دير الزور يتم دخول الأراضي العراقية باتجاه مدينة عانة ثم حديثة . ومن مدينة حديثة يمكن تخطي نهر الفرات للوصول الى نقطة ما على نهر دجلة في شمال بغداد بتسع ساعات أسماها التقرير دوخاله (Dokhala) .^(٢٥) والطريق من حديثة حتى شمال بغداد يتسم بكثرة التلال والترسبات الصخرية ، لذا يمكن تغيير المسار نحو الجنوب حيث الأرض المنبسطة حتى مدينة الحلة ، فيما اقترح أحد الخبراء بأن تسير السكة من شمال بغداد باتجاه مندلي ثم الحدود الإيرانية باتجاه مدينة ديزفول وأصفهان ومنها إلى الهند . كما تمت الإشارة بأنه يمكن ربط خط فرعي للسكة من بغداد باتجاه الموصل شمالا لتأخذ التجارة طريقها بين المدينتين ، أو تنقل التجارة من الموصل بواسطة القوافل إلى حلب أو الرقة

، ومن ثم تتم الاستفادة من السكة الموجودة هناك .^(٢٦)

رجح واضعوا التقرير التحرك من بغداد باتجاه الجنوب ، مع بيان أن يتخذ الطريق المحاذي للضفة اليمنى لنهر دجلة ومن ثم عبور دجلة قبل التقاء النهرين ، أو الطريق المحاذي لغرب نهر الفرات وبحسب آراء المهندسين عند الشروع بالتنفيذ .^(٢٧) وبالنسبة للأهوار الواقعة في شمال البصرة في المنطقة الواقعة بين نهري دجلة والفرات ، فبالرغم من أنها ستمثل صعوبات في الجانب الهندسي في تخطيطها ، فإنه يمكن التغلب على ذلك من خلال سير الخط على الحاجز الترابي المشيد كمصد من مياه الأنهار مع إضافة كلف مالية بسيطة للتسوية الترابية .^(٢٨)

وبالنسبة لنهاية الخط الحديدي ، فقد تعددت آراء الخبراء البريطانيين حول المدينة المراد الوصول بالسكة إليها . فالبعض رأى بأن تكون عند التقاء نهري دجلة والفرات في (القرنة) ، والبعض الآخر رشح البصرة أو نقطة ما في جنوبها على شط العرب حيث يكون النهر عميقا . واقترح آخرون مدن أخرى مثل : (الكويت ، المحمرة ، بوشهر) ، وحسب الأهمية الاقتصادية وطبيعة المناخ والكثافة السكانية . وكان الرأي الراجح في التقرير قد ركز على الكويت بسبب النشاط الاقتصادي الواسع لها مع وجود خليج عميق وملائم ، ومرفئ لرسو السفن . والقضية

الأساسية بالنسبة لبريطانيا في اختيار نهاية الخط هو وقوعه في أراضي الدولة العثمانية كالبصرة أو الكويت ، والذي سوف يكون من السهولة التفاهم معها على اعتبار أن جميع الأراضي التي سيتم المرور بها خاضعة لها ، فيما ستكون هناك حاجة إلى تفاهات جديدة مع الدولة القاجارية في حالة اختيار نهاية السكة عند المحمرة أو بوشهر باتجاه الدواخل الإيرانية.^(٢٩)

كما وأشار واضعوا التقرير إلى التفاصيل المتعلقة بمسارات السكة والصعوبات المالية والفنية التي تواجه مراحل العمل في بعض المناطق ، وقدموا الحلول والمقترحات لتجاوزها من قبيل وجود الموانع الطبيعية في الأهوار والتي يمكن تجاوزها من خلال إنشاء سد التراي بجانبها. كما تمت الإجابة عن التساؤلات التي طرحت من قبل أعضاء اللجنة البرلمانية حول دور السكة في زيادة النشاط التجاري لبريطانيا في المنطقة ، والتأكيد بأنها ستكون بالتأكيد لصالح ذلك.^(٣٠) غير أن الحكومة البريطانية أهملت التقرير ولم تولي الاهتمام الكافي به طيلة أكثر من ثلاثة عقود. والسبب في ذلك حسب اعتقادنا ، هو أنها كانت تفضل العمل على الاستحواذ على طريق قناة السويس المنجز آنذاك بدلا من الذهاب إلى مشروع سكة لا يزال في طور التخطيط والبحث ، ناهيك عن التكاليف

المادية التي قدرت بحوالي ١٠ ملايين جنيه استرليني.^(٣١) وزاد من الإهمال البريطاني للمشروع ، قيامها بشراء حصة مصر من أسهم قناة السويس عام ١٨٧٥م بـ ٤ ملايين جنيه تمهيدا للسيطرة الكاملة على القناة وعلى مصر ، والذي تم في عام ١٨٨٢م.^(٣٢)

ظل مشروع سكة حديد وادي الفرات حبيس الوثائق والادراج لدى الحكومة والبرلمان البريطاني حتى عام ١٩٠٩م ، حينما أعيد طرح المشروع من قبل الحكومة من جديد كمحاولة منها لإيجاد طريق منافس لخط سكة حديد برلين- بغداد المزمع إنشاؤه من قبل المانيا بعد منحها الامتياز من قبل الدولة العثمانية عام ١٩٠٢م.^(٣٣) ويبدو أن قيام بريطانيا بإحياء مشروعها القديم لم يكن الهدف منه وجود رغبة حقيقية لإنشائه وإنما الضغط على المانيا والدولة العثمانية من أجل الوقوف ضد المشروع الألماني أو السماح بالمساهمة فيه.^(٣٤) وتم رفض ذلك فطلبت بريطانيا من الدولة العثمانية الحصول على الامتياز الخاص بمد سكة حديد من بغداد إلى الخليج.^(٣٥) غير أن العثمانيين رأوا في تأجيل منح الامتياز لخشيتهم من معارضة المانيا ، وطلبوا تسوية قضية زيادة الرسوم الجمركية على البضائع الانكليزية قبل الخوض في الطلب البريطاني.^(٣٦)

تحركت بريطانيا باتجاه إعادة طرح فكرة مشروع سكة وادي الفرات عام ١٩٠٩م ، بعد إجراء التعديلات الفنية على خط السكة بحيث لا تتقاطع مع المشروع الألماني عند وصوله إلى وسط وجنوب العراق. فأصبح الخط البريطاني يتجه من الاسكندرونة إلى حلب ثم إلى بغداد بمحاذاة نهر الفرات، ومن هناك يأخذ مسارا محاذيا لنهر دجلة عبر فرعين من السكة في الضفة اليمنى واليسرى حتى مدينة البصرة . أما الخط الألماني فكان يتجه في وسط وجنوب العراق من بغداد عبر مناطق غرب الفرات إلى البصرة.^(٣٧) ومن الجدير بالذكر هنا أن الخط البريطاني كان يمتاز بأنه أقصر من الخط الألماني ، وتكاليف إنشائه أقل لكونه يمر بمناطق منبسطة من حلب إلى بغداد والبصرة ، في الوقت الذي يمر الخط الألماني بمناطق وعرة في الأناضول حتى الوصول إلى مدينة الموصل. غير أن الحكومة البريطانية لم تكن جادة في طرح المشروع وإنما كانت تحاول من خلاله الضغط على الدولة العثمانية والمانيا للقبول بتسوية ودية لمشروع سكة حديد برلين- بغداد مع كل من الدولة العثمانية عام ١٩١٣م ، والمانيا عام ١٩١٤ .^(٣٨)

ثالثا: الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للمشروع بالنسبة لبريطانيا

١- الأهمية الاقتصادية:

كان الدافع الأساس لدعاة مشروع ربط البحر المتوسط بالخليج العربي هو زيادة النشاط التجاري وعمليات النقل بين أوروبا من جهة والخليج والهند والشرق الأقصى من جهة أخرى. والمشروع بحد ذاته كان سيمر بمدن ومراكز تجارية هامة مثل: (حلب ، وبغداد ، والبصرة) ، والتي ترتبط بها التجارة البرية المحلية والاقليمية لمناطق (سوريا ، وجنوب الأناضول، والعراق، وإيران ، والخليج). وهي بذلك سوف تؤدي إلى ربط هذه المناطق بحركة التجارة العالمية من حيث الصادرات والمستوردات. ^(٣٩) وستتفوق بذلك على خطي قناة السويس وعلى سكة حديد برلين -بغداد من حيث كونها الأقصر مسافة للربط بين البحر المتوسط من جهة والخليج والهند من جهة أخرى .

