

الامتيازات الأجنبية في إيران السكك الحديدية نموذجاً ١٨٠٠-١٩١٨

م. د. علي حسن علي المكصوسي
كلية الكوت الجامعة

حددت الامتيازات الاجنبية الكثير من الاحداث الداخلية والخارجية فيها ، ولعل من اهم تلك الامتيازات امتيازات السكك الحديدية بوصفه ميداناً مهماً يضمن لهذه الدول مكاسب مادية متعددة من جهة، ولضمان مصالحها الاقتصادية من جهة ثانية، ولم يقتصر هذا الاندفاع الأجنبي للهيمنة على هذا القطاع على دولة أوربية واحدة، وإنما امتد إلى أكثر من دولة ، وكانت هذه الدول تضغط على حكام إيران وتقدم لهم المغريات المتعددة من أجل الاستئثار بهذا الامتياز السككي أو ذلك على حساب الدولة المنافسة الأخرى .

Abstract

Foreign concessions in various forms were one of the most important means and instruments used by Western countries to strengthen their influence in the various

المخلص

شكلت الامتيازات الاجنبية على مختلف انواعها واشكالها احد اهم الوسائل والادوات التي استخدمتها الدول الغربية لتعزيز نفوذها في دول العالم المختلفة، ولاسيما في القرنين التاسع عشر والعشرين، فمن خلالها تمكن الدول الغربية عبر مجموعة من الشركات الكبيرة التحكم في سياسيات الدول الداخلية والخارجية ووصل الامر ان اصبحت تلك الامتيازات ومن يقف ورائها عامل اساس في تغيير الحكام والامراء، واعادة هيكله دول بأكملها، ولم تكن ايران وهي انموذج مهم جداً لتكون استثناءً من تلك الحقيقة، فمن دون شك كانت ايران احد اهم الدول التي countries of the world, Especially in the 19th and 20th centuries, through which Western countries through a group of large companies managed to control the policies of internal and external states ,

And it has become that those privileges and those who stand behind them is a key factor in changing rulers and princes, The restructuring of entire countries, Iran was not a very important model to be an exception to that fact, Iran has undoubtedly been one of the most important countries that have identified foreign concessions, many of the most recent internal and external, One of the most important of these privileges rail concessions

as an important field to ensure these countries multiple material gains on the one hand, And to ensure their economic interests on the other hand, not only this foreign rush to dominate this sector on one European country, but extended to more than one country, These countries were pressing the rulers of Iran and offer them multiple temptations in order to capture the privilege of one rail or another at the expense of the other competing state.

كل من بريطانيا وروسيا القيصرية بدرجة أكبر من غيرها، وما لبثت أن انضمت إليهما، وبدرجة أقل ، دول أوربية أخرى ، حتى مثل ذلك أحد المظاهر التي حددت مسار الأحداث السياسية في إيران إبان تاريخه الحديث.

لم يستطع حكام إيران أواخر النصف الثاني من القرن التاسع عشر ومفتتح القرن العشرين أن يقفوا بوجه التغلغل الأجنبي الذي طال بلادهم بسبب ضغط النفقات المتزايدة للبلاط، وقلة الواردات التي كانت تدخل الخزينة الإيرانية، وأدى بذخ هؤلاء الحكام وحاجتهم للمال للبحث عن مستثمرين أجانب ورهن مقدرات إيران الاقتصادية للأجانب للتعويض عن حاجتهم المادية، فكان من الطبيعي أن تحصل الدول الأجنبية على

المقدمة :

عانت إيران منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر من التغلغل الأجنبي في شؤونها الداخلية، فلم تترك الدول الأوربية مجالاً إلا وحصلت فيه على امتيازات متعددة حتى أصبحت هذه البلاد مرتعاً خصباً لهذه الدول، وكان مجال السكك الحديدية واحداً من المجالات التي حصلت فيها بريطانيا وروسيا بالدرجة الأساس على امتيازات ومكاسب على حساب الاستقلال السياسي والاقتصادي الإيراني . أضحت إيران بسبب الامتيازات التي منحها للدول الأجنبية شبه مستعمرة، وسوقاً لتصرف بضائع الدول الرأسمالية المتقدمة، وكان تغلغل هذه الدول الاقتصادية مقدمة للهيمنة على مقدرات إيران السياسية، فغدت هذه البلاد حلبة للصراع المحتدم بين

