

مشاريع السكك الحديدية الروسية في الخليج والجزيرة العربية:

تزايدت الدعوات الروسية الى ربط منطقة الخليج والجزيرة العربية بشبكة من مشاريع سكة الحديدية وإقامة قواعد روسية فيها، فقد وضع الكونت (دي وايت - De witte) وزير المالية الروسي برامج اقتصادية واسعة لتنفيذها في فارس، وتركزت على مشاريع بناء سكة حديد اذ أرسلت روسيا في عام 1886، المهندس (سابينزا - Sapienza) الى فارس لاقتناع (ناصر الدين شاه 1846-1896)، حاكم فارس بإنشاء سكة حديد تمتد من بحر قزوين الى الخليج والجزيرة العربية، لجعلها قاعدة بحرية تستخدم في إيصال البضائع الروسية الى مدن وموانئ المنطقة، ولإظهار روسيا قوة بحرية يمكن ان تتنافس بريطانيا في هذا المجال، وتردد ان الشاه سوف يتنازل عن احد الجزر في الخليج والجزيرة العربية لتحقيق المشروع، الا ان نفي ناصر الدين شاه للخبر أفضل مساعي سابينزا. وقد شهدت موانئ الخليج والجزيرة العربية في منتصف ثمانينات القرن التاسع عشر ازدهارا كبيرا في العلاقات التجارية مع روسيا، فقد اشارت المصادر التاريخية بان البصرة كانت تستورد ما قيمته (8658 باون) من النفط الروسي عن طريق الهند، وكانت هناك منافسة حادة في أسواق الخليج والجزيرة العربية وبخاصة بوشهر والبصرة بين النفط الروسي والنفط الأميركي المستوردين الى المنطقة عن طريق بومباي وكراچي بواسطة تجار وطنيين وكلاء وان رخص النفط الروسي مكنه من منافسة النفط الأميركي رغم جودته، وفي عام 1887، وصل ميناء بوشهر باخرة أمريكية قادمة من نيويورك مباشرة وعليها شحنة كبيرة من النفط افرغت قسما منها وتوجهت بالبقية الى البصرة، ويبدو ان المنطقة لم تكن بعد قد اعتادت استعمالات النفط على نطاق واسع، لذا ظلت كميات كبيرة منه مكدسة في الأسواق دون تصريف الامر الذي أدى الى تقليص استيراده في السنوات اللاحقة وفعلا لم يستورد من منها عام 1889 سوى ما قيمته 6050 باوناً وان عادت البصرة الى استيراد كميات كبيرة من النفط الروسي في عام 1890، فإنها باتت تبيعه في أسواق جديدة منها أسواق المحمرة وجنوب فارس لان صفيح النفط كان ينقل اليها بواسطة القوارب المحلية من البصرة استمرت كميات النفط المستوردة تزداد سنويا بصورة تدريجية حتى بلغت قيمة ما استورد منها في عام 1894، حوالي (24948 باون)، ويظهر ان البصرة صارت مركزا لتوزيع النفط في رأس الخليج والجزيرة العربية على الموانئ العربية المجاورة والى جنوب فارس عن طريق المحمرة وعلى المحافظات الفارسية

الغربية، عن طريق كرمشاه وذلك لصعوبة طريق بوشهر - أصفهان، ومما يوضح ذلك ان بوشهر استوردت في عام 1894، كميات كبيرة من النفط الا انها لم تستطع تصريفه، لذا أعادت تصديره الى البصرة حيث يتوفر سوق التصريف، وقد ظل النفط الروسي حتى عام 1899 هو المسيطر على الأسواق في البصرة ولم يكن النفط الأمريكي ذا شهرة فيها. وفي المقابل فقد استوردت روسيا القيصرية من دول الشرق عن طريق الخليج والجزيرة العربية، القهوة ، الصمغ، القطران، القصدير، النحاس، الغرافيت، المعدن الخام، الأرز، التوابل، وبحسب معلومات الجمارك ان كل كميات البضاعة الشرقية التي استلمتها روسيا في الثمانينات على شكل مادة خام عبر الوسطاء سعرها اكثر من (157 مليون روبل ووزنها 10700000 مليون بوند) في السنة، وقد دفع للوسطاء الإنكليز والهولنديين والالمان مصاريف المخازن والموانئ 15% الى 30% أي من 15 الى 21 مليون روبل في السنة