وبالنسبة للعراق ، فإن تقرير البرلمان البريطاني الصادر عام ١٨٧٢م تناول بإسهاب مدى الفوائد المرجوة من امتداد الخط في داخله من حيث زيادة حركة التجارة البريطانية مع العراق ، والذي تم الإشارة فيه بأن السنوات العشر الأخيرة قد ارتفع لأربعة أضعاف مما كانت عليه في السابق وقدره مليون جنية استرليني ، مع التوقعات بأن يتضاعف أكثر بعد إنشاء الخط.^(٤٠) وهذا ما عملت بريطانيا عليه في زيادة تجارتها مع العراق خلال المراحل اللاحقة ، حيث قدرت الصادرات البريطانية الى العراق عام ١٩٠٣م بحوالي

(١,٢٨٥,٠٠) جنيه استرليني ، وشكل ذلك نسبة ٨٠ % من مجموع البضائع المستوردة للعراق.^(٤١) كما أن الصادرات العراقية إلى الأسواق الواقعة تحت السيطرة البريطانية بلغت نسبتها ٢٥% من مجموع الصادرات.^(٤٢) وازدادت اعداد الشركات التجارية البريطانية العاملة في العراق في أواخر القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين إلى اثنتي عشر شركة في مجال النقل والتجارة.^(٤٣)

وتجاوزت الأهداف الاقتصادية البريطانية لطرح مشروع السكة قضية التجارة مع العراق إلى محاولة الاستفادة من خيالاته . وهذا ما ذكره أحد أعضاء اللجنة المكلفة بوضع التقرير ويدعى السير لنج (Lynch) ، وهو الذي لديه معرفة واطلاع بالأحوال الاقتصادية والاجتماعية للعراق بقوله: (سكك الحديد كما تعلمون تجلب معها الأمن والسلام ، وعندما يحل الأمن والسلام ستكون هناك زيادة في عدد السكان ، وعندما تحصل زيادة في عدد السكان سوف تحصل على الانتاج . والبلد نفسه (أي العراق) عبارة عن منجم من الثروات ...).^(٤٤) كما طرح التقرير إمكانية إقامة التجار والعاملين الأجانب في العراق للقيام بالأنشطة الاقتصادية وإدارة السكة فيها ، وتم تحديد المنطقة الواقعة بمحاذاة نهر دجلة بين بغداد والكويت (سلوقيا في

التقرير) ، أو في المناطق المتاخمة للحدود العراقية - الإيرانية.^(٤٥)

٢- الأهمية الاستراتيجية:

تميز القرن التاسع عشر الميلادي بوضوح الظاهرة الاستعمارية والتنافس الدولي بهدف السيطرة على مناطق العالم للاستفادة منها في مجال التجارة والأسواق والمواد الأولية. ومشروع سكة حديد وادي الفرات ، وإن كان الهدف المعلن من قبل الداعمين له هو إيجاد طريق تجاري قصير يربط أوروبا بالخليج والهند ، إلا أن العامل الاستراتيجي كان واضحاً بالنسبة لمواقف الحكومة البريطانية .

ظهرت الدعوة إلى إنشاء المشروع عام ١٨٥٦م ، وفي اعقاب حرب القرم (١٨٥٤-١٨٥٦م) بين روسيا والدولة العثمانية. إذ ساندت كل من بريطانيا وفرنسا الموقف العثماني للوقوف أمام الأطماع الروسية وخشيتهما من تعاظم نفوذها نحو مناطق مصالح الدولتين في الشرق الأوسط.^(٤٦) وقد شعرت بريطانيا بأهمية ترسيخ نفوذها السياسي والاقتصادي من شرق المتوسط حتى الهند ، خاصة وأن بريطانيا كانت ترى بأن الخطر الروسي سوف لن يقتصر على مناطق الدولة العثمانية ، وإنما سيمتد نحو إيران وأفغانستان للوصول إلى الهند. وهذا ما ورد في تقرير هام كتبه البارون فون كوهنفيلد (Baron k Von Kohenfield) رئيس أركان

الجيش النمساوي السابق تقريراً هاماً عام ١٨٥٨م بعنوان (الأهمية الاستراتيجية لسكة حديد وادي الفرات) (The Strategical Importance of The Euphrates Valley Railway) ، والذي طبع للمرة الأولى عام ١٨٦٠م ، ثم أعيد طبعه مرة أخرى عام ١٨٧٣م، أي في أعقاب صدور تقرير البرلمان البريطاني حول المشروع عام ١٨٧٢م.^(٤٧) حيث ركز التقرير على المخاطر الأساسية التي تواجه المصالح البريطانية في الشرق من قبل روسيا . وأكد بأن التغلغل الروسي سيكون عبر مناطق الدولة العثمانية وإيران من خلال دعم الحكومة الروسية لمشاريع السكك الحديدية في تركستان وتفليس وباكو.^(٤٨) وهذا التغلغل سيكون عبر أربعة طرق رئيسية ستحاول النفاذ من خلاله روسيا وهي:

أ- طريق بلاد فارس (إيران) إلى وادي الفرات عبر بلاد النهرين (العراق).

ب- طريق أريافان ومن بحيرة وان - الموصل - بغداد.

ت- طريق باكو - تبريز - شوشتر - الخليج.

ث- طريق طهران أصفهان - شوشتر - الخليج.^(٤٩)

ورأى البارون في تقريره بأن روسيا سوف تحاول السيطرة على الفرات ، وبالتالي يتحتم على

بريطانيا إقامة مشروع سكة حديد وادي الفرات لحماية مصالحها في شرق المتوسط وحتى مناطق وسط آسيا. (٥٠) والمشروع برأيه أهم من قناة السويس ، لأنه يمثل خط الدفاع الأول في حالة تقدم روسيا ورغبتها في السيطرة على قناة السويس.^(٥١)

ولم تكن روسيا هي الخطر الوحيد الذي يهدد المصالح البريطانية ، وإنما فرنسا التي حصلت من مصر على امتياز حفر قناة السويس في ٥ كانون الثاني ١٨٥٦م.^(٥٢) وبالرغم من توافق الدولتين في مواجهة التغلغل الروسي للمنطقة ، إلا أن بريطانيا كانت ترى في المشروع الفرنسي لحفر القناة تهديد لا يقل خطورة على مصالحها من خطورة التمدد الروسي. لذا عارضت بريطانيا المشروع الفرنسي طيلة مدة حفر القناة (١٨٥٩-١٨٦٩م).^(٥٣) ووجدت في طرح مشروع سكة حديد وادي الفرات كمشروع منافس للمشروع الفرنسي. غير أن عدم جدية الحكومة البريطانية ، والخشية من خسارة التوافقات مع فرنسا ضد روسيا ، فضلاً عن التكاليف المادية قد دفع بالحكومة إلى إهمال المشروع . وحتى بعد طرح الموضوع من جديد في البرلمان البريطاني خلال المدة (١٨٧١-١٨٧٢م) وتشكيل لجنة خاصة بالموضوع ، فإن الحكومة تخلت مرة أخرى عن دعم المشروع إزاء السعي للسيطرة على قناة السويس. وعندما أعيد طرح

المشروع من جديد عام ١٩٠٩م ، كان الهدف منه أيضا مواجهة تزايد النفوذ الألماني ومشروع سكة حديد برلين- بغداد ، وتم التخلي أيضا عن المشروع بعد التفاهات مع الدولة العثمانية وألمانيا .