١٨٣١ على إقامة خط سكة حديد يمتد من العاصمة استانبول حتى الخليج العربي^(٢). وعندما وجدت بريطانيا أن الحكومة الإيرانية راغبة في مد هذه السكة لربط مناطقها المختلفة والسيطرة على الانتفاضات التي كانت تقوم بها المقاطعات الإيرانية ضد السلطة القاجارية، قامت بمحاولة إقناع حكومة ناصر الدين شاه^(٣) (١٨٤٨-١٨٩١) بمنحهم امتياز خط حديدي يمتد من أعالي الكارون إلى طهران، إلا أن المعارضة الروسية لهذا المشروع أدت إلى عدم تنفيذه، ووصل التأثير الروسي على الحكومة الإيرانية حد انتزاع تعهد من الحكومة الإيرانية من خلال عقدها اتفاقية ثنائية في الثامن من تشرين الأول عام ١٨٩٠ نص على عدم إنشاء خطوط حديدية في أراضيها لمدة عشر سنوات تمتد حتى عام ١٩٠٠^(٤). لم يكتف الروس بمنع البريطانيين من الحصول على امتياز مد سكة حديد داخل إيران فحسب، وإنما نهتهم الرغبة البريطانية للحصول على مثل هذا الامتياز المهم إلى أن يكلفوا مدير السكك الحديدية الروسية بإجراء مسح ميداني في المقاطعات الشمالية الإيرانية لمعرفة جدوى إقامة خط سكة حديد تربط هذه المقاطعات بطهران أو بمناطق أخرى لتنشيط حركة نقل البضائع من روسيا القيصرية إلى هذه المناطق^(٥). كما خططوا

مكاسب كبيرة جداً من تغلغلها الاقتصادي، وأن تتحول إيران إلى مرتع خصب للمنافسة والمناورات الخارجية، وبات استقلال إيران مجرد اسم بلا مسمى، وحكامها لا يملكون من أمر بلادهم شيئاً. يسعى هذا البحث لتتبع الامتيازات الأجنبية للسيطرة على السكك الحديدية في إيران بوصفه ميداناً مهماً يضمن لهذه الدول مكاسب مادية متعددة من جهة، ولضمان مصالحها الاقتصادية من جهة ثانية، ولم يقتصر هذا الاندفاع الأجنبي للهيمنة على هذا القطاع على دولة أوربية واحدة، وإنما إمتد إلى أكثر من دولة، وكانت هذه الدول تضغط على حكام إيران وتقدم لهم المغريات المتعددة من أجل الاستئثار بهذا الامتياز السككي أو ذاك على حساب الدولة المنافسة الأخرى.

البدايات الأولى للامتيازات الأجنبية في مجال السكك

الحديد إبان القرن التاسع عشر:

سعت إيران، شأنها في ذلك، شأن الحكومات الأوربية واقتداء بها إيجاد اللمسات الأولى لإقامة خطوط السكك الحديدية في البلاد، واختمرت هذه الفكرة في ذهن فتح علي شاه قاجار^(١) (١٧٩٧-١٨٣٤) عندما أقدمت الحكومة العثمانية في عام

الموازنة في المشاريع والامتيازات في إيران ، ودعت حكومتها إلى الإسراع في بناء مشروع للسكك الحديدية يربط المناطق الروسية بالأقاليم الإيرانية لتسهيل تصدير البضائع والمنتجات الروسية إلى هذه الأقاليم^(٤)، ومنع بريطانيا من أن تمد نفوذها إلى المناطق الشمالية في إيران بسبب خطورة ذلك على التجارة الروسية التي كانت تصل إلى هذه المناطق وتعدّها روسيا القيصريّة أشبه ما يكون " حديقة خلفية لها في المجال الاقتصادي"^(٥).

يسلط لنا وزير الحربية الروسي الجنرال (كورباتكين) "A.N.Kuropathin" الضوء على أهمية إيران بالنسبة للمصالح الروسية بقوله : " علينا أن نتفهم أنه إذا كانت إيران تمثل لنا أهمية كبرى من الناحية الاقتصادية والسياسية في الوقت الحاضر، فإنّ هذه الاهتمامات ستزداد بالنسبة لابنائنا وأحفادنا، واستطرد قائلاً ان أفضل طريقة لفرض سيطرتنا هذه على إيران تكمن في ربط مقاطعاتها بنا عن طريق مد سكك الحديد إليها وإنشاء الطرق الجيدة التي تسهل عملية الارتباط والتواصل بين إيران وبيننا..."^(٦).

