

اهتمام روسيا في الخليج والجزيرة العربية خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر:

تزايد الاهتمام الروسي بالمنطقة منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر لرغبتهم بالوصول الى المياه الدافئة ، وفي اذانهم وصية الامبراطور بطرس الاكبر التي ورد فيها (توغلوا حتى تبلغوا سواحل الخليج فتعيدوا الحياة الى الطرق التجارية القديمة مع الشرق الادنى واتبعوا وسائل عبر الرحلات البحرية والبعثات الروسية ولما كانت السياسة الروسية تتناسب المصالح البريطانية اشد العداء في منطقة الخليج والجزيرة العربية ، وقيام روسيا بوضع خطط للتغلغل في جنوب فارس والمنطقة ، لمقاومة النفوذ البريطاني ، قامت بريطانيا بايفاد عدد من الضباط من الهند الى فارس ومنطقة الخليج والجزيرة العربية منهم الكابتن (نابير - C.Napier) في عام 1874 ، و الكولونيل (كريكور - Me. Gregor) في العام التالي ، اللذان الفا كتاب - (( رحلة عبر خرسان )) ، الذي تضمن تقارير عن تحرك القواعد الروسية في تلك المناطق واحتمال تهديدها لمنطقة الخليج والجزيرة العربية، واعداد الخطط لمواجهة الطوارئ ، كما قدما طلبا باسم احد الشركات البريطانية في عام (1874-1875) ، الى الحكومة الفارسية ، للتصريح لها بالملاحة في نهر الكارون ، لمواجهة خطط روسيا ، لكن الحكومة الفارسية لم تسمح بمنح الامتياز الخاص ولا حتى بفتح النهر للملاحة العامة ومما لا شك فيه ان النشاطات الروسية كانت وراء معارضة الحكومة الفارسية، للمشروعات البريطانية المتمثلة بخط الكارون التجاري والطريق البري والسكك الحديد المرتبطة بها ، اذ كانت وجهة النظر الروسية ان اي سكة حديد فارسية في حال تنفيذها يجب ان تتصل بشبكة السكك الحديدية الروسية في جلفار ، وعلى وفق خطة روسيا وضعت في عامي ( 1874-1875)

إن التطور الاقتصادي الروسي في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ساعد على تطور التجارة الخارجية لروسيا مع دول الشرق وقد ادى الى ظهور مجموعة من المشاريع هدفها زيادة التغلغل الروسي في منطقة الخليج والجزيرة العربية . شكلت لجنة في اذار عام 1874 في روسيا برئاسة (شيرانوال - Shiranwal) المستشار السري في وزارة الطرق والمواصلات الروسية من اجل تطوير سكة حديد في اسيا الوسطى وربطها بطرق المواصلات الروسية الرئيسية ، وكذلك انشاء خطوط جديدة . وكانت من اعمال اللجنة البحث عن مشاريع جديد ، ويومها عرض أحد المهندسين الانكليز في ذلك الوقت ربط سكة حديد سمرقند مع الخليج والجزيرة العربية ، بهدف

مرور البضاعة الروسية ، وبعد ذلك نقل تلك البضاعة الى اسواق الدولة الاسيوية عن طريق الخليج والجزيرة العربية لكن صعوبات المادية عرقلت هذا المشروع وفي ذلك درست لجان روسية عديدة خلال ست سنوات مسألة طرق المواصلات التجارية الى اسيا عبر الخليج والجزيرة العربية ، حيث ظهرت بعد ذلك مشروع بناء طريق سكة الحديد الذي كان قد ربط شبكة طرق سكة الحديد فيما وراء القوقاز التابع لروسيا ، فضلا عن الاراضي المجاورة من بحر قزوين مع موانئ الخليج والجزيرة العربية ، وكان هذا المشروع من احد المشاريع المهمة الذي يحمل طابعاً وهدفاً استراتيجياً لسياسية روسيا الخارجية ومصالحها الاقتصادية في سبعينيات القرن التاسع عشر ، كما فكر الروس بمشروع خط حديدي يربط بين الاقسام الشمالية من بلاد فارس وميناء بوشهر او بندر عباس على سواحل الخليج والجزيرة العربية من جانب اخر ، عززت روسيا من نشاطها الاقتصادي والسياسي والعسكري في فارس فحصلت ، على حق صيد الاسماك في بحر قزوين داخل المياه الاقليمية الفارسية في عام 1876 واستحوذت بعد مدة على مناجم وعلى صناعة الشخاط في فارس

