

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

أ.م.د. رشا جميل علوان

جامعة المثنى - كلية التربية للعلوم الإنسانية - قسم التاريخ

ملخص البحث:

ارادت الولايات المتحدة الأمريكية الحصول على امتياز لمد خط سكة حديد واستخراج معادن في جزء كبير من الاراضي العثمانية لتوسيع مصالحها في المنطقة، لذا ارسلت الاميرال البحري تشستر الى استانبول للتفاوض مع الحكومة العثمانية والحصول على امتياز لمد سكة حديد لأغراض تجارية تمتد من ديار بكر الى الموصل وكركوك وسليمانية، لكن الحكومة العثمانية ماطلت في الموافقة على منح الامتياز للشركة الأمريكية التي يمتلكها الامريكي تشستر بتأثير ضغوط اجنبية لمنعها من الاستثمار في المنطقة لأنها تعد ضمن مناطق نفوذها لذلك واجه المشروع عراقيل كثيرة حتى حصل على الموافقة بعد أن أخذ حيز كبير في مناقشات مجلس المبعوثان العثماني طرحت فيه آراء ومقررات للنواب العراقيين، ويعد مشروع تشستر من المشاريع المهمة لأنه من أوائل المشاريع الأمريكية على الاراضي العثمانية والاراضي العراقية.

الكلمات المفتاحية: سكك، حديدية، تشستر، الموصل، سليمانية.

The Chester Project in Iraq during the Ottoman Era (1908–1911)

Asst. Prof. Dr. Rasha Jameel Alwan

University of Al-Muthanna – College of Education for Human Sciences – Department of History

Abstract

The United States of America wanted to obtain a concession to extend a railway and extract minerals in a large part of the Ottoman lands to expand its interests in the region, so it sent Admiral chester to Istanbul to negotiate with the Ottoman government and obtain a concession to extend a railway for commercial purposes extending from Diyarbakir to Mosul, Kirkuk and Sulaymaniyah, But the Ottoman government delayed approving the concession to the American company owned by the American chester, due to foreign pressure to prevent it from investing in the region because it was considered within its areas of influence. Therefore, the project faltered and faced many obstacles until it was approved after it took up a large space in the discussions of the Ottoman Council of Representatives, in which opinions and proposals were presented to the Iraqi representatives. The chester project is considered one of the important projects because it was one of the first American projects on Ottoman lands.

مشروع تشریع في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

Keywords: Rail, railway, chester, Mosul, Sulaymaniyah.

المقدمة

كان للدولة العثمانية أهمية على اثر بروز الاحتكارات الصناعية الكبرى وترميز رؤوس الأموال في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، فضلاً عن كونها تمثل سوقاً مهماً لتصريف المنتجات الصناعية، وكانت تمثل مجالاً مهماً لتوظيف رؤوس الأموال الغربية والأمريكية، لاسيما ان الدولة العثمانية تشكو من ضعف الرأس المال الوطني في الوقت الذي كانت تملك فيه مخزوناً كبيراً من المواد الأولية غير المستغلة، وهذا ما يهم الرأس المال الأمريكي والأوربي، لذلك اشتد الصراع بين الدول الرأسمالية من اجل الحصول على امتياز البحث عن المعادن لاسيما النفط منها، وبناء خطوط من سكك الحديد في الدولة العثمانية.

جاءت الدراسة لتسليط الضوء على محاولة الولايات المتحدة الأمريكية الحصول على امتياز للاستثمار داخل اراضي الدولة العثمانية، ومنها بناء السكك الحديدية والبحث عن المعادن، ومن اهم المشاريع الاستثمارية مشروع تشریع في العراق الذي كان له تأثير على العلاقات الأمريكية العثمانية ومن هنا جاء اختيار الموضوع.

اقتضت طبيعة البحث الموسوم (مشروع تشریع في العراق أيام العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨) الى تقسيمه على مقدمة وستة محاور وخاتمة تضمنت اهم الاستنتاجات، اذ تناول المحور الاول (التطور التاريخي للعلاقات العثمانية الأمريكية)، في حين تطرق المحور الثاني (وصول رجال الاعمال الأمريكيين إلى استانبول)، اما المحور الثالث فتضمن (المفاوضات الأمريكية - العثمانية وجهود رئيس المال الأمريكي)، وخصص المحور الرابع لـ(مشروع تشریع في العراق)، اما المحور العثماني وموقف النواب العراقيين منه)، وركز المحور الخامس على (جهود القوى العظمى لتأجيل المشروع)، اما المحور السادس فتناول (مناقشات البرلمان العثماني حول امتياز السكك الحديدية (مشروع تشریع)).

❖ اولاً: التطور التاريخي للعلاقات العثمانية الأمريكية

إهتم الأمريكيون بتوثيق العلاقات الاقتصادية مع الدولة العثمانية منذ أواخر القرن الثامن عشر الميلادي، اذ توجه التجار الأمريكيين بسفنهم إلى موانئ الأناضول، وفي ٧ ايار ١٨٣٠، عقدت معايدة التجارة والملاحة والصداقة بين الولايات المتحدة الأمريكية والدولة العثمانية فكان لها مساهمة كبيرة في تطوير العلاقات بين الدولتين، اذ افتتحت السفارات ووصل المبشرين الأمريكيين إلى الدولة العثمانية في الربع الاول من القرن التاسع عشر الميلادي^١.

وقدت معايدة ١٨٣٠ بعثة تجارية أمريكية وصلت إلى استانبول برئاسة قائد الاسطول الأمريكي في البحر الأبيض المتوسط جيمس بيدل (G.Bedil) معه عدد من تجار الأفيون، وبموجب المعايدة منح الرعایا الأمريكية حرية التجارة داخل الدولة العثمانية، وعدم محکمتهم في المحاكم العثمانية وان يحاکموا امام المحاكم القنصلية، واعطتهم الحق تعيين القنصل في الدولة العثمانية^٢، فتحت المعايدة الأسواق العثمانية أمام التجار الأمريكي للغفل الاقتصادي في الدولة العثمانية بموجب نظام الامتيازات الأجنبية^٣، ومن بينها امتياز استخراج المعادن الثمينة والتقيب عن النفط وتمد السكك الحديدية^٤.

بعد توقيع معايدة ١٨٣٠ ازداد حجم التبادل التجاري بين الدولتين، وتم عقد معايدة اخرى في ٢٥ شباط ١٨٦٢ وافقت الحكومة العثمانية بموجبها على تقليل نسبة استيفاء الضرائب على البضائع الأمريكية الداخلة إلى الاراضي العثمانية من ٠،١ بالمائة إلى ٨ بالمائة من سعر البضائع ومنحت المواطنين والسفن الأمريكية الامتيازات نفسها التي كان يتمتع بها

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

مواطنو الدول الأجنبية الأخرى، فضلاً عن امتيازات اقتصادية يتمتع بها التجار ورجال الاعمال الامريكان ومنها تقليل نسبة الضرائب على النقل البحري داخل الاراضي العثمانية^٥. وبعد توقيع الاتفاقية التجارية ازدادت قيمة التجارة الامريكية، فشهد النصف الثاني من القرن التاسع عشر نشاطاً تجاريًّا مهماً، اذ ازدادت الصادرات الامريكية بنسبة ١٠٠ بالمائة في السنوات ١٨٧٤-١٨٨٣م تضمنت المصنوعات الحديدية والفولاذية والمنسوجات القطنية والزيوت المعدنية بالمقابل تستورد من الدولة العثمانية المنتوجات الزراعية والحيوانية مثل الفواكه والبنادق وعرق السوس وجلد الحيوانات والصوف والسجاد^٦.

ازداد النفوذ الاقتصادي الامريكي في الدولة العثمانية ولم يتوقف عند هذا الحد وانما رغبة الادارة الامريكية بالحصول على المزيد من الامتيازات والمكاسب لمد السكك الحديدية واستخراج المعادن في الاراضي العثمانية وأسست الولايات المتحدة عدت شركات لتنشيط تجارتها^٧.

إن اهتمام الدول الغربية ببناء السكك الحديدية في الدولة العثمانية عُد وسيلة للتغلغل في تلك الدولة واستنزاف الكثير من مواردها، اذ كانت الدولة العثمانية بسبب أزماتها المالية غير قادرة على بناء تلك السكك بنفسها الأمر الذي استغلته تلك الدول فاخذوا يبنون لها السكك ويكتبوا في أثناء ذلك بالكثير من الشروط المجنحة وهدفهم من ذلك نهب ثرواتها والسيطرة عليها ومد نفوذهم إلى كل اجزاء الدولة العثمانية.

أن اهتمام الامريكيين ببناء سكة حديد في الاناضول يعود الى سبعينيات القرن التاسع عشر الميلادي^٨، اذ بدأت الولايات المتحدة الامريكية تبحث عن مصالح لها في المنطقة، وفي خطاب لوزير الاشغال العامة العثماني^٩ في مجلس المبعوثان قال: "أن وفداً عسكرياً امريكياً زار ارضروم وبدأ باكتشاف المنطقة"^{١٠}، و ازداد اهتمام الامريكيين بإيجاد مصالح اقتصادية لهم في داخل الدولة العثمانية، لذا بدأت الادارة الامريكية بالتفكير بتوظيف رؤوس الاموال الامريكية في الاراضي العثمانية، لذا تم ارسال الأدميرال البحري كولبي ميتشل تشستر (Colby M. Chester)^{١١}، الذي كان على قناعة كبيرة بالحصول على فرصة للاستثمار في اراضي الدولة العثمانية، وشجعه على المشروع ابنه آرثر (Arther)، الذي كان عضواً في شركة ماننك ماكسويل ومور الأمريكية Manning Maxwell & Moore Co. المتخصصة بإنتاج معدات سكك الحديد، فضلاً عن كونه ممثلاً عن غرفة تجارة نيويورك ومجلس التجارة والمواصلات، ووصل تشستر إلى استانبول سنة ١٩٠٨م لتقديم مشروع باسمه "مشروع تشستر" لمد سكة حديد في الاراضي العثمانية^{١٢}.