استمرار الرغبة في الحصول على السكك الحديدية قبيل الحرب الأولى:

لإقامة خطوط سكك حديد تربط مناطقهم الجنوبية بموانئ إيران الواقعة على الخليج العربي تحقيقاً لحلم الروس القديم في الوصول إلى المياه الدافئة هناك ، ومنافسة القوى الأجنبية التي كانت لها مراكز تجارية في هذه المنطقة الحيوية^(١).

استغل الروس حاجة ناصرالدين شاه قاجار للمال للقيام بسفرائه إلى أوروبا وبسبب إفلاس الخزينة ، فعقدوا اتفاقاً معه تضمن حصولهم على حق مد خطوط السكك الحديدية في أي مكان تراه مناسباً في إيران^(٢)، الأمر الذي أثار البريطانيين ودفعهم لمعارضة الخطط الروسية للهيمنة على قطاع السكك الحديدية في إيران خوفاً من امتداد النفوذ الروسي على المناطق الجنوبية من إيران التي كانت تخطط بريطانيا لمد نفوذها إليها، ولم يتردد البريطانيون عن التلويح باستخدام القوة العسكرية ضدّ الروس إذا ما قرروا تنفيذ خططهم بمد سكة حديد توصلهم إلى الخليج العربي^(٣).

اشتدت المنافسة الروسية - البريطانية للحصول على امتياز مدّ السكك الحديدية في إيران ووصلت إلى الصحافة الروسية التي بدأت تنشر المقالات المختلفة حول ضرورة الاستئثار بهذا الامتياز قبل أن تأخذه دولاً أوروبية أخرى ، فنشرت بعض الجرائد الروسية مقالات عديدة حول أهمية

دور الممثلة البريطانية التجارية في الخليج العربي^(٢).

ورداً على الحملة الإعلامية الروسية نشر نائب الملك في الهند اللورد كرزن سلسلة من المقالات في جريدة "التايمس" الهندية تحت عنوان "الجواسيس الروسية في الخليج...".^(٣) في نيسان ١٨٩٩ أكد فيها وجود اتفاقية سرية بين الحكومتين الروسية والإيرانية منحت بموجبها الأخيرة لروسيا قاعدة بحرية في ميناء "بندر عباس" ونهاية لخط سكة الحديد الروسية التي تبدأ من سواحل بحر قزوين شمال إيران وتمتد إلى القاعدة المهمة^(٤).

كانت بريطانيا تعتقد أن روسيا القيصرية ستستغل حاجة الحاكم القاجاري إلى الأموال لكي تعقد معهم اتفاقيات سرية يرهنون بموجبها بلادهم للروسي ويمنحونهم امتيازات متعددة، ومنها مد سكة حديد تربط ما بين مدينة (رشت) الواقعة على بحر قزوين ومدينة قزوين الشمالية وبين العاصمة طهران وتمتد إلى مدن (قم) و (كاشان) و (يزد) و (كرمان) وانتهاءً بميناء (شاهبور) الواقع على خليج عمان^(٥)، لذلك كان من الطبيعي أن تبدي الحكومة البريطانية لنظرتها الإيرانية استعدادها لمنحها القروض اللازمة للخروج من أزمتها الاقتصادية مقابل منع الروس من بناء أي سكة حديد أو طرق أخرى لأن

لم يكن بإمكان بريطانيا السكوت على ما كان يصرح به المسؤولون الروس وصحافتهم الرسمية، فآخذوا من جانبهم بتبنيه حكومتهم إلى خطورة ما كان يسعى إليه الروس، فعلى سبيل المثال لا الحصر نبة (جورج دوراند) "G.Dorand" الوزير البريطاني المفوض في طهران في تقرير أرسله إلى وزارة الخارجية البريطانية في الثاني عشر من شباط ١٨٩٩ إلى خطورة النشاط الروسي المعادي لبلاده في المناطق الوسطى والجنوبية من إيران، ودعا إلى ضرورة تبني بريطانيا إستراتيجية بعيدة المدى لمنع الروس من الاندفاع نحو المناطق الوسطى والجنوبية من إيران لأنها مناطق حيوية لا يمكن التفريط بها أو المساومة عليها^(١).