اثار ازدياد التغلغل الروسي واتساعه في الخليج والجزيرة العربية مخاوف الانكليز وأكد اللورد ( نورث بورك North Brook ) نائب الملك في الهند على ذلك من خلال رسالته التي كتبها، الى وزارة الخارجية البريطانية ، ومما ورد فيها الاتي : " يجب ان نعد ان اي امتداد للمنطقة الروسية جنوب الخليج والجزيرة العربية ، واي حماية روسية على سواحل ذلك الخليج خطرا مباشرة على الهند ، وهذا بحد ذاته كاف - لحسب ما اعتقد - لاجل استعمال القوة للمحافظة على سيادتها الحالية في الخليج والجزيرة العربية"

لم تقتصر حالة التنافس البريطاني على فارس والخليج والجزيرة العربية ، وانما امتدت لتشمل الدولة العثمانية ، فوجهت الحكومة البريطانية تحذيرا الى الحكومة الروسية ، عن طريق اللورد (دربي - Derby) الى (شفيلوف - Shevlov) والسفير الروسي في لندن ، ويقضى بان لا تنتهز روسيا فرصة حربيها مع الدولة العثمانية للقيام باي عمل عدائي بتهديدها الخليج والجزيرة العربية وقناة السويس ، فبالنظر لما لفته روسيا من مقاومة ، فقد وجهت جل اهتمامها نحو فارس ، وذلك لما تمتعت به هذه البلاد من مكانه استراتيجية واقتصادية في نظر السياسة الروسية ، لا سيما وان كثيرا من موانئها تقع على الخليج والجزيرة العربية ، فضلا عن اهمية المنطقة بالنسبة

للطرق التجارية وبيع السلع والبضائع الروسية مع بلدان الشرق الاوسط استمرت الانشطة الروسية في فارس ومنطقة الخليج والجزيرة العربية ، وحصلت على اهم امتياز من (ناصر الدين شاه- 1846- 1896) ، بإنشاء فرقة عسكرية فارسية ، (فرقة القوزاق) ، بقيادة الضباط الروس وفي مقدمتهم الجنرال (دومانتو فيكش - Domantovic) ، وتم تأسيس تلك الفرقة في كانون الثاني عام 1879 وتقيم في العاصمة طهران نفسها ، وسرعان ما اصبح لها مراكز فرعية في كل تبريز واصفهان ومشهد ورشت ، فضلا عن المركز الرئيس ومقر قيادته في طهران ، وقد استخدمت روسيا الفرقة لصالحها وتأييد امتيازاتها وتأكيد سيطرتها على فارس والمنطقة ، وان كانت قادتها يخضعون في الظاهر لمشیئة الحكومة الفارسية ويتقاضون رواتبهم السخية من خزانتها ، لكنهم كانوا بواقع الامر تحت سيطرة قيادة القوزاق الروسية في بطرسبورغ ، ويتلقون اوامره منها بالاشتراك مع المفوضية الروسية في طهران ، لمساندة نظام الشاه والوقوف بوجه كل من يناوئ السياسة الروسية في فارس والمنطقة ولا بد من الاشارة الى ان روسيا خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، كانت تسعى وراء تحقيق اهداف معينة في سياسيتها الخارجية ، فقد قال احد وزراء خارجيتها (لافردورف - Laverdoorf) " ان السياسة العامة لروسيا القيصرية اولا وقبل كل شيء السياسة الاسيوية . وهذا القول يكشف طبيعة المجال الحيوي الذي كانت تفكر فيه روسيا ، والذي كان يتضمن بالشكل الاساسي اسيا الوسطى والشرق الاوسط وفارس والخليج والجزيرة العربية ، ولاسيما بعد فشل سياستها التوسيعية في اوربا الشرقية والبلقان. كانت مسألة مد السكة الحديدية عبر الاراضي الفارسية مهمة للروس بقدر اهمية ايجاد قاعدة بحرية لهم على الخليج والجزيرة العربية . وفي اوائل 1880 ، ظهرت رسالة معنونه الى الحكومة الروسية من احد الدبلوماسيين الروس ، عن ضرورة تأسيس نقابة من المؤسسين الروس للحصول على امتيازات لبناء طرق سكة حديد بين بحر قزوين والخليج والجزيرة العربية بهدف تطوير التجارة مع دول الشرق ويمكن ان نقسم خطط تطوير شبكة الطرق للسكك الحديدية التابعة لروسيا التي تربط القوقاز مع مناطق الخليج والجزيرة العربية الى ثلاثة اقسام فيما يخص موضوع الدراسة :-

