

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

أ.م.د. رشا جميل علوان

جامعة المثنى – كلية التربية للعلوم الانسانية – قسم التاريخ

ملخص البحث:

ارادت الولايات المتحدة الامريكية الحصول على امتياز لمد خط سكة حديد واستخراج معادن في جزء كبير من الاراضي العثمانية لتوسيع مصالحها في المنطقة، لذا ارسلت الادميرال 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 الامريكية 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 اخذ حيز كبير في مناقشات مجلس المبعوثان العثماني طرحت فيه آراء ومقترحات للنواب العراقيين، ويعد مشروع تشستر من المشاريع المهمة لأنه من اوائل المشاريع الامريكية 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.

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

المقدمة

كان للدولة العثمانية أهمية على اثر بروز الاحتكارات الصناعية الكبرى وتزايد رؤوس الأموال في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، فضلاً عن كونها تمثل سوقاً مهماً لتصريف المنتجات الصناعية، وكانت تمثل مجالاً مهماً لتوظيف رؤوس الأموال الغربية والأميركية، لاسيما ان الدولة العثمانية تشكو من ضعف الرأسمال الوطني في الوقت الذي كانت تملك فيه مخزوناً كبيراً من المواد الأولية غير المستغلة، وهذا ما يهم الرأسمال الأميركي والأوروبي، 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 الاميركية الحصول على امتياز للاستثمار داخل اراضي الدولة العثمانية، ومنها بناء السكك الحديدية والبحث عن المعادن، ومن اهم المشاريع الاستثمارية مشروع تشستر الذي كان له تأثير على العلاقات الاميركية العثمانية ومن هنا جاء اختيار الموضوع.

اقتضت طبيعة البحث الموسوم (مشروع تشستر في العراق أبان العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١) الى تقسيمه على مقدمة وستة محاور وخاتمة تضمنت اهم الاستنتاجات، اذ تناول المحور الاول (التطور التاريخي للعلاقات العثمانية الاميركية)، في حين تطرق المحور الثاني (وصول رجال الاعمال الاميركيين إلى استانبول)، اما المحور الثالث فتضمن (المفاوضات الاميركية - العثمانية وجهود رأس المال الاميركي)، وخصص المحور الرابع لـ(مشروع تشستر في مجلس المبعوثان 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 تشستر)).

❖ أولاً: التطور التاريخي للعلاقات العثمانية الاميركية

إهتم الامريكيون بتوثيق العلاقات الاقتصادية مع الدولة العثمانية منذ أواخر القرن الثامن عشر الميلادي، اذ توجه التجار الأمريكيين بسفنهم إلى موانئ الأناضول، وفي ٧ ايار ١٨٣٠م، عقدت معاهدة التجارة والملاحة والصداقة بين الولايات المتحدة الاميركية والدولة العثمانية فكان لها مساهمة كبيرة في تطوير العلاقات بين الدولتين، اذ افتتحت السفارات ووصل المبشرين الاميركيين الى الدولة العثمانية في الربع الاول من القرن التاسع عشر الميلادي^١. وقعت معاهدة ١٨٣٠م بعثة تجارية اميركية وصلت الى استانبول برئاسة قائد الاسطول الاميركي في البحر الابيض المتوسط جيمس بيدل (G.Bedil) معه عدد من تجار الافيون، وبموجب المعاهدة منح الرعايا الاميركيان حرية التجارة داخل الدولة العثمانية، وعدم محاكمتهم في المحاكم العثمانية وان يحاكموا امام المحاكم القنصلية، واعطتهم الحق بتعيين القناصل في الدولة العثمانية^٢، فتحت المعاهدة الاسواق العثمانية امام التجار الاميركيان للتغلغل الاقتصادي في الدولة العثمانية بموجب نظام الامتيازات الاجنبية^٣، ومن بينها امتياز استخراج المعادن الثمينة والتقيب عن النفط ومد السكك الحديدية^٤.