رابعاً: موقف الدولة العثمانية من المشروع :

كانت المناطق التي ستمر بها سكة حديد وادي الفرات تحت إدارة الحكم العثماني في ولاياتها الثلاث (حلب - بغداد - البصرة) . ومع وجود الأطماع الدولية في مناطقها ، فإن العثمانيين حاولوا تحويل السياسات الاستعمارية في التدخل والاحتلال إلى منافسات اقتصادية ومشاريع أجنبية تزيد من اقتصاديات الدولة .^(٥٤) لذا ، فإنه ومنذ انتهاء حرب القرم مع روسيا عام ١٨٥٦م ، بدأت السلطات العثمانية التفكير في ربط ولاياتها بالسكة الحديدية كجزء من التوجهات في فرض الإدارة المركزية وسهولة الاتصال ، فضلا عن زيادة حركة النقل والتجارة عليها . غير أن الأزمات المالية التي كانت تعاني منها آنذاك ، وعدم وجود الخبرات الكافية في مجال بناء السكك جعلت الدولة تعتمد في إنشائها على الشركات الأوروبية.^(٥٥)

رحبت الدولة العثمانية بمشروع سكة حديد وادي الفرات البريطاني ، وشجعوا الشركات البريطانية على دعمه ، وقدموا التسهيلات والضمانات

اللازمة من خلال مباحثات السفير العثماني في لندن (موسروس باشا) بين عامي ١٨٦٦ و ١٨٦٧م مع الحكومة البريطانية والقائمين على المشروع . وتم الاتفاق على استخدام السكة من قبل بريطانيا لمدة تسع وتسعين عاما وبأمين الحق الدائم لها باستخدامها خلال مدة الامتياز ، وإيجار الأراضي الواقعة على الضفة اليمنى لنهر الفرات ، بالرغم من أن بريطانيا رفضت دخول العثمانيين في شراكة إدارة الخط عند إنجازه .^(٥٦)

وعلى قدر تعلق الأمر بالعراق ، فإن الدولة العثمانية عملت على تعيين مدحت باشا كوال على بغداد عام ١٨٦٩م ، بهدف تطوير امكانات البلاد الاقتصادية ، وجعله طريقا عالميا للنقل والتجارة ينافس قناة السويس الذي أفتتح آنذاك.^(٥٧) وقد اطلع الوالي على المشروع البريطاني لربط البحر المتوسط بالخليج العربي ، وعمل منذ بداية تسنمه للحكم على إيجاد هذا الطريق ولكن بصورة أخرى عبر الملاحة النهرية في نهر الفرات من الفلوجة إلى أعالي الفرات ، ومنها براً عبر سكة الحديد إلى حلب وشرق المتوسط.^(٥٨) وتم تشكيل لجنة لكشف امكانية الملاحة برئاسة متصرف بغداد (شاكر بك أفندي) ، والذي قام برحلة في نهر الفرات من الفلوجة باتجاه أعالي الفرات حتى منطقة مسكنة ومن هناك إلى حلب.^(٥٩) وأرسل في طريقه

رسائل عديدة قامت بنشرها جريدة الزوراء الحكومية في أعداد مختلفة أوضح فيها التفاصيل المتعلقة بالنقل النهري والمصاعب التي حركة السفن فيها. وهذه الصعوبات بالدرجة الأساس كانت تتمثل في شدة شريان المياه وسير السفن بعكس التيار ، ووجود مناطق وعرة وأشجار كثيفة في بعض المناطق ، وصعوبة الملاحة في المنطقة الواقعة بين هيت والرمادي بسبب ضحالة المياه خاصة في فصل الصيف مع وجود الصخور والأحجار الكبيرة التي تعيق حركة السفن ، فضلا عن الممرات الضيقة بين منطقتي عانة ودير الزور. واقتُرحت معالجة ذلك بزيادة عمق النهر ورفع الصخور والتوسع في بعض الممرات.^(٦٠) وبعد عودة البعثة تم العمل على جلب الآلات اللازمة للحفر من أوروبا ، وبدأ العمل في رفع العوائق وتوسيع النهر من منطقة هيت حتى منطقة راوة.^(٦١) كما قام الوالي مدحت باشا بزيارة المنطقة للاطلاع على سير العمل فيها.^(٦٢) ويبدو أن الحكومة نجحت نسبيا في إزالة بعض العوائق ، بحيث أصبحت هناك سفينتان تعملان في مجال النقل والتجارة وهما: (الرصافة ، والفرات) بين الفلوجة ومسكنة ، والتي كانت تقطعها في خمسة وعشرين يوما أو أكثر بحسب الظروف.^(٦٣) غير أن مشاكل انخفاض منسوب المياه في فصل الصيف كانت تعيق حركة السفن باستمرار.^(٦٤) كما حدث

تراجع كبير في تطوير المشروع وعمليات الحفر بعد عزل الوالي المذكور عن الولاية عام ١٨٧٢م ، وعدم قيام الولاة المتعاقبين في الاستمرار بالعمل على إزالة العوائق على الملاحة في نهر الفرات.

لقد استمر العثمانيون في حث البريطانيين على القيام بالمشروع بعد طرحه من جديد عام ١٨٧١ - ١٨٧٢م. غير أن الاحتلال البريطاني لمصر عام ١٨٨٢ جعل من العثمانيين ينظرون إلى المشاريع البريطانية بعين الريبة والشك من أن تكون وسيلة للسيطرة على المزيد من المناطق ، خاصة بالنسبة للعراق. لذا بدء التوجه العثماني نحو ألمانيا للاستفادة من الامكانيات المالية والفنية الموجودة لديها لإنشاء مشاريع السكك الحديدية كان مشروع سكة حديد برلين - بغداد باكورة هذا التوافق. وعندما أعادت بريطانيا طرح فكرة المشروع الخاص بها من جديد عام ١٩٠٩م ، رفض العثمانيون التعاون مع البريطانيين ، وفضلوا المشروع الألماني على اعتبار أن الأخير ليست لديها اطماع في مناطق الدولة العثمانية مثل بريطانيا وغيرها من الدول الأخرى.^(٦٥)

خامسا: أثر المشروع على العراق:

اهتمت الإدارة العثمانية في ولاية بغداد بالمشروع البريطاني بعد طرحه للنقاش أمام البرلمان البريطاني. إذ نقلت جريدة الزوراء الخبر عن

جرائد استانبول ، وقامت بنشر سلسلة من المقالات الصحفية عن أهمية خروج العراق من عزلته نحو العالم الخارجي بالرغم من أنه كان يوما من الأيام مركزا يشع بالعلوم والمدنية في التطور والتقدم.^(٦٦) وعن أهمية المشروع البريطاني نشرت سلسلة مقالات تحت عنوان (طريق الحديد) ، وبينت مدى الفوائد المتوخاة منها خاصة في مجال تطوير اقتصاديات العراق الذي كان يعاني من ركود كبير بسبب انحسار فوائد الانتاج الزراعي في الداخل فقط. ^(٦٧) ولبيان مدى الاستفادة من المشروع بالنسبة للعراق إذ ما تم تنفيذه ، فإنه يمكن الإشارة إلى الجوانب الآتية:-

١- التطور الاقتصادي وازدياد حركة العمران:
إذ أن إنشاء سكة الحديد سوف يوفر الفرصة لتصدير المنتجات الزراعية المحلية الفائضة عن الحاجة إلى الخارج بدلا من بقائها في الداخل ، الأمر الذي سيساهم في زيادة النشاط الاقتصادي في عموم البلاد. وهذا ما أشارت إليه جريدة الزوراء الرسمية بالقول: (فيا عجباً أن مملكتنا إذا تجد مخرجا بتجديد طريق حديد لن يبقى من أراضينا المعطلة من الزراعة ولو قدر شبر من دون حراثة أو يذهب ملؤ كف من هذه المياه الحسنة الجيدة عبثا ...).^(٦٨) وسينعكس ذلك كله على ازدهار الحياة العامة وتطور البناء العمران ، خاصة في المناطق التي تمر بها

السكة. وسيؤدي ذلك إلى جلب رؤوس الاموال من الخارج ودخول الشركات والأفراد من التجار وبالتالي تحقيق الرفاه الاقتصادي للبلاد.^(٦٩)

٢- تطور مكانة العراق الدولية: فالتجارة الدولية المارة في العراق عبر سكة وادي الفرات سيزيد من أهمية العراق ، خاصة وأن معظم التجارة ستنتقل من الطرق الاخرى إليه.^(٧٠) أذ أن طريق سكة حديد وادي الفرات أقصر وأقل كلفة من طريقي الدوران حول أفريقيا وقناة السويس. كما أن الكميات من السلع والبضائع التجارية التي سيتم نقلها بالسكة أكثر بكثير من تلك التي يتم نقلها بالسفن.

