

تصاعد النشاط الروسي في الخليج والجزيرة العربية

انضحت اهمية منطقة الخليج والجزيرة العربية من خلال المنافسة البريطانية الروسية, اذ حصلت الدولتان في النصف الثاني من القرن التاسع عشرة على امتيازات كثيرة في المنطقة , التي سرعان ما انعكست على حالة من الصراع الدائم بينهما, حتى اذا ما حصلت احدى الدولتين على امتياز سعت الاخرى للحصول على امتياز مماثل , او قامت بالضغط على حكومات المنطقة لإلغاء هذا الامتياز, وكان اول بوادر هذه الصراع , تفكير بريطانيا بربط الخليج و الجزيرة العربية بالبحر المتوسط , عن طريق نهر الفرات , حينما ادرك فريق من المهتمين البريطانيين اهمية مشاريع السكك الحديدية , لدرء الخطر الروسي عن العراق والخليج والجزيرة العربية , ولاسيما بعد حرب القرم (1853-1856) في طليعتهم (وليم اندرو - W.Andrew) الذي اسس شركة سكك حديد وادي الفرات (India Euphratesvalley Route to) عام 1856 , وعين (جسني - Chesne) رئيساً لهيئة المختصين الاستشاريين للمشروع و مندوباً للشركة في اسطنبول , المتابعة المباحثات والحصول على موافقة الباب العالي لمد السكة

تمكنت الشركة من الحصول على موافقة من الباب العالي في استنبول عام 1857 , بمد السكة من الاسكندرية في البحر المتوسط الى البصرة والخليج والجزيرة العربية , غير ان المشروع لم يتحقق , لافتقاره الى تأييد الحكومة البريطانية , التي امتنعت عن تأييدها ومساهمتها فيه . فلقد رضخ اللورد بالمرستون الذي اصبح فيما بعد رئيساً للحكومة البريطانية لتأثير الامبراطور الفرنسي (نابليون الثالث 1848-1870) , الذي عارض فكرة سكة الحديد البريطانية عبر سوريا , التي كانت اشبه بمنطقة نفوذ فرنسية , ولم يرغب بالمرستون في تعكير الوئام بين بريطانيا و فرنسا , من اجل مشروع نظري في اعتقاده ' يبدو ان اندرو , لم يتوقف منذ ذلك التاريخ وحتى الثمانينات من القرن التاسع عشر , باللسان او الكتابة عن ابراز الميزات والفوائد لخط الفرات طريقاً بديلاً , عن الخط الذي يمر عبر البحر الاحمر, كما شدد على أهمية استخدام التلغراف والسكك الحديد , قائلاً " لقد رأينا في حرب القرم , كيف ان قوات القيصر ألكسندر الثاني قد استسلمت ,وان التلغراف والسكة الحديد كانتا الحلقتين المفقودتين في سلاحه , لقد بنى قلاعاً ذات اهمية استراتيجية تثير الدهشة من كثرتها وضخامتها , وان جنرالاته مختارون بمهارة فائقة , وانه يمارس سيطرة كاملة على الافراد وممتلكات رعاياه ,لكن لو كان القيصر قادراً على الهمس