1- طريق يمتد من حدود روسيا الى مدينة تبريز باتجاه الخليج والجزيرة العربية ، وكما هو معروف ان تبريز هي اهم مركز تجاري في فارس ، وتتنصر عدم اهمية هذا الخط بالنسبة لروسيا بطول المسافة بين بحر قزوين والخليج والجزيرة العربية .

2- المشروع الثاني هو بناء خط سكة حديد من مدينة انزلي على شاطئ بحر قزوين باتجاه رشت ومنها عبر اراضي فارس باتجاه الخليج والجزيرة العربية ، وعند الضرورة يتم ربط خط سكة حديد رشت مع محطة سكة حديد اعالي ما وراء القوقاز الى استار وطولها 185 فرسخا ، على حدود روسيا عبر اراضي بحر قزوين ، في هذا الحال يكون اقرب بكثير من باقي الخطوط .

3- اما الاتجاه الثالث فهو مركب الاتجاهين الاولين الى بناء سكة الحديد يقوم على خطين : الخط الاول ينتهي الى شاطئ الخليج والجزيرة العربية ، والخط الثاني يصل من الهند عبر طهران .

وجاء في المذكرة بأن " التجارة ستكون مع فارس وحدها، والتي بلغ سكانها ما يقارب خمسة ملايين نسمة فقط ، واقتصادها متدهور وضئيل جدا بالنسبة لروسيا " ولكن بفضل الترانزيت عبر فارس يمكن التعويض اذا أقامت التجارة مباشرة مع الدول الغنية وكثيفة السكان ، اي الهند ، الصين ، اليابان ، والدول الواقعة على سواحل المحيط الهادي ، وان اقامت خط سكة حديد سيكون مبررا اقتصاديا اذا وصل هذا الخط الى سواحل الخليج والجزيرة العربية وليس الى الحدود الغربية للهند وذلك للأسباب التالية : - أن نقل البضاعة عن طريق سكة الحديد اعلاه مما هي عليه عن طريق البحر ، ولا سيما اذا كانت المسافة طويلة فأن استعمال خط الحديد غير مريح ، وسيكون هذا الخط اقتصاديا اذا استعمل لنقل الركاب ، وان الخط من قزوين عبر اراضي فارس الى الخليج والجزيرة العربية يجب ان يخدم تطور العلاقات التجارية بين روسيا ودول الشرق الاقصى والخليج والجزيرة العربية عن طريق البر

فضلاً عن ذلك فان الاتجاه الروسي الى الخليج والجزيرة العربية يستخدم التجارة الروسية ونتيجة لهذا فأن معارضة بريطانيا في هذه المسألة سوف لا تتعدى الاشتباكات الدبلوماسية فضلاً عن ذلك فأن اضافة خط سكة حديد يمتد من روسيا الى الخليج والجزيرة العربية ، هو خط مواصلات

بري يمكن ان يكون منافسا لطرق التجارة الروسية مع اسيا الوسطى ومن الجدير بالذكر ان بناء خطوط سكة حديد من القوقاز الى منطقة الخليج والجزيرة العربية ، انها ستكون من الطرق الرئيسية التي ستربط روسيا مع دول الشرق وستؤدي الى زيادة نسبة التجارة بمرات عديدة مع هذه المنطقة ، وستتخلص روسيا من وساطة الشركاء الاوروبيين والهولنديين والانكليز والالمان .