٣- توفير الأمن والاستقرار: إذ أن وجود مثل هذه المشاريع سوف يساعد الإدارات الحكومية المدنية والعسكرية في فرض القوانين والإجراءات الحكومية على جميع المناطق ، وإرسال البريد والتعليمات بسهولة. وفي حالة حدوث تمردات أو عصيان في بعض المناطق ، فإن من السهولة بما كان إرسال القوات العسكرية عبر هذه السكة للقضاء عليها.

٤- الاستقرار الاجتماعي: تميز المجتمع العراقي في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي بوجود نسبة كبيرة من السكان البدو غير المستقرين والمثيرين للمشاكل للحكومة وسكان المدن ، خاصة في المناطق الغربية والجنوبية . ووجود سكة الحديد في تلك

حديد في هذا البلد يعد بداية لمملكة وحياة جديدة). (٧٣)

لقد عملت الإدارة الحكومية في بغداد على الاستمرار في تأييد المشروع البريطاني. إذ أشار الرحالة الأمريكي وليم بيرى فوك (WM . Pery Fogg) الذي زار بغداد عام ١٨٧٥ م ، بأنه التقى في بغداد بالوالي رديف باشا (١٨٧٣-١٨٧٥م) وأطلعته الأخير على خريطة تمثل المشروع المقترح حول ربط البحر المتوسط بالخليج ومن ثم إلى الهند وبمسافة تقدر ب ١٥٠٠ ميل . وأنه يأمل أن تقوم بريطانيا بتنفيذه (٧٤). غير أن الأمانى الحكومية في إنشاء المشروع لم تأتي بالنتائج المرجوة .

النتائج :

في ضوء دراستنا لموضوع البحث تبين لنا النتائج الآتية:-

١- ارتبطت فكرة الربط الحديدي بين البحر المتوسط من جهة والخليج والهند من جهة أخرى بالأهداف الاقتصادية من قبل القائمين على المشروع والمدافعين عنه. أما الحكومة البريطانية فكانت ترى في المشروع ذا أهمية استراتيجية كبيرة في التواصل بين بريطانيا ومستعمراتها في الشرق ، ومواجهة التهديدات لمصالحها من قبل الدول الأخرى.

المناطق سيؤدي إلى توجه القبائل نحو الاستقرار والعمل في الأنشطة الاقتصادية. وقد أشارت جريدة الزوراء إلى ذلك بالقول: (وضع جولان العشائر والعربان يدخل تحت التأمين. فالعشائر والقبائل الذين هم الآن يعيشون في حالة البدوية يذهبون إلى الزراعة ويدخلون إلى دائرة المدينة بالتدريج على وفق الرغبات والاحتياجات). (٧١)

٥- زيادة الواردات المالية : إذ أن ازدهار حركة التجارة والنقل بفعل وجود سكة الحديد سيوفر للإدارات الحكومية المزيد من الأموال نتيجة لفرض الرسوم الجمركية على السلع والبضائع المصدرة والمستوردة ، مع وجود ضرائب ورسوم أخرى تتعلق بالأسواق والمعابر والدمغا وغير ذلك. وهذا ما سيؤدي إلى فائض في الميزانية العامة ، وبالتالي الزيادة في الانفاق الحكومي في المجالات المختلفة. (٧٢)

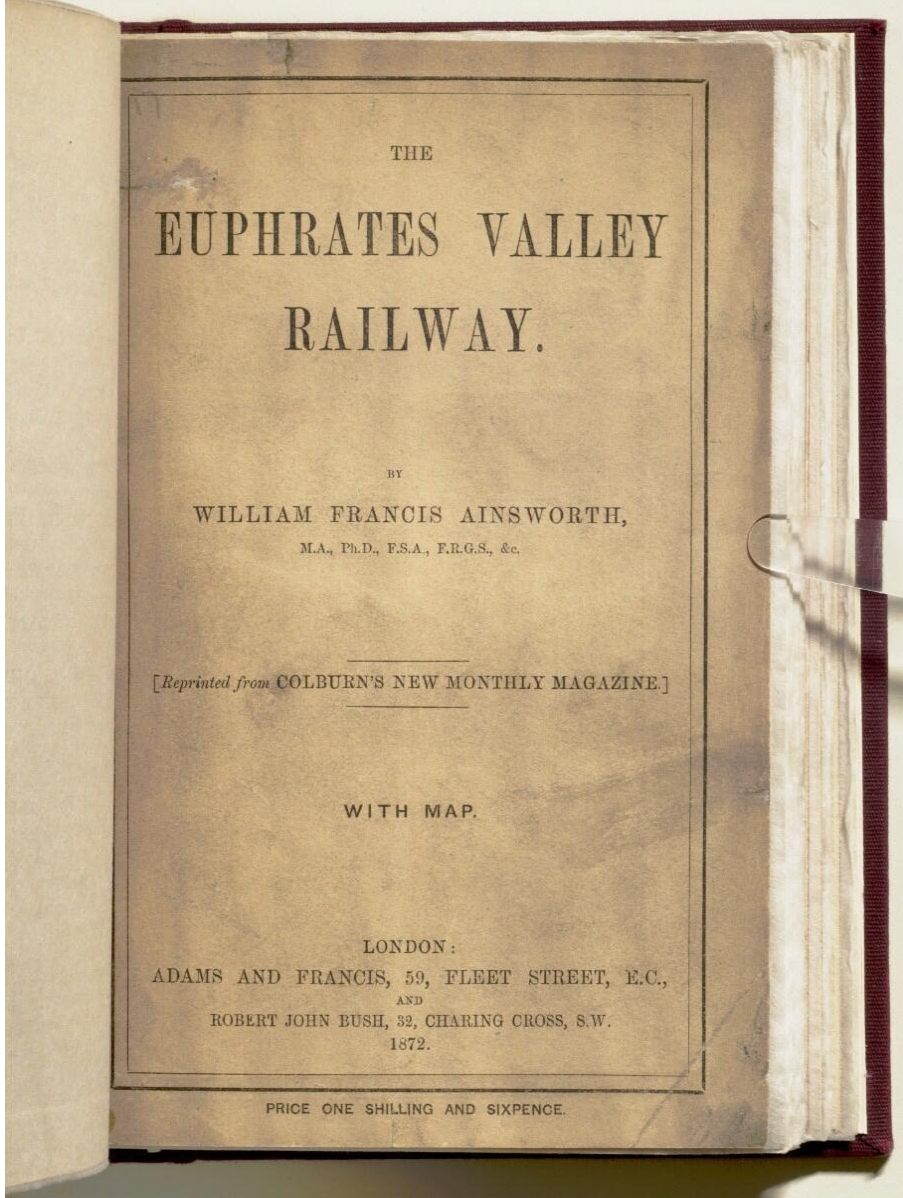
٦- المؤثرات الخارجية : إن الاتصال بالعالم الخارجي عن طريق سكة الحديد وإقامة الأجانب في العراق سيؤدي الى الاحتكاك والتأثر بالثقافات الأخرى ، والاطلاع على المنجزات الحضارية للدول والشعوب. وقد وصف التقرير البريطاني الصادر حول السكة العراق بأن (البلد عظيم ولكنه يحتاج فقط إلى خط سكة الحديد لينفتح على العالم .. وإن إنشاء سكة

