

مشروع سكة حديد وادي الفرات (١٨٥٦-١٨٨٢م)**د. نوف بنت رزق الروضان****أستاذ التاريخ الحديث المساعد****جامعة الجوف/ المملكة العربية السعودية****The Euphrates Valley Railway Project (1856-1882)****Dr. Nouf Bint Rizq Al Rawdan****Professor of Modern History and Contemporary Assistant****Al-Jouf University\ Saudi Arabia**

N.alrodan@ju.edu.sa

Abstract

This research tackles an important issue in the History of Iraq and the Arab World in general; it is the Euphrates Valley Railway connecting the Mediterranean to the Arab Gulf. The project proposal appeared in 1865 and efforts by its advocates continued up to 1882. This study is intended to track the project progress; identify its proponents; highlight the reaction of the Ottoman, English and French governments to it besides remunerating the different benefits of the project to England as detailed by the project proponents. The study applied the historical-analytical methodology and used various data resources the most important of which is the information from the British Foreign Office besides other primary important resources from the 19th century including writings of the project proponents and pioneers such as William Andrew and Chesney. Information resources also include several studies and references about the history of Iraq. The project stands as a real example of what was known in the 19th century as the "Railway Fever". The study highlighted the strong relation between the project and the British interests in India and the search for the best and easiest ways to secure the route to India. The project acquired unprecedented attention of many businessmen, politicians and intellectuals in England. The Ottoman Government supported the project and offered the project company a concession. However, the British Government position towards the project was based on its viewpoint about the Suez Canal Project and its perception for the Iraq route as a substitute for the Egyptian route. Though the Euphrates Valley Railway was never executed, however, the efforts made in its regard shed light on the region's resources and its strategic importance which paved the way for its subsequent colonization.

Keywords: railway, iron, valley, Euphrates.

المخلص

تتناول هذه الدراسة موضوعاً مهماً في تاريخ العراق، والمنطقة العربية بشكل عام؛ وهو مشروع سكة حديد وادي الفرات يربط بين البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي، وذلك من عام ١٨٥٦م، وهو العام الذي طرح فيه المشروع، حتى عام ١٨٨٢م، الذي يمثل آخر الجهود التي بذلت من قبل أصحاب المشروع. وتهدف هذه الدراسة إلى تتبع المراحل التي مر فيها المشروع، ومعرفة أبرز أنصاره ومؤيديه، والتعرف على موقف الحكومتين العثمانية والبريطانية والفرنسية من المشروع، بالإضافة إلى التعرف على المزايا المختلفة للمشروع بالنسبة لإنجلترا، كما أبرزها أنصار المشروع. اتبعت الدراسة المنهج التاريخي التحليلي، واعتمدت على مصادر متنوعة، في مقدمتها المعلومات المستقاة من الوثائق التاريخية لوزارة الخارجية البريطانية، بالإضافة إلى عدد من المصادر الأولية المهمة التي تعود للقرن التاسع عشر والتي تتمثل في كتابات أنصار هذا المشروع ورواده من أبرزهم السيد وليم أندرو، وتشسني، بالإضافة إلى عدد من الأبحاث العلمية والمراجع المهمة في تاريخ العراق. وقد شكل المشروع مثالاً عملياً لما عرف في تاريخ السكك الحديدية في القرن التاسع عشر بـ "حمى السكك الحديدية". وكشفت الدراسة عن الارتباط القوي بين المشروع والمصالح البريطانية في الهند، والبحث عن أفضل الطرق وأسهلها لتأمين الطريق للهند، ونال المشروع اهتماماً غير مسبوق من قبل عدد كبير من رجال الأعمال والسياسة والمفكرين في

إنجلترا. وقد أيدت الحكومة العثمانية المشروع، ومنحت الشركة حق الامتياز، بينما ظلت الحكومات البريطانية المتعاقبة ترفض فكرة تقديم الضمان المالي الحكومي للمشروع بحجة أن ذلك يعد تدخلاً في الشؤون الداخلية للدولة العثمانية، إلا أن موقف الحكومة البريطانية من المشروع ارتبط بموقفها من مشروع قناة السويس ونظرتها لطريق العراق كطريق بديل للطريق المصري. وعلى الرغم من أن مشروع سكة حديد وادي الفرات لم يدخل حيز التنفيذ، إلا أن الجهود التي تمت في سبيله كشفت عن موارد المنطقة وأهميتها الاستراتيجية، مما مهد السبيل لاحقاً لاحتلالها.

الكلمات المفتاحية: سكة، حديد، وادي، الفرات.

المقدمة

كان لإنجلترا قصب السبق على مختلف الدول الأوروبية بحوالي نصف قرن في اتخاذها طابع الدولة المتقدمة صناعياً^(١)؛ فقد بدأت فيها الثورة الصناعية في النصف الثاني من القرن الثامن عشر^(٢) ثم انتشرت الثورة الصناعية من إنجلترا إلى دول القارة الأوروبية وغيرها في فترات متباعدة، وحيثما ظهرت الظروف الملائمة لذلك^(٣).

وتعتبر إنجلترا هي أولى الدول التي اتجهت إلى الاهتمام بالاختراعات التقنية والبحث العلمي^(٤) وفي الوقت الذي ركز فيه علماء القارة الأوروبية على البحث المجرى^(٥)، كان تركيز الإنجليز في اتجاه التجارب العملية في مجالات الزراعة والصناعة، ولهذا سبقوا غيرهم في الوصول إلى المخترعات الحديثة التي أدت إلى تقدم الصناعة لديهم، والانتقال في القرن التاسع عشر إلى ما تم التعارف عليه باسم الثورة الصناعية^(٦).

وبمثل اختراع السكك الحديدية مرحلة جديدة في تاريخ الحضارة العالمية، تتميز بالسرعة والقوة كوسيلة من وسائل النقل. وقد أدى النقل بالسكك الحديدية إلى إحداث ثورة حقيقية في علاقات المكان الجغرافية على سطح القارات. وقد مثلت السكك الحديدية تماماً الثورة الصناعية في وسائل النقل على اليابسة؛ نظراً لكونها أسرع الوسائل الكبيرة الحجم على اليابسة، كما أنها كانت ولا تزال أخص وسائل النقل جميعها^(٧).

وتعد إنجلترا الموطن الأول في تصنيع وتصدير السكك الحديدية والقاطرات البخارية، مثلها في ذلك مثل بقية مجالات الصناعة الأخرى التي انتقلت من إنجلترا إلى باقي الدول الأوروبية^(٨)؛ ففي ١٥ سبتمبر ١٨٣٠م تم تتويج الجهود الكبيرة لرجالها في هذا الصدد بالنجاح في تسير أول قطار يعمل كلياً بالبخار بين مدينتي ليفربول - مانشستر^(٩). ومن ثم بدأ هذا الاختراع الجديد بالانتشار السريع للدول المجاورة لإنجلترا بشكل يشبه الهوس كما أطلق عليه في ذلك الوقت^(١٠).

وفي ثلاثينيات القرن التاسع عشر تم التخطيط للكثير من مشاريع السكك الحديدية في أماكن متفرقة من إنجلترا^(١١)، وقد ترك إنشاء السكك الحديدية حراً؛ فكانت الشركات تقوم بالحصول على إذن من البرلمان بمنحها حق الامتياز، وفق شروط يتم ترتيبها بين الشركة والحكومة، سواء من حيث الزمان أو المكان^(١٢). وكان دور الحكومة يقتصر على الرقابة والإشراف العام، ولكن بشكل محدود

(١) فشر، هربرت: أصول التاريخ الأوروبي الحديث من النهضة الأوروبية إلى الثورة الفرنسية، ترجمة زينب عصمت راشد، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٢م، ص ٤٣٢.

(٢) هيز، كارلتون ج. ه.: الثورة الصناعية ونتائجها السياسية والاجتماعية، ترجمة أحمد عبد الباقي، مكتبة المثنى، بغداد، ١٩٦٢م، ص ١٨.

(٣) هيز: الثورة الصناعية، ص ١٠٨.

(٤) مراد، خليل علي وآخرون: دراسات في التاريخ الأوروبي الحديث والمعاصر، مديرية دار الكتب للطباعة، الموصل، ١٩٨٨م، ص ١٦٢.

(٥) ديورانت، ول وايريل: قصة الحضارة والثورة تاريخ الحضارة في فرنسا وإنجلترا وألمانيا من ١٧٥٦-١٧٨٩ هـ، ترجمة فواد أندراوس، دار الجيل للطبع والنشر، بيروت، ١٩٨٨م، الجزء الرابع من المجلد العاشر، ص ١١.

(٦) عبد الله، أمين مصطفى عفيفي وأحمد عزت عبد الكريم: تاريخ أوروبا الاقتصادي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٤م، ص ٣٥٢.

(٧) رياض، محمد: جغرافية النقل، مؤسسة هنداي سي أي سي، لندن، ٢٠١٧م، ص ٢١٩.

(٨) البرعي، أحمد حسن: الثورة الصناعية وأثارها الاجتماعية والقانونية، دار الفكر العربي، ١٩٨٢ القاهرة، م ص ٤٧.

(9) Parker, Peter: Railways Past Present And Future, William Marrow And Company Inc., New York, 1982, p14

(10) Lee, Norman: Travel and Transport Through The Ages, Cambridge At The University Press, London, 1976, P. 156

(11) savage, Christopher I.: An Economic History Of Transport, Hutchinson University Library, London, 1966, p44

(١٢) عبد الله: تاريخ أوروبا، ص ٤٣٧.

للتأكد من سير الأعمال وعدم التعدي على الملكيات الخاصة^(١).

وبعد الفوائد الكبيرة التي حققتها مشاريع السكك الحديدية، أصبحت الاستثمارات في السكك الحديدية تتم بحماس شديد من قبل العامة ورجال الأعمال والسياسة، وسرعان ما تطور هذا الحماس إلى ما يعرف في تاريخ السكك الحديدية بـ "حمى السكك الحديدية"^(٢). وبعد النجاح الذي حققه المهندسون والمتعهدون الإنجليز في بناء السكك الحديدية الرئيسية في بلادهم، اتجهوا إلى استخدام مهاراتهم وخبراتهم في تشييد السكك الحديدية خارج إنجلترا، وفي هذا السبيل استعد بعض المستثمرين الإنجليز لمنح القروض المالية وتوفير الأيدي الماهرة اللازمة لتشيد السكك الحديدية في الدول التي لا تملك رأس المال الذي يمكنها من تنفيذ هذه المشروعات ذات التكاليف الضخمة^(٣)، وأدرك أصحاب رؤوس الأموال وأصحاب المصارف سريعاً أهمية استثمار أموالهم في مشاريع السكك الحديدية الضخمة ذات الأرباح الكبيرة، وبهذا أصبحت السكك الحديدية سلاح الرأسمالية الجديدة المطلق، في مجال توظيف الأموال الضخمة ونافست قروض الدولة. وانبثق الجهاز المصرفي الحديث مباشرة من ميدان تشييد السكك الحديدية، وأوجدت السكك الحديدية مجموعات الضغط وصناعة القرار في النظام الرأسمالي الجديد^(٤).

وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر وبعد أن سيطرت حمى بناء السكك الحديدية على العالم، أصبحت هذه المشاريع في البلاد التي لا تتوفر فيها الإمكانات اللازمة ميداناً للتنافس بين المستثمرين في الدول الصناعية، خاصة إنجلترا وفرنسا^(٥). ولم يكن هؤلاء المستثمرون يأبهون بمصالح ورخاء الدول التي يقيمون فيها هذه المشاريع، بل إن اعتبارات المصالح الخاصة بهم كانت فوق كل اعتبار^(٦). وفي أغلب الأحوال كانت أهداف المستثمرين لا تقتصر على مجرد كونها استثمارات مالية، بل إنه في معظم الحالات تكون العلاقات قوية بين السياسة الخارجية للدول وبين نشاطات هؤلاء المستثمرين، ولكن نمط هذه العلاقات لم يكن واحداً؛ ففي بعض الحالات يقوم المستثمرون بطلب التأييد الدبلوماسي من حكومات بلادهم من أجل نجاح مشاريعهم، وفي حالات أخرى كانت حكومات الدول هي التي تبادر بتشجيع المجموعات المالية للقيام بهذه المشاريع، من أجل تمهيد الطريق أمامها لتحقيق نفوذ سياسي أو اقتصادي^(٧)؛ فعندما تقوم شركة استثمارية ضخمة، أو مجموعة من رجال المال بتشيد أو تمويل بناء سكة حديد في بلد نامٍ، فإن إمكانات هذه الدولة لا تمكنها من تسديد أجر ذلك مباشرة، وإنما يتم تسديده على دفعات وخلال فترة زمنية طويلة، وفي مثل هذه الحالات يصبح لدى هؤلاء الرأسماليين نفوذ في الدولة المدينة لهم، وبالتالي فإنهم يجدون أن من حقهم الاستعانة بحكومات دولهم للمساعدة في حال تعرض حقوقهم للخطر، أو حال تأثير الأحوال السياسية في الدولة النامية على طموحاتهم في تحقيق الأرباح. وأكثر من ذلك، فإن حكومات الدول المتقدمة نفسها، يكون لديها أهداف استثمارية توسعية بحثاً عن أسواق لتصدير منتجاتها، ومصادر لتزودها بالأغذية والمواد الخام؛ أو من أجل الوقوف كسد منيع لمنع منافسيها من احتلال مناطق تنوي السيطرة عليها لاحقاً^(٨).

وفي منتصف القرن التاسع عشر، وبينما كانت موضة إنشاء خطوط السكك الحديدية في أوروبا على أشدها، عانت الإمبراطورية العثمانية الاندفاع نحو بناء السكك الحديدية في الأراضي التابعة لها. وقد بدأت هذه المشاريع في مصر ببناء أول خط سكة حديد في فترة مبكرة منذ عام ١٨٥١م، وفي الأناضول بدأ بناء السكك الحديدية في عام ١٨٥٧م، وفي سوريا في عام ١٨٩٤م، وشيدت السكك الحديدية في السودان خلال الحملة البريطانية في ١٨٩٦-١٨٩٨م، وفي عام ١٩٠٣م تم التوقيع على اتفاقية خط سكة حديد بغداد، ووصل خط سكة حديد الحجاز إلى المدينة في ١٩٠٨م، وبحلول عام ١٩١٤م أصبح لديها شبكة واسعة من السكك

(١) عجمية، محمد عبد العزيز ومحمد محروس إسماعيل: الوجيز في التطور الاقتصادي، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، د. ت، ص ١٧٦.

(2)savage: An Economic History, p45

(٣) كول، ج.د.: المدخل إلى التاريخ الاقتصادي، ترجمة سمير عبده، دار مكتبة الحياة، بيروت، د. ت، ص ١٠٥.

(٤) ريو، جان بيير: الثورة الصناعية ١٧٨٠-١٨٨٠م، ترجمة إبراهيم خوري، وزارة الثقافة والإرشاد الوطني، دمشق، ص ٨٧-٨٨.

(٥) نوفان، بيير: تاريخ العلاقات الدولية: القرن التاسع عشر ١٨١٥-١٩١٤م، ترجمة جلال يحيى، دار المعارف، القاهرة، ص ١٩٨٠م، ص ٢٨١.

(٦) كول: المدخل إلى التاريخ الاقتصادي، ص ١٠٢.

(٧) نوفان: تاريخ العلاقات الدولية، ص ٢٨١.

(٨) كول: المدخل إلى التاريخ الاقتصادي، ص ١٠٣.

الحديدية تغطي البلاد^(١).

وقد كانت العراق التي تقع ضمن أملاك الدولة العثمانية، محورًا للتنافس بين العديد من الدول الأوروبية الكبرى خلال القرن التاسع عشر الميلادي، وقد شهدت ظهور مشروع سكة حديد وادي الفرات الذي يربط بين البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي.

موضوع الدراسة وأهميتها

سوف تتناول هذه الدراسة الجهود التي بذلت من قبل رجال الأعمال والسياسيين في إنجلترا لتمديد سكة حديد وادي الفرات، وتبتدأ الدراسة من عام ١٨٥٦م، وهو العام الذي طرح فيه مشروع سكة حديد وادي الفرات، حتى عام ١٨٨٢م، الذي يمثل آخر الجهود التي بذلت من قبل أصحاب المشروع.

وتبرز أهمية الدراسة في تناولها موضوعًا مهمًا في تاريخ العراق، والمنطقة العربية بشكل عام؛ ففي خضم تنافس الدول الاستعمارية الكبرى على العراق، وفي أوج موضة وحمل إنشاء السكك الحديدية في أوروبا التي كانت أحد أبرز الاختراعات في عصر الثورة الصناعية، ظهرت فكرة مشروع خط حديد وادي الفرات ليربط بين البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي لضمان سلامة وكفاءة الطريق المؤدي إلى الهند. وعلى الرغم من أن هذا المشروع لم يدخل حيز التنفيذ، فإنه قدم لنا مثالًا لما ذكر في تاريخ السكك الحديدية عما يعرف بـ"حمى السكك الحديدية"، كما كشف لنا جانبًا من طبيعة الصراع القائم آنذاك بين الدول الكبرى حول البلدان التي اعتبروها أهدافًا استعمارية لهم، بالإضافة إلى أنه كشف لنا طبيعة الصراع داخل الدول الاستعمارية الكبرى نفسها، خصوصًا بين رجال المال ورجال السياسة، وطبيعة التفكير الإمبريالي لدى الطرفين. كما تكشف الدراسة التنافس الشديد بين الدول الكبرى على خطوط المواصلات العالمية عبر العراق ومصر.