جاء رد الخارجية البريطانية على تقرير وزيرهم المفوض في طهران حول تصوراته لكيفية بناء الطرق في المناطق الوسطى والجنوبية، كونه يعيش هناك ويتابع ما يجري في حدود مسؤولياته الدبلوماسية على أرض الواقع، فأكد على ضرورة الاهتمام ببناء الطرق في المناطق الوسطى والجنوبية، وإنشاء سكة حديد تربط هذه المناطق بالخليج العربي للاستفادة منها في إيصال البضائع والمنتجات البريطانية من هذه المنطقة إلى جنوب ووسط إيران وتعزيز

١. أن تخلي الروس عن مد سكة الحديد سيضر بمصالحهم المتنامية في إيران .
٢. أن المناطق الشمالية من إيران تعد " سلة غذائها" الاقتصادي، لذلك فإن التخلي عنها سيؤدي إلى الإضرار تجارياً بروسيا التي تركزت علاقاتها الاقتصادية بالدرجة الأساس مع هذه المناطق .
٣. أن الروس حاولوا أن يتخذوا من مد سكة الحديد منطلقاً للتوسع في المناطق الإيرانية الأخرى، لاسيما في وسط وجنوب إيران .
إن أي تحليل لمعرفة أسباب الرغبة البريطانية في جعل إيران " دولة عازلة" بينها وبين الروس وعقد هدنة مؤقتة بين الدولتين جاء بسبب ظهور خطر جديد لاح في أفق العلاقات الدولية تمثل بألمانيا التي طرحت في بداية القرن العشرين مشروع سكة حديد برلين - بغداد^(٤) التي كان من المقرر لها أن تنتهي في سواحل الكويت، لذلك فأن التخوف من وصول الألمان إلى الخليج العربي، وتهديد المصالح البريطانية هناك من جهة ، وأمن الهند بوصفها درة التاج البريطاني من جهة ثانية هو الذي دفع حكومة لندن لعرض مقترحاتها على حكومة بطرسبورغ من أجل جعل إيران دولة فاصلة بين البريطانيين والروس لكي يتم تفرغهما لمواجهة المنافس

الروس إذا ما نجحوا في الحصول على أي امتياز لمد سكة حديد توصلهم بالخليج العربي فان ذلك " سيشكل خطراً على المصالح البريطانية هناك ، فضلاً عن الخطر الأكبر على وجودهم في الهند " الذي " لا يمكن لبريطانيا ان تسمح به اطلاقاً"^(١).
أسهم اندفاع الروس للسيطرة على شبكة خطوط المواصلات بينهم وبين الحدود الإيرانية في زيادة النفوذ الروسي داخل إيران، وكان لوزير المالية الروسي (دي وايت) " De Witte" دور مهم في هذا الاندفاع، فقد أكد على توفير المال اللازم لتطوير مشاريع بناء السكك الحديدية التي أراد من ورائها ضرب المصالح البريطانية في الصميم^(٢).
أدرك البريطانيون أن روسيا تركز على مد سكة حديد تمتد من شمال إيران حتى الداخل الروسي في منطقة جلفا، الأمر الذي يسمح لها بنقل قواتهم العسكرية في أي وقت الى داخل المقاطعات الإيرانية من جهة ، وبالامكان استخدام السكك الحديدية للتبادل التجاري الذي ستستفيد منه روسيا ايضاً من جهة ثانية، لذلك تقدمت بريطانيا بمقترح إلى الروس من اجل جعل إيران دولة " عازلة " والسعي لتخفيف حدة المنافسة البريطانية - الروسية في إيران ، إلا أن الروس رفضوا هذا المقترح لأسباب عديدة أهمها^(٣):

تمثله (سيستان)^(٤) من أهمية بالغة لهم ولا تقل عن أهمية الخليج العربي نفسه^(٥).

ومن جانبه حاول الشاه مظفر الدين قاجار ^(٦) الاستفادة من حصول الألمان على امتياز مد سكة حديد برلين بغداد عام ١٩٠٣ ، والمخاوف التي أثارها ذلك لكل من بريطانيا وروسيا القيصرية، ورأى أن دولته واقعة تحت تأثير خصمين قويين ، وأن الدولتين تريان في ألمانيا خصماً جديداً وقوياً ، لذلك حاول

(٤) تقع (سيستان) جنوب شرق إيران .

(٥) خضير البديري ، إيران في السياسة البريطانية ١٨٩٦ - ١٩٢١ ، ألنجم الأشراف، ٢٠١٣، ص ١٩١ .