- ٢- تميز مشروع (سكة حديد وادي الفرات) بأنه الأقل كلفة من الناحية المادية من المشاريع الأخرى في المنطقة من حيث مروره بمناطق منبسطة وبمدن ومراكز تجارية هامة ، ويمكن من خلاله الاستحواذ على التجارة المحلية والاقليمية والدولية في المنطقة.
- ٣- ارتبطت التوقيتات الخاصة بطرح المشروع في السنوات (١٨٥٦م ، و ١٨٧١م - ١٨٧٢ ، و ١٩٠٩م) بالأحداث المتعلقة بزيادة التنافس على المنطقة بين كل من (بريطانيا ، وفرنسا ، وروسيا ، وألمانيا). وهذا ما أضاف إلى المشروع أهمية استراتيجية كبيرة .
- ٤- عملت السلطات العثمانية في الدولة العثمانية والإدارة الحكومية في ولاية بغداد على تشجيع ودعم قيام مثل هذا المشروع حتى عام ١٩٠٩م ، نظرا للفوائد التي ستعود عليها من زيادة في النشاط التجاري ، والاسهام في بسط نفوذ السلطة على جميع المناطق ، فضلا عن زيادة الواردات المالية لصالحها.
- ٥- لم يتم تحقيق المشروع بسبب شعور الحكومة البريطانية بأنها ذات كلفة مالية كبيرة وفضلت إبقاء اهتمامها في ترسيخ نفوذها على قناة السويس. كما أن الدولة العثمانية وقفت ضد المشروع بعد عام ١٩٠٩م بسبب خشيتها من استغلال البريطانيين له للسيطرة والاحتلال.
- ٦- كانت النتائج الإيجابية المرجوة بالنسبة للعراق في حالة تحقق المشروع كبيرة وعظيمة من حيث تحول الاقتصاد المحلي القائم على الاكتفاء الذاتي إلى اقتصاد السوق المرتبط بحركة الصادرات والمستوردات الدولية. كما أن المشروع في حالة تحقيقه كان سيساهم في انفتاح المجتمع واطلاعه على التطور العالمي في مختلف المجالات والاستفادة منه.
- ٧- إن هذا المشروع يمكن الاستفادة منه في الوقت الحاضر من خلال العمل على إنشائه ، وهو ما سيمثل نقلة نوعية في المجال الاقتصادي بالنسبة للعراق والمنطقة.

العراق ومشروع سكة حديد وادي الفرات

الملاحق :

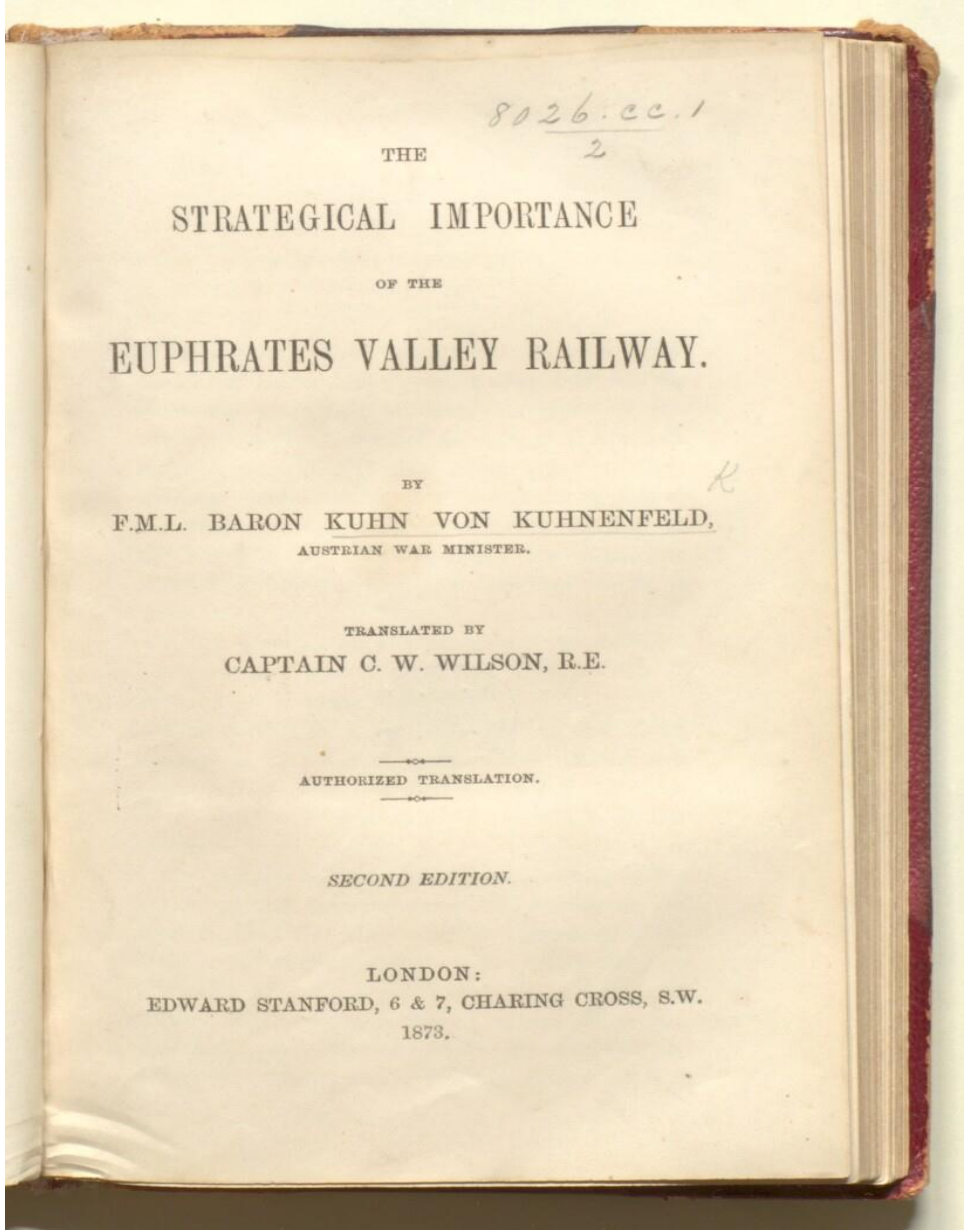
ملحق رقم (١): صورة تقرير اللجنة البرلمانية البريطانية سكة حديد وادي الفرات عام ١٨٧٢م



المصدر : William Francis Ainsworth ,The Euphrates Valley Railway .

العراق ومشروع سكة حديد وادي الفرات

ملحق رقم (٢) : صورة تقرير البارون فون كوهنفيلد بعنوان (الأهمية الاستراتيجية لسكة حديد وادي الفرات).

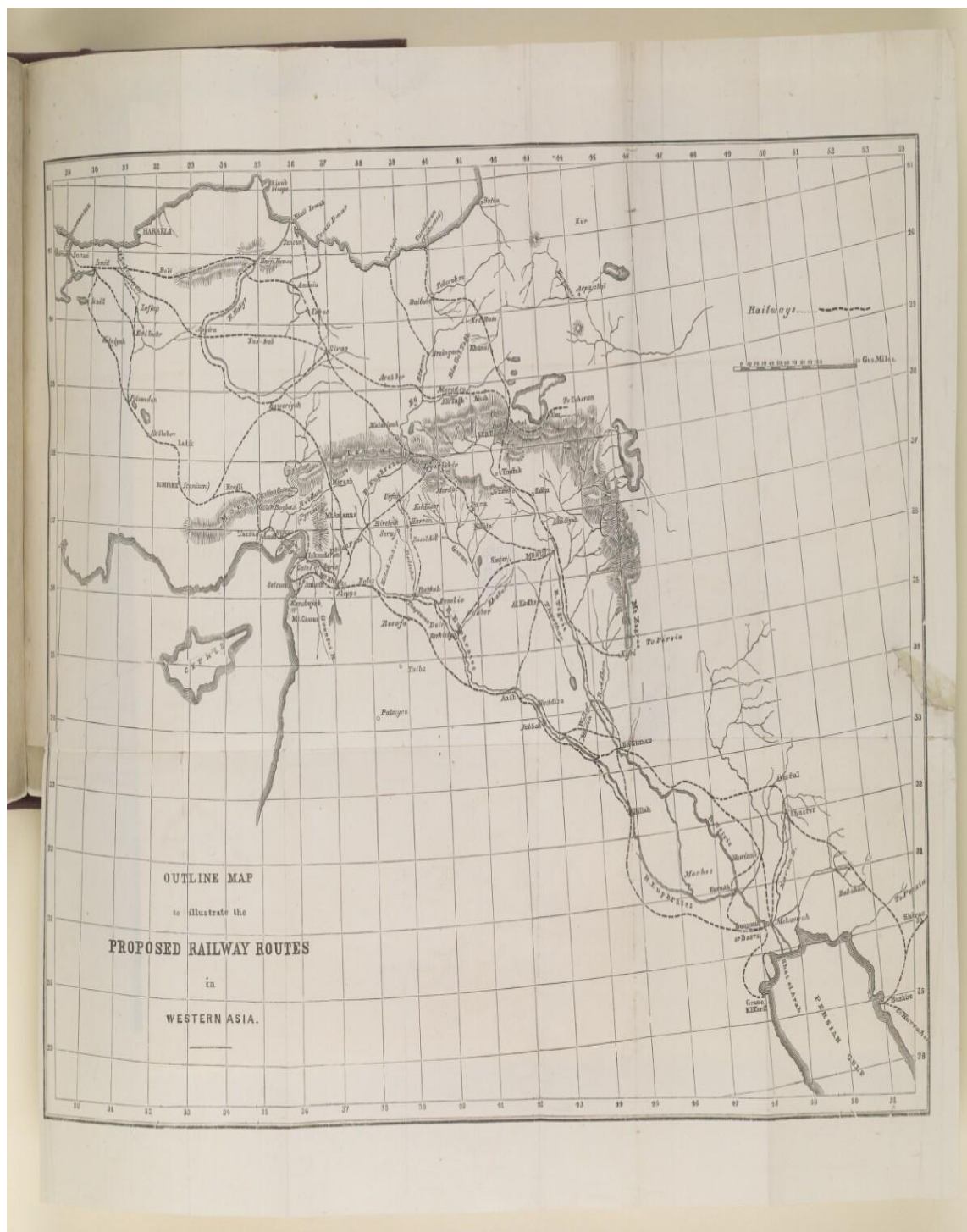


المصدر:

Baron k Von Kohenfield , The Strategical Importance of The Euphrates Valley Railway, (London : 1873).

العراق ومشروع سكة حديد وادي الفرات

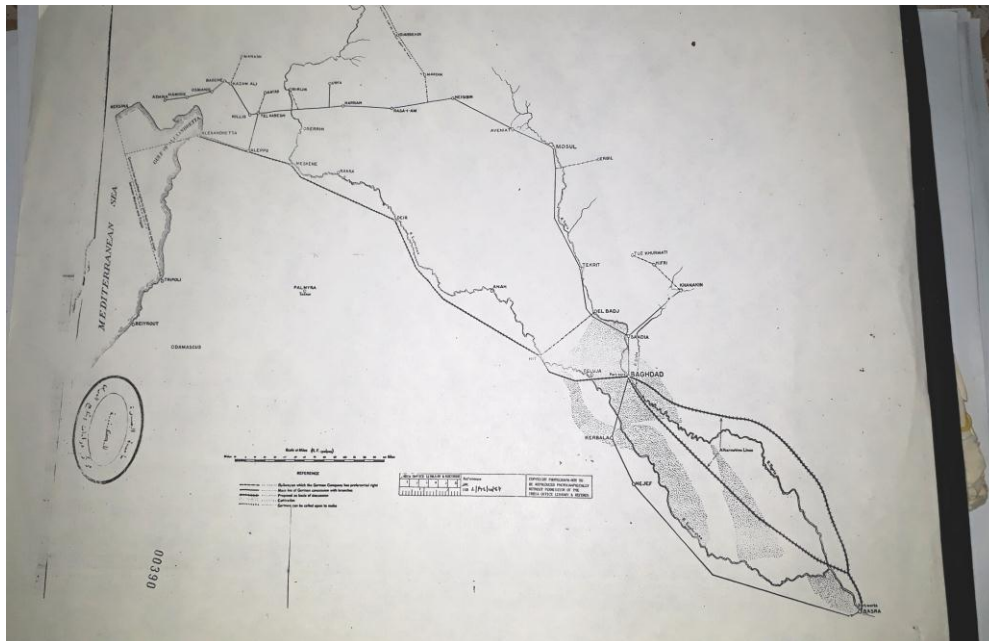
الملحق رقم (٢) : خريطة مشروع سكة حديد وادي الفرات الصادرة عام ١٨٧٢م.



المصدر : William Francis Ainsworth , The Euphrates Valley Railway

العراق ومشروع سكة حديد وادي الفرات

ملحق رقم (٣): خريطة سكة حديد وادي الفرات البريطاني، وسكة حديد برلين- بغداد الألماني ١٩٠٩م



المصدر : India office Records , File No 390.

ترجمة الخريطة من عمل الباحث

الهوامش:

- ٩ ج. ج. لوريمر ، دليل الخليج ، القسم التاريخي ، ترجمة مكتب سمو أمير دولة قطر ، (الدوحة : ١٩٦٧) ج ٤ ، ص ١٧٦٧ .
- ١٠ مراد ، المصدر نفسه ، ص ٢٨١ .
- ١١ هادي طعمة ، الخليج العربي في الاستراتيجيات الاستعمارية والبريطانية خاصة ، (بغداد : مطبعة الجمهورية ، ١٩٧١) ، ص ١٩ .
- ١٢ جون كيللي ، بريطانيا والخليج ١٧٩٥ : ١٨٧٠ ، ترجمة محمد أمين عبد الله ، (عمان : وزارة التراث القومي والثقافة ، د.ت) ، ص ٢٨ .
- ١٣ صالح محمد العابد ، موقف بريطانيا من النشاط الفرنسي في الخليج العربي ، (بغداد : مطبعة العاني ، ١٩٧٩) ، ص ٨٦-٨٧ ، ص ٩٨ .
- ١٤ زكي صالح ، مجمل تاريخ العراق الدولي ، (القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٩٦) ، ص ٢٥ .
- ١٥ عن بعثة جسني ونشاطها في مسح الطرق النهرية ينظر : عبد العزيز سليمان نوار ، تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داوود باشا إلى نهاية حكم مدحت باشا ، ط ٢ ، (بغداد : وزارة الثقافة ، ٢٠١٣) ، ص ٢٤٢-٢٦٤ .
- ١٦ أشارت بعض المصادر إلى وجود العديد من المبادرات حول ربط البحر المتوسط بالخليج عن طريق السكك الحديدية. إذ تقدم أحد بالفكرة أحد موظفي سكك الحديد الهند عام ١٨٣٠م. وتكرر الأمر عام ١٨٤٠م من قبل السير مكاندونالد ستيفنسن (M.Stephenson)
- ١ رحالة أوروبيون في العراق ، ط ١ ، (لندن : شركة دار الوراق للنشر المحدودة ، ٢٠٠٧) ، ص ٢٠-٢١ .
- 2 Peter. Teixeira , The Travels of Peter Teixiera from India to Italy by Land , (London : 1716) pp.31-36.
- ٣ رحالة أوروبيون ، المصدر نفسه ، ص ١٨ .
- ٤ ليونهارت راوولف ، رحلة المشرق إلى العراق وسوريا وفلسطين سنة ١٥٧٣م ، ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي ، (بغداد : منشورات وزارة الثقافة والإعلام ، ١٩٧٨) ، ص ١٠٣ ، ص ١٠٦ ، ص ١٥٨ .
- ٥ طارق نافع الحمداني ، (تجارة البصرة الخارجية ودورها في الخليج العربي خلال القرن السادس عشر) ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد الرابع والثلاثون ، (الكويت : ١٩٨٣) ، ص ٦٩ .
- ٦ مصطفى عباس جعفر ، (طريق بصرة حلب للقوافل التجارية كما وصفها الرحالة الأوروبيون في العصر الحديث) ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد الثامن والخمسون ، (الكويت : ١٩٨٩) ، ص ٥٥-٧٦ .
- ٧ خليل علي مراد ، العراق في العهد العثماني دراسة في الادارة العثمانية والحياة الاقتصادية ١٦٣٨-١٧٥٠ ، ط ١ ، (بيروت : دار الرافدين ، ٢٠١٨) ، ص ٢٧٤ .
- ٨ المصدر نفسه ، ص ٢٨٠ .

٢٧ ينظر: الخريطة في ملحق رقم (٣).
28 Ibid , pp., 60 -61.

29 Ibid , pp. 60-64.

30 Ibid , p. 59.

٣١ عبد الفتاح ابراهيم ، المصدر نفسه ، ص٩١.
٣٢ المسيو تيودور روفستين ، تاريخ مصر تاريخ مصر
قبل الاحتلال البريطاني وبعده ، تعريب علي احمد
شكري ، (القاهرة: ١٩٢٧)
، ص٥٢-٥٣

٣٣ كانت المانيا قد برزت كقوة سياسية واقتصادية
وعسكرية كبيرة في أوروبا بعد تحقيق وحدتها عام ١٨٧١م
، وازداد نفوذها في

الدولة العثمانية من خلال المؤسسات المالية
والتعاون العسكرية ، وحصلت على مشاريع مد خطوط
سكك حديدية في الأناضول

خلال المدة (١٨٨٨-١٨٩٨ م) ، ومن ثم
الحصول على امتياز سكة حديد يمتد من برلين إلى
الدولة العثمانية وصول الى بغداد
والخليج في ٥ آذار ١٩٠٢م. للتفاصيل ينظر:
بحري ، المصدر نفسه ، ص٦٩-٧٢.