يعد مشروع تشستر لبناء السكك الحديدية في الاراضي العثمانية من المشاريع المهمة التي نالت اهتمام كبير في مناقشات مجلس المبعوثان العثماني، وذلك لحصول تنافس بين القوى العظمى التي تحيط بالأناضول بموجب الامتيازات الاقتصادية التي حصلت عليها من العثمانيين في هذه المنطقة، كألمانيا وروسيا وفرنسا، كما تأتي أهمية المشروع لكونه يعد من أولى محاولات رأس المال الأمريكي للدخول إلى هذه المنطقة^{١٣}، ولأهمية الموضوع اوصت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية سفير بلادها في استانبول أن يتبع مصالح أمريكا التجارية، واعطائها أهمية كبيرة في عمله^{١٤}.

❖ ثانياً: وصول رجال الاعمال الامريكان إلى استانبول

بدأ الامريكيون يدخلون إلى اراضي الدولة العثمانية لاستثمار رأس المال الأمريكي، فكانت خطوة مهمة في بداية المبادرات التحفيزية الأمريكية للاستثمار^{١٥}، فوصل تاجر امريكان إلى استانبول^{١٦} ومنهم الأدميرال كولبي ميتشل تشستر

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

(Colby M. Chester)، على متن سفينة USS فاقديمة من ولاية كنتاكي^{١٧}، للباحث والعمل على فتح افاق جديدة من التعاون والحصول على فرص تجارية واستثمارية كبيرة في الدولة العثمانية^{١٨}، أقام السلطان عبد الحميد الثاني^{١٩}، مأدبة عشاء لتشستر ومرافقه ومنهم غريسكوم (Griscom)^{٢٠}، حضرها شخصيات بارزة في الحكومة العثمانية ، وحصل تشستر في إثنائها على تشجيع المسؤولين العثمانيين لإقامة مشروع مد سكك حديدية، وتحدث السلطان عبد الحميد الثاني لرجال الاعمال الأمريكيون قائلاً: "جميع الأشغال العامة في الدولة العثمانية أخذت وظائفها، وتم توزيعها على المقاولين الذين يعتقد أنهم الأنسب لتلك الوظائف، طالما هذا فليكن المقاولون أمريكيين "^{٢١}، وفي ٣ آذار ١٩٠٨ قدم تشستر طلباً رسمياً إلى الحكومة العثمانية للحصول على امتياز إنشاء سكة حديد في الاناضول وببلاد ما بين النهرين والتغريب عن المعادن^{٢٢}، لكنه لم يحصل على موافقة نهاية وغادر تشستر استانبول، وفي تقرير كتبته صحيفة نيويورك تايمز ذكرت فيه: " كانت هناك رشاوى ضخمة وضغوط سياسية في النظام القديم... للموافقة على مشروع تشستر الذي تأخر طويلاً لمرور النظام القديم الفاسد... بعد سنة ١٩٠٨ ستكون نقطة تحول لرأس المال الأمريكي "^{٢٣}.

خاض تشستر عدة محاولات غير ناجحة للحصول على امتياز إنشاء سكة حديد إبان حكم السلطان عبد الحميد الثاني لكنه لم يستطع بسبب تفضيل الأخير للشركات الألمانية^{٢٤}، وعندما حدث انقلاب ١٩٠٨ الذي قادته جمعية الاتحاد والترقي ضد السلطان عبد الحميد الثاني، فكان الاتحاديين مقتعمين بان الولايات المتحدة الأمريكية تتميز عن الدول الأوروبية بعدم وجود أطماع سياسية لها في الدولة العثمانية ورحبوا باستثمار رأس المال الأمريكي في الدولة العثمانية^{٢٥}.

رحبت الادارة الأمريكية بهذا التغير على امل ان يؤدي الى حل المشاكل القائمة بين الجانبين، اذ قامت السلطات العثمانية بتمويل المؤسسات التبشيرية الأمريكية في مناطق الارمن لاعتقادها بأنهم يحرضون الارمن ضد العثمانيين مما اثر سلباً على العلاقات الأمريكية والعثمانية، ومن اجل تخفيف التوتر بين البلدين اعلن السلطان عبد الحميد الثاني عن نيته تعويض المبشرين الأمريكيين عن الاضرار المادية التي لحقت بممتلكاتهم سنة ١٩٠١م^{٢٦}، ونظم الأمريكيون رحلة اخرى إلى استانبول في ١ كانون الاول ١٩٠٨، ضمت عدداً من المستثمرين والتجار وخبراء الصناعة ورجال اعمال أمريكيين لغرض الحصول على فرص استثمارية في بلاد ما بين النهرين بإنشاء الطرق والجسور والسكك الحديدية والموانئ والممرات المائية الداخلية، لكن الحكومة العثمانية لم تنظر في هذا المشروع بشكل ايجابي^{٢٧}.

❖ ثالثاً: المفاوضات الأمريكية - العثمانية وجهود رأس المال الأمريكي

جرت مباحثات بين الجانبين العثماني والأمريكي حول الحصول على امتياز لإنشاء خطوط السكك الحديدية في داخل الإراضي العثمانية، وقدم مشروعين بهذا الخصوص الاول من قبل رجل الأعمال الأمريكي بروس غالاسكو Bruce Glasgow ممثل عن الشركة الأمريكية جي وايت J.G. White Co. التي قدمت طلبها الى الحكومة العثمانية سنة ١٩٠٩ للحصول على الامتياز ، والثاني من قبل كوليبي ميشيل. تشستر (Colby M. Chester)، وبدأ التناقض بينهما للحصول على الامتياز^{٢٨}، في ١١ شباط ١٩٠٩ م قدم طلب من قبل بروس غالاسكو الى الحكومة العثمانية بالحصول على امتياز للاستثمار في الاناضول وببلاد ما بين النهرين^{٢٩}، وبما ان المناطق المذكورة لأتوجد فيها سكك حديدية رحب بالمشروع^{٣٠}، وبدأت المفاوضات بين الشركة الأمريكية والحكومة العثمانية في ١٩ تموز ١٩٠٩، وبعد ٢٠ يوم شكلت

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

لجنة من قبل الحكومة العثمانية لدراسة المشروع وتقديمه إلى البرلمان العثماني^{٣١}، وفعلاً قدم المشروع في ٢٠ أب ١٩٠٩، أما مدة الامتياز فكانت محددة بـ ١٥ سنة مع المناجم التي سيشغلها على طول الطريق، ولن تدفع الشركة ضريبة على السكة بل تدفع على التعدين فقط، اذا كانت الشركة تحقق دخل سنوي قدره ١٢٥٠٠ فرنك أو أكثر، سيدفع ضريبة التعدين للحكومة، كما لم تقدم الشركة الأمريكية ضمادات للحكومة العثمانية^{٣٢}، قدم مشروع غلاسكو الأمريكي إلى البرلمان العثماني وكان ملائم أكثر من مشروع تشریف، وذلك لأن الخط يكون بعرض (٤٥ مم) وب مجرد البدء ستشغل المناجم، ويدفع ٦ بالمائة من الارباح للحكومة بدل من ١ بالمائة التي قدمها تشریف، وقدم مدة ٤ أشهر بدل من ١٦ شهر التي قدمها تشریف للبناء، وإذا لم يتم تسليم البناء، تسليم جميع المستدات المتعلقة بالمشروع للحكومة^{٣٣}، جرت مناقشات كثيرة داخل مجلس المبعوثان العثماني في الجلسة التي عقدت في ١٨ تموز ١٣٢٥ - ٨ أب ١٣٢٥ / ٣١ تموز ١٩٠٩ - ٢١ أب ١٩٠٩^{٣٤}، حول المشروعين المقدمين من قبل كل من (غلاسكو، تشریف) لتحديد أيهما انساب، لكن لم يتم التوصل إلى اتفاق نهائي، إذ فضل النوايب تأجيله للدراسة ومن بينهم نائب (مبعوث) بغداد اسماعيل حقي بابان^{٣٥}، وايده النواب، وبذلك لم يتم اتخاذ قرار نهائي بشأن المشاريع المقدمة^{٣٦}.

كانت المنافسة بين المشروعين المذكورين قوية، إذ ان كفة مشروع تشریف بدأت تصبح الأقوى ومنافسة لمشروع غلاسكو الذي انسحب بعد شهور عديدة لعدم قدرته على منافسة مجموعة تشریف، لاسيما انها قاصلت مسافة استثمار المعادن على جانبي السكة إلى (١٠) كم بدلاً من ٢٠ كم، فضلاً عن دعم الرأسماليين المتنفذين الأميركيين أمثال جون روكتلر John Rockefeller^{٣٧}، لمجموعة تشریف وذلك لتلبية طموحات شركة ستاندرد أويل أوف نيوجرسى (Standard Oil Company of New Jersey) في استثمار نفط ولاية الموصل ، وكذلك دعم غرفة تجارة نيويورك وشركة الفولاذ الأمريكية المهتمة بمشاريع السكك الحديد^{٣٨}. نجح تشریف في الحصول من إحدى اللجان البرلمانية العثمانية على رخصة منح الامتياز لمسافة (٩٠٠) ميل وعاد إلى الولايات المتحدة الأمريكية وأسس شركة تسمى شركة الإنماء العثمانية الأميركية^{٣٩}، للأحصول على امتياز وبرأس مال مقداره ٦٠٠,٠٠٠ دولار^{٤٠}، ضمت شركات أميركية عدة كانت تمثل أكبر شركات لبناء خطوط سكك الحديد في الولايات المتحدة الأمريكية^{٤١}. ووضعت خطط لبدء التنمية الحديثة لنهر دجلة والفرات حيث تم وضع ما بين ٦٠ - ١٠٠ مليون دولار أمريكي لهذا المشروع^{٤٢}، أما غلاسكو فكان مقدم مبلغ ٥,٠٠٠,٠٠٠ دولار مع عدم كفاية راس المال، لذا كان تشریف أقوى وتم قبول مشروعه^{٤٣}.