(٦) وهو الشاه الخامس في سلسلة الشاهات القاجاريين الذين حكموا إيران لمدة إمتدت من ١٨٩٧ حتى ١٩٠٧. شهد عهده تدهوراً سياسياً واقتصادياً وعسكرياً. ترك أمور الدولة عملياً لحاشيته ، وتفرغ لسفاراته إلى الخارج، فتحولت بلاده الى ساحة مفتوحة للتنافس الأجنبي ، لاسيما من بريطانيا وروسيا القيصرية . كمال مظفر أحمد ، دراسات في تاريخ إيران الحديث المعاصر، بغداد، ١٩٨٥، ص ٢٧٠؛ محمد كامل محمد عبدالرحمن، سياسة إيران الخارجية في عهد رضا شاه ، البصرة، ١٩٨٨، ص ١٧ .

الألماني الذي ظهر على الساحة الشرق أوسطية بقوة . أدى سعي الألمان لتنفيذ مشروع سكة حديد تبدأ من برلين وتنتهي عند الكويت على الخليج العربي أمراً كان يثير بريطانيا بحكم تهديده لمصالحها، فتحفظت على المشروع وحاولت الضغط على الدولة العثمانية لكي لا تمنح الألمان حق الحصول على هذا الامتياز ، وطلبت أن تشارك في بناء هذا الخط، لاسيما في المناطق التي تتعلق بوصوله الى الكويت والخليج العربي، الأمر الذي جعل بريطانيا تحاول التنسيق مع الروس من أجل تقاسم النفوذ في إيران عن طريق إبلاغ الروس بأنه إذا ما حصلوا على امتياز مد الخط الحديدي من الشمال إلى مدينة (سيستان) فان هذا الخط سيهدد المصالح البريطانية في الهند لأنه سينتهي عند البلوش وحدود الهند، وللموازنة بين هذا المشروع فإن بريطانيا يجب أن تحصل على امتياز مد سكة حديد يربط تجارتها بجنوب إيران^(١). لم يكن بإمكان بريطانيا القبول بالاقتراح الروسي لمد سكة حديد تربط مدينة (عشق آباد) في شمال إيران بمدينة مشهد المقدسة ويصل إلى خراسان وسيستان وينتهي ببندر عباس على الخليج العربي، لأن ذلك يعني تعريض مصالحهم للخطر ، كما أن سيطرة الروس على مدينة (سيستان) سيجعلهم تحت رحمة الروس بسبب ما

مدى حاجة هذه البلاد إلى السكك الحديدية لربط أجزائها المختلفة بهذه السكة المقترحة ، وعلى الرغم من التكاليف الباهضة التي كان من المقرر صرفها عن هذا المشروع ، إلا أن المعوق الأساس لم يكن يكمن في الجانب المادي، وإنما تمثل في سير خط السكك الحديدية والمناطق التي يمر بها ، ففشل هذا المشروع ولم ير النور، لاسيما بعد المعارضة التي واجهها من قبل الروس وتحريضهم للمسؤولين الإيرانيين على رفضه^(٥).

أدرجت روسيا في شباط ١٩١٣ حاجة الحكومة الإيرانية إلى المال بسبب إفلاس خزنتها العامة ، فوافقت على تقديم قرض للحكومة الإيرانية مقابل منحها امتياز مد خط سكة حديد يمتد من مدينة (جلفا) الأذربيجانية الروسية إلى مدينة (تبريز) الإيرانية، وعلى الرغم من عدم حصول روسيا على مد خط سكتها الحديدية إلى أرجاء إيران بأكملها، إلا أنها تمكنت في شهر آذار ١٩١٦ من انجاز كل الاعمال الحديدية ومدت السكة إلى تبريز^(٦).

أدى قيام ثورة أكتوبر ١٩١٧ في روسيا القيصرية وقيام النظام الشيوعي فيها، وعلان هذا النظام تخليه عن أطماعه في إيران وفتح صفحة جديدة مع الحكومة الإيرانية، أدى إلى وضع خطة مد سكة الحديد إلى أرجاء إيران على الرف ،