من الضروري ان نذكر ان المذكرة قد اشارت الى اهمية بناء خطوط سكك حديدية في منطقة الخليج والجزيرة العربية تساعد في مسالة تصدير الكروسيين الى سوق الدول الاسيوية والى استراليا حيث المنافسة بين الكروسيين الروسي والكروسيين الامريكي وان مما يساعد في نقل الكروسيين من باكو الى الخليج والجزيرة العربية ، وكان اقل من سعر نقل الكروسيين من نيويورك ، واذن قائلا : " ان المنافسة ممكن ان تتحقق عند اقامة خط من بحر قزوين الى الخليج العربي ، وكذلك ستجلب الى الصناعة الوطنية اكثر من اربعة ملايين روبل في السنة وحتى لو استهلك النذر القليل من الكروسيين في الشرق ، وبتطور الاستهلاك سيزداد الرقم بصورة دائمة وبعد مرور 10 سنوات سيصل الرقم الى 30 مليون روبل". فضلا عن ذلك فقد ظهر في بداية الثمانينات من القرن التاسع عشر مشروع اعطى امتياز لـ ( . أ خوميا كوف - A- Khomiakoof ) (وللبارون كورف - Koorf ) لانشاء واستخدام خط حديد يربط جنوب بحر قزوين وسواحل الخليج والجزيرة العربية

واذا تناولنا النشاط الروسي الدبلوماسي خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر معتمدين على النصوص التاريخية المقتبسة من ارشيف روسيا القيصرية ، الذي شهد تزايدا في العلاقات التجارية مع مؤانئ الخليج والجزيرة العربية وانتعاش الخط الملاحي بين الجانبين لا سيما بعد افتتاح قناة السويس، فنلاحظ وصول اول قنصل روسي الى بغداد واسمه ( ليف افجو ستو فتش ابارجارديت - Leef Afgo Steofitsh Apargardit ) في الثالث من تشرين الثاني 1880، ومن الجدير بالذكر ان القنصلية الروسية في حلب كانت تتولى امور القنصلية في بغداد ومن جانب اخر فقد كتب ( نوفيكونوف - Nofikoof ) السفير الروسي في القسطنطينية الى ابارجارديت في بداية تسلم عمله في بغداد مايلي ( لانعرف الظروف المحلية للمنطقة التي تدخل في دائرة تخصصكم والتي لا يوجد لنا مثل فيها حتى الان، لهذا لا استطيع ان امدكم بتعليمات تفصيلية وارجوكم في كل الحالات تعتبرون ذلك ضروريا ، والا تترددوا في التوجه باستفسارات وتعليمات

الى السفارة) . وكان الدبلوماسيون الروس في المنطقة يعملون دون الاجازات التي كانت تعطى, كالعادة, مرة كل خمس سنوات, وكثيرا ماكانوا يواصلون العمل حتى بدون الراحة الاسبوعية واليومية, ولا ننسى عند ذلك احوال العمل والحياة القاسية للغاية عموما, ويشير الى ذلك نشاط القنصل الروسي ابارجارديت, الذي أكد في عام 1884, على اهتمام الدبلوماسيين بهذا البلد , على حد تعبير السفير الروسي في القسطنطينية نوفيكوف. اثار النشاط الدبلوماسي الروسي هذا بعض البريطانيين الى الاهتمام مجددا بالمواصلات في منطقة الخليج العربي والجزيرة العربية, حينما اعاد الى الازهان اندرو مخاوف بلاده من روسيا الذي سيق ان اسس شركة سكة حديد وادي الفرات عام 1856, وذلك من خلال كلمته في السادس عشر من حزيران عام 1882 امام النادي القومي في لندن, التي اشار فيها الى خوفه, من الثوار المصريين بقيادة (عربي باشا), اذ بمقدور هؤلاء ان يعرقلوا الملاحة في قناة السويس باغراقهم سفينة واحدة فيها, او ان يدمروا بعض الاجزاء من جسر القناة, مما يجعل الممر المائي لسفن جميع الدول عديم الفائدة, ان هذه الحالة السياسية في مصر مع ربطها بالتقدم المنظم لروسيا باتجاه الخليج والجزيرة العربية عن طريق بنائها السكك الحديدية, تدعو بريطانيا الى احياء الطريق القديم عبر الفرات, لاحتباط المساعي الروسية في حالة قيامها بتهديد منطقة الخليج والجزيرة العربية فضلا عن الهند