بعد توقيع معاهدة ١٨٣٠م ازداد حجم التبادل التجاري بين الدولتين، وتم عقد معاهدة اخرى في ٢٥ شباط ١٨٦٢م وافقت الحكومة العثمانية بموجبها على تقليل نسبة استيفاء الضرائب على البضائع الاميركية الداخلة الى الاراضي العثمانية من ١٠ بالمائة الى ٨ بالمائة من سعر البضائع ومنحت المواطنين والسفن الاميركية الامتيازات نفسها التي كان يتمتع بها

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

مواطنو الدول الأجنبية الأخرى، فضلاً عن امتيازات اقتصادية يتمتع بها التجار ورجال الأعمال الأمريكيان ومنها تقليل نسبة الضرائب على النقل البحري داخل الأراضي العثمانية^٥. وبعد توقيع الاتفاقية التجارية ازدادت قيمة التجارة الأمريكية، فشهد النصف الثاني من القرن التاسع عشر نشاطاً تجارياً مهماً، إذ ازدادت الصادرات الأمريكية بنسبة ١٠٠ بالمائة في السنوات ١٨٧٤-١٨٨٣م تضمنت المصنوعات الحديدية والفولاذية والمنسوجات القطنية والزيت المعدني بالمقابل تستورد من الدولة العثمانية المنتجات الزراعية والحيوانية مثل الفواكه والبندق وعرق السوس وجلود الحيوانات والصوف والسجاد^٦.

ازداد النفوذ الاقتصادي الأمريكي في الدولة العثمانية ولم يتوقف عند هذا الحد وإنما رغبة الإدارة الأمريكية بالحصول على المزيد من الامتيازات والمكاسب لمد السكك الحديدية واستخراج المعادن في الأراضي 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، إذ كانت الدولة العثمانية بسبب أزماتها المالية غير قادرة على بناء تلك السكك بنفسها الأمر الذي استغلته تلك الدول فاختلوا بينون لها السكك ويكبلوها في أثناء ذلك بالكثير من الشروط المجحفة وهدفهم من ذلك نهب ثرواتها والسيطرة عليها ومد نفوذهم إلى كل أجزاء الدولة العثمانية.

أن اهتمام الأمريكيين ببناء سكة حديد في الأناضول يعود إلى سبعينات القرن التاسع عشر الميلادي^٨، إذ بدأت الولايات المتحدة الأمريكية تبحث عن مصالح لها في المنطقة، وفي خطاب لوزير الأشغال العامة العثماني^٩ في مجلس المبعوثان قال: " أن وفداً عسكرياً أمريكياً زار أراضهم وبدأ باكتشاف المنطقة "١٠"، و ازداد اهتمام الأمريكيين بإيجاد مصالح اقتصادية لهم في داخل الدولة العثمانية، لذا بدأت الإدارة الأمريكية بالتفكير بتوظيف رؤوس الأموال الأمريكية في الأراضي العثمانية، لذا تم إرسال الأدميرال البحري كولبي ميتشل تشستر (Colby M. Chester)^{١١}، الذي كان على قناعة كبيرة بالحصول على فرصة للاستثمار في أراضي 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 الأراضي العثمانية^{١٢}.

يعد مشروع تشستر لبناء السكك الحديدية في الأراضي 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 أوصت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية سفير بلادها في استانبول أن يتابع مصالح أمريكا التجارية، واعطاها أهمية كبيرة في عمله^{١٤}.

❖ ثانياً: وصول رجال الأعمال الأمريكيين إلى استانبول

بدأ الأمريكيون يدخلون إلى أراضي الدولة العثمانية لاستثمار رأس المال الأمريكي، فكانت خطوة مهمة في بداية المبادرات التحفيزية الأمريكية للاستثمار^{١٥}، فوصل تجار أمريكيين إلى استانبول^{١٦} ومنهم الأدميرال كولبي ميتشل تشستر

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

(Colby M. Chester)، على متن سفينة USS قادمة 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 ومرافقيه ومنهم غريسكوم (Griscom)^{٢٠}، حضرها شخصيات بارزة في الحكومة العثمانية، وحصل تشستر في إثنائها على تشجيع المسؤولين العثمانيين لإقامة مشروع مد سكك حديدية، وتحديث السلطان عبد الحميد الثاني لرجال الأعمال الأمريكيين قائلاً: "جميع الأشغال العامة في الدولة العثمانية أخذت وظائفها، وتم توزيعها على المقاولين الذين تعتقد أنهم الأنسب لتلك الوظائف، طالما هذا فليكن المقاولون أمريكيين"^{٢١}، وفي ٣ آذار ١٩٠٨م قدم تشستر طلباً رسمياً إلى الحكومة العثمانية للحصول على امتياز إنشاء سكة حديد في الأناضول وبلاد ما بين النهرين والتتقيب عن المعادن^{٢٢}، لكنه لم يحصل على موافقة نهائية وغادر تشستر استانبول، وفي تقرير كتبه صحيفة نيويورك تايمز ذكرت فيه: "كانت هناك رشوى ضخمة وضغوط سياسية في النظام القديم... للموافقة على مشروع تشستر الذي تأخر طويلاً لمرور النظام القديم الفاسد... بعد سنة ١٩٠٨م ستكون نقطة تحول لرأس المال الأمريكي"^{٢٣}.