المنافرة على حساب القوى الدولية من خلال التقرب من الخصم الثالث المتمثل بالمانيا، الأمر الذي دفع ببريطانيا وروسيا لإغرائه عن طريق منح القروض له ، وقيامهما بمد خطوط سكة حديد شمال إيران من قبل الروس ومد سكة حديد في جنوب إيران من قبل بريطانيا^(١). استغلت روسيا القيصرية حاجة إيران إلى المال، فربطت ما بين منحها قرضاً لإيران مقابل عدم منحها امتيازاً لمد خط حديد إلى بريطانيا أو غيرها من الدول حتى عام ١٩١٠ إلا بموافقتها ، ولكن بعد قيام الثورة الدستورية^(٢) وافق المجلس النيابي على الاعتراف بالتعهدات التي منحها إلى روسيا، لاسيما ما يخص السكك الحديدية ، إلا أن التطورات الداخلية التي شهدتها روسيا القيصرية ونتائج هزيمتها في الحرب اليابانية - الروسية^(٣) عام ١٩٠٤ - ١٩٠٥ أدى إلى صرفها الأنظار عن الحصول على امتياز السكك الحديدية في إيران^(٤). في عام ١٩١٢ قدمت إحدى الشركات البريطانية الرأسمالية مقترحاً إلى الحكومة الإيرانية تضمن إنشاء خط السكك الحديدية في إيران، وجاء تقديمها لهذا المقترح بعد قيام ثلاثة من مجلس إدارتها بزيارة إيران وقيامهم بجولة شملت عدداً من المدن الإيرانية وإدراكهم

(١) محمد علي بيكي ، المصدر السابق،

العسكرية ونقل بضائعها من منطقة إلى أخرى بحكم كون النقل السككي وسيلة أكثر سرعة وأماناً من وسائل النقل الأخرى، كما أنّ كلاً من بريطانيا وروسيا أدركتا أنّ الامتيازات الاقتصادية لهما في إيران ستكون مقدمة للحصول على مكاسب سياسية كبيرة ومتشعبة في هذا البلد الذي وصل فيه تنافس هاتين الدولتين حدّ الصراع العسكري أن تطلب الأمر لإبقاء مصالحهما وامتيازاتها فيه

أدى دخول الألمان في مفتح القرن العشرين ميدان المنافسة على مدّ سكة حديد برلين - بغداد والرغبة في انتهائه في الكويت على الخليج العربي بكل من بريطانيا وروسيا بدرجة أقل إلى محاولة تنسيق جهودهما لمواجهة هذا الخطر الجديد الذي رفع شعار " التوجه نحو الشرق " فتمكنت الدولتان من تأجيل صراعهما على المصالح في إيران مؤقتاً والتفرغ لآلمانيا التي باتت تهددهما بالصميم .

أدى قيام الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤ إلى دخول البريطانيين والروس في تحالف عسكري وسياسي ضدّ الألمان ، فتاجل اندفاعهما لمدّ سكك الحديد في إيران ، ليصبح دحر ألمانيا الهدف الأساسي المشترك لهما، وما كادت الحرب العالمية الأولى تشرف على نهايتها بسنة حتى قامت الثورة البلشفية في روسيا ، فتخلت الأخيرة

وأصبحت في طي النسيان ، كما أنّ بريطانيا لم تتمكن حتى نهاية الحرب العالمية الأولى من تنفيذ خططها الرامية لمد سكة حديد تربط مراكزها التجارية في الخليج العربي وشركتها النفطية في جنوب إيران بطهران ، وظلت قضية مدّ السكك الحديدية معلقة حتى قيام نظام رضا شاه^(١) (١٩٢٥ - ١٩٤١) بهذه المهمة الكبيرة بعد سنوات من وصوله إلى الحكم .

الخاتمة

أضحت إيران منذ القرن التاسع بسبب إعطائها سلسلة من الامتيازات المتعددة، لاسيما إلى بريطانيا وروسيا شبه مستعمرة لهذه الدول، فأصبحت تمد هذه الدول بما تحتاجه من الخدمات والمنتجات الزراعية مقابل تحولها الى سوق لبضائع الدول الأجنبية .

أدى ضعف الحكام الفاجاريين والإفلاس الاقتصادي وحاجتهم إلى المال إلى أن تتحول بلادهم لساحة من الصراع العنيف بين بريطانيا وروسيا، فحاولت هاتان الدولتان ان تستفيدا من ذلك لتطرح مشاريع متعددة لاستثمار السكك الحديدية في إيران وتمدد خطوطه لا لكي تستفيد إيران من ذلك في ربط مقاطعاتها الواسعة ببعضها ببعض، وإنما من أجل ضمان مصالحها وحركة قواتها

عن مطامعها في مدّ سكك حديد في إرجاء
إيران، لتبدأ مرحلة جديدة من محاولات
الهيمنة البريطانية على هذا البلد بشكل
خاص، وعلى منطقة الشرق الأوسط بشكل
عام

الهوامش والتعليقات

أمضاها شاه قاجاري في الحكم. تدهورت أوضاع إيران في عهده في المجالات كافة . اغتيل على يد أحد اتباع المفكر الإسلامي جمال الدين الافغاني في أيار عام ١٨٦٩ . للتفصيل عنه يراجع: علي خضير عباس المشايخي، ايران في عهد ناصرالدين شاه ١٨٤٨ - ١٨٩٦، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب- جامعة بغداد، ١٩٨٧، مهدي بامداد، شرح حال رجال ايران درقرن ١٢ و١٣ او ١٤ هجري، جلد أول، جاب هشتم ، تهران ، ١٣٤٧ش ، ص ٢٤٦-٣٢٩.