ومن المدهش في هذا الموضوع، كثرة الزخم والدعم الذي لقيه هذا المشروع من أصحاب النفوذ في إنجلترا، سواء من رجال الأعمال أو السياسة أو المفكرين، وكذلك رجال الدين، وما تمخض عن ذلك من مؤلفات وكتابات كتبها أنصار المشروع في القرن التاسع عشر للترويج للمشروع ولتأكيد الأهمية الاستراتيجية له. ومما يثير الاستغراب أيضًا المدة الزمنية الطويلة التي امتد فيه طرح المشروع، وإصرار أنصار المشروع على التمسك به وطرحه من وقت لآخر في الوقت الذي عانى فيه المشروع من التذبذب والمماطلة من قبل الحكومة البريطانية.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى:

- ١- تتبع المراحل التي مر فيها مشروع خط سكة حديد وادي الفرات، ومعرفة أبرز أنصار ومؤيدي المشروع.
- ٢- التعرف على موقف الحكومة البريطانية من مشروع سكة حديد وادي الفرات.
- ٣- التعرف على موقف الحكومة العثمانية من المشروع.
- ٤- التعرف على الدول الكبرى التي لعبت دورًا في مسيرة مشروع سكة حديد وادي الفرات بشكل أو بآخر.
- ٥- التعرف على المزايا السياسية والعسكرية والاقتصادية لمشروع سكة حديد وادي الفرات، كما أبرزها أنصار المشروع.

منهج الدراسة وأبرز مصادرها

اتبعت الدراسة المنهج التاريخي التحليلي، واعتمدت الدراسة على مصادر متنوعة، في مقدمتها المعلومات المستقاة من الوثائق التاريخية لوزارة الخارجية البريطانية، كما اعتمدت الدراسة على مجموعة من المصادر الأولية المهمة التي تعود للقرن التاسع عشر والتي تتمثل في كتابات أنصار هذا المشروع ورواده من أبرزهم السيد وليم أندرو، وتشسني^(٢)، بالإضافة إلى عدد من البحوث العلمية والمراجع المهمة في تاريخ العراق.

(1) Khairallah, Shereen: Railways In The Middle East 1856-1948 Political And Economic Background, Longman And Librairie De Liban, Beirut, 1991, p. 38,41

(٢) سيتم التعريف بهاتين الشخصيتين في وقت لاحق.

مسار الدراسة:

جاءت الدراسة مقسمة على النحو التالي:

المقدمة.

أولاً: بدايات الاهتمام البريطاني بطريق الفرات.

ثانياً: مراحل مشروع سكة حديد وادي الفرات:

المرحلة الأولى: من ١٨٥٦ - ١٨٦٧م.

المرحلة الثانية: من ١٨٧١ - ١٨٧٢م.

المرحلة الثالثة: من ١٨٧٨ - ١٨٨٢م.

الخاتمة، تناولت أبرز النتائج التي توصلت إليها الدراسة

أولاً: بدايات الاهتمام البريطاني بطريق الفرات

تميزت العراق بموقع استراتيجي وجغرافي ممتاز، وقد أدى هذا الموقع دوراً خطيراً في تاريخه؛ فالعراق يعتبر معياراً عالمياً بين الشرق والغرب، كما أنه يقع قلب العالم الإسلامي، وفي الوقت نفسه يقع العراق في الجزء الشرقي من الوطن العربي. وعلى يمينه إيران التي يعتنق شعبها الفارسي المسلم المذهب الشيعي، ويحدها من الشمال تركيا التي يعتنق شعبها التركي المسلم المذهب السني. ومن هضبتي إيران والأناضول ينبع نهرا دجلة والفرات. "فالأول يهبط من المرتفعات الشمالية صوب الخليج العربي مستمداً كثيراً من مياهه من رافديه العظيمين الزاب الصغير والزاب الكبير. أما نهر الفرات فينحرف في هبوطه صوب الخليج العربي انحرافاً شديداً نحو ساحل البحر المتوسط حتى يقترب منه اقتراباً شديداً في شمال الشام موحياً بأنه الوسيلة الطبيعية التي يمكن بواسطتها ربط البحر المتوسط بالخليج العربي"^(١). "وعند المنابع يتقارب نهرا دجلة والفرات، وبعد قليل يفترقان بشدة في الجهات الشمالية، فبينما أصبح دجلة في العراق، أصبح جزء كبير من نهر الفرات في الشام، ثم يعود نهر الفرات متجهاً صوب نهر دجلة حتى يقترب منه اقتراباً شديداً، بحيث لا تبعد الفلوجة - على الفرات - عن بغداد إلا بمسافة قصيرة، ثم يلتقي الفرات تماماً بنهر دجلة عند القرنة ليصبعا نهراً واحداً هو شط العرب منفذ العراق إلى أعالي البحار"^(٢).

ويعد العراق بلداً نهرياً لوجود نهري دجلة والفرات، اللذين يمثلان عصب الحياة بالنسبة للعراق، وفي الوقت الذي يقول فيه هيروdotس عن مصر: إنها "هبة النيل"، فإنه يمكن القول عن العراق: بلاد ما بين النهرين، إنها كذلك "هبة نهريها العظيمين"، وقد كان لهذين النهرين دور كبير في نمو الحضارات المختلفة وازدهارها في العراق، وعلى ضفاف هذه الأنهار نشأت القرى الزراعية الأولى، مما مهد لنشوء أقدم الحضارات البشرية في العالم. وقد استفادت هذه الحضارات المختلفة من نهري دجلة والفرات في الري والمواصلات والتجارة ونقل المؤثرات الحضارية المتنوعة^(٣).

وقد تنبتهت إنجلترا منذ وقت مبكر لموقع العراق الاستراتيجي كمعبر مهم بين الشرق والغرب. وتعود علاقات بريطانيا مع المنطقة إلى عام ١٦١٦، عندما بدأت شركة الهند الشرقية بإرسال سفنها للمتاجرة مع بلاد فارس، وكان ذلك بداية لنشوء المصالح البريطانية في منطقة الخليج العربي، ونتج عن ذلك صراع بين بريطانيا والدول الأوروبية للدفاع عن تلك المصالح. وقد أبرمت بريطانيا في سبيل حماية طريق العراق - الخليج، عدداً من المعاهدات مع الدولة العثمانية باعتبارها صاحبة النفوذ الشرعي في المنطقة، بدأت بمعاهدة سنة ١٦٥٧م، التي وضعت أسس الامتيازات البريطانية، والتي ظلت سارية المفعول حتى نهاية الحرب العالمية الأولى^(٤).

(١) نوار، عبد العزيز سليمان: المصالح البريطانية في أنهار العراق ١٦٠٠-١٩١٤م: دراسة وثائقية للتطورات التي أدت إلى احتكار بريطانيا للملاحه في العراق، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٨م، ص ٣.

(٢) نوار، عبد العزيز سليمان: مصر والعراق دراسة في تاريخ العلاقات بينهما حتى نشوب الحرب العالمية الأولى، مكتبة الأنجلو المصرية القاهرة، ١٩٦٨م، ص ٩.

(٣) فرنسيس، بشير يوسف: موسوعة المدن والمواقع في العراق، ج ١، إي كتب، لندن، ٢٠١٧م، ص ٤٨٥، ٤٨٨.

(٤) حجر، جمال محمود: القوى الكبرى والشرق الأوسط في القرنين التاسع عشر والعشرين، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٩م، ص ١٢٥.

وبعد أن هيمنت إنجلترا على جزر الهند الشرقية، أصبح البحث عن أفضل الطرق وأسهلها لتقريب تلك المستعمرة المهمة من أهم الأمور لتطور وازدهار بريطانيا^(١).

ويمكن وصف علاقة الرأسمالية البريطانية بالهند بأنها كانت علاقة حياة وممات، خصوصاً بعد فقدان إنجلترا لمستعمراتها في أمريكا الشمالية، وعندما اتضح لهم أن مستعمراتهم التي يسكنها الأوروبيون في أمريكا وإفريقيا وأستراليا لا يمكن أن تستغل من قبلهم على الوجه المطلوب، وأن مجال الاستفادة في هذه المستعمرات محدود جداً، وفي المقابل فإن الهند بالإضافة إلى ما تتمتع به من خيرات، فإن سكان تلك البلاد البالغ عددهم حوالي ٣٥٠ مليون لديهم استعداد للعمل بأقل الأجور، لهذا كله كانت الهند محور السياسة البريطانية منذ أن هيمن الرأسماليون على مقاليد الحكم في بريطانيا بعد الثورة الصناعية^(٢).

وقد ازداد التبادل التجاري بين إنجلترا والهند إلى حد كبير في الفترة الواقعة بين أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر؛ فلم تعد الهند مجرد سوق لتصريف المنتجات الصناعية الإنجليزية فقط، بل أصبحت الهند تصدر القطن إلى إنجلترا ليتم تصنيعه وإعادةه مرة أخرى على شكل منسوجات رخيصة. وقد نتج عن ازدياد العلاقات التجارية بين الهند وإنجلترا زيادة في عدد الإنجليز العاملين في الهند، سواء في المجالات السياسية أو التجارية أو الاجتماعية، بالإضافة إلى المجال العسكري، وظهرت نتيجة لذلك الحاجة إلى تأمين اتصالاتهم ومكاتباتهم مع إنجلترا وسفاراتهم بطرق سريعة ورخيصة^(٣).

وبناء على ذلك التزمت الحكومات البريطانية المتعاقبة بضرورة حماية الهند ضد أي تهديدات محتملة، وبالتالي كان على تلك الحكومات "تأمين جميع الطرق المؤدية إلى الهند" وفرض هيمنتها على جميع القواعد التي يمكن أن يتم مهاجمة هذه الطرق من خلالها. وانطلاقاً من هذه الاعتبارات بدأت بريطانيا بالسيطرة على العديد من المراكز العسكرية من جبل طارق حتى سنغافورة. وفي أواخر العهد الفيكتوري، سيطرت هذه الاعتبارات أيضاً على تحركات السياسة البريطانية في شرق ووسط إفريقيا، كما أدى الاهتمام البريطاني بتأمين الطريق إلى الهند، إلى الاهتمام المتزايد ببلاد ما بين النهرين؛ حيث تشكل المنطقة منخفضةً طبيعياً بين جبال إيران وأرمينيا وصحارى سوريا وشمال الجزيرة العربية ومياه البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي. ومن ثم فإن الوادي الواقع بين نهري دجلة والفرات يشكل طريقاً برياً سريعاً بين الهند وأوروبا^(٤). وقد بدأت التحركات التي قام بها الإنجليز أولاً بمحاولة استخدام السفن البخارية في طريق رأس الرجاء الصالح، ولكن تبين لهم بعد التجربة أن هذا الطريق الطويل لا يمكن أن يكون صالحاً كخط للسفن البخارية بين الشرق والغرب^(٥). فقد قامت السفينة البخارية إنتربرايز Enterprize، عام ١٨٢٥م، برحلة حول رأس الرجاء الصالح خلال مائة وثلاثة عشر يوماً، تبين فيها عدم نجاح التجربة، وأعلن قائد السفينة عن قناعته بأن الملاحة بالسفن البخارية بين إنجلترا وككتا عبر هذا الطريق لا يمكن أن تتم أبداً دون تضحية كبيرة^(٦).

وبعد أن تم التأكد من عدم صلاحية طريق رأس الرجاء الصالح لاستخدام السفن البخارية الحديثة، دار الجدل بين أنصار طريق العراق وأنصار طريق مصر، ولكن الطريق عبر مصر كان دوماً يكسب أنصاراً أكثر؛ فقد تمتعت مصر خلال الربع الأول من القرن التاسع عشر باستقرار وتقدم خلال فترة حكم محمد علي باشا، الذي تمكن من كسب ثقة الأجانب وعمل على إحياء الطريق العالمي عبر مصر، واهتم بشكل كبير بتأمين سلامة القوافل بين السويس والإسكندرية، وكان لحكومة محمد علي سيطرة قوية في داخل مصر، بالإضافة إلى ما تتمتع به من مكانة في الخارج. أما في العراق فقد عانى في الثلث الأول من القرن التاسع عشر من عدم الاستقرار، حيث تولى حكم العراق عدد من الولاة الذين انتهت فترة حكمهم إما بالقتل من قبل منافسيهم في الحكم، أو الاستسلام. كما

(1)Warren, Count Edward: European Interests In Railways In The Valley Of The Euphrates, Effingham Wilson, Royal Exchange, London, 15 March 1857, p 6.

(٢) إبراهيم، عبد الفتاح: على طريق الهند، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، ١٩٩١م، ص ٤١-٤٢.

(٣) نوار: مصر والعراق، ص ٢٠٩.

(4) Cohen,Stuart A.: British Policy in Mesopotamia 1903–1914,UK, Ithaca Press,2008,p3

(٥) نوار: مصر والعراق، ص ٢١١-٢١٢.

(6)Bamforth,Winfred:British Interests In The Tigris Euphrates Valley 18561888, Thesis submitted for M.A. degree,May 1948.p33.

تعرضوا خلال فترة حكمهم لمضايقات وغزوات عديدة من جانب إيران، وتعرضت البصرة لحصار أسطول مسقط لها في عام ١٨٦٢م. ويضاف إلى ذلك كله أن العراق يعاني من ثورات عشائرية مستمرة. ولهذه الأسباب كان هناك تخوف من قبل الداعين لإحياء الطريق بين الشرق والغرب عبر العراق، وتم تفضيل طريق مصر^(١). وظل العراق في نظر الإنجليز طريقاً بديلاً لطريق مصر خلال فترات طويلة، ولذلك سرعان ما كانوا يتخلون عنه كلما حصلوا على تسهيلات في طريق مصر^(٢).

وقد أدت التحركات التي قام بها نابليون بونابرت للهجوم على الهند، إلى التفات الإنجليز نحو الفرات، إلا أن هذا الاهتمام لم يترجم عملياً إلا بعد الربع الأول من القرن التاسع عشر؛ حيث شكلت إنجلترا لجنة لدراسة مشروع الفرات^(٣).

وقد كلفت الحكومة الإنجليزية الضابط الفرنسي تشيسني^(٤) Francis Rawdon Chesney بمهمة دراسة إمكانية استخدام السفن البخارية في نهر الفرات، وقدم تقريراً يبين فيه عوامل القوة والضعف في إمكانات طريق مصر أيضاً، والمفاضلة بين طريقي الفرات والبحر الأحمر^(٥).

وتم إرسال اللواء تشيسني، الذي قام بثلاث رحلات من لندن إلى بومباي بثلاث طرق مختلفة (مصر، طرابزون والقسطنطينية) من قبل حكومته لاستكشاف أقصر الطرق وأكثرها نفعاً إلى الهند فيما يتعلق بتجارها مع إنجلترا^(٦).

بدأ تشيسني رحلته بالسفر أولاً إلى مصر فاكشف أهمية القيام بمشروع توصيل البحرين الأحمر والمتوسط، إلا أنه وضع المشروع جانباً بسبب مخاوف محمد علي من تداعيات استخدام طريق مصر كمبرع بين الشرق والغرب، بالإضافة إلى ضخامة التكاليف التي يحتاج إليها هذا المشروع، وبعدها رحل إلى الشام في أواخر عام ١٨٣٠م، ثم سافر إلى العراق في إبريل ١٨٣١م لدراسة طبيعة الأنهار وإمكانية استخدام البواخر^(٧).

وأشارت تقارير تشيسني الأولية إلى أن نهر الفرات لا يصلح للملاحة البخارية، ولكن مجريات الأحداث التي وقعت في المشرق العربي خلال هذه الفترة بسبب التوسع المصري في بلاد الشام من ١٨٣١-١٨٣٣م، وتهديد التحركات المصرية للعراق نفسها، مما يشير إلى تهديد الأطماع البريطانية الاستعمارية، دفع الإنجليز إلى الإسراع في العمل على استخدام البواخر الإنجليزية في نهر الفرات، بل إن تشيسني عدل من آرائه بشأن عدم صلاحية نهر الفرات للملاحة البخارية، وبدأ بالدعاية للمشروع مؤكداً أن طريق نهر الفرات لا يقل من حيث الأهمية والصلاحية عن طريق مصر، بل إن تشيسني بدأ يشير في بياناته إلى تفضيل طريق نهر الفرات^(٨).

وقد شكل دخول روسيا عام ١٨٣٣م طرفاً في الأزمة بين الدولة العثمانية ومصر، وإبرام معاهدة خنكار سكله بين الدولة العثمانية وروسيا، تهديداً آخر في نظر إنجلترا؛ لأنه جعل الدولة العثمانية بموجب ذلك تحت الحماية الروسية. ولهذا لم تعد إنجلترا تخشى على طريق العراق من التهديد المصري، بل من الروس أيضاً. وقد تلقت إنجلترا تحذيراً من وكيلها السياسي في بغداد باحتمال محاولة الروس استغلال أنهار العراق في مشروعات تهدد المصالح الإنجليزية في المنطقة وتهدد الهند بشكل خطير^(٩). وكان على إنجلترا أمام هذه التطورات التي تهدد مصالحها أن تتخذ خطوات فعالة لتكون لها السيطرة التامة على خطوط المواصلات العالمية عبر

(١) نوار: مصر والعراق، ص ص ٢١٢- ٢١٣.