أن المشروع الأميركي المقترن لإنشاء سكة الحديد كان أكثر تفضيلاً من جانب المسؤولين العثمانيين الجدد، إذ اعتمد على مبادئ جديدة تمنح بموجبها الحكومة العثمانية امتياز استخراج جميع المعادن بعرض ٢٠ ميلاً على جانبي السكة بدلاً عن النظام المتبع في السابق الذي اعتمد في إنشاء مثل هذه السكك على ضمان الحكومة العثمانية عائدات ثابتة للشركات التي تقيم سكك الحديد، وهذا ما كان يسمى بـ "الضمادات الكيلومترية"، وإن المبدأ الجديد قد أقره البرلمان العثماني في نهاية آب ١٩٠٩ م ورخص لذلك وزير العمل والشؤون العامة لاستلام العروض من الشركات الأجنبية الراغبة في إنشاء شبكة من خطوط سكك الحديد في الدولة العثمانية، وديار بكر إلى الموصل، تتفرع منها بعض الخطوط الفرعية، إلى يومرTalk في خليج الأسكندرية، وإلى بتليس ومنه إلى وان والى ميناء سامسون على البحر الأسود وإلى البحر المتوسط عبر حلب،

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

وتحتاج الحكومة العثمانية للشركة مقابل إنشاء هذه الشبكة الحق في التقييد عن المعادن في المناطق الواقعة على جانبي السكة لمسافة ٢٠ كم.^{٤٤}

رابعاً: مشروع تشریف في مجلس المبعوثان العثماني وموقف النواب العراقيين منه

قدم مشروع تشریف إلى مجلس المبعوثان العثماني في جلسة ٨ أيار ١٣٢٧ - ٢١ أيار ١٣٢٧ / ٢١ أيار ١٩١١ - ٤ حزيران ١٩١١ م، وتم مناقشته، علماً أن المشروع قدم سابقاً إلى وزارة الخارجية العثمانية في ١٠ أذار ١٩١٠ م، ووفقاً للعقد المبدئي للمشروع فإن خط السكة الحديدية المقرر بنائه سوف يمر عبر ديار بكر وبديليس، أما الخط الرئيسي سوف يمتد خط السكة الحديد إلى يومورتالك بخط جانبي متصل بالسليمانية عبر الموصل - كركوك، ستكون السكك الحديدية بخط عريض ٢٠ كم إلى يمين ويسار الخط، وسيتم منح حقوق التقييد عن المعادن وتشغيلها في هذه المناطق، إذ أن السكة تبني فوق المناجم، والجزء المهم في المناقشة كانت حول تحديد مدة الامتياز بـ ٩٩ سنة، وتقرب عدم تحصيل أي ضريبة من المناجم لمدة تصل إلى ١٥ سنة، كما أعطيت الشركة مهلة ١٦ شهراً للتحضيرات والدراسات والبناء، في نهاية هذه المدة إذا تخلت الشركة عن الشروط والضمادات سترسل إلى الحكومة ٢٠,٠٠٠ ليرة اودعتها في البنك العثماني في استانبول كضمان.^{٤٥}

و قبل توقيع العقد الأولي الذي قدم في ١٠ أذار ١٩١٠ م إلى الصدر الأعظم (الوزير) إبراهيم حقي باشا^{٤٦} اشترط عرضه على البرلمان^{٤٧} ، لكن المشروع تأخر لغاية سنة ١٩١١ م، وعندما عرض مشروع تشریف في مجلس المبعوثان للمناقشة طلب نائب الموصل محمد علي فاضل ونائب السليمانية الملا سعيد كركوكلي^{٤٨} ، معلومات مفصلة حول المشروع المذكور، وتم مناقشته ثم طالب بعض النواب ومن ضمنهم العراقيين ببعض التعديلات حول امتياز المشروع^{٤٩} ، بأن يكون عرض خط سكة الحديد (١٠٥) م، ويجب بناء الخط على نطاق واسع، وتخضع لشروط معينة^{٥٠} ، كما تم تقليص الموعود النهائي البالغ ٢٠ سنة الممنوح للشركة للتقييد عن المعادن إلى عامين، سيتضمن دخلاً تشغيلياً يبلغ ١٦٠ ألف فرنك سنوياً لكل كم.^{٥١}

بلغت شركة OADC الأمريكية المعنية الصدر الأعظم إبراهيم حقي باشا أن هذا التغيير لا يمكن قبوله، فأعيد عقد المشروع إلى البرلمان ووضع في جدول أعمال المجلس في ٢٧ أيار ١٩١١ م للموافقة عليه، تضمن العقد النهائي وثقتين، الأولى تحتوي على ٥٣ مادة، منها ٣٧ مادة لسكك الحديدية و ١٦ مادة تتعلق بامتياز التعدين، أما الوثيقة الثانية تتضمن ٤٢ مادة تتعلق بمواصفات العقد النهائي للمشروع^{٥٢} ، ذكرت مواد العقد بعض الأمور المهمة منها، يتضمن الامتياز اعطاء الحق للشركة بالقيام برحلات استكشافية في المنطقة المحددة للامتياز (مادة ١)، وتكون مدة الامتياز ٩٩ سنة (مادة ٣)، تلبي الشركة احتياجاتها من الأخشاب من الغابات المحيطة وعلى على طول خط السكة (مادة ١١)، الكهرباء يمكنه بناء محطات طاقة لتزويده بالطاقة (مادة ١٩) الامتياز بعد ٣٠ سنة من منحه، للحكومة الحق في سحب الامتياز. (مادة ٢٢) ضباط وعمال الشركة من الرعاعي العثمانيين (مادة ٢٤)، يتم ربط الخط بالبحر الأبيض المتوسط بعد توقيع العقد ولن تقوم أي شركة أخرى ببناء سكك حديدية في المنطقة (مادة ٣٥)، فسيتم بناء ٢٠ كم من المناجم بجانب السكة الحديدية. سيكون له الحق في البحث والعمل. (مادة ٥٢) في نهاية فترة الامتياز تعطى المناجم للحكومة. (مادة ٤٩)، يبدأ الخط الرئيسي من

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

هاربوت في شرق الاناضول الى الموصل - كركوك مرتبطة بالسليمانية، واثناء المناقشات اعترض نائب الموصل محمد علي فاضل واوضح ان بنود العقد المذكورة تزيد المشاكل الاقتصادية للإمبراطورية العثمانية من خلال الوقع تحت تأثير رأس المال الأمريكي وتتسبب عدم الملائمة المالية في استيطان قوة عظمى أخرى في الأراضي العثمانية^{٥٣}، وافقه بعض النواب وعارضه البعض الآخر، وحصلت مناقشات طويلة واعتراضات من قبل النواب مما دفع برئيس المجلس احمد رضا بيك^{٥٤}، الى تأجيل البت بالمشروع الى جلسة اخرى^{٥٥}.

ذكرت المصادر ان اهتمام الولايات المتحدة الامريكية بالوصول الى البحر الابيض المتوسط للهيمنة عليه وفرض سيطرتهم وحماية مصالحهم واستطولهم من هجمات القرصنة على السفن الاجنبية .^{٥٦}

❖ خامساً: جهود القوى العظمى لتأجيل المشروع

حظى تشنستير بدعم رسمي كبير من الحكومة الأمريكية - ويليام هوارد تافت (William Howard Taft) (١٨٥٧-١٩٣٠) - أكثر افتخاراً من سلفه الرئيس ثيودور روزفلت (Theodore Roosevelt) (١٨٤٥-١٨٨٢) للمشروع ومؤيداً لخط سكة حديد الأناضول وبلاد ما بين النهرين.^{٥٧}

كان السلطان عبد الحميد الثاني مهتماً بإنشاء السكك الحديدية، إذ قال: " اسرعت في إنشاء السكك الحديدية في الاناضول بكل قوتي هدف هذا الطريق هو ربط بلاد ما بين النهرين وبغداد بالأناضول والوصول الى خليج البصرة وقد نجح في ظل مساعدة الالمان والامريكان والانكليز وقد عرضت معادننا في السوق الدولية الكبرى حتى وان رفضت الدول الاعتراف بهذا الخط فلن اهمية السكك الحديدية ليست فقط اقتصادية وإنما هي سياسية "٨٨" ، تعرض مشروع تشييرتلينر الى التأجيل لأكثر من مره ولعدة اسباب، لذا استغرق المشروع وقت طويل لغاية حصوله على الموافقة، واحدى هذه الاسباب أن الوزير الأعظم إبراهيم حقي باشا كان سبباً لتأجيل المشروع، بسبب الاضطرابات التي حدثت في ألبانيا والمشكلة الكريتية سنة ١٩١٠م.

كانت هناك اسباب اخرى للتأخير^{٥٩}، أن الاسباب الحقيقة لتأخير المشروع وعدم البت فيه، تدخل دول اخرى كان لها نفوذ في الاراضي العثمانية، منها ألمانيا وفرنسا وإنجلترا وروسيا كانوا ضد المشروع لعدة اسباب، خاصة تحت تأثير الالمان الذين يعودون أكبر عامل خارجي تسبب في تأجيل مشروع تشسيت و عدم إحرازه تقدم سنة ١٩١٠م، خوفاً على المصالح التي اكتسبوها مع امتياز سكة حديد بغداد الذين اعتقلا أنه سيضرر وسيقل تأثيره في المنطقة، قرروا العمل على رفض هذا المشروع، حتى أنهم أجروا بعض الاتصالات لتأجيله، وهذا ما حدث في ١١ أذار ١٩١٠م، عندما طلب الصدر الأعظم إبراهيم حقي باشا من البرلمان تأجيل المشروع^{٦٠}، وبذلك سحب المشروع من جدول اعمال مجلس المبعوثان^{٦١}.

ان المانيا كانت قلقة على مصالحها في الاراضي العثمانية لذلك عقدت اتفاقية في ٧ تشرين الثاني ١٩١٠ حصلت الحكومة العثمانية بموجبها على مبلغ ١١ مليون ليرة ذهب من المانيا، اضيفت الى الديون العثمانية^{٦٢}، أرادت الشركة الأمريكية للمشروع ربط السكك الحديدية بالبحر الاسود بخط، لكن فرنسا وروسيا اعترضوا، اذ اعتبرت فرنسا المنطقة ضمن مجال اهتمامها^{٦٣}، اما روسيا فزعمت ان المنطقة المراد ربطها بسكة حديد بالبحر الاسود لا يمكن منح اي امتياز فيها بموجب الاتفاقية التي وقعتها مع الحكومة العثمانية سنة ١٩٠٠م، اذ ان الدولة العثمانية كانت مطالبه بدفع تعويضات

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

حرب الى روسيا مقداره ٥٧ مليون فرنك وحسب ما اتفق عليه في اتفاقية برلين ١٨٧٨م، لكن روسيا فضلت الحصول على امتياز في مد سكة حديد في منطقة البحر الاسود بدل الاموال^٤، والترم السلطان عبد الحميد الثاني بمنح الحق ببناء خطوط السكك الحديدية على الساحل الاسود العثماني باسم " خط سكة حديد البحر الاسود " الى روسيا^٥، بذلك عملت على منع النفوذ الامريكي من الوصول الى المنطقة^٦.