(٤) فرح صابر ، مدخل الى تاريخ الامتيازات العربية في الشرق الأوسط. نظام الامتيازات الاجنبية في ايران انموذجاً ، بغداد، ٢٠١١، ص ٢٦.

(5) F.O., 371/21322, From : Tehran, To; F.O., 22/12/1896, p. 125;

بدر الدين الخصوصي ، النشاط الروسي في الخليج العربي ١٨٨٧ - ١٩٠٧ ، " دراسات الخليج والجزيرة العربية ، (مجلة)، (العدد ١٨)، السنة الخامسة - الكويت ، ١٩٧٩، ص ١١٥.

(٦) اسعد محمد زيدان الجواري ، سياسة ايران الخارجية في عهد احمد شاه

(١) ولد في أيار ١٧٦٩ في ولاية دامغان الإيرانية. شارك في المعارك التي وقعت ضد عمه اغا محمد خان قاجار. اعتلى العرش بعد اغتيال الأخير عام ١٧٩٧ وتوجه إلى مقر حكمه في طهران من شيراز. ركز السلطة كلها في يديه، وبسبب عدم كفاءته بالحكم على مدى سبع وثلاثين عاماً فقدت البلاد الكثير من أراضيها، لاسيما للروس، وشهدت الاوضاع الداخلية صراعاً داخلياً، وأصبحت مسرحاً للمناورات الدولية البريطانية والروسية والفرنسية. توفي في عام ١٨٣٤ إثر مرض عضال. للتفصيل عنه يراجع : حبيب الله شاملي، تاريخ إيران ازمدتا بهلوي، تهران ، ١٣٤٧ ، ص ٧٩٥-٨٠٠؛

Ahmad Ashraf, The Qajer class Structure, History of Iran , 2000, pp. 1-20.

(٢) محمد علي كاظم بيكي، بريطانيا وخطوط آهن ايران وخوازميانه ١٣٧٧هـ ق- ١٩١٨-١٩١٩، تهران ، ١٣٩٢، ص ٣٧.

(٣) وهو ابن محمد علي شاه. ولد عام ١٨٣١. عين ولياً للعهد وحاكماً على إقليم أذربيجان قبل تسنمه العرش. أصبح شاهاً على ايران عام ١٨٤٨. حكم لمدة (٤٨) عاماً وهي أطول مدة

(^{١٥}) خليل إبراهيم صالح المشهداني،
العلاقات البريطانية - الإيرانية ١٨٥٧-

١٩٠٧، بغداد، ٢٠١٥، ص ٢٤٩.

(^{١٦}) علي كرمانی ، امتيازات أجنبیة در
ایران ، تهران ، ١٣٩٠ش ، ص ٦٥ .

(17) I.O.R., L/PS/20, c 247,
From : Lord Curzon, To: The
Secretary of State for India,
9/10/1901, p.41.

(^{١٨}) مصطفى عبدالقادر النجار ، العلاقات
الدولية لروسيا والاتحاد السوفيتي
بالخليج العربي، " الخليج العربي " ،
العدد (٢) ، ١٩٧٥، ص ١٠١ .

(19) A.Y. Yodfat, The Soviet
Union and Revolutionary
Iran , New York, 1981, p.23.

(^{٢٠}) للتفصيل عن سكة حديد برلين - بغداد
يراجع :

I.O.R., L/ P+S/10/56, From :
Count de Salis , To : Sir
Edward Grey, 16/July/1907,
p. 45;

لؤي بحري، سكة حديد بغداد، دراسة في

تطور دبلوماسية قضية سكة حديد

برلين - بغداد حتى عام ١٩١٤،

بغداد ، ١٩٦٧ .

(^{٢١}) محمود محمود ، تاريخ روابط سياسي

ایران وانلكيس در قرن نزهدهم ميلادي،

جلد أول ، جاب دوم ، تهران ،

١٣٣٦ش ، ص ٢١٨١ .