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

رحبت الإدارة الأمريكية بهذا التغير على أمل أن يؤدي إلى حل المشاكل القائمة بين الجانبين، إذ قامت السلطات العثمانية بتدمير المؤسسات التبشيرية الأمريكية في مناطق الأرمن لاعتقادها بأنهم يحرضون الأرمن ضد العثمانيين مما أثر سلباً على العلاقات الأمريكية والعثمانية، ومن أجل تخفيف التوتر بين البلدين أعلن السلطان عبد الحميد الثاني عن نيته تعويض المبشرين الأمريكيين عن الأضرار المادية التي لحقت بمتلكاتهم سنة ١٩٠١م^{٢٦}، ونظم الأمريكيون رحلة أخرى إلى استانبول في ١ كانون الأول ١٩٠٨م، ضمت عدداً من المستثمرين والتجار وخبراء الصناعة ورجال أعمال أمريكيين لغرض الحصول على فرص استثمارية في بلاد ما بين النهرين بأنشاء الطرق والجسور والسكك الحديدية والموانئ والممرات المائية الداخلية، لكن الحكومة العثمانية لم تنتظر 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 الأراضي العثمانية، وقدم مشروعين بهذا الخصوص الأول من قبل رجل الأعمال الأمريكي بروس غلاسكو Bruce Glasgow ممثل عن الشركة الأمريكية جي وايت J.G. White Co. التي قدمت طلبها إلى الحكومة العثمانية سنة ١٩٠٩م للحصول على الامتياز، والثاني من قبل كولبي ميتشل. تشستر (Colby M. Chester)، وبدأ التنافس بينهما للحصول على الامتياز^{٢٨}، في ١١ شباط ١٩٠٩م قدم طلب من قبل بروس غلاسكو إلى الحكومة العثمانية للحصول على امتياز للاستثمار في الأناضول وبلاد ما بين النهرين^{٢٩}، وبما أن المناطق المذكورة لأتوجد فيها سكك حديدية رحب بالمشروع^{٣٠}، وبدأت المفاوضات بين الشركة الأمريكية والحكومة العثمانية في ١٩ تموز ١٩٠٩م، وبعد ٢٠ يوم شكلت

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

لجنة من قبل الحكومة العثمانية لدراسة المشروع وتقديمه الى البرلمان العثماني^{٣١}، وفعلاً قدم المشروع في ٢٠ آب ١٩٠٩م، اما 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 الاميركية ضمانات للحكومة العثمانية^{٣٢}، قدم مشروع غلاسكو الاميركي الى البرلمان العثماني وكان ملائم أكثر من مشروع تشستر، وذلك لان الخط يكون بعرض (١٠٤٥م) وبمجرد البدء ستشغل المناجم، ويدفع ٦ بالمائة من الارباح للحكومة بدل من ١ بالمائة التي قدمها تشستر، وقدم مدة ١٤ شهر بدل من ١٦ شهر التي قدمها تشستر للبناء، واذا لم يتم تسليم البناء، تسليم جميع المستندات المتعلقة بالمشروع للحكومة^{٣٣}، جرت مناقشات كثيرة داخل مجلس المبعوثان العثماني في الجلسة التي عقدت في ١٨ تموز ١٣٢٥ ر - ٨ آب ١٣٢٥ ر / ٣١ تموز ١٩٠٩م - ٢١ آب ١٩٠٩م^{٣٤}، حول المشروعين المقدمين من قبل كل من (غلاسكو، تشستر) لتحديد ايهما انسب، لكن لم يتم التوصل الى اتفاق نهائي، اذ فضل النواب تأجيله للدراسة ومن بينهم نائب (مبعوث) بغداد اسماعيل حقي بابان^{٣٥}، وايدى النواب، وبذلك لم يتم اتخاذ قرار نهائي بشأن المشاريع المقدمة^{٣٦}.