ذكرت مصادر ان شركة تشنستر الامريكية قدمت مبلغ مقداره ١٥٠٠ ليرة الى الحكومة العثمانية لإمداد امتياز سكة الحديد (سكة حديد ديار بكر - الموصل - كركوك - السليمانية) في مجلس المبعوثان العثماني وتبديد الأجواء السلبية اتجاهه، وهذا ما حدث فعلاً.^{٦٧}

رغم تأثير الدول العظمى على قرارات الحكومة العثمانية قدم مشروع سكة حديد انقره - سivas - الموصل - كركوك - سليمانية- الى البرلمان العثماني وتمت مناقشته، واظهر نواب الولايات العربية ومنهم العراقيين رغم قلتهم رغبتهم بتقليل التأثير الاجنبي في المنطقة والمتمثلة بفرنسا والمانيا ورغبتهم بقبول مشروع تشستر لأنه يوفر شبكة سكة حديد بطول ٢٠٠٠ كم وتمتد في الاناضول والجزيرة العربية ومنع الالمان من الاستيلاء على الاقتصاد والبناء^{١٨} ، في المنطقة العربية ولاسيما في بغداد، ونتيجة لاتفاق الالمان مع الفرنسيين اصبحت المنطقة العربية بالكامل تحت حقوق هذه الدول، وان مشروع تشستر يكون بين هاتين الدولتين^{١٩} ، ذكر نائب بغداد اسماعيل حقي بابان ان المنطقة التي يقام عليها المشروع الاجنبي تعد منطقة نفوذ الفرنسيين والروس وفي حالة تنفيذ المشروع فأن " امتيازات السكة الحديدية التي تمنح للأمريكيين تمر عبر وسط القارة الآسيوية، وهناك المانيا ومصالحها في بغداد، لذا فان اعطاء الامتياز للأمريكيين سينشأ قضايا سياسية واقتصادية في المنطقة ومناسبة بين الدول"^{٢٠}، وتحدث مدير السكك الحديدية احمد مختار ان المشروع تتغذى شركة سكة حديد الأناضول في انقرة، والخط سيمر في مناطق نفوذ فرنسية والمانية، اذ عقدت اتفاقية المانية - فرنسية بموجبها اصبحت المنطقة المذكورة للمشروع بالكامل تحت حقوق الدولتين^{٢١}.

ان اسباب معارضة المشروع اجنبية خارجية وليس عثمانية داخلية، وإن المصالح الأمريكية لم تكن بقوة المصالح التي كانت تتمتع بها الدول الأوروبية الأخرى، لذا حاولت الولايات المتحدة الأمريكية عدم اثارة الدول الأوروبية والدخول في صراع او منافسة معها لأنها تتبع سياسة الحياد.^{٧٢}

[❖] سادساً: مناقشات البرلمان العثماني حول امتياز السكك الحديدية (مشروع تشستر)

قدم الى البرلمان طلبين لمشروعين امريكيين لإنشاء خط السكة الحديد في بلاد ما بين النهرين، الاول من قبل رجل الاعمال الامريكي بروس غلاسكو، والثاني من قبل رجل الاعمال كولبي تشنستير من اجل الحصول على امتياز السكك الحديدية، وطرحت عدت مسائل اساسية للمناقشة ومنها مسألة ضمان الاموال (المسافة المقطوعة) التي اوجدها البنك العثماني منذ سنة ١٨٨٨م، فأن الطلب المقدم من قبل غلاسكو كان بدون ضمان الاموال، اذ ان الشركة التي تحصل على الامتياز بضمان يضمن ربحاً سنوياً لكل كيلومتر، اذ لم تتمكن الشركة من تحقيق الربح المحدد يتم تحديد العجز من قبل الحكومة، لكن تشنستير كان طلبه يتضمن ضمان الاموال لذا تمت الموافقة على طلب تشنستير^{٧٣}.

كما تم مناقشة موضوع خط السكة هل تكون خطوط السكة ضيقة ام خطوط عريضة، اذ اشار نائب كركوك محمد علي مصطفى قيردار^{٧٤} ان المنطقة المراد بناء السكة فيها جبلية وهذا يتطلب الكثير من النفقات، واجاب وزير الاشغال العامة

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

ان فرق التكلفة كبير لأن الخط الضيق يتم بسعر ٢٠ مليون ليرة والخط العريض بسعر ٤٠ مليون ليرة^{٧٥}، اثار هذا الموضوع جدل في البرلمان مع مدير السكك الحديدية احمد مختار بك الذي حضر جلسة ١٢ شباط ١٩١١م^{٧٦}.

في جلسة ٢٤ ايار ١٩١١م اعترض احد النواب العثمانيين على بناء السكة الحديدية، وبرر اعتراضه على ان السكة ستبني في منتصف السكك الحديدية العثمانية، وايد الكلام نائب بغداد اسماعيل حقي بابان^{٧٧}.

كما اوضح نائب بغداد المذكور ان السكة اذا كانت من نوع الخطوط الضيقة فان الخط المزمع انشائه يكون متصل بخطوط السكك الحديدية الاخرى، مما يؤثر على خطوط النقل الموجودة، وبذلك يتسبب في ضياع الوقت، والمزيد من النفقات، كما ان الخط الضيق الجديد لا يمكن ربطه بخط سكة حديد بغداد، لذا لابد من ان يستكمل المشروع بخط من النوع العريض (الخطوط الكبيرة)، اما بالنسبة للمسافة فذكر أن الخط العريض حدد بمسافة حوالي ٥٢٠ كم و الخط الضيق بمسافة ١٤٠ كم، والمسافة المتبقية بمقدار ١٣٤٠ كم لم ترسم، اما المبلغ فهو ١٥ مليون ليرة، يدفع ثلث المبلغ مقدما للشركة، لذا اكد على ضرورة اختيار الخط العريض اذ يمكن ربطه بخط سكة حديد بغداد عن طريق خط فرعى بمسافة ٥٢٠ كيلومتر بشرط ان يتم بناء هذا الخط بطوله بيلغ ٥٢٠ كم تقريبا وبالاموال التي تعطى للشركة، كلام النائب اسماعيل حقي بابان وانتقاده وجده صدحا في البرلمان العثماني ووافق اغلبية النواب عليه.^{٧٨}.

ذكر أحد نواب المجلس ان الخط المزمع انشائه له أهمية حدودية، والخط يربط هاربورت - ارجاني - ديار بكر - بغداد إذ ان الخط في حالة بنائه سيربط الاناضول بالبحر الاسود، ويربط ديار بكر ببغداد، واذ تم انشاء فرع بطول ١٠٠٠ كم سيتم ربط ولاية الاناضول بسوريا والعراق.^{٧٩}

استمر المجلس في مناقشة قضية عرض السكك الحديدية، اذ تلزم تشيستر بناء خط سكة الحديد بخط عريض وكانت احد العوامل التي جعلت المشروع يبرز على مشروع غلاسكو، فالمسافة بين القصبان بالخط الضيق حوالي ١ م، اما الخط العريض المسافة ١,٥٠ م، وفي المناطق الجبلية والوعرة تكون المسافة ١,٤٤ م، لهذا فضلت ان تكون بخط عريض، وتم سرد ما قدم في العقد على النحو التالي: "البناء سريع والتكلفة منخفضة في الحفر ومد الخطوط الحديدية، اما تكلفة صيانة الخطوط فهي منخفضة، وهناك سهولة في التحميل والتغريب، اما السرعة المحققة فهي ٣٥ كم / ساعة، مقارنة بسرعة الخطوط الأخرى في الولايات العثمانية بسرعة ما بين ٢٢ و ٣٢ كم / ساعة ".^{٨٠}

ان السكك الحديدية الضيقة مخصصة للأغراض العسكرية وال Uriض مخصصة للأغراض التجارية، ايد الخط العريض اغلبية اعضاء البرلمان ومن بينهم العراقيين، وشكلت جزء مهم من المناقشات وان نائب الموصل محمد علي فاضل اكذ ذلك بكلمات: " بالطبع الخط العريض والخط الضيق لا يجتمعان. بنصف سهم إنه مثل السهم. لا تقارنه بأي شيء آخر. إنه مثل هذا الاختلاف لديه" ^{٨١} ، كان الخط العريض ضروريًا لبناء السكة الحديدية لأن السكك الأخرى الموجودة في المنطقة كانت واسعة فمن الضروري دمج السكك الحديدية مع الخطوط الحالية وأفضل لنقل اسرع واكثر راحة، ذكر في مجلس المبعوثان ان خطوط السكة العريضة افضل من الضيقه وان الخطوط الموجودة في مناطق العراق والاناضول خطوط عريضة لذا لابد ان تكون عريضة لكي تكون متراقبة وبذلك يسهل نقل البضائع من ديار بكر الى بغداد ^{٨٢} . كما ان وزير الاشغال العامة اوضح للمجلس انه مصر على الخط العريض ويعتبره الخيار الصحيح، ووافق النواب على المقترن بالأجماع وقبل العرض ^{٨٣} فيما يتعلق بمسار خط السكة الحديد، تم رسم الخط من ديار بكر الى البحر الابيض المتوسط

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

الى ميناء (Suveydiye) ثم ينتقل الى ديار بكر ويشكل خط موازي لخط سكة حديد بغداد داخل العراق، وستحتكر الشركة المناطق التي تعد ذات طبيعة اكثراً نقاء وامانأً، فضلاً عن مناجم البترول المتواجدة فيها مع ضمان لمدة ٢٠ سنة ^{٨٤} هذه مسودة العقد ارسلت الى البرلمان العثماني وتم ارساله الى لجنة الاشغال العامة في ٩ حزيران ١٩١١م لدراسته، اما فيما يتعلق بقضية المعادن، حدثت مناقشات وتعليقات للنواب وانتقادات حول عقد شركة تشریف لأن المنطقة غنية بالمعادن ^{٨٥}. اذ اعطي العقد حق التنفيذ للشركة في المنطقة ولمدة ٢٠ سنة لكن تم تقليله الى سنتين قابله للتجديد، وتم طرح مشكلة ستواجه الشركة ان المنطقة فيها ألغام مكتشفه وغير مكتشفه على مسافة ٢٠ كم، واذا تكفلت الشركة الامريكية بالموضوع سوف يحدث تغير في الشروط المالية للعقد ^{٨٦}.