(٢) نوار، عبد العزيز سليمان: تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داود باشا إلى نهاية حكم مدحت باشا، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر القاهرة، ١٩٦٨م، ص ص ٢٤١.

(٣) إبراهيم: على طريق الهند، ص ٦٩.

(٤) فرانسيس تشيسني (١٧٨٩-١٨٧٢م): جنرال ورجالة بريطاني، وهو إيرلندي من أصول أسكتلندية، حصل تشيسني وهو صبي عام ١٨٠٥م على رتبة التلميذ العسكرية، وتدرج عسكرياً حتى أصبح جنرالاً عام ١٨٦٨م، اشتهر بسبب علاقته، بقناة السويس واستكشافه لوادي نهر الفرات، له بعض الأعمال المنشورة، توفي في ٣٠ يناير عام ١٨٧٢م، وهو في الثالثة والثمانين من عمره. لمزيد من المعلومات راجع:

Lane-Poole, Stanley: Dictionary of National Biography, 1885-1900, Elder Smith and Co, London, 1887, Volume 10, p.195-198

(٥) نوار: تاريخ العراق، ص ص ٢٤٢- ٢٤٣.

(6) Warren: European Interests In Railways, p 4.

(٧) نوار: تاريخ العراق، ص ٢٤٣.

(٨) نوار: المصالح البريطانية، ص ص ٣٧، ٣٨، ٣٩، ٤١.

(٩) نوار: مصر والعراق، ص ٢٢٠.

الشام والعراق^(١).

وبناء على ذلك قدم السفير البريطاني في الدولة العثمانية طلباً بإصدار فرمان يتم بموجبه السماح لباخرتين بريطانيتين بالملاحة في نهر الفرات بهدف التجارة والعمل على ربط الشرق بالغرب من خلال خط ملاحي بخاري سريع^(٢)، وقد تلكأت الحكومة العثمانية في البداية في إصدار فرمان، بحجة أنه لا يمكنها ضمان سلامة تلك البواخر من العشائر في تلك المنطقة، فحذر الإنجليز الحكومة العثمانية، بأنه إذا استمرت المماطلة أكثر من ذلك، فإنهم سيلجؤون إلى استخدام طريق مصر^(٣)، وكانت السلطات العثمانية لا تريد أن يتم استخدام طريق مصر لخشيته من تزايد نفوذ محمد علي واستقلاله^(٤).

ونظراً لرغبة الباب العالي في كسب الإنجليز للوقوف في صفهم ضد محمد علي في مصر، أصدر السلطان العثماني فرمان في ١٨٣٤م، دون أن يتم أخذ رأي والي بغداد في هذا الأمر^(٥) وبموجب هذا فرمان تم السماح لباخرتين إنجليزيتين بأن تبحرا في نهر الفرات بالتناوب بقصد تسهيل التجارة، وأن تستمر الملاحة طالما كان فيها منفعة للدولتين، ولا يترتب عليها ولا يحدث من ورائها متاعب^(٦).

وتم تجهيز سفينتين بخاريتين أطلق عليهما اسم دجلة والفرات، وبدأت الرحلة من برجيك في إبريل ١٨٣٦م، إلا أن بعثة تشسني واجهت كارثة عظيمة عندما فقدت سفينة دجلة في عاصفة رملية شديدة. ومع أن سفينة الفرات واصلت رحلتها إلا أنها ما لبثت أن واجهت مصاعب جديدة^(٧)، وقد واجهت بعثة الفرات الكثير من العقبات التي عمل محمد علي باشا على وضعها في طريقها من أجل إثبات عدم صلاحية هذا النهر للملاحة، وذلك حتى لا يتأثر الطريق المصري^(٨). وقد تعرضت البعثة لكارثة عندما غرقت الباخرة دجلة، بينما استمرت الباخرة الفرات في مسيرتها في ظل مقاومة شرسة من العشائر هناك^(٩)، وازداد الأمر سوءاً بعد أن حصل حادث لدفة السفينة في يناير ١٨٣٧م وتوقفت الحملة^(١٠).

وكان تشيسني قد ترك الباخرة (الفرات) بقيادة أحد مساعديه ويدعى لنش H.B.Lync، لتولي دراسة نهر دجلة، فمخر عبايه صعوداً وانحداراً، ومسح ما بين أعاليه وبغداد، ثم تقدم بالمسح والقياسات إلى شط العرب خلال المدة من (١٨٣٧-١٨٣٩م). وبعد ذلك قام لنش مع بعض أفراد عائلته بإنشاء بيت تجاري في بغداد حوالي سنة ١٨٤٠م، واتسعت أعمالهم حتى إنهم قاموا سنة ١٨٦٠م بإنشاء شركة للملاحة التجارية في دجلة والفرات؛ حيث هيمنت الشركة على النقل النهري ما بين بغداد والخليج إلى ما بعد الحرب العالمية الأولى^(١١).

ومنذ أربعينيات القرن التاسع عشر بدأت السفن البخارية تسيطر على تجارة المنطقة التي كانت السفن الشراعية تؤدي فيها دوراً رئيساً^(١٢). ولا شك أن تطور السفن البخارية وشيوع استخدامها كان له الأثر الكبير في التفكير في ظهور مشاريع الخطوط الحديدية في المشرق العربي، فحين بدأت السفن البخارية الأوروبية تقوم برحلاتها المنتظمة إلى المياه العربية، ظهرت الحاجة لإنشاء طرق برية متطورة تعمل على ربط هذه الطرق ببعضها^(١٣).

(١) نوار: تاريخ العراق، ص ٢٤٤.

(٢) نوار: المصالح البريطانية، ص ٤٣.

(٣) نوار: تاريخ العراق، ص ص ٢٤٧- ٢٤٨.

(٤) مارلو، جون: تاريخ النهب الاستعماري لمصر من الحملة الفرنسية عام ١٧٩٨م إلى الاحتلال البريطاني عام ١٨٨٢م، ترجمة عبد العظيم رمضان، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٦م، ص ٣٥.

(٥) نوار: تاريخ العراق، ص ص ٢٤٧- ٢٤٨.

(٦) نوار: المصالح البريطانية، ص ٤٤.

(7)Khairallah: Railways In The Middle, p. 34

(٨) عمر، عمر عبد العزيز: تاريخ مصر الحديث والمعاصر ١٥٧١١٩١٩م، دار المعرفة، الإسكندرية، ١٩٩٣م، ص ٢٨٤.

(٩) نوار: المصالح البريطانية، ص ٤٦.

(10)Khairallah:Railways In The Middle East, p. 34

(١١) صالح، زكي: مجمل تاريخ العراق الدولي في العهد العثماني، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، د.ت.، ص ٤٨.

(١٢) عيساوي، شارل: تاريخ اقتصادي للشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ترجمة صليب بطرس، دار الجيل للطباعة، القاهرة، ١٩٨٧م، ص ٩٤.

(13)Khairallah :Railways In The Middle East, pp 107-108

ومن الجدير بالذكر أن البعثات الاستكشافية والدراسات البريطانية في وادي الرافدين لم تتوقف عند الجهود التي قام بها تشيسني وزملاؤه، فلقد قام فلكنس جونز القائد في البحرية الوطنية بأعمال مهمة في هذا السبيل خلال الفترة من (١٨٤٧-١٨٥٣)، وكذلك القائد سلبلي خلال الفترة من (١٨٥٥-١٨٦٢)، وقد تم الوصول إلى كم هائل من المعلومات المهمة والدقيقة التي مهدت لترسيخ الوجود البريطاني في هذه المناطق^(١).

ثانياً: مراحل مشروع خط حديد وادي الفرات

على الرغم من أن بعثة تشيسني التي أرسلتها الحكومة البريطانية خلال ثلاثينيات القرن التاسع عشر لاستكشاف مدى صلاحية أنهار بلاد الرافدين للملاحة البخارية، لم تحقق أهدافها، إلا أنها توصلت إلى معلومات مهمة حول المقومات الاقتصادية التي تتوافر في العراق والوادي الممتدة من سوريا إلى رأس الخليج العربي، وكانت فاتحة لظهور الآراء والمقترحات التي تؤيد اختراق المنطقة بواسطة سكة حديد بخارية بدلاً من سفن بخارية في منتصف القرن التاسع عشر في الوقت الذي كانت فيه فكرة بناء السكك الحديدية في أوجها^(٢).

وقد شهد منتصف القرن التاسع عشر ظهور المقترحات الأولى التي مهدت إلى ظهور مشروع سكة حديد وادي الفرات الذي اشتهر خلال النصف الثاني من ذلك القرن.

وقد طرح المشروع الأول في هذا الصدد عام ١٨٥٠م، بواسطة مهندس إنجليزي هندي هو رولاند مكدونالد ستيفنسون Rowland Macdonald Stephenson وكان مديرًا عامًا لشركة سكك الحديد الهندية الشرقية. وكان ستيفنسون يحلم بإنشاء طريق عالمي يمتد من غربي أوروبا إلى شواطئ شرق آسيا. وفي ٣١ مارس ١٨٥٥ كتب ستيفنسون إلى رئيس الوزراء اللورد بالمرستون Palmerston^(٣) وطلب منه النظر في إمكانية تشييد خط سكة حديد دولي، خصوصاً أن الخطوط الحديدية الأوروبية كانت تقريباً مكتملة، بينما الخطوط الحديدية في الهند كانت تتقدم بشكل سريع، وكانت الأقسام ينقصها خط سكة حديد عابر في داخل الإمبراطورية التركية، واعتبر ستيفنسون أن الوقت مناسب جداً للحصول على امتياز من السلطان العثماني يمكن شركة خاصة من إكمال خطوط السكك الحديدية التي سوف تربط الشرق بالغرب، وأعتقد أن مثل هذا الخط إذا ما ربط الخطوط الأوروبية بتلك الخطوط الهندية عند بومباي بواسطة خط حديدي يعبر تركيا الأوروبية والآسيوية وبلاد فارس سوف يكون ذا قيمة كبيرة لكل البلدان التي يعبرها. ومع ذلك فإن هذا المشروع لم يجد أي تشجيع من بالمرستون^(٤).

كما ظهرت اقتراحات أخرى لتطوير طريق بديل عبر بلاد الرافدين، بعد فترة وجيزة من اندلاع حرب القرم^(٥)، فقد أدت العمليات العسكرية الروسية في أرمينيا إلى اضطراب خطير في التجارة الإنجليزية مع بلاد فارس. وقد وجب على التجار الإنجليز الذين اعتادوا على المتاجرة مع بلاد فارس عن طريق طرايزون والبحر الأسود أن يحولوا مسار تجارتهم عن طريق ديار بكر وبغداد. وقد دفع ذلك إحدى الشركات التجارية التي لها مصالح تجارية واسعة في الشرق إلى العمل على تحسين التواصل عبر هذا الطريق كوسيلة للحصول

(١) صالح، زكي: بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤: دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري، مطبعة العاني بغداد، ١٩٦٨م، ص ص ١٥٨-١٥٩.

(٢) Hoskins, Halford Lancaster: British Routes To India, Frank Cass and Co. Ltd., London, 1966, pp 327-328

(٣) اللورد بالمرستون (١٧٧٤-١٨٦٥): سياسي بريطاني، تولى العديد من المناصب في الحكومة البريطانية؛ فقد شغل منصب وزير الحرب، ووزير الخارجية، ووزير الداخلية، كما شغل منصب رئيس الوزراء لفترتين من عام ١٨٥٥م، مع فترة انقطاع قصيرة خلال العام ١٨٥٨-١٨٥٩م، وظل في منصبه حتى وفاته عام ١٨٦٥م. ترك بالمرستون بصمة واضحة في تاريخ السياسة خلال العهد الفيكتوري. لمزيد من المعلومات راجع:

Brown, David Stuart : PALMERSTON AND THE POLITICS OF FOREIGN POLICY, 1846-1855, A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosoph, FACULTY OF ARTS DEPARTMENT OF HISTOR, August 1998, p 1.

(٤) Hoskins: British Routes To India, p 329

(٥) حرب القرم (١٨٥٣-١٨٥٦): دارت هذه الحرب في شبه جزيرة القرم بين كل من الدولة العثمانية والإمبراطورية الروسية. وكانت البادئة بهذه الحرب الإمبراطورية الروسية التي طمعت في زيادة نفوذها الاقتصادي والجغرافي والديني. وقد شارك في هذه الحرب إلى جانب الدولة العثمانية كل من مصر وتونس وبريطانيا وفرنسا ومملكة سردينيا. وقد هزمت الجيوش الروسية في هذه الحرب، وتم توقيع معاهدة باريس عام ١٨٥٦م، وقد كان من أهم بنودها حياد البحر الأسود. لمزيد من المعلومات راجع: فيض الله، جاوان حسن: "حرب القرم ١٨٥٣-١٨٥٦ والعلاقات الروسية العثمانية"، مجلة جامعة جيهان - إربيل العلمية، المجلد ١، العدد ٢، أغسطس ٢٠١٧م، ص ٦٣.

على أسواق جديدة، بدلاً عن تلك التي فقدوها بسبب الحرب. ووضع وكلاء هذه الشركة في بيروت مقترحاتهم أمام القنصل العام البريطاني مور Moore لإنشاء خط سكة حديد بين صيدا على البحر الأبيض المتوسط وبيير في أعالي نهر الفرات، ومن ثم إيجاد وسيلة على نهر الفرات عن طريق البواخر إلى بغداد وما جاورها، وقد حوّل القنصل العام خطاب هولاء الوكلاء إلى وزير الخارجية البريطاني اللورد كلارندون Lord Clarendon، وقد أعجب كلارندون بفكرة ربط البحر الأبيض المتوسط بالخليج العربي بخط سكة حديد. وكتب إلى ستراتفورد دي ريدكليف Stratford De Redcliffe سفير إنجلترا في القسطنطينية يخبره بأن حكومة صاحبة الجلالة قررت النظر في هذه المسألة المهمة، وفي الوقت نفسه أرسل كلارندون تلك المقترحات إلى تشيسني لأخذ رأيه بخصوص جدوى المشروع، وكان تشيسني لا يزال متحمساً لطريق الفرات، ولم يكتفِ بصياغة مذكرة طويلة ومفصلة لكلارندون، لكنه شرع على الفور في العمل على تشكيل مؤسسة لزيادة وتوسعة التجارة البريطانية في المقام الأول، وفي نفس الوقت إنشاء طريق ثاني للتواصل مع الهند^(١). وقد مهدت هذه المقترحات لظهور مشروع سكة حديد وادي الفرات الذي سيطر على اهتمام وتحركات عدد كبير من المستثمرين في مشاريع السكك الحديدية آنذاك، بالإضافة إلى أصحاب النفوذ من السياسيين والمفكرين ورجال الدين. وقد مر مشروع سكة حديد وادي الفرات بالمراحل التالية:

المرحلة الأولى: ١٨٥٦-١٨٦٧م:

بدأت هذه المرحلة بظهور دور رجل ذي شهرة واسعة في مجال السكك الحديدية آنذاك وهو السيد وليام باتريك أندرو^(٢) William Patrick Andrew الذي كان دوره إلى جانب تشيسني محورياً في الترويج لمشروع خط حديد وادي الفرات فعند نهاية حرب القرم عام ١٨٥٦م، بدأ وليام أندرو رئيس مجلس إدارة خط سكة حديد الهند والسند والبنجاب ودلهي في الدعوة إلى تأسيس خط مباشر بين البحر المتوسط والخليج العربي. وكان هدف أندرو في البداية من الترويج للمشروع هو إنشاء سكة حديد قد ترتبط في النهاية مع شبكة السكك الحديدية التي كان يعمل على إنشائها في الهند ليوفر بذلك اتصالاً كلياً بالسكك الحديدية بين كل أجزاء الهند وأوروبا. ولا شك أن المخططات التي قد تم اقتراحها سابقاً بواسطة تشيسني وستيفنسون وغيرهم، كان لها دور كبير في إقناع أندرو بإمكانية تنفيذ خط مباشر عبر وادي الفرات. وبدأ أندرو بصفته رجل أعمال ومتعهداً وليس دبلوماسياً أو مهندساً، بمخاطبة عدد من الأشخاص المهتمين بفكرة تأسيس شركة خط سكة حديد عبر وادي الفرات^(٣).