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

أن المشروع الأميركي المقترح 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 "الضمانات الكيلومترية"، وأن 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 يومورتالك في خليج الأسكندرون، وإلى بتليس ومنه إلى وان وإلى ميناء سامسون على البحر الأسود وإلى البحر المتوسط عبر حلب،

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

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

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

قدم مشروع تشستر الى مجلس المبعوثان العثماني في جلسة ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧ ر / ٢١ ايار ١٩١١ - ٤ حزيران ١٩١١م، وتم مناقشته، علماً ان المشروع قدم سابقاً الى وزارة الخارجية العثمانية في ١٠ آذار ١٩١٠م، ووفقاً للعقد المبدئي للمشروع فان خط السكة الحديدية المقرر بنائه سوف يمر عبر ديار بكر وبديليس، اما 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 التنقيب عن المعادن وتشغيلها في هذه المناطق، اذ ان السكة تبني فوق المناجم، والجزء المهم في المناقشة كانت حول تحديد مدة الامتياز بـ ٩٩ سنة، و تقرر 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 و الضمانات ستسلم الى الحكومة ٢٠,٠٠٠ ليرة اودعتها في البنك العثماني في استانبول كضمان^{٤٥}.

وقبل توقيع العقد الاولي الذي قدم في ١٠ اذار ١٩١٠م الى الصدر الاعظم (الوزير) ابراهيم حقي باشا^{٤٦} اشترط عرضه على البرلمان^{٤٧}، لكن المشروع تأخر لغاية سنة ١٩١١م، وعندما عرض مشروع تشستر في مجلس المبعوثان للمناقشة طالب 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 (١,٠٥) مم، ويجب بناء الخط على نطاق واسع، وتخضع لشروط معينة^{٥٠}، كما تم تقليص الموعد النهائي البالغ ٢٠ سنة الممنوح للشركة للتنقيب عن المعادن إلى عامين، سيضمن دخلاً تشغيلياً يبلغ ١٦٠ ألف فرنك سنوياً لكل كم^{٥١}.

ابلغت شركة OADC الامريكية المعنية الصدر الاعظم ابراهيم حقي باشا أن هذا التغيير لا يمكن قبوله، فأعيد عقد المشروع الى البرلمان ووضع في جدول اعمال المجلس في ٢٧ أيار ١٩١١م للموافقة عليه، تضمن العقد النهائي وثيقتين، الاولى تحتوي على ٥٣ مادة، منها ٣٧ مادة للسكك الحديدية و ١٦ مادة تتعلق بامتياز التعدين، اما الوثيقة الثانية تتضمن ٤٢ مادة تتعلق بمواصفات العقد النهائي للمشروع^{٥٢}، ذكرت مواد العقد بعض الامور 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 الرعايا العثمانيين (مادة ٢٤)، يتم ربط الخط بالبحر الابيض المتوسط بعد توقيع العقد ولن تقوم اي شركة اخرى 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 الأناضول الى الموصل - كركوك مرتبطة بالسليمانية، واثاء المناقشات اعترض نائب الموصل محمد علي فاضل واوضح ان بنود العقد المذكورة تزيد المشاكل الاقتصادية للإمبراطورية العثمانية من خلال الوقوع 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 أخرى^{٥٥}.

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

❖ خامساً: جهود القوى العظمى لتأجيل المشروع

حتى تشستر بدعم رسمي كبير من الحكومة الامريكية - ويليام هوارد تاфт (William howard taft)(١٨٥٧-١٩٣٠) - أكثر انفتاحاً من سلفه الرئيس ثيودور روزفلت (Theodore roosevelt)(١٨٨٢-١٩٤٥) للمشروع ومؤيداً لخط سكة حديد الأناضول وبلاد ما بين النهرين^{٥٧}.