علق نائب بغداد اسماعيل حقي ببابا ان بموجب قانون التعدين العثماني يحث لمن يمتلك حق التعدين في اي منطقة ان يبحث عن المعادن اينما شاء طالما اراد ذلك، بمساحة ١٥٠٠ كم، فضلاً عن وجود اشخاص يعملون في التنفيذ وحراس وغيرهم ^{٨٧}، وقاطعه احد النواب العثمانيين وذكر ان تشریف مستعد لدفع اموال من اجل الحصول على الترخيص وهذا يمكن ان يدفعه اي عثماني اخر ^{٨٨}.

تحدث وزير الاشغال العامة في جلسة ٢٢ تشرين الثاني ١٩١١م، واوضح ان التغيير الذي تم اجراءه على العقد ليس تعسيفياً ولكنه ضروري ^{٨٩}، وان الشركة لديها خبرة ٢٠ سنة في مجال السكك الحديدية والتعدين وان تقليص المدة الى سنتين ضرورية وان هذا هو السبب الرئيسي للتغيير ^{٩٠}، أن المعادن الموجودة في المنطقة المعنية لإنشاء السكة الحديد فيها توفر ايرادات تتراوح بين ٢٠٠٠٠ الى ٥٠٠٠٠ ليرة، تأخذها الحكومة، وان اعطاء الامتياز للشركة (تشريف) سوف تتمتع الشركة بالسيطرة الكاملة على الموارد الوطنية ^{٩١}، ثم تحدث كل من نائب الموصل داود يوسفاني ^{٩٢}، ونائب كركوك محمد علي مصطفى قيردار وذكروا بأن حق المناجم الممنوح للشركة له تأثير سلبي على الناس اذا تم قبول العقد وسوف يؤثر على اسعار البيع بعد ان تبدأ الشركة العمل في المنطقة وهذا حق اهل المنطقة التي سكنوا فيها منذ ٥٠٠ سنة ^{٩٣}، ولن يتمكنوا من العمل وسيكونون عاطلين عن العمل، وايد نائب بغداد اسماعيل حقي كلام النائب المذكور، وذكر انه لا يعارض المشروع لكنه يريد تقديم بدائل وحلول لأهل المنطقة لأنها سوف تترك ٤٣٠٠٠ شخص عاطلين عن العمل ^{٩٤}، قاطعه احد النواب العثمانيين وذكر ان خط السكة الحديد الذي سيمر في مناطقهم من شأنه ان يزيد من رفاهية المنطقة، واجابه نائب الموصل داود يوسفاني ان الفقر الذي يقع على عمال المناجم والعمال هناك في المنطقة في وضع مثير للشفقة، اذ يبلغ عدد الرجال والنساء في بلدة واحدة حوالي ٥٠٠٠ شخص ليسوا كلهم عمال لكن فقط من ٦٠٠-٥٠٠ عامل فقط، وينقلون ما يستخرجونه على الابل والحمير منذ سنوات، وعند انشاء السكة الحديد هل ستتحمرون الفقراء ^{٩٥} اجابه وزير الاشغال العامة، ان بقاء المناجم تحت الارض فلا فائدة منها، كن مطمئناً هؤلاء الاشخاص - اهل المنطقة - سيعملون في المناجم انهم عثمانيون، واذا كانت الشركة الامريكية قد اخذت الامتياز فلن تجلب عمال من امريكا، بل الامريكان سوف يصبون الليرات هنا، انه رأس مال الشعب وستتحقق فوائد كبيرة لحياتهم الاقتصادية، قاطعه النائب عن الموصل داود يوسفاني ان الدولة هي الجاني، لأنها تشتري النحاس الذي يستخرج الناس في ظروف صعبه بأقل من السعر المعروض، وتدخل رئيس المجلس وذكراهم ان جوهر القضية ليس المناجم بل الألغام المكتشفة ^{٩٦}.

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

اثيرت مواضيع اخرى داخل مجلس المبعوثان العثماني ومنها قضية الالغام المنتشرة في المنطقة التي خططت لإنشاء الخط عليها، اذ ان العقد النهائي لسكك الحديدية المزمع بنائها يتكون من جزئين الثاني مخصص قضية الالغام^{٩٧}، والشركة التي تحصل على الامتياز تعمل على بعد ٢٠ كم من كل جانب من طريق السكة الحديد وتمتلك حق العمل في المناجم، اذ ان المنطقة غنية بالمعادن كالرصاص والفضة والنفط، وتحدد وزير الغابات والمعادن والزراعة في الجلسة واعطى معلومات عن الالغام المكتشفة والمهجورة، وعن الإيرادات التي توفرها للدولة^{٩٨}.

بعد نقاشات كثيرة في جلسات مختلفة ومتعددة تم وضع المشروع بالكامل للتصويت عليه في البرلمان العثماني و تم قبوله مع التعديلات التي نوقشت سابقاً، وبذلك تم قبول مشروع تشریف بالحصول على امتياز السكك الحديدية التي تمر بالعراق^{٩٩}.

ما تجدر الاشارة اليه ان العقبات التي واجهت المشروع داخل مجلس المبعوثان العثماني كان ورائها اسباب سياسية بفعل الضغط الخارجي (التأثير الاجنبي)، وان عدم حصول مشروع تشریف على دعم في البرلمان كان الافقار الى الرؤية الاقتصادية والسياسية وهذه اكبر مشكلة واجهة المشروع في البرلمان، وان الدولة العثمانية ارادت الحفاظ على علاقتها مع القوى العظمى التي رفضت دخول رأس المال الامريكي الى المنطقة التي تعد ضمن مناطق نفوذها.

وافقت الحكومة العثمانية على مشروع سكة حديد تشریف في ٢٤ تشرين الثاني ١٩١١م، وتم بناء الخط من هاربوبت إلى ديار بكر، ومن هاربوبت إلى الموصل تحددها من كركوك إلى السليمانية بطول (٤٤٨) كم وعلى مسافة ٢٠ كم من الأرض على كل جانب من الخط^{١٠٠}، وعرض الخط ١,٠٥ مم، من نوع الخطوط العريضة، وبتكلفة ٦٨٠٠,٠٠٠ ليرة ذهبية عثمانية، وحددت مدة البناء ١٦ شهراً، ومدة الامتياز ٩٩ سنة بعدها تؤول ممتلكات الشركة الى الحكومة العثمانية دون مقابل، وتم الحصول على ترخيص التقييب عن التعدين لمدة سنتين وفقاً لأنظمة التعدين في الدولة العثمانية، وكان المشروع الامريكي للأغراض التجارية يمثل اول دخول رأس المال الامريكي الى الاراضي العراقية واستمر بالعمل حتى الاحتلال البريطاني للعراق، اذ تم تفجير خط سكة الحديد من قبل القوات البريطانية سنة ١٩١٨م^{١٠١}.

الخاتمة

كانت التجارة العامل الرئيسي لتوجه الولايات المتحدة الأمريكية نحو الدولة العثمانية لأهميته للاقتصاد الامريكي، لذلك توجهت الى عقد المعاهدات والاتفاقيات التجارية شجعها على ذلك رغبة الدولة العثمانية بالاستفادة من الخبرة الأمريكية ومنحت امريكا بموجبها امتيازات اقتصادية ودبلوماسية في الدولة العثمانية.

أن مسألة الامتيازات الاجنبية كانت من اهم القضايا المؤثرة على الحياة الاقتصادية للدولة العثمانية لذا عندما عرض مشروع تشریف الامريكي على مجلس المبعوثان العثماني اشتنت فيه المناقشات حول امتياز سكة الحديد الاناضول وال العراق لما للمنطقة من اهمية لأنها غنية بالموارد الطبيعية وذات موقع استراتيجي على الاراضي العثمانية لطالما كان الغرب مهتم بهذه المنطقة.

كان مشروع تشریف للسكك الحديد من المشاريع المهمة لأنها تمثل اول محاولة لدخول رأس المال الامريكي داخل اراضي الدولة العثمانية والاراضي العراقية، ومنافسة قوى اجنبية اخرى كفرنسا وبريطانيا وروسيا، فضلاً عن منافسة رجال الاعمال الامريكان انفسهم للحصول على امتياز السكة مثل رجل الاعمال بروس غالاسكو.

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

تأخر البت في مشروع تشریف و تعرض للتأجيل اكثر من مرة بتأثير قوى عظمى منافسة لها في المنطقة، كانت رفضه تواجدها خوفاً على مصالحها الاقتصادية والسياسية المرتبطة مع العثمانيين من ان تتضرر، فضلاً عن تأثير الرشاوى وبعض الشخصيات المتنفذة ومنها الصدر الاعظم ابراهيم باشا وغيره.

حظى مشروع سكة حديد تشریف الى مناقشات كثيرة داخل مجلس المبعوثان العثماني وذلك لأهميته، لأنه يتضمن مد سكة حديد من ديار بكر الى الموصل وبخطوط فرعية تصل الى السليمانية والبحر الابيض المتوسط، وكان لمداخلات النواب العراقيين تأثير كبير على المناقشات وطرح آرائهم ومقترناتهم، فضلاً عن دفاعهم عن اراضيهم التي تمر عبرها السكة الحديد وعن حقوق سكان المنطقة، وانتقدوا الكثير من جوانب المشروع لكنهم رغم ذلك صوتوا في نهاية المناقشات لصالح الحكومة.