وأسس أندرو شركة سكة حديد وادي الفرات في العام نفسه، وعين الجنرال تشيسني رئيساً للمهندسين فيها^(٤). وقد أصبح وليام أندرو رئيس مجلس إدارة شركة سكة حديد وادي الفرات. أما الأعضاء الآخرون في مجلس الإدارة فهم بدون استثناء متقاعدون من الخدمة المدنية الهندية أو أعضاء مجالس إدارة في شركات خطوط السكك الحديدية الهندية المختلفة^(٥). وعين الجنرال تشيسني رئيساً للمهندسين فيها^(٦)، بالإضافة إلى آر أي الاستشاري الهندسي وممثل الشركة في القسطنطينية، والسيد جون مكنيل كبير المهندسين، أما السيد آينسورث، الرحالة المشهور، فقد ألحق بالشركة كمتخصص في علوم الجيولوجيا والمعادن^(٧). وكان المشروع المقترح لسكة الحديد

(1) Bamforth: British Interests In The Tigris Euphrates Valley p. 40-41

(٢) وليام باتريك أندرو (١٨٠٧-١٨٨٧): تلقى أندرو تعليمه في إدنبورج وأكسفورد، عاش فترة قصيرة في بداية حياته في الهند، نشر في عام ١٨٤٦م عملاً عن سكك حديد الهند، اهتم كثيراً بتطوير الاتصال عن طريق السكة الحديدية والتلغراف بين إنجلترا والهند ودافع بشكل خاص عن مشروع سكة حديد في وادي الفرات وقدم إلى حكومة إنجلترا خطته لحماية الهند، ونشر خلال أربعين عاماً عدداً من المؤلفات والخطابات والأوراق، وقدم العديد من المحاضرات عن موضوع السكك الحديدية في الهند وطريق وادي الفرات، وأهمية الهند وأقاليمها؛ أنشأ وشغل رئيس مجلس إدارة خطوط الحديدية في الهند والبنجاب ودلهي، قدم محاضرات وكتابات عن مسألة آسيا الوسطى في الفترة من ١٨٧٢-١٨٨٦م، وكتب إلى صحيفة التايمز عن الزحف الروسي، اشتهر باسم "رسول السكة الحديدية"، "مسؤول السكك الحديدية"، "رائد أعمال السكك الحديدية"؛ استمر في الدفاع عن مزايا خط وادي الفرات كبديل لخط البحر الأحمر، حصل على لقب نبيل في عام ١٨٨٢م، ونال زمالة العديد من الجمعيات العلمية؛ توفي في ١١ مارس ١٨٨٧م. لمزيد من المعلومات راجع:

C. E. BUCKLAND, C.I.E: DICTIONARY OF NDIAN BIOGRAPHY, , SWAN SONNENSCHNEIN & CO., LIM , LONDON, , 1906, p.14

(3) Hoskins :British Routes To India, p 330-331

(٤) إبراهيم: على طريق الهند، ص ٧٢.

(5) Bamforth :British Interests In The Tigris Euphrates Valley.p42

(٦) إبراهيم: على طريق الهند، ص ٧٢.

(7) Warren: European Interests, p 2.

ينطلق من أحد الموانئ على الساحل الشامي، ويخترق وادي الفرات للوصول إلى نقطة ما تقع على رأس الخليج العربي، ليشكل بذلك حلقة وصل بين البحر المتوسط والمحيط الهندي^(١). وكان من المخطط له أن يتم تشغيل خط للملاحة بالسفن البخارية يربط البصرة بكراتشي على الساحل الغربي للهند، ومن هناك يتم الاتصال بالسكك الحديدية والنقل المائي النهري^(٢).

وبدأ أنصار مشروع خط حديد وادي الفرات في الترويج والدعاية لمشروعهم بإصدار الكتيبات والنشرات التي تبين المزايا والفوائد الكبيرة التي ستحقق منه^(٣).

وترافق مع مشروع خط حديد وادي الفرات طرح مشروع آخر وهو مد خط تلغراف بين أوروبا والهند عبر العراق على طول الخط الحديدي المقترح، على أن تتولاه شركة المواصلات البرقية الهندية الأوروبية. ووجدت الشركة المذكورة أن مصلحتها مرتبطة بشكل كبير مع مشروع الخط الحديدي، ورغم أن خط البرق لم يكن بنفس الأهمية السياسية للخط الحديدي المقترح، إلا أن مصيره كان معلقاً على نتائج مفاوضات شركة خط حديد وادي الفرات في لندن وإستانبول، وكان لا بد من السعي للحصول على موافقة كل من الحكومة الإنجليزية والحكومة العثمانية على المشروعين معا^(٤).

وقدم أندرو أول تقرير له بهذا الشأن إلى الحكومة الإنجليزية، وذلك في شهر مارس من عام ١٨٥٦م^(٥). وعرض المشروع أولاً على موزوروس باشا Musurus السفير العثماني في لندن الذي أيد بدوره فكرة المشروع، ووعده بدعمه لدى الحكومة، وكان لتوصيته تأثير على عالي باشا، الصدر الأعظم، الذي عبر عن تأييده للمشروع قبل أن يتم التقدم بطلب إصدار امتياز من الباب العالي^(٦).

وفي عام ١٨٥٧م، استجبت عوامل مهمة أذرت الإنجليز بضرورة جعل مواصلاتهم مع الهند عبر العراق أسرع مما كانت عليه^(٧)؛ فقد نشبت ثورة في الهند^(٨) في ذلك العام، أدت إلى أن يتوجه الإنجليز إلى طريق العراق لاتخاذ قاعدة لمواجهة التهديدات العسكرية، ومن ناحية أخرى، بدا للإنجليز أن طريق العراق ضروري ليكون خطاً بديلاً ينافس مشروع قناة السويس الفرنسي الذي كان في ذلك الوقت يسير بخطى حثيثة أقلقت إنجلترا^(٩).

وقد تزامن مع هذه الثورة التحركات العسكرية الروسية في بلاد الصين التي تمتلك بريطانيا مناطق نفوذ فيها، مما نتج عنه سيطرة روسيا على جزء من الأراضي الصينية، كما تمكنت روسيا من الزحف في أواسط آسيا واحتلال بخارى، واستمر زحفهم نحو الهند، وقد عبرت حينها جريدة التايمز عن خطورة الموقف حينما أعلنت بأن "الإمبراطورية البريطانية آذنت بالزوال، وأن انهيارها يبدأ من اليوم الذي احتل فيه الروس بخارى"^(١٠).

ولا شك أن هذه التهديدات الكبيرة دفعت الحكومة إلى تأييد مشروع سكة الحديد المقترحة، والتحرك بسرعة في اتجاه تأييد تحركات مؤيديه وتزويدهم بالدعم الدبلوماسي المطلوب للحصول على الامتياز من السلطات التركية.

وصرح وزير الخارجية الإنجليزي اللورد كلارندون Lord Clarendon بتأييده الكلي للمشروع وطلب من الحكومة تأييده،

(١) صالح: بريطانيا والعراق، ص ١٦٤.

(٢) عيساوي، شارل: التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصيب ١٩١٤-١٨٠٠م، ترجمة رؤوف حامد، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٠م، ص ٣٥٠.

(3) Hoskins: British Routes To India, p331

(٤) نوار: تاريخ العراق، ص ٢٧٧.

(5) F.O. 881/1566, No. 91751: Report by W.P. Andrew, The Euphrates valley Route to India, London, 18 December, 1867

(6) Hoskins: British Routes To India, pp 333

(٧) صالح: مجمل تاريخ العراق، ص ٤٩.

(٨) حدثت ثورة الهند على الإنجليز في عام ١٨٥٧م، حين ثار الجيش الهندي اعتراضاً على صدور حكم السجن لمدة عشر سنوات بحق العديد من الجنود المحليين بسبب رفضهم استعمال الطلقات المدهونة، وتحول هذا التمرد إلى ثورة شعبية تطالب بالاستقلال، وقام الهنود بقتل عدد كبير من الإنجليز بلغ الآلاف، واهتز الشعب البريطاني بكامله، إلا أن هذه الثورة انتهت بالفشل. لمزيد من المعلومات راجع: الحفاوي، مصطفى: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٥٦م، ج ١، ص ١٧٠-١٧١؛ مشاي، صلاح خلف: "ثورة السيوي الهندية عام ١٨٥٧م: دراسة تحليلية لعوامل النشوء وأسباب الفشل"، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، جامعة بابل، العدد ٢٠، نيسان ٢٠١٥م، ص ٦٥٦-٦٦٤.

(٩) نوار: تاريخ العراق، ص ٢٧٦.

(١٠) الصياد، سامي صالح محمد: الصراع البريطاني - الفرنسي على مشروع قناة السويس 1854 - 1869، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٦م، ص ١٨٩.

وكذلك عبرت الملكة فيكتوريا Victoria عن موافقتها على الخط الحديدي المقترح^(١).

وقد أرسلت الحكومة البريطانية تعليمات إلى سفيرها في القسطنطينية وهو ستراتفورد دي كليف لتقديم الدعم اللازم للحصول على امتياز مناسب من الباب العالي التركي^(٢).

وتقدمت شركة خط حديد وادي الفرات، في عام ١٨٥٧م إلى السلطان بطلب الحصول على امتياز المشروع. وفي الوقت نفسه أرسل أندرو اثنين من مساعديه هما تشيسني وجون مكنيل John Mcneill بمهمة مزدوجة، وهي أن يقوم تشيسني بعد تزويده بالتعليمات والوثائق بالتوجه إلى القسطنطينية لمساعدة اللورد ستراتفورد والسير هنري بلوير للحصول على امتياز الخط، أما جون مكنيل فعليه التوجه مع فريق من المهندسين لعمل مسح أولي للمنطقة التي يمر بها الخط^(٣). وأرسل تشيسني مع السيد جون مكنيل إلى سوريا من قبل الشركة لاختيار مواقع المحطتين الطرفيتين والحصول على البيانات اللازمة لإعداد الخط التفصيلية^(٤).

واستخدمت حكومة الملكة فيكتوريا نفوذها القوي لدى الدولة العثمانية للحصول على امتياز سكة حديد وادي الفرات، ووضعت سفينة الملكة المسماه سترومبولي Stromboli تحت تصرف الجنرال تشيسني والسيد جون مكنيل والفريق الهندسي^(٥). وامتدت أعمال الفريق من أنطاكية إلى نهر الفرات مروراً بحلب. وأوضحت النتائج أن العقبات التي يجب التعامل معها في سبيل إنشاء الخط حتى حلب قليلة جداً، حيث هنالك حاجة إلى إجراء قطع عميقين غير مهمين وإنشاء جسرين على نهر العاصي. وتحتفي جميع المصاعب المتعلقة بطبيعة الأرض تماماً في الأراضي الصلبة الجافة بين حلب والبصرة، كما توجد على الساحل منطقة تصلح مرفأً آمناً وجيداً لحوالي ٣٠ إلى ٣٥ باخرة. وقدّر السير مكنيل تكاليف إنشاء الخط الكامل بحوالي ٦,٠٠٠,٠٠٠ جنيه إسترليني^(٦).

وقد طلب من السلطان العثماني الموافقة على إيجار الأرض الواقعة على الضفة اليمنى من الفرات لمدة تسع وتسعين عاماً، وذلك لإنشاء وبناء الخط الحديدي، بالإضافة إلى ضمان ٦ % سنوياً كإيراد للسهم المالي على رأس مال قدره ثمانية ملايين جنيه إسترليني. ومقابل هذا الامتياز تصبح سكة الحديد ملكاً لتركيا في نهاية السنوات التسعة والتسعين، مع تأمين حق دائم للبريطانيين باستعمال هذا الخط^(٧).

وأثار هذا المشروع منافسات دولية حادة عندما تقدمت مجموعة فرنسية بمشروع لمد سكة حديد ينافس المشروع الإنجليزي دون اشتراط الحصول على ضمان من الحكومة العثمانية، وكان هذه المشروع يحظى بالدعم المالي والدبلوماسي الذي استعد نابليون وأسرته وحكومته لتقديمه لهذه المجموعة^(٨). ويبدو أن هدف فرنسا من طرح هذا المشروع، في الوقت الذي كانت فيه منهكة في مشروع قناة السويس، هو أن تجعل إنجلترا تظن بأن فرنسا تسعى للسيطرة على طريق مصر والعراق في وقت واحد، الأمر الذي يمكن فرنسا من مساومة إنجلترا بقوة بأن تتوقف إنجلترا عن معارضة مشروع قناة السويس، لكي يتخلى الفرنسيون عن مشروعاتهم في العراق^(٩).

وتم التفاوض بين الفرنسيين والإنجليز، وتبين للفرنسيين قوة منافسيهم الإنجليز فتقدموا باقتراح دمج المشروعين الفرنسي والإنجليزي لتكوين جبهة قوية أمام التهديدات الروسية، إلا أن الإنجليز كانوا متأكدين بأن مشروعات الفرنسيين كانت حكومية أو بإيعاز من الحكومة الفرنسية، ولذلك كانوا يخشون من تهديد فرنسا للهند^(١٠).

(1) Hoskins: British Routes To India, pp 332-333

(٢) غرانت، كريستينا فيليبس: بادية الشام، ترجمة خالد أحمد عيسى، دار ارسلان، دمشق، ٢٠٠٧م، ص ٢٧١.

(3) Hoskins: British Routes To India, pp 334

(4) F.M.L. Baron Kuhn Von Kuhnenfeld,.: Strategical Importance of the Euphrates Valley Railway, Translated by Captain C. W. Wilson, R. E, Edward Stanford, 6 and 7, Charing Cross, S. W. London, 1878, p8

(5) F.o. 881/1566/91751: A Deputation in favour of the British Government Granting Pecuniary support to the Euphrates valley Railway, had an Interview with Viscount Palmerston, 22 June 1857.

(6) F.M.L. Baron Kuhn Von Kuhnenfeld,.: Strategical Importance of the Euphrates Valley,., p89

(٧) غرانت: بادية الشام، ص ٢٧١.

(٨) نوار: تاريخ العراق، ص ٢٧٧

(٩) نوار: مصر والعراق، ص ص ٢٢٧-٢٢٨.

(١٠) نوار: تاريخ العراق، ص ٢٧٧.

وأدت هذه التعقيدات الدولية إلى إطالة أمد المفاوضات بشأن المشروع، وانتهى الأمر بمنح شركة سكة حديد وادي الفرات الامتياز في يناير عام ١٨٥٧م بعد أن نجحت الوعود الإنجليزية المغربية للدولة العثمانية بتقديم الدعم اللازم لها في المستقبل^(١). ولا شك أن الدولة العثمانية كانت حريصة على أن يكون العراق طريقاً لخطوط المواصلات بين الشرق والغرب ليسحب البساط من تحت أقدام المصريين المنافسين لسلطة السلطان العثماني ونفوذهم.

وقد لعب اللورد ستراتفورد دي كليف دوراً مهماً في المساعدة في حصول تشيسني على امتياز خط سكة حديد وادي الفرات من البحر المتوسط إلى الخليج العربي، إلا أنه أصبح من الواضح أن المساعدة المالية من نوع ما ستكون ضرورية إذا كانت الشركة ستفي بالتزاماتها^(٢).

وفي فبراير ١٨٥٧م كتب تشيسني إلى رئيس وأعضاء مجلس إدارة شركة سكة حديد الفرات يخبرهم بالنجاح الذي تحقق بعد الحصول على حق الامتياز من الباب العالي يمكنهم من إنشاء خط سكة حديد بين البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي في ثلاثة أقسام متتالية؛ وقد حسم أمر القسم الأول من مصب نهر العاصي حتى قلعة جابر على نهر الفرات بموجب الامتياز والفرمان السلطاني ولا يحتاج نجاحه إلى أكثر من نفس مستوى الدعم والتعاون من الحكومة الذي قدمته لتنفيذ المشروع في تركيا. وأكد في خطابه على المزايا التي سيحققها هذا المشروع لإنجلترا مؤكداً أن هذا الخط الحديدي المقترح سوف يسهل إرسال الجنود والمواد شبه الحربية والبريد وغيره من إنجلترا إلى الهند خلال خمسة عشر إلى ستة عشر يوماً، كما أن هذا الطريق يسهل استغلال مساحات واسعة من هذه المنطقة الملائمة لزراعة القطن وقصب السكر والبن والنيلة، وهي مساحات غير مستغلة نسبياً في الوقت الحالي، مما يزيد من استهلاك المنتجات الصناعية الإنجليزية في تركيا وآسيا الوسطى والهند وبلاد فارس، كما يمكن زراعة القطن والحبر والحبوب بشكل أكبر في السهول الواقعة بين صيدا ونهر الفرات. إذا ما توافرت الحماية اللازمة لتطوير موارد تلك المنطقة الشاسعة، التي تتميز على مصر كثيراً في خصوصيتها، ونشاطها التجاري. وأما عن المخاوف التي يمكن أن تثار حول طبيعة العرب وخطورتهم على تهديد التجارة في تلك المناطق، فقد أكد تشيسني عن قناعة تامة أنه مقتنع جداً بأنه في ظل وجود إدارة رشيدة سيتم ترتيب الأمور بشكل مرضٍ معهم، ومما يؤكد ذلك أن التجارة ظلت قائمة على الدوام في هذه البلدان، كما أكد تشيسني ومن خلال تجاربه الخاصة مع العرب، أنهم يملكون سمات إيجابية تتعلق بتعاملاتهم التجارية وأبرزها الإخلاص والوفاء بالعقود^(٣).

ولم يتردد الجمهور في تأييد المشروع، وأقبلوا على الاشتراك في أسهم الشركة بشكل كبير خلال بضعة أيام بعد أن فتحت الدفاتر، وبذلك توافر رأس مال الكافي للبدء في تنفيذ المشروع على الفور. وبالرغم من الشروط الإيجابية للامتياز من الجانب التركي، إلا أن الحالة المالية التركية المتدهورة خصوصاً بعد حرب القرم، جعلت الشركة ترى أن الحكمة تقتضي ضرورة اتخاذ إجراء وقائي عملي من خلال الحصول على دعم محدد من الحكومة البريطانية على شكل ضمان لأدنى حد من الفائدة على رأس المال الذي سوف يستثمر. وقد أثيرت تساؤلات بواسطة نقاد المشروع عن مدى استقرار أي مشروع ترعاه الحكومة التركية وغير مدعوم بأصول ثابتة ملموسة من أي نوع. وتساءل أحد المشككين: ولكن من يملك الضمان؟ في ظل المصاعب المالية للحكومة التركية^(٤).