الاشارة الى أن ( اللورد كرزن - Lord-Curzon ) ايد مشروع سكة حديد وادي الفرات ووصفه بانه لا يعد عملا مستحيلا لبريطانيا, وذلك من اجل احكام السيطرة على الخليج والجزيرة العربية, وكبح جماح خطط روسيا التي تبحث منذ مدة للوصول الى المياه الدافئة, وان عينها ترنو الى الخليج والجزيرة العربية, وان تغلغلها الى شمال فارس, ماهو الا مرحلة اولى للتوجه جنوبا وستصبح بغداد عاصمة روسية جديدة في الجنوب, (وهل نبقي ننتظر حتى نرى اعداءنا, يصلون الى كراحي في ايام معدودات, ومن ثم تسقط يومباي بواسطة اسطول معاد), ومع ذلك فان مشروع سكة حديد وادي الفرات لم يرَ النور لأن الحكومة البريطانية لم تهتم بما تم على ايدي مواطنيها من دراسات دقيقة وما قدموه من اقتراحات وجيهة, واستمر الموقف هكذا حتى ظهور المشروع الالمانى المتمثل بسكة حديد بغداد في مطلع القرن العشرين, عندها استفاق المسؤولون وتنبهوا للامر ولكن بعد فوات الاوان في الوقت نفسه تواصلت المكاسب الروسية في الاراضي العثمانية إذ حصلت روسيا بموجب معاهدة تجارية عقدتها مع الدولة العثمانية عام 1883 , على

حق مواطنيها لممارسة التجارة في الدولة العثمانية فضلا عن ذلك فقد حصل في اذار 1883 المواطن الروسي ( تانكريد - Tencred). على امتياز من الدولة العثمانية يقضي بمد سكة حديد من طرابلس (الشام) على البحر المتوسط الى البصرة الواقعة شمال الخليج العربي والجزيرة العربية, غير ان هذا المشروع لم يخل من الاحلام السياسية, لكن المشروع لم ينفذ بسبب سحب الحكومة العثمانية للامتياز في العام نفسه, على اثر ادراكها لاهداف تانكريد المتمثلة باخراج اليهود من روسيا , واسكانهم في الاراضي الواقعة على جانبي السكة, فضلا عن وفاة تانكريد نفسه , مما ادى قير المشروع.

ومن الجدير بالذكر ان تطلعات القياصرة الروس نحو منطقة الخليج والجزيرة العربية لم تكن واضحة خلال النصف الاول من القرن التاسع عشر لكن مصالح الروس بالتطورات في النصف الثاني من القرن المذكور وتمكنت روسيا بتتوع مهمات البعثات الروسية في سياسة وتجاريات وجولات تفتيشية, والدليل على ذلك توجه كثير من الرحالة والتجار والدبلوماسيون والمهندسون والاطباء والروس الى منطقة الخليج والجزيرة العربية عبر فارس الى امارة المحمرة ثم البصرة لاحقا وفي الوقت نفسه بدأت روسيا على إنشاء قواعد بحرية في مناطق الخليج والجزيرة العربية عن طريق المباشرة في إقامة مشاريع للملاحة، وأشارت المصادر التاريخية الى تأسيس شركة ( بوجنهوف - Bognhoifk ) للملاحة في بندر عباس الواقع على الساحل الشرقي للخليج في نيسان 1886، لتتولى تنفيذ تلك المشاريع خدمة لمصالحها، وكان نشاط الروس هناك يفوق نشاطهم في الساحل الغربي من الخليج والجزيرة العربية وقد احتل بندر عباس اهتماما خاصا في السياسة الروسية، اذ وجد الروس انه افضل قاعدة يمكن ان يؤدي دورها لهم للاتصال بالبحار الدافئة، ومما زاد من مخاوف بريطانيا أن ممثلية روسية فتحت في ذلك الوقت في بوشهر واسندت امورها الى مقيم سياسي روسي، وان هناك اتفاقا تجاريا سريا قد عقد بين روسيا وفارس تضمن تخفيض الرسوم الجمركية على صادرات روسيا الى فارس وتعهدت روسيا بالإشراف على تنظيم شؤون الجمارك الفارسية