كان السلطان عبد الحميد الثاني مهتماً بإنشاء السكك الحديدية، اذ قال: " اسرعت في انشاء السكك الحديدية في الأناضول 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 معادنا في السوق الدولية الكبرى حتى وان رفضت الدول الاعتراف بهذا الخط فان اهمية السكك الحديدية ليست فقط اقتصادية وانما هي سياسية^{٥٨}، تعرض مشروع تشستر 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 أخرى للتأخير^{٥٩}، أن الاسباب الحقيقية لتأخير المشروع وعدم البت فيه، تدخل دول أخرى كان لها نفوذ في الأراضي العثمانية، منها ألمانيا وفرنسا وإنجلترا وروسيا كانوا ضد المشروع لعدة أسباب، خاصة تحت تأثير الألمان الذين يعدون أكبر عامل خارجي تسبب في تأجيل مشروع تشستر وعدم إحرازه تقدم سنة ١٩١٠م، خوفاً على المصالح التي اكتسبوها مع امتياز سكة حديد بغداد الذين اعتقدوا أنه سيتضرر 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 قلقه على مصالحها في الاراضي العثمانية لذلك عقدت اتفاقية في ٧ تشرين الثاني ١٩١٠م حصلت الحكومة العثمانية بموجبها على مبلغ ١١ مليون ليرة ذهب من المانيا، اضيفت الى الديون العثمانية^{٦٢}، أرادت الشركة الامريكية 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^{٦٤}، والتزم السلطان عبد الحميد الثاني بمنح الحق ببناء خطوط السكك الحديدية على الساحل الاسود العثماني باسم " خط سكة حديد البحر الاسود " الى روسيا^{٦٥}، بذلك عملت على منع النفوذ الامريكي من الوصول الى المنطقة^{٦٦}.

ذكرت مصادر ان شركة تشستر الامريكية قدمت مبلغ مقداره ١٥٠٠٠ ليرة الى الحكومة العثمانية لإمرار 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 - سيواس - الموصل - كركوك - سليمانية- الى البرلمان العثماني وتمت مناقشته، وظهر نواب الولايات العربية ومنهم العراقيين رغم قلتهم رغبتهم بتقليل التأثير الاجنبي في المنطقة والتمثلة 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^{٦٨}، 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^{٦٩}، 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 ومنافسة بين الدول"^{٧٠}، وتحدث مدير السكك الحديدية احمد مختار ان المشروع تنفذه شركة سكة حديد الأناضول في انقره، والخط سيمر في مناطق نفوذ فرنسية والمانية، اذ عقدت اتفاقية المانية - فرنسية بموجبها اصبحت المنطقة المذكورة للمشروع بالكامل تحت حقوق الدولتين^{٧١}.

ان اسباب معارضة المشروع اجنبية خارجية وليست عثمانية داخلية، وان المصالح الامريكية لم تكن بقوة المصالح التي كانت تتمتع بها الدول الاوربية الاخرى، لذا حاولت الولايات المتحدة الامريكية عدم اثاره الدول الاوربية 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 تشستر من اجل الحصول على امتياز السكك الحديدية، وطرح عدت مسائل اساسية للمناقشة ومنها مسألة ضمان الاميال (المسافة المقطوعة) التي اوجدها البنك العثماني منذ سنة ١٨٨٨م، فأن الطلب المقدم من قبل غلاسكو كان بدون ضمان الاميال، 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 تشستر كان طلبه يتضمن ضمان الاميال لذا تمت الموافقة على طلب تشستر^{٧٣}.

كما تم مناقشة موضوع خط السكة هل تكون خطوط السكة ضيقة ام خطوط عريضة، اذ اشار نائب كركوك محمد علي مصطفى قياردار^{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 لان 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 ستبنى في منتصف السكك الحديدية العثمانية، وإيد 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 لا بد 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 فرعي بمسافة كيلومتر بشرط ان يتم بناء هذا الخط بطوله يبلغ ٥٢٠ كم تقريبا وبالأموال التي تعطى للشركة، كلام النائب اسماعيل حقي بابان وانتقاده وجد صداها في البرلمان العثماني ووافق اغلبية النواب عليه^{٧٨}.