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

الهوامش:

- ١- للمزيد عن العلاقات العثمانية - الأمريكية انظر: Çağrı Erhan , Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri, İmge Kitabevi, Ankara, 2001; Hasan Tahsin Fendoğlu, Modernleşme Bağlamında Osmanlı-Amerika İlişkileri, Beyan Yayınları, İstanbul, 2002.
- ٢- عصام كاظم عبد الرضا، سياسة الولايات المتحدة الأمريكية اتجاه تركيا العثمانية قبل الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤م، مجلة العلوم السياسية، جامعة واسط، المجلد ٥، العدد ٧، ٢٠٢٢، ص ٧١.
- ٣- نظام الامتيازات الأجنبية: معاہدات تعقدہا الدولة العثمانية مع الدول الاجنبية تتضمن عدد من القوانين والنظم التي تنظم علاقاتها مع الدول وتتضمن لهم حرية التجارة، وتحافظ على حقوق وحريات الأقليات التي تعيش على أرضها، محاولة لمعالجة الازمات المالية التي تعاني منها الدولة العثمانية والديون الخارجية المكبلة بها، استغلت الدول الاجنبية هذا النظام لتحقيق اهداف اقتصادية وسياسية استعمارية، فضلاً عن انتشار البعثات التبشرية في داخل الاراضي العثمانية. للمزيد انظر: ابتسام انور السيد فرج، نظام الامتيازات الأجنبية وتأثيره على المشرق العربي، دار النور للطباعة، بيروت، ١٩٨٨، ص ٧٤-٧٥.
- ٤- للمزيد انظر: وليد العريض، تاريخ الامتيازات في الدولة العثمانية وأثارها، مجلة دراسات، الجامعة الاردنية، العدد ٤، عمان، ١٩٩٥، ص ١٤٥.
- ٥- عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص ٧٢.
- ٦- هنا عزو بهنان، تغفل النفوذ الأمريكي في تركيا العثمانية ١٨٣٠-١٩١٤م، مجلة اوراق تركية معاصرة، مركز الدراسات التركية، جامعة الموصل، العدد ١٣، الموصل، ٢٠٠٠، ص ١٢٧.
- ٧- عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص ٧٣.
- ٨- هاشم صالح التكريتي، التغفل الألماني في المشرق العربي قبل الحرب العالمية الأولى، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٢٧، ١٩٨٦، ص ٤٨.
- ٩- وزير الاشغال العامة خلوصي فريد بيك تولي الوزارة في ٥ تموز ١٩١١م: Mustafa MALHUT , MECLİS-İ MEBUSAN'DA İMTİYAZLAR SORUNU VE TARTIŞMALARI (1908-1914), DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ PROGRAMI YÜKSEK LISANS TEZİ , turkia.azmir , 2009, p.70.
- ١٠- الخطاب كان سنة ١٩١١م.
- Akdes Nimet Kurat, Türk Amerikan Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1800-1959), Doğuş Ltd. Şirketi Matbaası, Ankara, 1959, p.39.
- ١١- ضابط البحري الأميركي الذي أرسل سنة ١٩٠١م من أجل التفاوض حول دفع مبلغ التعويضات الناتجة عن أضرار ممتلكات المبشرين في أحداث الأرمن (١٨٩٤-١٨٩٦). انظر: جواد رضا رزوقى السبع، تغفل نفوذ الولايات المتحدة الأمريكية في الدولة العثمانية (١٨٣٠-١٩٠٩)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة بغداد، كلية الآداب، ٢٠٠٦، ص ١٧٥.
- ١٢- عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص ١٧٥؛ نوري عبد الحميد خليل، التاريخ السياسي لامتياز النفط في العراق ١٩٢٥-١٩٥٢ ، بغداد-١٩٨٠، ص ٤٢.
- Mustafa melhat , Op. Cit. , p.70.
- ١٣- عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص ٧٣.
- ١٤- الحكومة الأمريكية برئاسة ثيودور روزفلت (١٨٥٨-١٩٠١) ومدة رئاسته (١٩٠١-١٩٠٩)، والسفير والمفوض الأمريكي فهو جون ليشمان للمرة (١٩٠٩-١٩١٠). عبد السلام مؤسس، المصالح الأمريكية في استنبول ١٨٣٠-١٩١٨، دار المشير للنشر، الإسكندرية، ١٩٨٧، ص ٥٩.
- Çağrı Erhan , Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Anadolu'da demiryolları , Yeni Türkiye Yayımları, Ankara, 1998, p.70.
- ١٥- عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص ٧٣.
- ١٦- İlhan Tekeli-Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, p.175.

١٧- ذكرت المصادر ان وصوله كان سنة ١٨٩٩ واخرى ذكرت سنة ١٩٠٨ :

Edward W. Chester, United States Oil Policy and Diplomacy, Greenwood Press, London, 1983, p.216; den aktaran Bilmez Bülent Can, Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, Ekim 2006,p.115 .

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

٢٠٢٥-١٤٣٥-٥٥-١٧٦٥-١٧٥٥-١٧٤٥

^{١٨} - Edward W. Chester, Op. Cit. , p.126; Yahya Sezai Tezel, Birinci Büyük Millet Meclisi AntiEmpyalist Miydi. Chester Ayricalığı , AÜ. SBF. Dergisi, Cilt: 25, Sayı:4, Ankara, Aralık 1970, p.290.

^{١٩} - السلطان عبد الحميد الثاني: ولد في ٢١ ايلول ١٨٤٢ ، هو السلطان الرابع والثلاثون، تولى الحكم في ٣١ آب ١٨٧٦ بعد خلع أخيه مراد الخامس بسبب سوء حالته الصحية، وبعد عبد الحميد من أكثر السلاطين حبكة، قام بإصلاحات مهمة في عصره أمهما اعلان أول دستور في الدولة العثمانية ١٨٧٦ كذلك شهد عصره الحرب الروسية العثمانية وتدخل دول أوروبا من أجل تقسيم الدولة العثمانية، خلع من السلطة في ٧ نيسان ١٩٠٩ ، توفي في ١٠ شباط ١٩١٨ . للمزيد انظر : اورخان محمد علي، عبد الحميد الثاني حياته واحادث عهده، ط١، دار الانبار، العراق، ١٩٨٧.

^{٢٠} - ليود كاربنتر غريسكوم: دبلوماسي أمريكي وقائم بالأعمال الأمريكية في استانبول ١٩٠١ م شغل فيما بعد منصب سفير الولايات المتحدة الأمريكية في إيطاليا بين سنتي ١٩٠٧ ، ١٩٠٩ .

Mustafa melhat , Op. Cit. , p.72.

^{٢١} - نقلًا عن:

İlhan Tekeli-Selim İlkin , 1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi , Cumhuriyetin Harcı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, p.234.

^{٢٢} - Mustafa melhat , Op. Cit. , p.72.

^{٢٣} - نقلًا عن:

Bilmez Bülent Can, Op. Cit. , p.117-119.

^{٢٤} - حاول السلطان عبد الحميد الثاني أن يلعب في الورقة الألمانية ضد الأطماع الروسية والهيمنة الانكليزية على الشؤون الخارجية للدولة العثمانية، وكان اعتقاد السلطان انه بإعطاء الامتيازات لألمانيا، لاسيما خط حديد بغداد - برلين، سيعطي ألمانيا حصة في الاقتصاد العثماني أملاً منه في تدخلها لمصلحة السلطان في كل الأزمات السياسية والعسكرية، ووجد السلطان إسناداً تماماً لنواياه هذه من جانب الأوساط الحاكمة الألمانية ، للتفصيل انظر : هاشم صالح التكريتي ، المصدر السابق ، ص ٥١ - ٥٢ .

^{٢٥} - نوري عبد الرحمن السامرائي، محاولات التغافل الرأسمالي الأمريكي في الإمبراطورية العثمانية قبل الحرب العالمية الأولى ، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٣٠، السنة ١٢ ، ١٩٨٦ ، ص ٧١ .

^{٢٦} - Mustafa melhat , Op. Cit. , p.72.

^{٢٧} - كانت الرحلة التجارية برئاسة إدوارد هـ.أوزمان (Edward H. Ozman) . عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص ٨٠-٧٩ .

^{٢٨} - İlhan Tekeli-Selim İlkin , Op. Cit. , p.175-217; Marian Kent, Oil And Empire British Policy And Mesopotamian Oil 1900-1920, London , 1927, P. 26-27.

^{٢٩} - Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.87.

^{٣٠} - ان بروس غالاسكو اسس شركة امريكية - بريطانية وهي التي طلبت الحصول على امتياز الاستثمار في الدولة العثمانية.
Bilmez Bülent Can, Op. Cit. , p.122.

^{٣١}- Mustafa melhat , Op. Cit. , p.74.

^{٣٢} - Süreyya Algül, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Anadolu'da Demiryolları İmtiyazları ve Chester Projesi, İstanbul Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1998, p.33.

^{٣٣} - Mustafa melhat , Op. Cit. , p.74.

^{٣٤} - كان العثمانيون يستخدمون التاريخ الرومي ويرمز بحرف (ر) وفرقه عن الميلادي ١٣ يوم بالأيام والأشهر أما السنوات الفرق عن الهجري سنتين والميلادي يحتاج إلى عملية حسابية مطولة لاستخراجه، لكن التاريخ المذكور تم تحويله من الرومي إلى الميلادي.

Ibid., p. 593. Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.98-99.

^{٣٥} - اسماعيل حقي بابان: كردي مسلم، من طبقة ملاك الاراضي. للمزيد عن النواب (المبعوثين) العراقيين انظر : Hasan Daşdemir, Arap Vilayetlerinde 1912 Meclis-İ Mebusan Seçimleri, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü , Gaziosmanpaşa Üniversitesi , Tokat , 2018 , P:76.

^{٣٦} - كان تأجيل البت في المشاريع بسبب تغير وزير التجارة والاشغال العامة غابريل نورادونكيان أفندي أصبح هالاجيان أفندي بدلاً عنه، وهو مسيحي ارمني وحاصل على الدكتوراه في القانون من اوروبا ويجيد اللغة العثمانية ووصف انه ذو عقلية تحمل افكار جديدة ووصف ايضا انه جميل الوجه وذو لحية طويلة وضعيف البنية، يحظى بتقدير جمعية الاتحاد والترقي:

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

٢٠٢٥-٢٠٢٤-٥٥-١٧٦٣-١٧٦٢-١٧٦١

İlhan Tekeli-Selim İlkin , 1908 Tarihli Umur-u Nafia Programı'nın Anlamı Üzerine , Cumhuriyetin Harcı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, p.206-207 ; Hüseyin Cahit Yalçın, Tanıdıklarım, YKY, 2. Baskı, İstanbul, 2002, p.155-156.

^{٣٧} - جون روكلفر(١٨٣٧-١٩٣٩)؛ صناعي أمريكي ومؤسس شركة ستاندرد أويل لتصفية النفط التي سيطرت على (%) من إنتاج النفط الأميركي، تقاعد عن إدارة الشركة بعمر (٧٢) سنة، بلغت الثروة التي جمعها بليون دولار، كان مهتماً بدعم المؤسسات الخيرية والتثميرية، وتعد جامعة شيكاغو التي أنشأها عام ١٨٩٢، ومؤسسة روكلفر عام ١٩١٣ خير دليل على ذلك. جواد رضا رزقي السبع، المصدر السابق، ص ١٧٧ .
^{٣٨} - المصدر نفسه، ص ١٧٨ .

^{٣٩} - Mustafa melhat , Op. Cit. , p.76.