الى قياداته بسرعة الضوء وتنفيذ اوامره بسرعة ، كم ستكون النتيجة هي مختلفة ، ان المحتوى العملاق تمت هزيمته واهانتته على ارض روسيا نفسها ، من حفنه من الغزاة معهم تلغراف، سهل الاتصال بقواعد عملياتهم" . وفي السياق نفسه ، لقد لخص اندرو رئيس شركة سكة حديد الفرات اهمية المشروع عام 1857 ، لأنه يربط البحر المتوسط بالبصرة الواقعة في رأس الخليج والجزيرة العربية، التي ترتبط بكراحي وبومباي بخط بواخر قوي ومنتظم ومدعم من حكومة الهند ، وانه يقصر المسافة بين الهند وبريطانيا بألف ميل ، ويقلل المدة اللازمة لقطعها من عشرين يوما الى عشرة ايام ، وسيخفض هذا الخط حجم النفقات العسكرية اللازمة لحماية الهند ، فضلا عن ذلك فانه كان يعتقد ان السكة لا تقدر بئمن لبريطانيا لإحباط المساعي الروسية الرامية لإيجاد ميناء لها في الخليج والجزيرة العربية ،ويكفي هنا ان نشير الى أن اندرو، كان يدعم قوله برأي ذلك العسكري المحنك البارون (ركون فون كوهنفلد - Baron kuhn von kuhen feld) وزير حربية النمسا ، الذي صرح في عام 1858 ، ان الهدف الرئيسي لروسيا من توسعها في اسيا هو الوصول الى الخليج العربي والجزيرة العربية ، وانها لن تتقدم نحو الخليج والجزيرة العربية بطفرة واحدة او بحرب طاحنة ، انما تخطو نحو الخليج والجزيرة العربية خطوة اثر خطوة ، بفتح قطعة بعد اخرى من ارمينيا بالسير الى بخارى وبالإستيلاء على بعض المقاطعات الفارسية وأن اهم الطرق التي ستتجه انظار روسيا اليها في هذا الفتح برأيه الطريق من قارص الى وادي الفرات ومابين النهرين ، او الطريق الممتد من اريفان باتجاه (بحيرة وان) والموصل في وادي دجلة ما بين النهرين ، متصلا بالخط الاول الى بغداد ، او الطريق من تبريز شويستر في وادي الكرمة ، متصلا بالطريق من طهران باتجاه اصفهان الى شويستر ومن ثم الى الخليج والجزيرة العربية ، فيجب ان تنحصر عند اهداف روسيا السياسية والاستراتيجية في السيطرة على خط الفرات ، كما يجب ان تكون اهداف اعدائها الحيلولة من دون وقوع ذلك بكل الوسائل ، لذلك فان اهمية السكة الحديد الممتدة في هذه البلاد التي توصل انطاكيا بالخليج والجزيرة العربية ، امر مفروغ منه اذ انها ستكون الوسيلة الوحيدة لتعبئة الجيوش اللازمة في اي لحظة، في وادي الفرات او في القسم الشمالي من ارض الرافدين ، لمهاجمة طرف الجيش الروسي وصد تقدمه ، وقد بدأ لاول وهلة ، ان التقدم الروسي في الشرق لا يهدد غير الدولة العثمانية والفارسية، ولا كلتاهما معاً تتمكنان من دفع هذا الخطر ، ومن دون معونة اجنبية ، لاتقدم الامن بريطانيا التي لا بد ان يقع الصدام بينها وبين روسيا على السيادة في هذه الجبهة الان او في المستقبل ،على الرغم من

التطور الاقتصادي ، بقيت روسيا بلدا متخلفا عن بقية الدول الاوربية الصناعية ، وكان الاستعمار الروسي يتميز عن الاستعمار الانكليزي بكونه اعتمد على قاعدة اقتصادية ضعيفة فهو لم يقض على البناء الاقطاعي القديم بل حافظت البرجوازية الروسية الناشئة على تحالفها مع كبار الملاكين اصحاب المزارع. وهذا يعني ضعفاً في السوق الداخلية مما دفع البرجوازية الروسية الى التكالب في سبيل الحصول على المستعمرات ولكن الاستعمار الروسي جوبه بمقاومة عنيفة من قبل الاستعمار الانكليزي والالمانى والفرنسي والياباني والذي يمتاز عنه بقوته كانت بريطانيا تتوجس الخيفة من تزايد النفوذ الروسي في فارس واحتمال امتداده الى الخليج والجزيرة العربية ، وقد حملت هذه العوامل الى ان تدخل في مفاوضات في ستينيات القرن التاسع عشر مع الدولتين العثمانية والفارسية لمد اسلاك التلغراف عبر ارضيها ، مما يسهل الاتصال بين اوربا والهند عن طريق الخليج والجزيرة العربية ، وعلى اثر نجاح مساعي الحكومة البريطانية مع الدولة العثمانية ، تحقق الاتصال التلغرافي عن طريق البر بين بغداد واسطنبول في حزيران عام 1861 ، واطهرت الحكومة الفارسية ميلا للمشروع لكن بلاد فارس بدت في اوائل عام 1862 ، تتردد واطهرت ميلا ربما يكون راجعا الى تأثر النفوذ الروسي ، لأنشاء خط من طهران الى رشت ، يتصل بعد ذلك بجهاز التلغراف في روسيا ، لكن البعثة البريطانية في طهران استمرت في بذل جهودها ، فتم الوصول الى اتفاقية بريطانية فارسية في السادس من شباط عام 1863 ، لأنشاء خط بين بوشهر في الخليج والجزيرة العربية الى طهران من طريق خانقين ، ومن ثم مد خطين من بغداد احدهما الى خانقين ، افتتح في تشرين الثاني 1864 ، وخر الى الفاو ، نقطة الالتقاء شبكة تلغراف الخليج والجزيرة العربية وقد تم افتتاحه في كانون الثاني 1865 فأصبحت الفاو للكابل البحري القادم من كراچي عبر جسك وبوشهر ، كما اصبحت نهاية للخطوط البرية القادمة من بغداد ، وغدت خطوط التلغراف التي مدت في العراق مرتبطة بخطوط الدولة العثمانية وفارس في خانقين ، والخليج والجزيرة العربية في ضوء التقارب البريطاني - الفارسي ، وانسجاما مع الخط العام للسياسة فارس خارجيا خلال النصف الثاني للقرن التاسع عشر ، منح احد رعايا بريطانيا البارون (جوليوس دي رويتر - Julins De Reuter) امتيازاً في الخامس والعشرين من تموز عام 1872. إذ دشّن هذا الامتياز بداية خطيرة لسلسلة من الامتيازات الطويلة التي منحها فارس لبريطانيا اخطر ما تضمنه هذه الامتياز من انشاء سكة حديد من بحر قزوين الى الجزيرة العربية ، انشاء الترام ، البحث عن جميع انواع