وعلى الرغم من الدعم الدبلوماسي الذي قدمه وزير الخارجية البريطاني اللورد كلارندون للحصول على امتياز من الحكومة التركية، إلا أنه رفض الطلب الذي قدمه وليم أندرو بشأن تقديم الحكومة ضماناً مالياً للمشروع. وقد كان موقف اللورد كلارندون عندما قدم الدعم الدبلوماسي للمشروع في البداية مبنياً على أساس أنه مشروع تجاري بحت، أما عندما تقدمت الشركة بطلب الضمان، فقد رفض أن يوصي بمنح مساعدة مالية بواسطة حكومة صاحبة الجلالة^(٥).

(1) Hoskins: British Routes To India, pp 33

(2) Bamforth, British Interests In The Tigris Euphrates Valley, p 44.

(3) Chesney, R. A. F.R. S.: Report on The Euphrates Valley Railway, Smith Elder And co. cornhill, London, 1857, P.15

(4) 338- Hoskins :British Routes To India, pp 337

(5) Bamforth: British Interests In The Tigris Euphrates Valley, p 45,50

أما رئيس الحكومة اللورد بالمرستون Palmerston، فقد كان متروياً جداً بخصوص موقف الحكومة من تقديم ضمان حد أدنى من الفائدة على رأس المال الذي سوف يستثمر في مشروع سكة حديد وادي الفرات. وعندما مرت أسابيع ولم يتخذ أي إجراء نحو تنفيذ ذلك البند من الخطة الأصلية، ظهرت شكوك في أن سبب التأجيل ربما كان عن قصد وأن حماس الحكومة البريطانية للمشروع بدأ يفتر^(١).

لم يستسلم أعضاء شركة سكة حديد وادي الفرات لهذه المعارضة المبدئية من الحكومة البريطانية في تقديم الدعم المالي اللازم، وتقرر حشد الجهود للدفاع عن مشروعهم، والحصول على الدعم المالي المطلوب من خلال تشكيل وفد يضم شخصيات نافذة مهمة تؤيد المشروع يتوجه لمقابلة رئيس الوزراء وإقناعه بأهمية المشروع، وبالتالي الحصول على الدعم الحكومي اللازم للبدء بتنفيذ المشروع بأمان.

وفي ٢٢ يونيو ١٨٥٧م تشكل وفد مكون من حوالي مائة وعشرين شخصاً يؤيدون تقديم الحكومة الإنجليزية الدعم المالي اللازم لخط حديد وادي الفرات الحديدي^(٢).

ومن المثير للاهتمام أن الوفد كان يضم سبعة وخمسين نائباً من أعضاء البرلمان، من بينهم أربعة وعشرين نائباً يمثلون الدوائر الانتخابية الأيرلندية، في حين أن البقية إما أن يكون لديهم مصالح تجارية في الشرق، أو يمثلون الدوائر التي من المرجح أن تستفيد من العقود الناشئة عن بناء السكة الحديديّة^(٣).

وقد قاد هذا الوفد الذي تهيأ لمقابلة اللورد بالمرستون اللورد شافتسبري^(٤) Shaftesbury، الذي بدأ في الحديث مع بالمرستون مشيراً بلغة قوية إلى الآثار الإيجابية الكبيرة التي ستحقق لإنجلترا من خلال تنفيذ طريق بديل إلى الهند؛ لأن هذا المشروع العظيم، على حد وصفه، سوف يعزز التجارة والحضارة والمسيحية^(٥). ولا شك أن البحث في شخصية اللورد شافتسبري يتمخض عن حقائق تشير علامات استفهام كبيرة حول أهداف هذا المشروع، على اعتبار أن اللورد شافتسبري كان من أهم الشخصيات المتحمسة لدعوة توطين اليهود في فلسطين قبل أن تنتشر في الدوائر الاستعمارية البريطانية

وفي هذه المقابلة أكد وليم أندرو باسم الوفد على المزايا السياسية والتجارية للمشروع، حيث ذكر أن تأسيس خط حديدي عبر وادي الفرات قد أصبح ضرورة تزداد أهميتها يوماً بعد يوم، وأن الحركة التجارية التي تنتج عن ذلك عظيمة علاوة على ما سيوفره الخط الحديدي من سهولة في نقل الركاب والبريد. وأشار أندرو إلى أن طلب الدعم الحكومي لإقامة هذا المشروع لا يعتمد على الأهمية التجارية فحسب، وإنما يعتمد هذا الطلب بصورة أساسية على الأهمية السياسية لهذا الطريق العريق للمواصلات. وأضاف أندرو أن الهدف العظيم هو ربط إنجلترا بالحدود الشمالية الغربية للهند بواسطة طاقة البخار عبر وادي الفرات ووادي الهند، وأنه إذا ما تم ذلك فسوف يكون التفكير في غزو الهند أو تهديده أمراً مستحيلاً. وبالإضافة إلى ذلك فإن مرور الخط الحديدي في مناطق زراعية غنية سوف يجعل هذه المناطق مخزناً لمد أوروبا بالحبوب والقطن عالي الجودة. وذكر أندرو أن الجنرال تشيسني الذي زار المنطقة حديثاً أكد أن هناك مئات الآلاف من أحمال الجمال من المنتجات الزراعية القيمة التي تقصد على الأرض بسبب عدم توافر وسائل لنقلها. ومن ناحية أخرى، أكد السيد أندرو من خلال شهادة بعض أعضاء الوفد الذين اشتغلوا في المنطقة أنه لا توجد هناك أي صعوبة في التعامل مع العرب أو الحصول على العمالة اللازمة. أما بشأن المصاعب الطبيعية، فقد ذكر أندرو أنه تم مسح الطريق وثبتت سهولته.

(1) Hoskins: British Routes To India, p 338

(2) F.o. 881/1566/91751: A Deputation in favour of the British Government, 22 June 1857

(3) Bamforth: British Interests In The Tigris Euphrates Valley, p 47

(٤) اللورد شافتسبري (١٨٠١-١٨٨٥) كان يعرف باسم لورد شافتسبري السابع، أما اسمه فهو أنتوني أشلي كوبر، وكان على علاقة برئيس الوزراء اللورد بالمرستون لكونه شقيق زوجة رئيس الوزراء، ولذلك كان بالمرستون يثق به كثيراً. وكان شافتسبري زعيم الحزب الإنجليي، ويعتبر ممثلاً للمسيحية المحافظة. وكان شافتسبري عضواً في البرلمان الإنجليزي، ولديه علاقات قوية بصناع القرار في بريطانيا، ويعتبر من أهم السياسيين في بريطانيا، الذين لعبوا دوراً مهماً في تطور الحركة الصهيونية المسيحية، وطالب بالعمل على توطين اليهود في فلسطين. لمزيد من المعلومات راجع: المسيري، عبد الوهاب: موسوعة اليهود واليهودية والصهيونية، دار الشروق، القاهرة، ١٩٩٩، ص ص ١٦٠-١٦٢.

(5) F.o. 881/1566/91751: A Deputation in favour of the British Government, 22 June 1857

وأخيراً أبدى السيد أندرو امتنانه للدعم الدبلوماسي الذي قدمته الحكومة الإنجليزية للمشروع حتى الآن، وأنه لم يتبق الآن إلا الدعم المالي الحكومي لصعوبة قيام الأفراد بذلك^(١).

وقد أكد اللورد بالمرستون لأعضاء الوفد أن الحكومة مدركة للأهمية العظيمة لطريق الفرات، وأنها أيدت المشروع، وستستمر في تأييده، ولكنه لن يستطيع أن يعطي رأياً بشأن تقديم الدعم المالي اللازم بدون التشاور مع حكومته، وطلب بالمرستون من السيد أندرو أن يقدم كافة اقتراحاته مكتوبة بعناية شديدة وأن الحكومة ستكون سعيدة بالمساعدة قدر استطاعتها^(٢).

ونزولاً على رغبة اللورد بالمرستون بشأن تقديم الاقتراحات مكتوبة حول حصة الحكومة المطلوب تقديمها في رأس مال شركة سكة حديد وادي الفرات، كتب وليام أندرو خطاباً في ٣٠ يونيو ١٨٥٧م إلى اللورد بالمرستون بين فيه الأسس والمزايا التي يجب أن يقوم عليها الدعم المالي الحكومي. وقد استهل وليام أندرو هذه المزايا بالتأكيد على أهمية الخط الحديدي المزمع إنشاؤه من البحر الأبيض المتوسط إلى الخليج العربي في تخفيض المسافة بين إنجلترا والهند بحوالي ١٠٠ ميل، بالإضافة إلى اختصار زمن الرحلة بمعدل ١٤ يوماً. كما أشار أندرو إلى أن الخط المقترح سيساعد الحكومة على توحيد جهودها في تحقيق السيادة الآسيوية، وإيقاف التهديدات القادمة من الفرس والروس. وبالإضافة إلى ذلك، بين أندرو أن الخط يمكن أن يسهم بقوة في تطوير التجارة والحضارة في العالم ككل. وفيما يتعلق بطلب الشركة تقديم دعماً مالياً حكومياً، أشار أندرو إلى أن الشركة حصلت من الحكومة التركية على ضمان ٦% كحد أدنى لسعر الفائدة على رأس المال المطلوب لتنفيذ الجزء الأول للطريق من البحر الأبيض المتوسط حتى الفرات بجانب الحصول على بعض الامتيازات الأخرى، لكن رغم ذلك فإن هذه المزايا لم تكن كافية لتشجيع المستثمرين البريطانيين للمشروع في وضع أموالهم في هذه الاستثمارات البعيدة. وبناء على ذلك قدم أندرو أمام الحكومة الإنجليزية اقتراحاً بشأن الدعم المالي الحكومي، وهو تقديم ضمان ٥% لمدة خمسة وعشرين عاماً أو ٤,٥% لمدة خمسين عاماً، على رأس مال قدره ١,٤٠٠,٠٠٠ جنيه إسترليني للجزء الأول، وبين أندرو أن المسؤولية التي تتحملها الدولة مقابل هذا الدعم المالي هي مسؤولية اسمية فقط، ولن يتم اللجوء إلى الحكومة لتقديم المساعدة إلا في حال إذا لم يحقق الخط الحديدي العوائد المناسبة أو أن الحكومة التركية عجزت عن تكملة الجزء الخاص بها في العقد. وأكد أندرو مجدداً أن الأهمية السياسية للدعم المالي الحكومي لخط الفرات تفوق الاعتبارات التجارية، وأنه لا يمكن المقارنة بين اعتبارات الدعم المالي لهذا الخط مع دعم أي مشروع سابق، لعدم وجود أي مشروع آخر مشابه له، باعتبار أن هذا الخط المقترح يعد أقصر وأسهل خط بين إنجلترا والهند، كما أن المسافة الخاصة بهذا الخط خالية من الموانع، مما يؤكد أنه إذا تم عمل التصميمات الصحيحة واتخذت الاحتياطات اللازمة، فإن هذا الخط سيكون أعظم خط سريع بين الشرق والغرب^(٣).

وفي ١٤ أغسطس ١٨٥٧م قام عضو في البرلمان "السيد سوزنر إستكورت Estcourt" وهو أحد المتحمسين للخط الحديدي، بطرح قضية الضمان في مجلس العموم. وفي حديثه عن الموضوع أشار إستكورت إلى أهمية خط حديد وادي الفرات، مؤكداً ضرورة النظر إليه كخط مساعد أو بديل للطريق عبر مصر وليس منافساً له. وقام إستكورت بمراجعة الكثير من مزايا مشروع خط الفرات التي ذكرت في مناسبات أخرى، وذكر لمجلس العموم أنه يعتقد أنهم لن يجدوا على سطح الكرة الأرضية أميلاً مناسبة للأغراض الهندسية، مثلما يوجد في خط الفرات. وقد أظهر أن الخط سوف ينسجم بشكل جيد مع السكك الحديدية الحالية في الهند بالرغم من أن الخط في الوقت الحالي سوف يمتد فقط حتى الفرات، ومن هناك تتم الاتصالات بواسطة سفن نهريّة بخارية وسفن البريد التي تكمل الاتصال بين البحر المتوسط وموانئ كراتشي وبومباي. وبعد أن قدم كامل المشروع بشكل مطول طالب إستكورت بضمان حكومي للخط. وقد واجه إستكورت معارضة على الاقتراح الذي تقدم من قبل عدد من المسؤولين^(٤).

(1) F.o. 881/1566/91751: A Deputation in favour of the British Government, 22 June 1857

(2) F.o. 881/1566/91751: A Deputation in favour of the British Government 22 June 1857,

(3) Andrew, W. p. : India And Her Neighbours ,Wm. Halen and co.,13,Waterloo place, Pall Mall, S.W. , London. 1878, p.p. 372-374

(4) Hoskins: British Routes To India, p.p.339-340

وقد انطلق المسؤولون في الحكومة البريطانية في اعتراضهم من أن الموافقة على منح شركة سكة حديد وادي الفرات ضمان لرأس مالها، تعني تدخل حكومة إنجلترا في الشؤون الداخلية للدولة العثمانية؛ مما سيؤدي إلى تفتيت الوفاق الأوروبي. ومن جانب آخر بين المسؤولون أن مشكلة قناة السويس عندما طرحت على مجلس العموم في العام نفسه، قبل عرض مشروع سكة حديد وادي الفرات، أكد رئيس الحكومة اللورد بالمرستون أن مشروع قناة السويس غير عملي، ولن يحقق عوائد اقتصادية، وأن مصلحة بريطانيا تقتضي معارضته على اعتبار أنه يشكل تهديداً لأمن الهند، ولذلك وجد المسؤولون أنه قياساً على ذلك يجب على الحكومة البريطانية رفض المشروعين عبر العراق وعبر مصر؛ لأنه إذا ما نفذت بريطانيا مشروع سكة حديد وادي الفرات وقامت فرنسا بإتمام مشروع قناة السويس فسيتم القضاء على الوفاق الأوروبي؛ مما يهدد بوقوع اضطراب دولي غير محمود النتائج^(١).

وعندما وقف بالمرستون لإبداء رأيه خلال اجتماع مجلس العموم، قضى على مشروع سكة حديد الفرات بالكامل حين قال: إن الدعم الحكومي لن يقدم، وأضاف: "مهما كانت سعادتنا لنرى ذلك المشروع وقد اكتمل، لا نستطيع أن نقدم أدنى تشجيع...". وقد أبدى استعداده لتأييد مشروع خط برق^(٢) ينفذ على امتداد وادي الفرات إلى الهند، ولكنه كان مقتنعاً بعدم صواب تدخل الحكومة في مثل تلك المشاريع التي تنفذ في دول أجنبية؛ لأن ذلك سيؤدي إلى حدوث فوضى سياسية. وقال: إن خط السكة الحديد لم يكن ضرورياً على أي حال؛ حيث إن طريق السويس وخطوط البرق سوف تؤمن مرافق اتصالات كافية^(٣).

أثار موقف بالمرستون هذا الحيرة والمرارة لدى أولئك الذين اعتمدوا اعتماداً كلياً على دعمه ولم يجدوا تفسيراً لرفض هذا المشروع في مثل هذا الوقت الحرج^(٤). وقد قيل: إن السبب وراء التغيير في موقف اللورد بالمرستون يعود إلى أن اللورد بالمرستون وقع تحت تأثير نابليون الثالث الذي عارض فكرة مد خط حديدي يمتد لبلاد الشام، فقد كانت فرنسا تعد هذه البلاد منطقة نفوذ لها، وكانت إنجلترا تعترف ضمناً بحق فرنسا بحماية السكان المسيحيين في بلاد الشام. هذا بالإضافة إلى أن بالمرستون لم يرغب في أن يدع أي مجال لتعكير العلاقات الفرنسية الإنجليزية بمشروع نظري ثانوي الأهمية نسبياً في وقت سادت فيه العلاقات الودية بين إنجلترا وفرنسا والتي كانت قد تعززت خلال حرب القرم (١٨٥٤-١٨٥٦) التي انتصرت فيها على روسيا^(٥).

ومن ناحية أخرى، فإن تخلي بالمرستون عن مشروع الخط الحديدي يمكن عزوه إلى الموقف الذي كان قد اتخذته من مشروع قناة السويس؛ فقد كان بالمرستون يدرك تماماً أن قناة السويس من شأنها أن تهدد مكانة إنجلترا الإمبريالية، وأن طريق الفرات لا يمكن أن ينافس القناة أو أن يحافظ على مكانة إنجلترا في العراق. ولهذا يرى بالمرستون أنه لم يكن في صالح إنجلترا إنشاء سكة حديد الفرات الذي تعارضه فرنسا في العراق، أو قيام فرنسا بإتمام مشروع قناة السويس في مصر، وعلى هذا الأساس فضل بالمرستون اتباع سياسة المعارضة لكلا المشروعين لتبقى لإنجلترا اليد العليا في مصر والعراق^(٦).