^{٤٠} - بعض المصادر ذكرت ان رأس مال الشركة كان ١٠٠,٠٠٠ دولار:

John A. DeNovo, American Interest and Politics in the Middle East, 1900-1939, The University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963, p.64.

^{٤١} - جواد رضا رزقي السبع، المصدر السابق، ص ١٧٨ .

^{٤٢} - Bilmez Bülent Can, Op. Cit. , p.142.

^{٤٣} -Mustafa melhat , Op. Cit. , p.76.

^{٤٤} - جواد رضا رزقي السبع، المصدر السابق، ص ١٧٦-١٧٧ .

^{٤٥} - مجلس مبعوثانك (١٣٢٦-١٩١١م)، الفترة الأولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية ، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار / ٢١ ايار ١٩١١-٤ حزيران ١٩١١م، ص ٧ .

^{٤٦} - ابراهيم حقي باشا: ولد في استانبول ١٨٦٣ ، عثماني قانوني، كان المستشار القضائي في الباب العالي، وتولى مناصب مهمة في الدولة العثمانية منها الوزير الاعظم ووزير الداخلية والمعارف، توفي ١٩١٨ . عبد السلام مؤنس، المصدر السابق، ص ٤٣ .

^{٤٧} - Bilmez Bülent Can, Op. Cit. , p. 136; İlhan Tekeli-Selim İlkin, Op. Cit. , p.236.

^{٤٨} - محمد علي فاضل عبد الحافظ (مسلم، كان رئيس كتاب المحكمة الشرعية في الموصل قبل انتخابه، والحاج ملا سعيد كركوكلي زاده: مسلم، عضو في مجلس ادارة لواء السليمانية. ابراهيم خليل احمد، الموصل والانتخابات العثمانية ١٩١٤-١٩٠٨ ، مجلة بين النهرين، العدد ٤٨ ، الموصل، ١٩٨٥ ، ص ٢٣٧ .

^{٤٩} - مجلس مبعوثانك (١٣٢٥-١٣٢٦ / ١٩١٠-١٩١١م)، الفترة الأولى، المجلد الثالث، اينجي سنة اجتماعية ، ٢٤ شباط ١٣٢٥- ٢٧ اذار / ٩ اذار ١٩١٠- ١٠ نيسان ١٩١٠م، استمرت المناقشات من ص ٤٤-٣٧٧ .

Mustafa melhat , Op. Cit. , p.77.

^{٥٠} - Ibid., p.77.

^{٥١} - كان مدير عام السكك الحديدية العثمانية احمد مختار الذي صرخ داخل البرلمان ان هذا اهم جزء في التغيير. انظر :

- Tarık Zafer Tunaya , Muhalefet Tarihinin Heyecanlı Siması , Dersim mebusu Lütfi Fikri Bey'in Günlüğü , Arma Yayınları, İstanbul, 1991, p.1- 4,438.

^{٥٢} - مجلس مبعوثانك (١٣٢٧ / ١٩١١م)، الفترة الأولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ١١ ايار ١٣٢٧ ، ص ٢٩-١١ . طرح العقد بشكل مفصل تحت اسم الاتفاقية النهائية لسكة حديد شرق الاناضول.

^{٥٣}-Mustafa melhat , Op. Cit. , p.84.

^{٥٤} - احمد رضا بيك: ولد ١٨٥٩ في استانبول لاب تركي وام مجرية وتلقى تعليمه في مدارس استانبول وتدرج في الوظائف الحكومية فكان مديرا للمعارف ثم ذهب الى باريس لدراسة الفلسفة انضم الى جمعية الاتحاد والترقي التي كانت تثق به فولوه نيايتها في أوروبا وانشا في باريس جريدة اسمها مشورت، وعرف بنزاهته وثباته، توفي في ١٩٣٠ . عصمت برهان الدين عبد القادر، دور النواب العرب في مجلس المبعوثان العثماني ١٩١٤- ١٩٠٨ ، ط ١، بيروت، ٢٠٠٦م، ص ٦٨؛ مجلة الهلال، السنة ١٨، ج ٣، مصر ، ١ كانون الاول ١٩٠٩ ، ص ١٣٧ ؛ Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.100.

^{٥٥} - مجلس مبعوثانك (١٣٢٧ / ١٩١١م)، الفترة الأولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ١١ ايار ١٣٢٧ ، ص ٢٩ .

^{٥٦} - عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص ٧٠ .

^{٥٧}- Edward W. Chester, Op. Cit. , p.216-217.

^{٥٨} - Hasan Daşdemir, Op. Cit. ,p 82.

^{٥٩} -Mustafa melhat , Op. Cit. , p.84-85.

^{٦٠} - Walter Schweer, Die türkisch-persische Eldörvorkommen, Hamburg, 1919, p.77.

^{٦١}- Mustafa melhat , Op. Cit. , p.86.

^{٦٢}- Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.101-102.

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

العدد ٣ - الجلد ٥٠ - ٢٠٢٥ - إيلول لسنة ٢٠٢٥

- ^{٦٣}- Bige Sükan Yavuz , Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi , Atatürk Yolu Dergisi, C:6, Ankara Üniversitesi Basımevi , Kasım 1999-2003, p.541.

^{٦٤}- Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, Trabzon İran Transit Nakliyesi , Çağını Yakalayan Osmanlı, stanbul, 1995, p.452-453; Bilmez Bülent Can, Op. Cit., p.147-148; Paul Imbert, Osmanlı'da Yenilemme ve Türkiye'nin Sorunları, Yay. haz. Muammer Sarıkaya, İstanbul, 2007, p.24.

^{٦٥}- Sultan Abdülhamit , Siyasi Hatıratım, Dergah Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 1975, p.139-140; NOVİÇEV, D., Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi, (çev. Nabi Dinçer), Onur Yayınları, Ankara, 1979,p.131.

^{٦٦}- John A. DeNovo, Op. Cit. p.72-73; Bilmez Bülent Can, Op. Cit. , p.142.

^{٦٧}- Ahmet İzzet Paşa, Feryadım, Cilt:1, Nehir Yayınları, İstanbul, 1992, p.82.

^{٦٨}- في تلك المدة كان محمود شوكت باشا الصدر الاعظم ووزير الحرية الذي دار المفاوضات بين الالمان والفرنسيين حول السكك الحديدية: Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.110.

^{٦٩}- Ibid., p.110.

^{٧٠}- مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/١٩١١م) ، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧ ، ص ٢٥٢ .

^{٧١}- عقدت الانقاقية الالمانية - الفرنسية في ١٥ شباط ١٩١٤م. مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/١٩١١م) ، الفترة الاولى، المجلد الثاني، دورتجي سنة اجتماعية، ٩ تشرين ثاني ١٣٢٧ - ٥ كانون الثاني ١٣٢٧ ، ص ٥٨ .

^{٧٢}- خيرية قاسمية، مع بدايات السياسة الامريكية في الشرق العربي، مجلة دراسات تاريخية، العدد ٤ ، دمشق، ١٩٨١ ، ص ٦ .

^{٧٣}- جوهر الاسلوب ان الحكومة العثمانية هي المسؤولة عن كل كيلومتر يتم قطعه ليتوفر ايراد اجمالي معين للطريق واذا لم يصل الايراد الى المبلغ المضمن يدفع للشركة مبلغ التأمين ١٠٠٠٠ فرنك الى ١٩٠٠٠ فرنك لكل كيلومتر. للمزيد انظر: NOVİÇEV, D., Op. Cit. ,p47-48 ; Serdar Şahinkaya , Dicle ve Fırat yoluyla nehir taşımacılığı , Yurt Yayıncılık Vakfi, İstanbul, 1999,p7.

^{٧٤}- محمد علي مصطفى قيردار: مسلم، عضو مجلس ادارة لواء كركوك، ابراهيم خليل احمد، المصدر السابق، ص ٢٣٧ .

^{٧٥}- أن المنطقة جبلية وفيها الكثير من الانفاق والجسور والنتوءات التي تتطلب الكثير من النفقات واذا تم بناء خط السكة الحديد بقياس ضيق ستكون التكلفة اقل واسهل واسرع في البناء. مجلس مبعوثانك (١٣٢٥/١٩٠٩م) ، الفترة الاولى، المجلد السادس، بزنجي سنة اجتماعية، ١٨ تموز ١٣٢٥ - ٨ آب ١٣٢٥ ، ص ٦٠١ .

^{٧٦}- وقعه مدير السكك الحديدية احمد مختار في ٦ نيسان ١٣٢٧ / ١٩١١م. المصدر نفسه، ص ٤-١ .

^{٧٧}- Mustafa melhat , Op. Cit. ,p112.

^{٧٨}- Ibid., p.112-113.

^{٧٩}- Ibid., p.112-113.

^{٨٠}- Çınar Atay, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, İzmir, 1998, p.77.

^{٨١}- مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/١٩١١م) ، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧ ، ص ٢٣٢ .

Ufuk Gülsoy, Hicaz Demiryolu, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994, p.128.

^{٨٢}- مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/١٩١١م) ، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧ ، ص ٢٣٢ .

^{٨٣}- مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/١٩١١م) ، الفترة الاولى، المجلد الثاني، دورتجي سنة اجتماعية، ٩ تشرين ثاني ١٣٢٧ - ٥ كانون الثاني ١٣٢٧ ، ص ٤٨-٤٧ .

^{٨٤}- Mustafa melhat , Op. Cit. ,p104.

^{٨٥}- ارسل العقد الى البرلمان العثماني في ١٥ ايار ١٩١١م. مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/١٩١١م) ، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧ ، ص ٢٢٩ ; المصدر نفسه، الفترة الاولى، المجلد السادس، اوجنجي سنة اجتماعية، ٧ نيسان ١٣٢٧ - ١٦ ايار ١٣٢٧ ، ص ٤٨٩ .

^{٨٦}- مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/١٩١١م) ، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧ ، ص ٧ .

^{٨٧}- المصدر نفسه، ص ٢٤٠ .

^{٨٨}- المصدر نفسه، ص ٢٣٣ .

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

Hüseyin Cahit Yalçın, Op. Cit. , p.253.

^{٩٩} - خلوصي بيك وزير الاشغال العامة. مجلس مبعوثانك (١٣٢٧ / ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد الثاني، دورنطي سنة اجتماعية، ٩ تشرين الثاني ١٣٢٧ - ٥ كانون الثاني ١٣٢٧، ص ٢٧.