34 Stuart A Cohen , British policy in
Mesopotamia , (London:1976) , p.35 ,
pp.68-69 , p.71.

35 India office Records (I . O . R) , File
No: 664 , Document No: 664 , Date 8
September 1909.

36 I . O . R , File No 335 : Document
No: 335 , Date 27 September 1909.

37 I.O . R , File No 390 : Document
No: 390 , Date 25 May 1909.

ينظر: الخريطة في الملحق رقم (٤) .

٣٨ بحري ، المصدر نفسه ، ص١٦٢-١٦٤ ،
ص١٦٧-١٧٢.

، وكذلك قدم أحد ضباط السلاح البحري الهندي وهو
الكسندر كامبل (F.Campell) عام ١٨٤٣ بمقترح
ربط أوروبا بالهند من خلال

الاناضول وايران. لوريمر ، المصدر نفسه ، ج ٤ ،
ص٢٠٧٢. ستيفن هيميسلي لونكريك ، أربعة قرون من
تاريخ العراق الحديث
، ترجمة جعفر الخياط ، ط٦ ، (بغداد: مكتبة
النهضة العربية ، ١٩٨٥) ، ص٣٥٥. لؤي بحري ،
سكة حديد بغداد دراسة في

تطور دبلوماسية قضية سكة حديد برلين بغداد حتى
عام ١٩١٤ ، (بغداد: شركة الطبع والنشر الأهلية ،
١٩٦٧) ، ص١٦٨.

١٧ عبد الفتاح ابراهيم ، على طريق الهند ، جمع
وتحقيق شهاب احمد الحميد ، (بغداد: دار الشؤون
الثقافية ، ٢٠٠٤) ، ص٨٦.
١٨ المصدر نفسه ، ص٨٦-٨٧.

19 William Francis Ainsworth , The
Euphrates Valley Railway , (London:
1872) .

ينظر صورة التقرير في ملحق رقم (١).

20 Ibid , p.5

21 Ibid .

22 Ibid , pp.8-9.

23 Ibid , p. 46.

24 Ibid , p.8 , p.46.

25 Ibid , p .54.

وقرية دوحاله أو دوحله حاليا من القرى الواقعة في
الضفة اليمنى لنهر دجلة التابعة لناحية هبهب التابع
لقضاء بعقوبة في محافظة ديالى.

26 Ibid , pp. 55-56.

- (جامعة بغداد: كلية الآداب ، ٢٠٠٦) ، ص ٨٧ - ٩٠ ، ص ١٤٤-١٥٣ .
- ٥٣ المصدر نفسه ، ص ١٥٧ وما يليها .
- 54 Starford J Shaw and Erel Koral Shoaw , History of The Ottoman Empire and Modern Turkey , (Combridge univ prees , 1978) , Vol 2 , p.227.
- 55 Ibid , p.226-227.
- 56 The Euphrates Valley Railway , op.cit , p. 57 .
- ٥٧ عبد العزيز سليمان نوار ، تاريخ العراق الحديث ، ص ٣٣٥ .
- ٥٨ ياسين شهاب شكري ، ولاية بغداد: ١٨٧٢ - ١٩٠٩ م دراسة في أوضاعها الإدارية والاقتصادية ، (رسالة ماجستير) (جامعة الموصل: كلية الآداب ، ١٩٩٤) ، ص ١٤٦ .
- ٥٩ جريدة الزوراء ، العدد ٣٩ ، ٢٠ ذي الحجة ١٢٨٦ هجرية ١٠ مارت ١٢٨٦ رومية ، السنة الأولى .
- ٦٠ جريدة الزوراء العدد ٤٠ ، ٢٧ ذي الحجة ١٢٨٦ هجرية ١٧ مارت ١٢٨٦ رومية ، السنة الأولى .
- العدد ٤٢ ، ١١ محرم الحرام ١٢٨٦ هجرية ٣١ مارت رومية السنة الأولى . العدد ٤٥ ، ٢ صفر ١٢٨٧ ٢١ نيسان ١٢٨٦ رومية ، السنة الأولى .
- ٦١ جريدة الزوراء ، العدد ٦٤ ، ١ جمادي الاولى ١٢٨٧ هجرية ١٨ تموز ١٢٨٦ رومية ، السنة الثانية .
- ٦٢ جريدة الزوراء ، العدد ٧٥ ، ١٠ جمادي الآخر ١٢٨٧ هجرية ٢٥ اغسطس ١٢٨٦ رومية ، السنة الثانية .
- 39 The Euphrates Valley Railway , op.cit , pp. 46- 47 , p.54.
- 40 Ibid , p.57.
- 41 Acohen , op. cit , p.53.
- 42 Reger- Owen , The Middle East in word Economy 1800-1914 , (London: 1981) , p.276.
- ٤٣ للتفاصيل عن الشركات البريطانية في العراق ينظر: الكسندر أداموف ، ماضي البصرة وحاضرها ، ترجمة هاشم صالح التكريتي ، ط ١ ، (البصرة : جامعة البصرة ، ١٩٨٩) ، ج ٢ ، ص ٢٠٥-٢٠٦ . حسين محمد القهواتي ، دور البصرة التجاري في الخليج العربي ١٨٦٩-١٩١٤ ، ط ١ ، (بغداد: مطبعة الارشاد ، ١٩٨٠) ، ص ٢٧٨ وما يليها .
- 44 The Euphrates Valley Railway , op.cit , p. 58 .
- 45 Ibid .
- ٤٦ للتفاصيل عن حرب القرم والتوجهات الروسية للتوسع على حساب مناطق الدولة العثمانية ينظر: محمد كمال الدسوقي ، الدولة العثمانية والمسألة الشرقية ، (القاهرة: دار الثقافة ، ١٩٧٦) ، ص ١٩٧-٢٠١ .
- ٤٧ ينظر: صورة التقرير والكتاب في ملحق رقم (٢) .
- 48 Baron k Von Kohenfield , The Strategral Importance of The Euphrates Valley Railway , (London : 1873) , p.9.
- 49 Ibid , p.15-16.
- 50 Ibid , p. 17 .
- 51 Ibid , p.21-22.
- ٥٢ سامي صالح محمد العياد ، الصراع البريطاني - الفرنسي على مشروع قناة السويس ١٨٥٤ - ١٨٦٩ م ، (أطروحة دكتوراه) ،

مصادر البحث :

أولاً: الوثائق البريطانية:

- ١- تقرير اللجنة البرلمانية البريطانية الصادر عام ١٨٧٢م. المكتبة البريطانية رقم الاستدعاء (bb78(10.8235) . تتوفر نسخة مصورة في مكتبة قطر الرقمية (www.qdl.qa/archive)
The Euphrates Valley Railway ,
-William Francis Ainsworth
(London: 1872).
- ٢- تقرير البارون فون كوهنفيلد (Baron k Von Kohenfield).
- The Strategical Importance of The Euphrates Valley Railway, (London : 1873).
٣- وثائق سجلات وزارة الهند (India office Records) مصورات في مركز دراسات الخليج (سابقاً) جامعة البصرة. متوفرة لدى الباحث:
-File No 335.
-File No 375.
-File No 390.

ثانياً: الرسائل والأطاريح الجامعية:

- ١- شكري ، ياسين شهاب . ولاية بغداد: ١٨٧٢-١٩٠٩م دراسة في أوضاعها الإدارية والاقتصادية ، (رسالة ماجستير) جامعة الموصل: كلية الآداب ، ١٩٩٤ .
- ٢- العياد ، سامي صالح محمد . الصراع البريطاني- الفرنسي على مشروع قناة السويس ١٨٥٤-١٨٦٩م ، (أطروحة دكتوراه) ، جامعة بغداد: كلية الآداب ، ٢٠٠٦ .