المعادن بصفة مطلقة باستثناء الذهب والفضة ، وتشبيد السدود والقنوات ، واقامة بنك وطني ، ومد الطرق والقنوات والجسور ، ومد خطوط البريد والتلغراف ، والمعامل والورش ، والكمارك الفارسية لمدة 25 عاما وغيرها وكانت مدة الامتياز 70 عاماً

وقد ناشد رويتر الحكومة البريطانية لضمان تطبيق شروط الامتياز ، بالموافقة على مشروعه وحمائته من الحكومة البريطانية في حالة حدوث خلاف مع فارس ، فضلا عن حمايته من روسيا التي سيشير الامتياز حفيظتها عاجلا ام اجلا ، لاسيما مد سكك الحديد من الخليج العربي والجزيرة العربية الى بحر قزوين, الا ان الحكومة البريطانية التي بدأت منح الامتياز لاحد رعاياها ، احجمت عن منح حمايتها بخشيتها من ان يثير ذلك روسيا ، فالسياسة البريطانية كانت تقوم حين ذلك على كسب الروس والحصول على تعهد منهم بعدم التقرب من منطقة الخليج والجزيرة العربية ، وان ذلك افضل لها بكثير من امتياز رويتر ، لاسيما ان عوامل التوتر بين الدولتين التي اثارها اشاعات اهمية الروس بغزو المنطقة ، وكان معظم المؤرخين المحدثين يعتقدون بوجهة النظر هذه

وحينما اشتدت معارضة بطرسبوغ للامتياز وتصاعدت معها خطورة قيام فارس بفسخ العقد هدد رويتر حكومته ، بأنه سيقوم بالخروج من تبعيتها والدخول في تبعيته الروس ، ان لم تتعهد له بالحفاظ على امتيازه وعلى الرغم من المخاوف التي ابداهها بعض المسؤولين البريطانيين، من ان تهديد رويتر سيخلف لبريطانيا بعض المشكلات لنفوذها فان (كرانفيل -Granville) وزير خارجية بريطاني وزملائه في مجلس الوزراء ، لم يصغوا لمثل هذا التهديد ، فلم تكن حكومة لندن ترغب في دخول حرب ضد روسيا ، للحفاظ على مصالح رعاية الرأسماليين

وفي المدة التي كان رويتر يواصل مساعيه ، لتنفيذ مشروعه في فارس ، اهتم اندرو صاحب مشروع سكة حديد وادي الفرات لعام 1856 بين الخليج والجزيرة العربية والبحر المتوسط مجددا في المشروع الذي رفع من اهميته ، ثورة الهند بين عامين (1857-1858) ، وفتح قناة السويس في عام 1869

وفي الموضوع نفسه فقد سبب الامتياز عاصفة من الغضب في روسيا وفي فارس نفسها ، اذ كان الاعتراض في فارس ضد انتقال السيطرة المطلقة على جميع الموارد الصناعية في الدولة ،

لمدة سبعين عاماً الى الاجانب كما اصدر رجال الدين فتوى بتحريم استعمال السلع الاوروبية في بلاد فارس ، وعند عودة الشاه في خريف عام 1873 ، من رحلته في اوروبا ، وجد انه من الضروري الغاء الامتياز برمته ، فحصلت الحكومة الفارسية على حجة قانونية لفسخ العقد ومصادرة مبلغ الرهن البالغ اربعين الف جنيه استرليني ، لإخفاق اصحاب الامتياز في تنفيذ ما عهد اليهم به ، خلال المدة البالغة خمسة عشر شهراً المدة المحددة للامتياز ، ليستمر الخلاف بين رويتر والحكومة الفارسية .