وعلاوة على كل ذلك، فمن المحتمل أن الحاجة للحصول على الموافقة الفرنسية لاستخدام الطريق البري المصري لإرسال الجنود إلى الهند في هذه المرحلة الحرجة التي حدثت فيها ثورات وتمردات في الهند كانت عاملاً بارزاً في التخلي عن سكة حديد وادي الفرات^(٧).

وقد كان لموقف الحكومة الإنجليزية أثر سلبي على الرأي العام الإنجليزي، الذي تخوف من احتمالية فشل المشروع لعدم

(١) نوار: تاريخ العراق، ص ٢٧٨.

(٢) وفيما يخص خط التلغراف: فقد أوصل الإنجليز بالاتفاق مع الدولة العثمانية، خطاً تلغرافياً قادماً من الهند عن طريق البصرة، ومن ثم إلى بغداد ممتداً في قاع نهر دجلة. وجرى أول اتصال برقي بين بغداد وإستانبول في ٢٧ يونيو ١٨٦١م. وبحلول عام ١٨٦٤م نجح الإنجليز في تمديد الخط إلى مدينة خانقين جنوبي بغداد، ومنها إلى المدن الإيرانية، ومع الخليج العربي والهند عن طريق خط البصرة علاوة على اتصالها مع إستانبول. لمزيد من المعلومات راجع: النجار، موسى: الإدارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد الوالي مدحت باشا إلى نهاية الحكم العثماني ١٨٦٩-١٩١٧م، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١م، ص ٤٣٦-٤٣٧.

(3) Hoskins: British Routes To India, p 341

(4) Hoskins: British Routes To India, p 341

(٥) صالح: بريطانيا والعراق، ص ١٦٥.

(٦) نوار: مصر والعراق، ص ٢٢٧.

(7) Hoskins: British Routes To India, p. 341

حصوله على دعم رسمي، وبالتالي عجزت الشركة عن نيل المعونة المالية اللازمة للبدء في المشروع^(١).

ولم يكن موقف اللورد بالمرستون وحده الذي حدث فيه تبدل، بل كانت المفاجأة أن الحكومة العثمانية أيضاً بدلت موقفها المؤيد للمشروع بموقف جديد متحفظ حيال لجوء الشركة إلى طلب ضمان على رأس مالها.

ففي ٣ سبتمبر ١٨٥٧م، أبلغ موزوروس باشا، السفير التركي في لندن، وليم أندرو أن طلب الشركة إلى الحكومة البريطانية للحصول على ضمان إضافي يعد انتهاكاً للقانون الدولي؛ لأنه لا يحق بموجبه لأي قوة أجنبية أن تمنح المستثمرين إعانات مالية أو المساعدة من أي نوع بالنسبة للأعمال التي تتم في أراضي دولة أخرى. وهذا في حد ذاته كان من شأنه أن يمنع شركة سكة حديد وادي الفرات من تلقي المساعدة من الحكومة البريطانية^(٢).

وعلى الرغم من العراقيل التي واجهت وليم أندرو وزملاءه في عام ١٨٥٧م إلا أنهم لم ييأسوا وظلوا يتحينون الفرص لطرح الموضوع من جديد على اختلاف المسؤولين في الحكومة الإنجليزية، سواء في وزارة الخارجية أو على مستوى رئاسة الوزراء.

ففي أكتوبر ١٨٦٦م كتب وليم أندرو إلى لورد ستانلي Lord Stanley وزير الدولة للشؤون الخارجية تقريراً حاول من خلاله شرح الفوائد المنتظرة من الخط الحديدي بالأرقام بقدر الإمكان مؤكداً أن هذا الخط سيقصر المسافة بين الهند وإنجلترا بمقدار ألف ميل، وسيختصر زمن الرحلة بين إنجلترا والهند إلى النصف. كما أنه سيوفر على الحكومة مبالغ كبيرة من مصاريف نقل جنودها عند وقوع حادث فجائي، بالإضافة إلى أنه سيسهل نقل الجنود من إنجلترا إلى الهند في مدة أربعة عشر يوماً. ومن ناحية أخرى، فإن الخط الحديدي سيضع نهاية للعزلة الحالية الخطيرة لبلاد فارس ويحميها من التهديد الروسي، لأن الخط الحديدي سوف يوفر لإيران طريقاً قصيراً ورخيصاً وسهلاً إلى البحر المتوسط لتجارتها مع أوروبا بدلاً من الطريق الطويل والمكلف إلى البحر الأسود^(٣).

وأكد أندرو في تقريره اهتمام السلطان العثماني بالمشروع واستعداده للإسهام بجزء من رأس المال المطلوب. كما أن السفير التركي في لندن السيد موزوروس Musurus تعهد باسم حكومته بتقديم كل التسهيلات للقيام بهذا العمل، كما أكد جميع المقيمين في الموقع والذين عادوا حديثاً من الأراضي العربية التركية أن العرب وغيرهم من مواطني البلاد العثمانية يؤيدون بشدة المشروع وعلى هذا الأساس فإنه لن تكون هناك أي صعوبات في التفاوض معهم لبناء وحماية المشروع. ومن جهة أخرى فقد تم مسح مسار الخط الحديدي بالتفصيل، وكان القسم من السويدية إلى حلب هو القسم الوحيد الذي توجد به مشكلات هندسية بسيطة، أما بقية المسار فهو خالٍ من الصعوبات الهندسية، وكان العناية الإلهية - على حد قوله - قد صمته ليكون الطريق السريع العظيم للشعوب بين الشرق والغرب^(٤).

وفي ١٨ ديسمبر ١٨٦٧م كتب وليم أندرو إلى وزير الدولة لشؤون الهند بارت ستافورد نورثكوت Bart Stafford H.North ويشير فيها إلى خطابه السابق إلى لورد ستانلي وزير الدولة للشؤون الخارجية، كما يشير إلى أن اللورد ستانلي رد عليه في ١٨ أكتوبر ١٨٦٦م بخطاب بين فيه أن تقديم أي دعم مالي من جانب الحكومة هي مسألة من اختصاص خزانة مكتب الهند، وليس وزارة الخارجية، وبناء على ذلك، يأمل أندرو أن يلفت انتباه وزارة الهند إلى المشروع الذي سيؤثر في الهند بطريقة خاصة، وقد أرفق أندرو مع هذه الرسالة جميع التقارير السابقة الخاصة بهذا المشروع المقترح، مذكراً بجميع المزايا التي قيلت سابقاً بخصوص أهمية المشروع وبتفصيل أكثر^(٥).

وقد بدأ أندرو في خطابه بالتنكير بالدعم الكبير الذي حصل عليه طرح المشروع لأول مرة من اللورد ستافورد دي رد كليف السفير الإنجليزي في القسطنطينية، واللورد كلارندون وزير الدولة للشؤون الخارجية، وكذلك اللورد بالمرستون الذي كان رئيساً للحكومة حينئذ، كما أشار إلى التأييد الكبير الذي ناله المشروع وقتها من الغزوة التجارية، ومن شخصيات تعد من أكثر الناس علماً وثقافة،

(١) علي، كرد: خطط الشام، مكتبة النوي، دمشق، ١٩٨٣م، ج ٥، ص ١٩١.

(2) Bamforth: British Interests In The Tigris Euphrates Valley, p.p.50-51.

(3) F.o. 881/1566/91751: Letter from W.P.Andrew to the secretary of state for foreign affairs, 4 October 1866.

(4) F.o. 881/1566/91751: Letter from W.P.Andrew to the secretary of state for foreign affair, 4 October 1866.s

(5) F.o. 881/1566/91751: Letter from W.P.Andrew to the Right Hon Sir Stafford H.Northcote, Bart, Secretary of State for India, London, 18th December, 1867.

بالإضافة إلى رجال الدولة الأكثر نفوذاً من مختلف التوجهات السياسية، ولكن الحكومة في ذلك الوقت، وبصرف النظر عن الرأي الذي كان لها بهذا الشأن، شعرت أنها لم تكن قادرة على تقديم الضمان المالي اللازم لرأس المال. وأشار أندرو إلى أن الظروف الآن أفضل كثيراً لإعادة طرح الموضوع مرة أخرى للحصول على الدعم المالي من الحكومة^(١).

وقد قدم وليم أندرو في هذه الوثيقة أمام الحكومة الإنجليزية عدداً كبيراً من الإغراءات التي تتوافق مع العقلية والأهداف الاستعمارية لبريطانيا آنذاك، وتؤكد كذلك بلا شك الانسجام والتوافق بين الأهداف والسياسات الإمبريالية بين الحكومة البريطانية ورجال المال البريطانيين.

فقد أكد أندرو أهمية السكك الحديدية بقوله: إنه أينما يمكن أن تذهب بألة تحمل البضائع يمكن أن تذهب بمجموعة من الجنود، ولذلك نصح أندرو حكومته أن لا تبقى ساكنة أمام سياق الشعوب الأخرى حتى ولو كانت شعوباً صديقة. وكرر من جديد تحذيره بأن القلائل السياسية في أوروبا قد تحرم إنجلترا من اتصالها بالهند عبر مصر، لذلك يجب على إنجلترا التفكير بطريق بديل حتى ولو لم يكن أفضل، مؤكداً أن طريق الفرات هو أقدم الطرق وأقصرها وأيسرها وأكثرها أماناً، ولا يمكن لأي طريق آخر أن يتفوق عليه بهذه المزايا، وأن سكة حديد وادي الفرات سوف تؤدي إلى تقوية مركز إنجلترا كثيراً سواء في أوروبا أو في الشرق، كما أنها ستؤدي إلى إحكام قبضة إنجلترا على الهند أكثر مما سيحققه وجود أي عدد من القوات الأوروبية، وسيوفر لها القدرة على التصدي لخطط القوى الأخرى في الشرق عند الضرورة. وأشار أندرو إلى مشاريع الخطوط الحديدية الروسية عبر القوقاز ومنطقة البحر الأسود بالإضافة إلى المشاريع الفرنسية، مشيراً إلى وجود أنباء بتحركات لمقاولين فرنسيين يفكرون في عمل طريق إلى الفرات كخطوة أولى لتأسيس طرق أفضل للنقل بين البحر المتوسط والخليج الفارسي. واختتم وليم أندرو خطابه بالقول: إنه أمام كل هذه لا بد من الاعتراف بأن الوقت قد حان لكي تتخذ إنجلترا الخطوات اللازمة لافتتاح سكة حديد عبر وادي الفرات، مؤكداً أن هذا الخط أهم للهند من أي خط حديدي داخل الدولة نفسها^(٢).

وعلى الرغم من كل هذه الجهود فشل أندرو وزملاؤه في إقناع حكومة بلادهم بتقديم الضمان المالي الذي تحتاج إليه شركتهم للبدء بالمشروع بأمان؛ لأنه كان من الصعب عليهم المجازفة بتنفيذ مشروع كهذا في ظل الوضع المالي السيئ للحكومة التركية، ولكن لا شك أن هذه الجهود كانت كبيرة قدمت خلالها كمًا هائلاً من الدراسات المتعمقة عن الأوضاع المختلفة للمنطقة، بالإضافة إلى إبراز المزايا السياسية والتجارية التي يطمح المستثمرون الأجانب في تحقيقها لصالحهم وصالح بلادهم؛ مما يؤكد العقلية الاستعمارية الإمبريالية التي تمتعت بها هذه البلاد ورعاياها. ولعل السبب الأقرب لإحجام الحكومة البريطانية عن تقديم الدعم المالي الحكومي للمشروع في هذا الوقت هو أنها لم تكن تريد إفشال مخططاتها في مصر التي بدأتها بمعارضة مشروع قناة السويس، ثم عندما أصبح المشروع واقعاً خططت للاستحواذ على جزء منه ليكون الطريق سهلاً أمامها للاستيلاء على مصر، في حين أنها وضعت دائماً خط الفرات كخط بديل تؤيده من حين لآخر، وتظهر المماثلة من أجل كسب الوقت لتعود بعد أن تحتل مصر إلى جبهة العراق، وتستولي عليها ليكون لها اليد العليا في كلا البلدين.

وفي ١٧ نوفمبر ١٨٦٩م تم افتتاح قناة السويس^(٣) الذي كان بمثابة الضربة القاضية لمشروع سكة حديد وادي الفرات المقترح^(٤)؛ ذلك أن افتتاح قناة السويس جعل الطريق بين الشرق والغرب بواسطة هذه القناة هو الأكثر تفضيلاً لدى الدول التي

(1)F.o. 881/1566/91751: Letter from W.P.Andrew to the Right Hon Sir Stafford,18the December,1867.

(2)F.o. 881/1566/91751: Letter from W.P.Andrew to the Right Hon Sir Stafford,4 October 1866.

(٣) وبعد أن تم افتتاح قناة السويس، اتخذت إنجلترا استراتيجية جديدة للتعامل مع الأمر الواقع، وتحولت من مهاجمة القناة ورفضها إلى الاهتمام بشؤونها؛ ولذلك بدأت إنجلترا بالمبادرة بالتأكيد على حرية الملاحة فيها خشية تهديد مصالحها واتصالاتها مع الهند والشرق الأقصى، وبدأت بتريخ سياسة التفاوض بين الدول ذات العلاقة والتي لها مصالح تجارية عن طريق هذه القناة، بالإضافة إلى ذلك وضعت إنجلترا مسألة السيطرة على قناة السويس في قائمة أولوياتها، وبدأت تسعى لتحقيق ذلك حتى تمكنت في عام ١٨٧٥م من شراء أسهم مصر في القناة، ومن ثم تمكنت في نهاية الأمر من إحكام قبضتها على مصر واحتلالها في عام ١٨٨٢م. لمزيد من المعلومات راجع: الصياد: الصراع البريطاني الفرنسي، ص ص ٣٥٧-٣٥٨.

(٤) صالح: بريطانيا والراق، ص ١٥٦.

تزامنت سفنها وبواخرها على عبور هذه القناة منذ ذلك التاريخ^(١).

المرحلة الثانية: من ١٨٧٠-١٨٧٢م:

كانت هناك مجموعة من الأحداث والمتغيرات التي كانت ممهدة لظهور الجهود في هذه المرحلة لإحياء مشروع سكة حديد وادي الفرات من جديد.

كانت زيارة السلطان العثماني عبد العزيز (١٨٦١م - ١٨٧٦م) إلى أوروبا في عام ١٨٦٧، في مقدمة الأحداث التي مهدت للتحركات التي تمت في هذه المرحلة في سبيل بناء سكة حديد وادي الفرات؛ فقد أعجب السلطان عبد العزيز كثيرًا بالسكك الحديدية في أوروبا، وبالفوائد التي يمكن أن تتحقق من تشييدها في بلاده، وهذا ما شجّع مروجي السكك الحديدية من جميع الجنسيات، وخصوصًا الإنجليزية والفرنسية، على طرح المخططات الرامية لتشييد السكك الحديدية في الدولة العثمانية. وقد تبع زيارة السلطان إلى أوروبا حادثان آخران كان لهما تأثير مباشر الأول افتتاح قناة السويس في عام ١٨٦٩ الذي نبه الإنجليز إلى الاهتمام أكثر بالسكك الحديدية في تركيا الآسيوية؛ لأن الطريق عبر قناة السويس أصبح في أيدي الفرنسيين، والثاني إلغاء روسيا لشروط البحر الأسود في أكتوبر ١٨٧٠، إلى جانب التقدم الذي حققته روسيا في آسيا الوسطى، مما جذب الانتباه مرة أخرى إلى خطر التهديد الروسي في الشرق الأدنى والأوسط، وإلى الحاجة إلى بعض الإجراءات من جانب إنجلترا لمكافحة التهديد^(٢).

وقد كانت فترة تولي مدحت باشا ولاية العراق في الفترة من (١٨٦٩-١٨٧٢م) نقطة تحول مهمة في تاريخ العراق؛ فقد كان هذا المصلح العثماني الشهير، من أكثر المتحمسين لفكرة إحياء طريق العراق بين الشرق والغرب^(٣).

وتولى زمام المبادرة في إحياء مشروع سكة حديد وادي الفرات في هذه المرحلة عضو البرلمان المحافظ السيد جورج جينكنسون George Jenkinson، الذي قيل: إن جهوده في هذا السبيل كانت لدوافع وطنية، بالإضافة إلى ما ذكر عن صداقته الشخصية لتشييني^(٤).

وقبل أن يطرح جورج جينكنسون المشروع كتب إلى السفير التركي في لندن موسوروس باشا في ١٢ فبراير ١٨٧٠م، يستشيريه في مسألة الدعم الذي يمكن أن تقدمه الحكومة التركية لخط سكة حديد الفرات. وقد صرح جينكنسون لموسوروس باشا في خطابه بنيتة في طرح المشروع في مجلس العموم، وطلب منه الإفادة بشأن إمكانية الحصول على موافقة الحكومة التركية على إنشاء مثل هذا الخط على مسؤوليتها وتحت إشراف لجنة مشتركة يتم تعيينها بواسطة الحكومتين الإنجليزية والتركية. وقد حدد جينكنسون عددًا من الشروط منها: "أن الأموال يتم الحصول عليها من قرض عثماني مع ضمان فوائده بواسطة إنجلترا بنسبة ٤% في السنة و ١% للصندوق الاحتياطي، وعند الحصول على القرض تودع عائداته في بنك إنجلترا باسم اللجنة المشتركة المشار إليها أنفاً لتستخدمها اللجنة حصرياً لإنشاء خط السكة الحديدية وتوفير العربات والقاطرات فقط، تقدم الحكومة التركية الأرض اللازمة لإنشاء الخط وجميع الأعمال المتعلقة به مجاناً... وتضمن الحكومة التركية للحكومة البريطانية ميزة نقل الجنود في كل الأوقات باستخدام خط السكة الحديد من وإلى هذه المنطقة وأي من ممتلكات صاحبة الجلالة في الشرق، وبرسوم لا تتجاوز تلك التي يمكن فرضها على نقل جنود الإمبراطورية العثمانية ووفقاً لأي شروط وضوابط أخرى تُحدد، ويُتفق عليها في اتفاقية بين الإنجليز والباب العالي. النقل المجاني، في جميع الأوقات، بالسكة الحديد للبريد الإنجليزي من وإلى هذه المنطقة وأي من ممتلكات صاحبة الجلالة في الشرق..."^(٥).