(^{*}) تقع (سيستان) جنوب شرق ايران .

١٩٠٩- ١٩٢٥ ، البصرة ، ١٩٩٠ ،
ص ٤٤ .

(^{٢٢}) خان ملك ساساني، سياستكران دوره
فاجارية ، جلد أول ، تهران ، ١٣٨٨ ،
ص ١٧٩ .

(8) F.O., 371/23411, From :
Tehran , To : F.O.,
30/12/1896, p. 133.

(^{٢٣}) نوري عبد بخيت السامرائي، الصراع بين
روسيا وبريطانيا حول فارس والخليج
العربي في القرن التاسع عشر وبداية
القرن العشرين، " الخليج العربي ")
مجلة، العدد (٦) ، البصرة ، ١٩٧٦ ،
ص ٥٨ ؛

F.Kazemzdeh, Russia and
Britain in persia 1864- 1914,
New Haven, 1968, p. 335.

(10) Qouted in : 12. Kumar,
Russian Foreign Policy ,
London, 1962, p. 76.

(11) Qouted in : L. M.kulagina ,
Russia in Persia, London,
1990, p.135

(^{٢٤}) F.O., 371/23422, Fro :
Teran, To : F.O., 12/2/1899,
P. 43.

(13) F.O., 371/23425, From :
Tehran, To: F.O., 15/2/1899,
P. 46.

(^{٢٥}) ورد في النص (الفارسي)

(^{٢٧}) رضا اصفهاني ، امتياز آهن در ايران
، تهران ، ١٣٩٠ش ، ص ٨٨ .

(^{٢٨}) محمد علي كاظم بيكي ، المصدر
السابق ، ص ٤٨ .

(^{٢٩}) محمد كرمانى ، ايران در عهد قاجار
، تهران ، ١٣٩١ش ، ص ١٢٢ .

(^{٣٠}) ولد في مازندران في ١٦ آذار ١٨٧٨

من أب فارسي وأم قفقاسية الأصل .

دخل فرقة القوزاق وتدرج في مناصبها

حتى أصبح برتبة (سرتيب سوم) "

زعيم" مسؤولاً عن اورطة بطهران تابعة

للقوزاق . قام بانقلاب عسكري في شباط

١٩٢١ وفي عام ١٩٢٥ أصبح شاهاً

لايران . استمر حكمه حتى عام ١٩٤١

عندما عزله الحلفاء واسندوا الحكم لابنه

محمد بسبب موالاته للامان في الحرب

العالمية الثانية . للتفصيل عنه يراجع:

مصطفى الطباطبائي ، إيران في عهدها

الجديد، صيدا ، ١٩٣٥ ، ص ٥٣ -

٥٦؛

D.N.Wilber, Riza Shah Pahlavi,
New York, 1975, pp. 4-15.

(^{٢٢}) خضير البديري ، إيران في السياسة
البريطانية ١٨٩٦ - ١٩٢١ ، ألنجدف

الأشرف، ٢٠١٣، ص ١٩١ .

(^{٢٣}) وهو الشاه الخامس في سلسلة

الشاهات القاجاريين الذين حكموا ايران

لمدة إمتدت من ١٨٩٧ حتى ١٩٠٧ .

شهد عهده تدهوراً سياسياً واقتصادياً

وعسكرياً. ترك امور الدولة عملياً

لحاشيته ، وتفرغ لسفرائه إلى الخارج،

فتحولت بلاده الى ساحة مفتوحة

للتنافس الأجنبي ، لاسيما من بريطانيا

وروسيا القيصرية . كمال مظهر أحمد ،

دراسات في تاريخ إيران الحديث

المعاصر، بغداد، ١٩٨٥، ص ٢٧٠؛

محمد كامل محمد عبدالرحمن، سياسة

إيران الخارجية في عهد رضا شاه ،

البصرة، ١٩٨٨، ص ١٧ .

(^{٢٤}) محمد علي بيكي ، المصدر السابق،

ص ٥٠ .

(^{٢٥}) للتفصيل عنها يراجع : أحمد كسروي

، تاريخ مشروطة ، تهران ، ١٣٤٦؛

عباس اسكندري ، تاريخ مفصل

مشروطت ايران ، تهران ، د.ت.

(^{٢٦}) للتفصيل عن الحرب اليابانية -

الروسية يراجع : هاني أحمد جميل،

الحرب الروسية اليابانية وانعكاساته على

آسيا ، البصر ، ١٩٩٩ .