استمرت الأوساط الروسية تولي منطقة الخليج والجزيرة العربية، أهمية خاصة في بداية عام 1887، قام الضباط الروس الذين كانوا في خدمة الشاه بزيارة لأصفهان وشيراز وبوشهر. فقد أوفدت الحكومة الروسية الكابتن (فونبيلومر - Vonblumer) في ربيع عام 1887، والذي كان يخدم في كتيبة قوزاق الشاه، للقيام بجولة تفقدية الى المنطقة، اذ قام بزيارة كل من أصفهان وشيراز وبوشهر الواقعة في الخليج والجزيرة العربية على متن سفينة روسية.

كما ظهر في بو شهر أيضا في شتاء (1887 - 1888)، ضابط روسي آخر من القوزاق أيضا، وأحدث ظهوره حالة من الهياج في الدوائر الفارسية، حينما ناقش صراحة سياسة بلاده المعادية للمصالح البريطانية، طالبا عقد اتفاقية روسية - فارسية، لاتخاذ موقف موحد ضد المصالح البريطانية في منطقة الخليج والجزيرة العربية، وقد تزامن ظهوره في بوشهر في المدة التي كان فيها نشاط الحكومة الفارسية، يتسم بالعداء للمصالح البريطانية في المنطقة ، وذلك حينما أظهرت فارس والدولة العثمانية نشاطا للتدخل في شؤون البحرين وساحل عمان، فقد جدد الشاه مزاعمه بالسيادة على البحرين، بتحريض من روسيا، واحتاطت بريطانيا للأمر فعمدت الى ارسال سفينة حربية الى ساحل البحرين، ومعها تعليمات بان تضرب أية محاولة للنزول على الجزر، سواء كانت من فارس أم الدولة العثمانية أم القبائل العربية، ووجهت الحكومة البريطانية إنذارا بهذا الصدد أيضا الى الحكومة العثمانية، لكن فارس التي لم يكن لديها وسائل للتدخل

مباشرة في المشيخات، ولم تكن بحاجة لمثل ذلك الإنذار وفي مضمار التنافس الروسي البريطاني في المنطقة، فقد أدت غيرة روسيا من النفوذ البريطاني الذي كان طاغيا في منطقة الخليج والجزيرة العربية، الى عرقلة تطوير المواصلات في منطقة جنوب فارس المتاخمة للخليج والجزيرة العربية، فبمجرد ان اقترحت بريطانيا في عام 1887، مد سكة حديد من طهران الى الاهواز ثم الخليج والجزيرة العربية ، اجبره الأمير (دولكروكي - Dolekreky) المفوض الروسي في طهران المدعوم من حكومته، الشاه ناصر الدين في عام 1887، على الموافقة بعدم السماح بإنشاء خطوط سكك حديدية أو قنوات مائية لاية شركة اجنبية دون استشارة مسبقة لروسيا. وقد انتزع هذا الاتفاق عن طريق التهديد بأنه في حالة منح امتياز من هذا النوع لاية جهة اجنبية فان حكومة القيصر قد تتسحب من موقفها كضامن لوحدة أراضي فارس ،وفي المقابل كان دولكروكي يطالب حكومة طهران منح روسيا مشاريع متعددة، لإنشاء خطوط السكك الحديد في فارس وصولاً إلى الخليج والجزيرة العربية، وكان يسعى في الوقت نفسه الى منع فتح نهر الكارون لملاحة السفن البريطانية، وان طريقته المعتمدة على الغطسة، جعلت الفرس لا يدركون غاياته الحقيقية، فروسيا لم يكن هدفها حصول على قرض وفوائد وإنما كان هدفها الحصول على نفوذ سياسي في المنطقة.