وفي ١٢ مارس ١٨٧٠م كتب موسوروس لجينكنسون يخبره بموافقة الباب العالي على جميع الشروط الواردة في خطابه، مع

(١) نوار: مصر والعراق، ص ٢٢٨.

(2) Bamforth: British Interests In The Tigris Euphrates Valley, p58

(٣) نوار: مصر والعراق، ص ٢٢٩.

(4) Bamforth :British Interests In The Tigris Euphrates Valley, p59

(5) Andrew ,William ,C.I.E .:Euphrates Valley Route To India, In connection with the central Asian And Egyptian question, W.H. Allen and Co.,13 Waterloo Place, Pall Mall S.W., London, 1882,p82-83

إعطائه كامل الصلاحية لاستخدام هذا الخطاب بالطريقة التي يراها ملائمة^(١).

ومن الملاحظ أنه بالرغم من الشروط المبالغ فيها التي فرضت على الحكومة العثمانية، حصل جينكنسون على الموافقة من الطرف العثماني، مما يشير إلى الرغبة الكبيرة من قبل الحكومة العثمانية في إتمام المشروع، ولعل ذلك بسبب رغبتها في منافسة طريق مصر خصوصاً بعد النجاحات الكبيرة التي كانت قناة السويس تحققها في هذه الفترة

وعلى إثر ذلك تقدم جينكنسون بمقترحاته إلى وزارة الخارجية، وأعلن عن عزمه على طرح الموضوع في مجلس العموم وطلب تحريك لجنة مختارة لبحث مقترح خط السكة الحديدية عبر وادي الفرات. وفي ٩ إبريل ١٨٧٠م تم النظر في المسألة في الوزارة، وكان الرد أن الحكومة لا يمكن لها أن تعطي الضمان المطلوب ولا أن توافق على تعيين لجنة مختارة^(٢). وفي صيف ١٨٧١م، أثار جينكنسون في مجلس العموم مسألة تعيين لجنة مختارة تعمل على دراسة مشروع خط حديد وادي الفرات ورفع تقرير بهذا الشأن، وأكد جينكنسون أنه ليس لديه علاقة أو مصلحة تربطه مع أي مؤسسة تجارية، وقد جذبت هذه المسألة اهتماماً كبيراً يفوق الاهتمام عندما تم طرح الموضوع في عام ١٨٥٧م^(٣)، وتمت الموافقة على تعيين لجنة مختارة بواسطة المجلس في ٤ يوليو ١٨٧١م، وبدأت اللجنة بجمع الأدلة لبحث إمكانية تنفيذ سكة حديد عبر وادي الفرات، وتمت الاستعانة بشهادة العديد من الشخصيات ممن لديهم خبرة طويلة بأوضاع المنطقة. وفي هذا الصدد طلبت اللجنة شهادة الجنرال تشيسني، الذي تقدم به العمر، إلا أن الأمل قد تجدد في نفسه من جديد ليرى مشروعه الذي تمناه منذ فترة طويلة يتحقق خلال حياته. وقد استعرض تشيسني في شهادته أمام اللجنة في أول جلسة لها في ١٧ يوليو ١٨٧١م، الكثير من الجهود التي بذلها في عمليات المسح قبل أربعين سنة، وكرر إيمانه بسكة حديد وادي الفرات، وكان ذلك خاتمة الجهود التي بذلها تشيسني لهذه القضية؛ حيث وافته المنية قبل نهاية عمل اللجنة البرلمانية^(٤).

وكان الشهود الآخرون مجموعة مميزة جداً من الرجال، من بينهم ستراتفورد دي رد كليف ومجموعة المروجين الأصليين لشركة سكة حديد وادي الفرات وليام أندرو وزملاؤه، وكذلك مجموعة من المتخصصين في بناء السكك الحديدية وتمويلها^(٥). وأكد وليام أندرو في كتابه طريق وادي الفرات إلى الهند وعلاقته بمسألة آسيا الوسطى ومصر، أن اللجنة أثبتت وبشكل قاطع من خلال البراهين التي درستها أنه لا يوجد أي شك في جدوى سكة حديد وادي الفرات المقترحة من الناحية الهندسية، كما أن طريق نهر الفرات والخليج العربي الأفضل بلا منازع من حيث المناخ مقارنة بطريق مصر والبحر الأحمر، كما أنه يتمتع بتوافر الأمان وسهولة الإبحار، بالإضافة إلى أن المشروع المقترح ستكون له عوائد تجارية كبيرة، بالإضافة إلى الأهمية الاستراتيجية الكبيرة التي سيحققها الخط للحكومة البريطانية^(٦).

وقد تضمن تقرير اللجنة البرلمانية اقتراح خمسة مسارات لسكة حديد وادي الفرات، وكان الاقتراح الأول أن يبدأ الخط من الإسكندرونة أو السويداء ويمر بحلب ويقطع الفرات قرب قصر جابر ثم يمتد محاذياً الضفة النهر اليمنى وينتهي عند الكويت. أما الاقتراح الثاني فهو أن يبدأ من الإسكندرونة أو السويداء، ثم يجتاز الفرات في بيلس ويمتد محاذياً الضفة النهر اليسرى إلى مكان مقابل لبغداد؛ حيث يقطعه ثانية ويسلك الطريق المذكور في الاقتراح الأول إلى الكويت. أما الاقتراح الثالث فهو أن يقطع نهر الفرات في بير ويتجه إلى أورفه وديار بكر حتى يصل إلى دجلة فيسير محاذياً ضفتها اليمنى إلى بغداد، ثم يتجه غرباً حتى يقطع نهر الفرات، ويتبع الطريق المذكور في الاقتراح الأول إلى الكويت. والاقتراح الرابع أن يمتد على الوجه المذكور في الاقتراح الثالث على أن يحاذي الضفة اليسرى لنهر دجلة. والاقتراح الخامس أن يبدأ الخط من طرابلس الشام، ويقطع الصحراء عن طريق الشام وتدمر إلى الفرات، ويمتد في

(1)Andrew: Euphrates Valley Route To India,p84

(2)Bamforth :British Interests In The Tigris Euphrates Valley,p60

(3) Bamforth :British Interests In The Tigris Euphrates Valley, p.p 60 -61

(4) Hoskins: British Routes To India. p.430-431

(5)Bamforth.;British Interests In The Tigris Euphrates, p61

(6)Andrew. Euphrates Valley Route To India, p 32

إحدى الطرق الآتفة الذكر محاذيًا للفرات^(١).

ورفعت اللجنة البرلمانية تقريرها في ٢٢ يوليو ١٨٧٢م؛ حيث ذكرت أن عليها أن توصي بالاستخدام المباشر فقط للخطوط التي تبدأ من البحر المتوسط، وتصل إلى بعض النقاط على الخليج العربي. وبالنسبة لبداية الخط فضلت اللجنة الإسكندرونة على البحر المتوسط والنهاية الطرفية في الكويت على الخليج العربي. وقد قدرت أقصى تكلفة لخط سكة حديد ذات مقاس عادي بين هاتين النقطتين بمبلغ ١٠٠٠٠٠٠٠ (عشرة ملايين جنيه)، والتوفير في الوقت بالنسبة للجنود والركاب بين لندن وبومباي بما يزيد على تسعين ساعة^(٢).

وعلق أندرو على المقترحات التي اختارت مدينتي الإسكندرونة والكويت كمحطتين طرفيتين لخط سكة حديد وادي الفرات، مشيرًا إلى أنها موانئ ممتازة، ووفقًا لشهادة بعض الشهود الذين استعانت بهم اللجنة؛ يتميز ميناء الإسكندرونة باتساعه بما يكفي لاستيعاب الأسطول البحري لبريطانيا العظمى، ويمكن تجهيزه لأغراض السكة الحديدية بأقل النفقات،، ورغم أن هنالك بعض الاعتراضات حاليًا تشير إلى أن الموقع غير صحي، إلا أنه يمكن معالجة هذه الناحية السلبية بالكامل من خلال تأسيس نظام تصريف بتكلفة متواضعة، كما يتميز هذا الميناء بعدم وجود عقبات هندسية كبيرة. وبالنسبة لميناء الكويت تشير التقارير إلى أنه من أفضل الموانئ وأكثرها أمانًا للسفن والركاب والبريد والبضائع؛ بل إنه قد يتفوق على موانئ مثل: الإسكندرية والسويس وبومباي^(٣). تم تقديم التقرير أمام مجلس العموم، ولكنه لم يثر أي اهتمام، ولم تتخذ الحكومة أي إجراء لتنفيذ التوصيات التي رفعتها اللجنة^(٤). وفي هذه المرة أيضًا أحجمت الحكومة عن تقديم الدعم المالي المطلوب فكان نصيبه الإخفاق^(٥).

المرحلة الثالثة: ١٨٧٨-١٨٨٢م:

في عام ١٨٧٥م تمكن رئيس الحكومة الإنجليزي دزرائيلي (٦) Disraeli من شراء أسهم قناة السويس؛ مما أعطى بريطانيا سيطرة كبيرة على الطريق السريع العالمي الموصل إلى مستعمراتها في الشرق، وبالتالي أصبحت الحجج المؤيدة لإحياء طريق بديل أقل إقناعًا^(٧).

وساعدت الظروف المحلية والدولية الاستعمار البريطاني على احتلال قبرص مفتاح مصر الشمالي عام ١٨٧٨م، وتطورت الأمور بسرعة فنشبت الثورة العربية التي أصرت على أن تضع مصالح الوطن والشعب المصري قبل مصالح الأجانب، وعلى أن يحكم الشعب نفسه بنفسه، فأسرعت إنجلترا إلى ضرب الثورة العربية في مهدها مستخدمة القوة المسلحة، واحتلت مصر عام ١٨٨٢م، ولقد كان من مصلحة الاستعمار البريطاني في مصر أن لا تتفد أية مشروعات تحيي طريق العراق حتى لا ينافس قناة السويس. ومع هذا ظهرت بعض المشروعات التي تعمل على إحياء طريق العراق ليكون بديلًا لقناة السويس^(٨).

وفي ٨ يوليو ١٨٧٨م، يوم الإعلان عن اتفاقية قبرص، تم تشكيل جمعية لتشجيع تشييد سكة حديد من الخليج العربي إلى خليج القسطنطينية والبحر المتوسط، وتوفير طرق بديلة للهند، وتطوير موارد آسيا الصغرى، وقد كانت هذه الجمعية برعاية دوق ساذرلاند Sutherland المعروف بتركوفيل Turcophile، وكان وليام أندرو رئيسًا لمجلس الإدارة فيها، وكيمبل Kamball نائبًا

(1) Andrew. :Euphrates Valley Route To India, p.p77-78

(2) Hoskins: British Routes To India, p 433

(3) Andrew, :Euphrates Valley Route To India, p.p.42-43

(4) Bamforth :British Interests In The TigrisEuphrates.p63

(٥) صالح: بريطانيا والعراق، ص ١٦٦.

(٦) بنيامين دزرائيلي (١٨٠٤-١٨٨١م): كان دزرائيلي من أهم رجال السياسة الذين كان لهم دور بارز في العهد الفيكتوري. تمتع دزرائيلي بمواهب أدبية وسياسية مكنته من الانضمام لحزب المحافظين في عام ١٨٣٢م، تولى وزارة الخزانة البريطانية عام ١٨٥٢م، ثم أصبح رئيسًا لمجلس العموم البريطاني، وتولى رئاسة الوزراء مرتين، تمكن بدعم من أثرياء اليهود من شراء أسهم مصر في قناة السويس، توفي في ١٩ إبريل عام ١٨٨١م. لمزيد من المعلومات راجع: رباح، صباح كريم: " دزرائيلي ودوره في السياسة البريطانية ١٨٠٤-١٨٨١م"، مجلة مركز دراسات الكوفة، العدد ٣٨ سنة ٢٠١٥م، ص ص ٢٨١-٣٠٦.

(7) Bamforth :British Interests In The Tigris Euphrates Valley p,p81-82

(٨) نوار: مصر والعراق، ص ٢٣١.

الرئيس. وقد شملت هذه الجمعية خمسة وخمسين عضواً من كبار السن منهم شافتسبري Shaffesbury، ومكنيل Macneill، ومحرر ومالك صحيفة The Morning Post الجورنيورثويك Algernon Borthwick، كما ضمت هذه الجمعية خمسة من أعضاء اللجنة المختارة عام ١٨٧١-١٨٧٢م، وعشرة أعضاء في البرلمان، بالإضافة لعدد من الرحالة والمستشرقين والمهندسين والضباط الهنود السابقين^(١).

وفي ديسمبر ١٨٧٨م تولى السفير البريطاني في تركيا لا يارد Layard نيابة عن الجمعية تقديم مخططهم لإنشاء مشروع سكة حديد وادي الفرات إلى الحكومة التركية في وثيقة مطولة. وقد اعتمدت الخطة باختصار على أن تتولى الحكومة البريطانية كامل المسؤولية المالية للطريق، ولكن في المقابل وبدلاً من دفع فوائد على المبالغ التي سوف تستثمر تقوم تركيا بالتخلي عن ١٠٠٠٠ متر مربع من الأرض مقابل كل كيلو متر يجري إنشاؤه في الخط الذي يفترض أن يمتد من أسيوط عبر الإسكندرونه إلى الخليج الفارسي، وأيضاً كضمان للعائدات الكافية لرأس المال الذي سوف يستثمر والمقدر بمبلغ ٢٥٠٠٠٠٠٠٠ جنيه إسترليني تقوم تركيا بالتخلي ولفترة يتم تحديدها عن عائدات باشوية البصرة ودمشق وبغداد. وقد كانت الحكومة التركية تميل إلى الموافقة على العرض^(٢).

وقد تلقى لا يارد Layard رداً من وزير الخارجية البريطاني سالزبوري Salisbury يشبه تماماً الرد الذي سبق أن أرسله وزير الخارجية البريطاني كلارندون إلى السفير البريطاني في تركيا ستراتفورد دي رد كليف، قبل نحو عشرين سنة أو أكثر: "أود أن أتمنى من سيادتكم، كتب سالزبوري" لتعطي خطة ساذرلاند مثل هذا الدعم الذي يمكن تقديمه بشكل صحيح بدون أن تتحمل حكومة مجلس العموم أي مسؤولية مالية^(٣).

وذكر أندرو معلقاً على النتيجة أن هذه الجمعية رغم كونها جيدة التنظيم، إلا أنها أخفقت بعد الكثير من المحاولات في الحصول على الدعم الحكومي^(٤).

ويحلول عام ١٨٨٢م، أصبحت قناة السويس غير كافية لاستيعاب حركة مرور السفن التي ترغب في المرور خلالها من وإلى الشرق، كما اتضح عدم قدرتها على استيعاب بعض السفن الكبيرة جداً، وظهرت المقترحات الرامية لتوسيع وتعميق القناة، وقد أدى ظهور المقترحات إلى تجديد الدعوة من جديد بضرورة تشييد سكة حديد وادي الفرات، والتي يعتقد المروجون لها أن بناءها سيكون أرخص من تكلفة توسيع قناة السويس. وفي يوليو عام ١٨٨٢ م، قام اللورد لمنجتون Lord Lamington بإثارة الموضوع في مجلس اللوردات^(٥).

فقد لفت اللورد لمنجتون الانتباه إلى ضرورة إعادة النظر في مسألة بالغة الخطورة على المصالح البريطانية، وهي مسألة الاعتماد الكلي على قناة السويس في الأمور المتعلقة بالنقل البحري التجاري والعسكري؛ حال تعرض القناة لأي مشكلة. وقد أعاد لمنجتون اللوردات بالذاكرة لآخر لجنة تشكلت للنظر في مشروع سكة حديد وادي الفرات عام ١٨٧٢م، مبيئاً أن اللجنة قد أخذت بآراء خمسة وثلاثين خبيراً بالموضوع، وحصل المشروع على تأييد ثلاثين خبيراً منهم، ولم يعارضه سوى خمسة منهم، ومع ذلك لم تأخذ الحكومة برأي الأغلبية ورفضت المشروع، وأهملت طريق الفرات، واتجهت جهودها لمحاولة السيطرة على قناة السويس، حتى تم لها ذلك. ووصف لمنجتون ذلك بأنه تقصير من قبل الحكومة البريطانية، ويجب عدم تكراره. وعلى الرغم من ذلك رفض رجال الحكومة البريطانية تأييد المشروع، واعتبروا أن قناة السويس سوف تكون كافية لسد حاجة النقل البحري التجاري والعسكري، أما فيما يتعلق بالملاحة في نهري دجلة والفرات، فإن شركة لينش للملاحة تتولى خدمة المصالح الإنجليزية هناك^(٦).