ثالثاً: المصادر العربية والمعرية:

- ٦٣ جريدة الزوراء ، العدد ٨٣ ، ٩ رجب ١٢٨٧ هجرية ٢٢ أيلول ١٢٨٦ رومية ، السنة الثانية . العدد ١٤٦ ، ٢ صفر ١٢٨٨ هجرية ١١ مارت ١٢٨٧ رومية ، السنة الثالثة .
- ٦٤ جريدة الزوراء ، العدد ٥٩ ، ١٣ ربيع الثاني ١٢٨٧ هجرية ٣٠ حزيران ١٢٨٦ رومية ، السنة الثانية .
- ٦٥ كارلتون هيز، التاريخ الأوربي الحديث ١٧٨٩-١٩١٤ ، ترجمة فاضل حسين ، (الموصل: جامعة الموصل ، ١٩٨٧) ، ص ٣٩٢.
- ٦٦ جريدة الزوراء ، العدد ٤٠ ٢٧ ذي الحجة ١٢٨٦ هجرية ١٧ مارت ١٢٨٦ رومية ، السنة الأولى.
- ٦٧ جريدة الزوراء ، العدد ٧٦٢ سلخ جمادي الآخر ١٢٧٥ هجرية ٢٠ مايس ١٢٩٤ رومية ، السنة التاسعة.
- ٦٨ جريدة الزوراء ، العدد ٧٧٥ ، ١٧ شعبان ١٢٩٥ هجرية ٥ اغسطس ١٢٩٤ رومية ، السنة العاشرة .
- 69 The Euphrates Valley Railway , op.cit , p. 58.
- 70 Ibid , p. 6.
- ٧١ جريدة الزوراء ، العدد ٧٧٥ ، ١٧ شعبان ١٢٩٥ هجرية ٥ اغسطس ١٢٩٤ رومية ، السنة العاشرة .
- ٧٢ المصدر نفسه .
- 73 The Euphrates Valley Railway , op.cit , p. 58.
- ٧٤ عبود الشالجي ، بغداد بأقلام رحالة (لندن : دار الوراق للنشر المحدودة ، ٢٠٠٧) ، ص ١٦٢-١٦٣ .
- رحلة فوك بالأصل
- بعنوان: بلاد عريستان ، أو رحلة إلى بلاد ألف ليلة وليلة .

- ١١- العابد، صالح محمد . موقف بريطانيا من النشاط الفرنسي في الخليج العربي ، (بغداد: مطبعة العاني ، ١٩٧٩).
- ١٢- القهواتي ، حسين محمد . دور البصرة التجاري في الخليج العربي ١٨٦٩-١٩١٤ ، الطبعة الأولى ، (بغداد: مطبعة الارشاد ، ١٩٨٠).
- ١٣- كيلي ، جون . بريطانيا والخليج ١٧٩٥: ١٨٧٠، ترجمة محمد أمين عبد الله ،(عمان: وزارة التراث القومي والثقافة ، د.ت) .
- ١٤- لوريمر، ج. ج . دليل الخليج ، القسم التاريخي ، ترجمة مكتب سمو أمير دولة قطر ، (الدوحة : ١٩٦٧) ، الجزء الرابع.
- ١٥- لونكريك ، ستيفن هيمسلي. أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث ، ترجمة جعفر الخياط ، الطبعة السادسة ، (بغداد: مكتبة النهضة العربية ، ١٩٨٥) .
- ١٦- مراد ، خليل علي. العراق في العهد العثماني دراسة في الادارة العثمانية والحياة الاقتصادية ١٦٣٨-١٧٥٠ ، ط١، (بيروت: دار الرافدين ، ٢٠١٨) .
- ١٧- نوار ، عبد العزيز سليمان . تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داوود باشا إلى نهاية حكم مدحت باشا ، الطبعة الثانية ، (بغداد: وزارة الثقافة ، ٢٠١٣) .
- ١٨- هيز، كارلتون. التاريخ الأوربي الحديث ١٧٨٩-١٩١٤ ، ترجمة فاضل حسين،(الموصل: جامعة الموصل ، ١٩٨٧) .

رابعاً: المصادر الأجنبية:

- 1- A Cohen , Stuart . British policy in Mesopotamia , (London:1976).
- 2- Shaw , Starford J and Erel Koral Shaw . History of The Ottoman Empire

- ١- ابراهيم ، عبد الفتاح . على طريق الهند ، جمع وتحقيق شهاب احمد الحميد ، (بغداد: دار الشؤون الثقافية ، ٢٠٠٤) .
- ٢- أداموف ، الكسندر. ماضي البصرة وحاضرها ، ترجمة هاشم صالح التكريتي ، الطبعة الأولى ، (البصرة: جامعة البصرة ، ١٩٨٩) ، الجزء الثاني.
- ٣- بحري ، لؤي. سكة حديد بغداد دراسة في تطور دبلوماسيّة قضية سكة حديد برلين بغداد حتى عام ١٩١٤ ، (بغداد: شركة الطبع والنشر الأهلية ، ١٩٦٧).
- ٤- الدسوقي ، محمد كمال . الدولة العثمانية والمسألة الشرقية ، (القاهرة: دار الثقافة ، ١٩٧٦) .
- ٥- راوولف ، ليونهارت . رحلة المشرق إلى العراق وسوريا وفلسطين سنة ١٥٧٣م ، ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي ، (بغداد: منشورات وزارة الثقافة والإعلام ، ١٩٧٨).
- ٦- رحالة أوريبيون في العراق . ط١ ، (لندن: شركة دار الوراق للنشر المحدودة ، ٢٠٠٧).
- ٧- روفستين ، المسيو تيودور . تاريخ مصر تاريخ مصر قبل الاحتلال البريطاني وبعده ، تعريب علي احمد شكري ، (القاهرة : ١٩٢٧) .
- ٨- الشالجي ، عبود . بغداد بأقلام رحالة (لندن : دار الوراق للنشر المحدودة ، ٢٠٠٧).
- ٩- صالح ، زكي. مجمل تاريخ العراق الدولي ، (القاهرة: معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٩٦) .
- ١٠- طعمة، هادي. الخليج العربي في الاستراتيجيات الاستعمارية والبريطانية خاصة ، (بغداد: مطبعة الجمهورية ، ١٩٧١) .

and Modern Turkey , (Combridge univ
prees , 1978) , Vole 2.
3- Teixeira , Peter . The Travels of Peter
Teixiera from India to Italy
by Land , (London :1716) .

خامسا: البحوث المنشورة:

١- جعفر، مصطفى عباس. (طريق بصرة حلب
للقوافل التجارية كما وصفها الرحالة الأوربيون في
العصر الحديث) ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة
العربية ، العدد الثامن والخمسون ، (الكويت : ١٩٨٩) .

٢- الحمداني ، طارق نافع . (تجارة البصرة
الخارجية ودورها في الخليج العربي خلال القرن السادس
عشر) ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد
الرابع والثلاثون ، (الكويت : ١٩٨٣) .

سادسا: الجرائد :

١- جريدة الزوراء . الأعداد (٣٩ ، ٤٠ ، ٤٢ ،
٤٥ ، ٥٩ ، ٦٤ ، ٧٥ ، ٨٣ ،
١٤٦ ، ٧٧٥) .

Abstract

Historically, Iraq by the virtue of its important and distinctive position became increasingly attractive to ancient commercial routes, whether it was a passage or stoppage point. That prompted Great Britain to concentrate its attention on Mesopotamia in order to take advantage of strategic benefits that Iraq might offer. However, in the nineteenth century, Britain sought to find a relatively shorter route to link between itself and its eastern colonies, in particular, those existed in India. In 1856, a proposal of establishing Euphrates valley railway came into focus. The purpose of that project was to link Mediterranean east coast with Arabian Gulf and India via Syria and Iraq. The reasons behind British government's reluctance of implementing this proposal

could be attributed to their fear of engaging in unforeseen consequences and the heavy financial burdens. As for Iraq , it was then a part of the State of Othman Empire, so Othman authority agreed and expressed its approval concerning the project in Iraq. Therefore, It strongly prompted the British government to move forward to implement it for the economic benefits that can be yielded when executed. Besides, it could be employed to strengthen the government influence in all over the country. Despite the proposal was put up for discussion in 1871-1872 and 1909, but the main goal of the proposal was to fend off the growing influence of Russia, France and Germany in the area. Apparently, there was no true desire to carry on that proposal.