استمرت سياسة التنافس الروسي- البريطاني في منطقة الخليج والجزيرة العربية، فكانت الدولتان تتعقبان المصالح والامتيازات لبعضها البعض، وفي المقابل حصول البارون روبنز على امتياز سنة 1889، بخصوص انشاء البنك (الشاهنشاهي الفارسي - British Imperial Bank of Persia) ، مع منحه حق احتكار العملة، قام دولكروكي الوزير الروسي المفوض في طهران في منتصف عام 1889، بالحصول على تعهد خطي مكتوب من ناصر الدين شاه، بمنح احدى الشركات الروسية الحق في القيام بانشاء خطوط السكك الحديد في فارس وصولا الى الخليج والجزيرة العربية ولمدة عشر سنوات، وعلى وفق لما تم عليه الاتفاق فان على فارس ان تمتنع من انشاء أي سكة حديدية او ممر مائي في فارس أو تمنحه الى شركة اجنبية، من دون استشارة مسبقة من القيصر الروسي.

وقد شجع اللورد كرزن المشاريع البريطانية هذه، ولا سيما مشروع الملاحة في نهر الكارون واعتبره خطوة حاسمة في وجه الاطماع الروسية في جنوب بلاد فارس ومنطقة الخليج العربي

والجزيرة العربية، وقد أحدثت المكاسب البريطانية هذه في المنطقة رد فعل في الصحافة الروسية، فإدعت بان روسيا القيصرية خسرت المعركة وأكدت على مبدأ الموازنة في منطقة الخليج والجزيرة العربية. حيث شهد عام 1889، ظهور مقالة هامة في جريدة (فيدومونتي- Vidomonty) التي تصدر في سان بطرسبرغ بقلم احد المسؤولين الروس تطالب صراحة في الحصول على ميناء بندر عباس، فضلا عن قشم وهنجام ولارك وهرمز لتكون نهاية خط حديدي يمتد من روسيا عبر فارس، وأشار كاتب المقال بشكل خاص الى المزايا الكامنة لهذه المناطق، مما يوضح أن المقال كان يستند الى معلومات دقيقة، ويؤكد الأهداف التي تطمح روسيا لتحقيقها من خلال إقامة مشاريع سكة حديد.

كما اشارت الصحف الروسية في عام 1889 على ضرورة انشاء سكة حديد تربط بحر قزوين في الشمال والخليج والجزيرة العربية في الجنوب، لكن الحكومة الروسية لم تشجع مثل تلك المشاريع في تلك المرحلة التاريخية، والتي كانت تخفف من شدة التوغل البريطاني في منطقة الخليج والجزيرة العربية .

ويمكن القول أن كرزن خلال رحلته الى آسيا ومن ضمنها الخليج والجزيرة العربية عام 1888، قد تنبه الى خطورة التوسع الروسي على المصالح البريطانية في منطقة الخليج والجزيرة العربية، فأوضح في كتابه (روسيا في أواسط آسيا) الصادر عام 1889،: " فما يعيق روسيا عند خوضها حربا اعتمادها على القوة البرية بشكل أساسي، ولهذا اخذت تبحث عن منفذ بحري يوصلها الى المياه الدافئة، وحتى تحقق هدفها قدرت ان تضع يدها على منطقة الخليج والجزيرة العربية، وان السيطرة على شمال فارس، ما هو الا خطوة تمهيدية للتحرك جنوبا نحو مضيق هرمز ومنطقة الخليج والجزيرة العربية، وما رغبة روسيا بأنشاء سكة حديد تمر عبر فارس، الا وسيلة واضحة لتحقيق ذلك الهدف".