وأهمل المشروع حيناً من الزمن، وعند اندلاع حركة عرابي التي وقعت في الفترة من ١٨٨١-١٨٨٢م في مصر، وتزايد نفوذ

(1) Bamforth: British Interests In The Tigris Euphrates Valley ,p 68

(2)Hoskins:: British Routes To India, p446

(3) Bamforth,,:British Interests In The Tigris Euphrates Valley ,p 69

(4)Andrew :Euphrates Valley Route To India,,p59

(5) Bamforthn :British Interests In The Tigris Euphrates Valley, p74-75

(٦) نوار: مصر والعراق، ص ٢٣١-٢٣٢.

روسيا في تركستان والأفغان وفارس. عاد مشروع خط حديد وادي الفرات في الظهور مرة أخرى، إلا أن ظهوره هذه المرة كان فقط لمدة قصيرة، وتم نسيانه مرة أخرى بإخماد حركة عرابي باشا، وتوقف روسيا عن التقدم نحو الهند، وتم معه تناسي مشاريع السكك الحديدية بين أوروبا والخليج^(١).

وفي محاضرة ألقاها وليم أندرو عام ١٨٨٢م ذكر معلقاً على تداعيات حركة عرابي وتزايد خطر النفوذ الروسي، أن الحالة الراهنة للأوضاع في مصر تؤكد مرة أخرى ضرورة وجود طريق بديل إلى ممتلكات بريطانيا في الشرق حتى لو كان البديل أقل درجة من كل النواحي مقارنة بطريق قناة السويس. وسيكون أي خيار أفضل من ترك تواصلنا مع الشرق تحت رحمة رجل مثل "عرابي باشا وجنوده الأغبياء". وكل ما يحتاج إليه لإغلاق القناة أن يغرق سفينة واحدة أو أن يفجر أجزاء معينة من الجسور لجعل هذا الممر البحري للسفن من كل الدول غير ذي جدوى تماماً. وأن الأوضاع السياسية في مصر بالإضافة لخطر التهديد الروسي للهند تثير مرة أخرى انتباه رجال الدولة والعسكريين في فرنسا وألمانيا، وإنجلترا بالطبع، إلى الطريق إلى الهند من خلال سكة حديد وادي الفرات^(٢).

وقد شدد أندرو في محاضراته على أهمية سكة حديد وادي الفرات مؤكداً أنه لا يوجد خط سكة حديد قائم أو مقترح يماثل خط سكة حديد وادي الفرات من حيث الأهمية، وأن هذا الخط سيجعل قارات العالم الثلاث -أوروبا وآسيا وأستراليا، أكثر قرباً من بعضها. كما سيربط سكان شبه القارة الهندية برباط وثيق بسكان القارة الأوروبية، وسيقتضي ذلك في النهاية استعمار منطقة الوادي العظيم لنهري الفرات ودجلة وإدخالها في الحضارة^(٣).

ورغم كل تلك الجهود السابقة التي بذلها أنصار المشروع لم يتم إحراز أي تقدم في هذا السبيل وبقي خط سكة حديد وادي الفرات مجرد مشروع لم يكتب له النجاح.

وفي أواخر القرن التاسع عشر ظهر المشروع الألماني سكة حديد بغداد إلى حيز الوجود، فاستيقظ المسؤولون الإنجليز، ولكن بعد فوات الأوان. وحاول الإنجليز الوقوف بحزم حيال سكة حديد بغداد. وفي غمرة المنافسة حول المشروع الألماني سنة ١٩٠٤م أشار أحد الخبراء البريطانيين إلى الفرص التي أضاعتها بريطانيا بقوله: "إن بلاد رجال السياسة عندنا هي التي أوصلتنا إلى هذا المأزق الحرج. وتلك هي البلاد التي حاول تشيبيني عبثاً أن يؤثر فيها بكل ما له من عبقرية، كما أخفق أندرو أن يؤثر فيها: بكل ما في وسعه من مثابرة"^(٤).

الخاتمة والنتائج:

خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج، منها:

- ١- شكل مشروع سكة حديد وادي الفرات مثالاً عملياً لما عرف في تاريخ السكك الحديدية في القرن التاسع عشر بـ "حمى السكك الحديدية".
- ٢- كانت البعثات الاستكشافية البريطانية لدراسة مدى صلاحية أنهار العراق للملاحة البخارية بعد فشل الملاحة البخارية في طريق رأس الرجاء الصالح في ثلاثينيات القرن التاسع عشر، فاتحة لظهور مشروع سكة حديد وادي الفرات.
- ٣- نال مشروع سكة حديد وادي الفرات اهتماماً غير مسبوق من قبل عدد كبير من رجال الأعمال والسياسة والمفكرين ورجال الدين في إنجلترا.
- ٤- ارتبط مشروع سكة حديد وادي الفرات بالمصالح البريطانية في الهند، والبحث عن أفضل الطرق وأسهلها لتأمين الطريق للهند.
- ٥- كانت فكرة مشروع سكة حديد وادي الفرات المقترح هي تأسيس خط مباشر بين البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي بالسكك الحديدية، تكون بدايته مدينة الاسكندرون على البحر المتوسط والنهاية الطرفية الكويت على الخليج العربي، ويرتبط في النهاية

(١) إبراهيم: على طريق الهند، ص ٦٨.

(2) Andrew :Euphrates Valley Route To India, p.p. 21-22.

(3) Andrew :Euphrates Valley Route To India,,p.p 29-30.

(٤) صالح: بريطانيا والعراق، ص ٢٤٦.

- مع شبكة السكك الحديدية في الهند ليوفر بذلك اتصال كلي بالسكك الحديدية بين كل أجزاء الهند وأوروبا.
- ٦- أدت التهديدات العسكرية المتعلقة بحرب القرم والخطر الروسي على مناطق النفوذ البريطانية، وثورة الهند إلى إسراع الحكومة البريطانية نحو دعم المشروع.
- ٧- كان للسيد وليام أندرو والجنرال تشيسني دور ريادي في الترويج للمشروع وحشد الأنصار والمؤيدين له، وقد تمخضت هذه الجهود عن عدد كبير من الأعمال والمؤلفات في هذا الصدد.
- ٨- أثار مشروع سكة حديد وادي الفرات منافسات دولية حادة خصوصاً من قبل فرنسا التي عملت على تقديم مشروع مماثل لتساوم إنجلترا على التخلي عن معارضتها لمشروع قناة السويس.
- ٩- نال مشروع سكة حديد وادي الفرات تأييد الحكومة العثمانية، ومنحت الشركة حق الامتياز بشروط مغرية للشركة، حرصاً من الحكومة العثمانية على أن يكون العراق طريقاً عالمياً للمواصلات يمكن من خلاله صرف النظر عن طريق مصر.
- ١٠- على الرغم من نجاح شركة سكة حديد وادي الفرات في كسب تأييد الجمهور وجمع الأموال اللازمة للبدء في تنفيذ المشروع، إلا أن الشركة رأت أنه من الحكمة اتخاذ إجراء وقائي من خلال الحصول على ضمان مالي من الحكومة بسبب خشيتها من تردي الأحوال المالية للحكومة التركية.
- ١١- رفضت الحكومات البريطانية المتعاقبة فكرة تقديم الضمان المالي الحكومي لمشروع سكة حديد وادي الفرات بحجة أن ذلك يعد تدخلاً في الشؤون الداخلية للدولة العثمانية، بينما ارتبط موقف الحكومة البريطانية من مشروع سكة حديد وادي الفرات بموقفها من مشروع قناة السويس؛ فقد كانت معارضتها لمشروع قناة السويس في البداية سبباً في رفضها تقديم الدعم المالي الحكومي لمشروع سكة حديد وادي الفرات.
- ١٢- على الرغم من أن مشروع سكة حديد وادي الفرات لم يدخل حيز التنفيذ، إلا أن الجهود التي تمت في سبيله من بعثات استكشافية ودراسات وتقارير متعمقة في المنطقة، كشفت عن موارد المنطقة ومقوماتها الاقتصادية وأهميتها الاستراتيجية، مما مهد السبيل لاحقاً لاحتلالها.
- ١٣- كانت حسابات الحكومة البريطانية غير المعلنة تقتضي عدم الموافقة على تقديم الضمان المالي حتى لا تفشل خططها في تحقيق أهدافها الاستعمارية التي كما اتضح لاحقاً أنها كانت تسيّر وفق خطط مرحلية مدروسة مصر أولاً والعراق ثانياً، ولهذا لم يكن لديها استعداد لأن تتعرقل خططها بسبب مشروع سكة حديد وادي الفرات، ولكن في الوقت نفسه كانت تماطل مع أنصار المشروع؛ لأنه كان من مصلحتها أن يثار المشروع من وقت لآخر، لأن هذا المشروع بالنسبة للحكومة البريطانية بمثابة ورقة لخطة بديلة تلجأ لها حسب تطور الأمور وتساعد الأحداث.

المصادر والمراجع

أولاً : الوثائق غير المنشورة :

- F.o. 881/1566/91751: A Deputation in favour of the British Government Granting Pecuniary support to the Euphrates valley Railway, had an Interview with Viscount Palmerston,22 June1857.
- F.o. 881/1566/91751: Letter from W.P.Andrew to the secretary of state for foreign affairs,4 October 1866.
- F.O. 881/1566, No. 91751: Report by W.P. Andrew, The Euphrates valley Route to India, London, 18 December,1867.
- F.o. 881/1566/91751: Letter from W.P.Andrew to the Right Hon Sir Stafford H.Northcote ,Bart,Secretary of State for India,London,18the December,1867.

ثانيا: المؤلفات العربية والأجنبية

أ - العربية :

- إبراهيم، عبد الفتاح: على طريق الهند، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، ١٩٩١م.
- البرعي، أحمد حسن: الثورة الصناعية وآثارها الاجتماعية والقانونية، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٢م.
- حجر، جمال محمود: القوى الكبرى والشرق الأوسط في القرنين التاسع عشر والعشرين، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية ١٩٨٩م.
- ديورانت، ول وايريل: قصة الحضارة والثورة تاريخ الحضارة في فرنسا وإنجلترا وألمانيا من ١٧٥٦-١٧٨٩ هـ، ترجمة فؤاد أندراوس، دار الجيل للطبع والنشر، بيروت، ١٩٨٨م.
- رياح، صباح كريم: " دزرائيلي ودوره في السياسة البريطانية ١٨٠٤-١٨٨١م"، مجلة مركز دراسات الكوفة، العدد ٣٨ سنة ٢٠١٥م
- رياض، محمد: جغرافية النقل ، مؤسسة هنداوي سي أي سي ، لندن ، ٢٠١٧م،
- ريو، جان بيير: الثورة الصناعية ١٧٨٠-١٨٨٠م، ترجمة إبراهيم خوري، وزارة الثقافة والإرشاد الوطني دمشق، ١٩٧٠م.
- صالح، زكي: بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤: دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٦٨م.
- صالح، زكي: مجمل تاريخ العراق الدولي في العهد العثماني، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، د.ت
- الصياد، سامي صالح محمد: الصراع البريطاني - الفرنسي على مشروع قناة السويس ١٨٦٩ - ١٨٥٤، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٦م.
- عبد الله، أمين مصطفى عفيفي وأحمد عزت عبد الكريم: تاريخ أوروبا الاقتصادي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٤م
- عجمية، محمد عبد العزيز ومحمد محروس إسماعيل: الوجيز في التطور الاقتصادي، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، د.ت
- علي، كرد: خطط الشام، مكتبة النووي، دمشق، ١٩٨٣م
- عمر، عمر عبد العزيز: تاريخ مصر الحديث والمعاصر ١٩١٩-١٥٧١م، دار المعرفة، الإسكندرية، ١٩٩٣م
- عيساوي، شارل: تاريخ اقتصادي للشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ترجمة صليب بطرس، دار الجيل للطباعة، القاهرة، ١٩٨٧م
- عيساوي، شارل: التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب ١٨٠٠-١٩١٤م، ترجمة رؤوف حامد، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٠.
- غرانت، كريستينا فيليبس: بادية الشام، ترجمة خالد أحمد عيسى، دار ارسلان، دمشق، ٢٠٠٧م
- فرنسيس، بشير يوسف: موسوعة المدن والمواقع في العراق، ج ١ ، إي كتب، لندن ، ٢٠١٧م
- فشر، هيربرت: أصول التاريخ الأوروبي الحديث من النهضة الأوروبية إلى الثورة الفرنسية، ترجمة زينب عصمت راشد، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٢م
- فيض الله، جاوان حسن: "حرب القرم ١٨٥٣-١٨٥٦ والعلاقات الروسية العثمانية"، مجلة جامعة جيهان - إربيل العلمية، المجلد ١، العدد ٢، أغسطس ٢٠١٧م
- كول، ج.د.: المدخل إلى التاريخ الاقتصادي، ترجمة سمير عبده، دار مكتبة الحياة ، بيروت ، د.ت
- مارلو، جون: تاريخ النهب الاستعماري لمصر من الحملة الفرنسية عام ١٧٩٨م إلى الاحتلال البريطاني عام ١٨٨٢م، ترجمة عبد العظيم رمضان، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٦م
- المسيري، عبد الوهاب: موسوعة اليهود واليهودية والصهيونية، دار الشروق، القاهرة، ١٩٩٩
- مشاي، صلاح خلف: "ثورة السيوي الهندية عام ١٨٥٧م: دراسة تحليلية لعوامل النشوء وأسباب الفشل"، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، جامعة بابل، العدد ٢٠، نيسان ٢٠١٥م

- مراد، خليل علي وآخرون: دراسات في التاريخ الأوروبي الحديث والمعاصر ، مديرية دار الكتب للطباعة، الموصل ، ١٩٨٨م
 - النجار، موسى: الإدارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد الوالي مدحت باشا إلى نهاية الحكم العثماني ١٨٦٩-١٩١٧م، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١م
 - نوار، عبد العزيز سليمان: تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داود باشا إلى نهاية حكم مدحت باشا، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٨م
 - نوار، عبد العزيز سليمان: المصالح البريطانية في أنهار العراق ١٦٠٠-١٩١٤م: دراسة وثائقية للتطورات التي أدت إلى احتكار بريطانيا للملاحة في العراق، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٨م
 - نوار، عبد العزيز سليمان: مصر والعراق دراسة في تاريخ العلاقات بينهما حتى نشوب الحرب العالمية الأولى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٨م
 - نوفان، بيير: تاريخ العلاقات الدولية: القرن التاسع عشر ١٨١٥-١٩١٤م، ترجمة جلال يحيى، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٠م
 - هيز، كارلتون ج. ه.: الثورة الصناعية ونتائجها السياسية والاجتماعية، ترجمة أحمد عبد الباقي ، مكتبة المثني، بغداد ، ١٩٦٢م
- ب- الأجنبية:**

- Andrew ,William ,C.I.E .:Euphrates Valley Route To India, In connection with the central Asian And Egyptian question, W.H. Allen and Co.,13 Waterloo Place, Pall Mall S.W., , London, 1882.
- Andrew, William : India And Her Neighbours ,Wm. Halen and co.,13,Waterloo place, Pall Mall, S.W. , London, 1878.
- Bamforth ,Winifred :British Interests In The Tigris Euphrates Valley 18561888, Thesis submitted for M.A. degree ,May 1948.
- Brown, David Stuart : PALMERSTON AND THE POLITICS OF FOREIGN POLICY, 1846-1855, A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosoph, FACULTY OF ARTS DEPARTMENT OF HISTOR, August 1998.
- C. E. BUCKLAND, C.I.E: DICTIONARY OF INDIAN BIOGRAPHY, SWAN SONNENSCHNEIN & CO., LIM, LONDON,1906.
- Chesney, R. A. F.R. S.: Report on The Euphrates Valley Railway, Smith Elder And co. cornhili, London,1857.
- Cohen ,Stuart A.: British Policy in Mesopotamia 1903-1914, , Ithaca Press, UK,2008.
- F.M.L. Baron Kuhn Von Kuhnenfeld: Strategical Importance of the Euphrates Valley Railway, Translated by Captain C. W. Wilson, R. E. Edward Stanford, 6 and 7, Charing Cross, S. W., London, 1878.
- Hoskins, Halford Lancaster: British Routes To India ,Frank Cass and Co. Ltd., , London, 1966.
- Khairallah, Shereen: Railways In The Middle East 18561948 Political And Economic Background, Longman And Librairie De Liban, , Beirut, 1991.
- Lane-Poole, Stanley: Dictionary of National Biography, _1885-1900, Volume 10 , Elder Smith and Co,London,1887.
- Lee, Norman: Travel and Transport Through The Ages ,Cambridge At The University Press, London, 1976.-
- Parker ,Peter: Railways Past Present And Future, William Marrow And Company Inc., New York,1982.
- Savage, Christopher I.: An Economic History Of Transport, Hutchinson University Library, London,1966.
- Warren, Count Edward: European Interests In Railways In The Valley Of The Euphrates, Effingham Wilson, Royal Exchange, London,15 March 1857.