^{١٠} - المصدر نفسه، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوچنجي سنة اجتماعية، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧، ص ٢٩-٣٣.

^{١١} - المصدر نفسه، ص ٣٣.

^{١٢} - داود يوسفاني: مسيحي - عربي، صحفي:

Hasan Daşdemir, Op. Cit. ,p 76.

^{٩٣} - Mustafa melhat , Op. Cit. , p.119.

^{٩٤} - مجلس مبعوثانك (١٣٢٧ / ١٩١١-١٩١٢م)، الفترة الاولى، المجلد الثاني، دورنطي سنة اجتماعية، ٩ تشرين ثاني ١٣٢٧ - ٥ كانون الثاني ١٣٢٨، ص ٣٣.

^{٩٥} - مجلس مبعوثانك (١٣٢٧ / ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوچنجي سنة اجتماعية، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧، ص ٢٣٨.

^{٩٦} - خلوصي بيك وزير الاشغال العامة. المصدر نفسه، ص ٢٣٨.

^{٩٧} - المصدر نفسه، ص ١١-١٩.

^{٩٨} - كان وزير الغابات والمعادن والزراعة سينبيان افدي، ونائب دمين زوهراب افدي. المصدر نفسه، ص ١٨؛ المصدر نفسه، الفترة الاولى، المجلد الاول، دورنطي سنة اجتماعية، ٢ تشرين الثاني ١٣٢٧ - ٧ تشرين الثاني ١٣٢٧، ص ٥٢٩-٥٣٠.

^{٩٩} - Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.445.

^{١٠٠} - مصادر اخرى ذكرت ان طول الخط ٩٠٠ ميل واخرى ذكرت ٤٤٨ كم.

Mustafa melhat , Op. Cit. , p.232.

^{١٠١}- Çağrı Erhan , Op. Cit., p.447.

* * * * *

المصادر:

اولاً: الوثائق المنشورة

• محاضر مجلس المبعوثان العثماني

١. مجلس مبعوثانك (١٣٢٥ / ١٩٠٩-١٩١٠م)، الفترة الاولى، المجلد السادس، برنجي سنة اجتماعية، ١٨ تموز ١٣٢٥ - ٨ آب ١٣٢٥.

٢. مجلس مبعوثانك (١٣٢٥ / ١٣٢٦-١٣٢٦م - ١٩١٠ / ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد الثالث، ايكنجي سنة اجتماعية ، ٢٤ شباط ١٣٢٥ - ٢٧ اذار ١٣٢٥ / ٩ اذار ١٩١٠ - ١٠ نيسان ١٩١٠.

٣. مجلس مبعوثانك (١٣٢٦ / ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد الاول، دورنطي سنة اجتماعية، ٢ تشرين الثاني ١٣٢٧ - ٧ تشرين الثاني ١٣٢٧.

٤. مجلس مبعوثانك (١٣٢٦ / ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد السادس، اوچنجي سنة اجتماعية، ٧ نيسان ١٣٢٧ - ٦ مايو ١٣٢٧.

٥. مجلس مبعوثانك (١٣٢٦ / ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوچنجي سنة اجتماعية ، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧ / ٤ حزيران ١٩١١م.

مشروع تشریف في العراق خلال العهد العثماني ١٩١١-١٩٠٨

٦. مجلس مبعوثانك (١٣٢٧ / ١٩١١م)، الفترة الأولى، المجلد الثاني، دورنادي سنة اجتماعية، ٩ تشرين ثاني ١٣٢٧
- ٥ كانون الثاني ١٣٢٧م.
٧. مجلس مبعوثانك (١٣٢٧ / ١٩١١م)، الفترة الأولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ١١ أيار ١٣٢٧ .

٢٠٢٥-٥٠-١٤٢٠ - ٣ - ١ - العدد - ٥٠ - ١٤٢٠

ثانياً: الرسائل والاطاريج العلمية - العربية

١. جواد رضا رزوي السبع، تغلغل نفوذ الولايات المتحدة الامريكية في الدولة العثمانية (١٨٣٠-١٩٠٩)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة بغداد، كلية الآداب، ٢٠٠٦ .
- التركية

1. Hasan Daşdemir, Arap Vilayetlerinde 1912 Meclis-İ Mebusan SeÇimleri, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü , Gaziosmanpaşa Üniversitesi ,Tokat , 2018.
2. Mustafa MALHUT , MECLİS-İ MEBUSAN'DA İMTİYAZLAR SORUNU VE TARTIŞMALARI (1908-1914), DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ PROGRAMI YÜKSEK LİSANS TEZİ , TURkIA. Azmir , 2009.
3. Süreyya Algül, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Anadolu'da Demiryolları İmtiyazları ve Chester Projesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi , İstanbul Üni. SBE, İstanbul, 1998.

ثالثاً: الكتب العربية والاجنبية - العربية

١. ابتسام انور السيد فرج، نظام الامتيازات الاجنبية وتأثيره على المشرق العربي، دار النور للطباعة، بيروت، ١٩٨٨ .
٢. اورخان محمد علي، عبد الحميد الثاني حياته واحاديث عهده، ط١، دار الانبار، العراق، ١٩٨٧ .
٣. عبد السلام مؤنس، المصالح الامريكية في استنبول ١٨٣٠-١٩١٨ ، دار المشير للنشر، الاسكندرية، ١٩٨٧ .
٤. عصمت برهان الدين عبد القادر، دور النواب العرب في مجلس المبعوثان العثماني ١٩٠٨ - ١٩١٤م، ط١ ، بيروت، ٢٠٠٦ .

- الاجنبية

1. Edward W. Chester, United States Oil Policy and Diplomacy, Greenwood Press, London, 1983.
2. John A. DeNovo, American Interest and Politics in the Middle East, 1900-1939, The University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963.
3. Marian Kent, Oil And Empire British Policy And Mesopotamian Oil 1900-1920, London , 1927.

- التركية -

1. Ahmet İzzet Paşa, Feryadım, Cilt:1, Nehir Yayınları, İstanbul, 1992.
2. Akdes Nimet Kurat, Türk Amerikan Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1800-1959), Doğuş Ltd. Şirketi Matbaası, Ankara, 1959.
3. Bilmez Bülent Can, Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, Ekim 2006.
4. Çağrı Erhan , Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Anadolu'da demiryolları , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara,1998.
5. Çağrı Erhan , Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri, İmge Kitabevi, Ankara, 2001.
6. Çınar Atay, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, İzmir, 1998.
7. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, Trabzon İran Transit Nakliyesi , Çağını Yakalayan Osmanlı, stanbul, 1995.
8. Feroz Ahmad, İttihat ve Terakki 1908-1914, Kaynak Yayınları, 6. Basım, İstanbul, 2004.
9. Hasan Tahsin Fendoğlu, Modernleşme Bağlamında Osmanlı-Amerika İlişkileri, Beyan Yayınları, İstanbul, 2002.
10. Hüseyin Cahit Yalçın, Tanıdıklarım, YKY, 2. Baskı, İstanbul, 2002.
11. İlhan Tekeli-Selim İlkin , 1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi , Cumhuriyetin Harcı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.
12. İlhan Tekeli-Selim İlkin, 1908 Tarihli Umur-u Nafia Programı'nın Anlamı Üzerine , Cumhuriyetin Harcı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.
13. İlhan Tekeli-Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.
14. NOVİÇEV, D., Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi, (çev. Nabi Dinçer), Onur Yayınları, Ankara, 1979.
15. Paul Imbert, Osmanlı'da Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları, (Yay. haz. Muammer Sarıkaya), İstanbul, 2007.
16. Paul Imbert, Osmanlı'da Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları, Yay. haz. Muammer Sarıkaya, İstanbul, 2007.
17. Serdar Şahinkaya , Dicle ve Fırat yoluyla nehir taşımacılığı , Yurt Yayıncılık Vakfı, İstanbul, 1999.
18. Sultan Abdülhamit, Siyasi Hatıratım, Dergah Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 1975.
19. Tarık Zafer Tunaya , Muhalefet Tarihinin Heyecanlı Siması , Dersim mebusu Lütfi Fikri Bey'in Günlüğü , Arma Yayınları, İstanbul, 1991.
20. Ufuk Gülsoy, Hicaz Demiryolu, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994.
21. Walter Schweer, Die türkisch-persische Eldörvorkommen, Hamburg, 1919.

رابعاً: المقالات والبحوث المنشورة

- العربية -

١. ابراهيم خليل احمد، الموصل والانتخابات العثمانية ١٩٠٨-١٩١٤، مجلة بين النهرين، العدد ٤٨، الموصل، ١٩٨٥ .
٢. هنا عزو بهنان، تغلغل النفوذ الامريكي في تركيا العثمانية ١٨٣٠-١٩١٤م، مجلة اوراق تركية معاصرة، مركز الدراسات التركية، جامعة الموصل، العدد ١٣، الموصل، ٢٠٠٠ .

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

٣. خيرية قاسمية، مع بدايات السياسة الأمريكية في الشرق العربي، مجلة دراسات تاريخية، العدد ٤، دمشق، ١٩٨١.
 ٤. عصام كاظم عبد الرضا، سياسة الولايات المتحدة الأمريكية اتجاه تركيا العثمانية قبل الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤م، مجلة العلوم السياسية، جامعة واسط، المجلد ٥، العدد ٧، ٢٠٢٢.
 ٥. هاشم صالح التكريتي، التغلغل الألماني في المشرق العربي قبل الحرب العالمية الأولى، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٢٧، ١٩٨٦.
 ٦. نوري عبد بخيت السامرائي، محاولات التغلغل الرأسمالي الأمريكي في الإمبراطورية العثمانية قبل الحرب العالمية الأولى، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٣٠، السنة ١٢، ١٩٨٦.
 ٧. وليد العريض، تاريخ الامتيازات في الدولة العثمانية وأثارها، مجلة دراسات، الجامعة الأردنية، العدد ٤، عمان، ١٩٩٥.

التركية -

1. Bige Sükan Yavuz , Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi , Atatürk Yolu Dergisi, C:6, Ankara Üniversitesi Basımevi , Kasım 2003.
 2. Yahya Sezai Tezel , “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Empyrealist Miydi? Chester Ayricalığı”, AÜSBF Dergisi, Cilt: 25, Sayı:4 Aralık , Ankara , 1970.

خامساً: المجالات

- ^١. مجلة الهلال، السنة ١٨، ج ٣، مصر ، ١ كانون الاول ١٩٠٩م.