ولإسكات المعارضة الروسية التي اعترضت على منح الحكومة الفارسية الامتيازات للبريطانيين فقد حاولت الحكومة الروسية في شباط 1890، الحصول على موافقة ناصر الدين شاه، لبناء سكة حديد تمتد عبر الأراضي الفارسية وصولا الى الخليج والجزيرة العربية، الا ان تدخل " هنري وولف- henri wolf) السفير البريطاني في فارس (1887-1891) افشل المشروع. ومن جانب آخر فقد منحت الحكومة الفارسية في الثالث من أيار عام 1890، الرأسمالي

الروسي (بولياكوف - Poliakoff) حق تأسيس بنك للقرض والرهن في طهران، وحددت مدة الامتيازات بخمسة وسبعين عاما، وحدد رأس مال البنك بستمائة الف تومان فضة، وأبدى البنك استعدادة للتعامل بالعملة الفارسية الذهبية او الفضية ومنح عملائه حق الصرف في كافة انحاء العالم، وحدد مدة القرض من ثلاثة الى تسعة اشهر برهن او بضمانة أخرى، وبما ان الهدف الرئيسي للبنك كان توسيع نفوذ روسيا في فارس ومنطقة الخليج والجزيرة العربية لذلك ركز على تسليف الموالين للروس والمتعاطفين معهم قروضا طويلة الاجل.

لم تكتف روسيا بذلك بل حاولت محاربة المصالح البريطانية ومنعها من الإفادة من المشاريع الحديدية في فارس، فتوصل (دي بوتزو - de butzow) الوزير المفوض الروسي الجديد في طهران، بعد وصوله في الحادي عشر من تشرين الثاني عام 1890، الى اتفاق جديد مع الشاه ناصر الدين بدلا من الاتفاق الذي حصل عليه دولكروكي في العام السابق، يلزم الحكومة الفارسية بالامتناع عن انشاء سكك حديد عبر الأراضي الفارسية، طيلة العشرة أعوام التالية من تاريخ توقيع الاتفاق، وان التمديد بعد انتهاء ذلك سيناقش مباشرة بين الجانبين وينطبق الاتفاق على كل خطوط السكك الحديد التي تعمل بالبخار، باستثناء خطوط الترام التي تسحبها الخيول، والتي تقع في المدن او بالقرب منها، وقد عكس اتفاق عام 1890، تصميم روسيا على سحب انشاء السكك الحديدية من بريطانيا، خوفا من تواجد القوات البريطانية وتهديد نفوذها في فارس والخليج والجزيرة العربية.

أصبحت تطلعات القياصرة الروس واضحة تجاه الخليج والجزيرة العربية في نهاية القرن التاسع عشر، وهي تهدف الى إيجاد مراكز لروسيا في المنطقة تؤدي الى مياه المحيط الهندي الدافئة. وفي سبيل تحقيق تلك الغاية لجأ الروس الى استخدام أساليب كثيرة، منها إرسال البعثات المختلفة، فضلا عن تقديم مشاريع مد الخطوط الحديدية، وكذلك قيام بعض قطعات الاسطول الروسي بزيارة بعض موانئ الخليج والجزيرة العربية، وكان من أولى مبادرات استطلاع الأوضاع واختيار قاعدة بحرية ان نظمت روسيا جملة من البعثات صبغتها باللون مختلفة تفتيشية وتجارية وسياسية وغيرها، مما يعزز ما ذهبنا اليه مما ذكرته الوثائق الروسية في الإشارة الى وصول الكثير من الدبلوماسيين والمهندسين والأطباء والرحالة الروس الى مناطق الخليج والجزيرة العربية، ودخول السفن الحربية الى موانئ الكويت وبندر عباس وبوشهر والبصرة ومسقط للتعرف على

اصلح المناطق التي يمكن لروسيا ان تتخذها قواعد لتوسع نفوذها في المنطقة، واذا كانت الأخيرة قد بررت جهودها تلك على الساحل الشرقي للخليج والجزيرة العربية، فانها بذلت الجهود المتتالية لكسب جانب المشيخات العربية القائمة على الساحل الغربي.