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

استمر المجلس في مناقشة قضية عرض السكك الحديدية، اذ التزم تشستر ببناء خط سكة الحديد بخط عريض وكانت احد العوامل التي جعلت المشروع يبرز على مشروع غلاسكو، فالمسافة بين القضبان بالخط الضيق حوالي ١ م، اما الخط العريض المسافة ١,٥٠م، وفي المناطق الجبلية والوعدة 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 والتفريغ، 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 والعريضة مخصصة للأغراض التجارية، ايد الخط العريض اغلبية اعضاء البرلمان ومن بينهم العراقيين، وشكلت جزء مهم من المناقشات وان نائب الموصل محمد علي فاضل اكد 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 ضرورياً لبناء السكة الحديدية لان السكك الاخرى الموجودة في المنطقة كانت واسعة فمن الضروري دمج السكك الحديدية مع الخطوط الحالية وفضل لنقل اسرع واكثر راحة، ذكر في مجلس المبعوثان ان خطوط السكة العريضة افضل من الضيقة وان الخطوط الموجودة في مناطق العراق والاناضول خطوط عريضة لذا لا بد ان تكون عريضة لكي تكون مترابطة 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 المقترح بالأجماع وقبل العرض^{٨٣} فيما يتعلق بمسار خط السكة الحديد، تم رسم الخط من ديار بكر الى البحر الابيض المتوسط

۲۴۷

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

اثرت مواضيع اخرى داخل مجلس المبعوثان العثماني ومنها قضية الالغام المنتشرة في المنطقة التي خططت لإنشاء الخط عليها، أذ ان العقد النهائي لسكك الحديدية المزمع بنائها يتكون من جزئين الثاني مخصص لقضية 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، وتحدث 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 تشستر بالحصول على امتياز السكك الحديدية التي تمر بالعراق^{٩٩}.

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

وافقت الحكومة العثمانية على مشروع سكة حديد تشستر في ٢٤ تشرين الثاني ١٩١١م، وتم بناء الخط من هاربوت إلى ديار بكر، ومن هاربوت إلى الموصل تحدها 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، وبكلفة ٦٨٠٠,٠٠٠ ليرة ذهبية عثمانية، وحددت مدة البناء ١٦ شهراً، ومدة الامتياز ٩٩ سنة بعدها تقوّل ممتلكات الشركة الى الحكومة العثمانية دون مقابل، وتم الحصول على ترخيص التقيب عن التعدين لمدة سنتين وفقاً لأنظمة التعدين في الدولة العثمانية، وكان المشروع الامريكي للأغراض التجارية يمثل اول دخول لرأس المال الامريكي الى الاراضي العراقية واستمر بالعمل حتى الاحتلال البريطاني للعراق، اذ تم تعجير خط سكة الحديد من قبل القوات البريطانية سنة ١٩١٨م^{١٠١}.

الخاتمة

كانت التجارة العامل الرئيسي لتوجه الولاية المتحدة الامريكية نحو الدولة العثمانية لأهميته للاقتصاد الامريكي، لذلك توجهت الى عقد المعاهدات والاتفاقيات التجارية شجعها على ذلك رغبة الدولة العثمانية بالاستفادة من الخبرة الامريكية 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 تشستر الامريكي على مجلس المبعوثان العثماني اشتدت فيه المناقشات حول امتياز سكة الحديد الاناضول والعراق لما للمنطقة من اهمية لأنها غنية بالموارد الطبيعية وذات موقع استراتيجي على الاراضي العثمانية لطالما كان الغرب مهتم بهذه المنطقة.

كان مشروع تشستر للسكك الحديد من المشاريع المهمة لأنها تمثل اول محاولة لدخول رأسمال 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 غلاسكو.

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

تأخر البت في مشروع تشستر وتعرض للتأجيل أكثر من مرة بتأثير قوى عظمى منافسة لها في المنطقة، كانت رافضه تواجهها خوفاً على مصالحها الاقتصادية والسياسية المرتبطة مع العثمانيين من ان تتضرر، فضلاً عن تأثير الرشاوى وبعض الشخصيات المتنفة ومنها الصدر الاعظم ابراهيم باشا وغيره.

حظى مشروع سكة حديد تشستر 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 لمدخلات النواب العراقيين تأثير كبير على المناقشات وطرح آرائهم ومقترحاتهم، 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.

- ^١ - للمزيد عن العلاقات العثمانية - الامريكية 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 الامريكية اتجاه تركيا العثمانية قبيل الحرب العالمية الاولى عام ١٩١٤م، مجلة العلوم السياسية، جامعة واسط، المجلد ٥، العدد ٧، ٢٠٢٢، ص ٧١.
- ^٣ - نظام الامتيازات الاجنبية: معاهدات تعقدها الدولة العثمانية مع الدول الاجنبية تتضمن عدد من القوانين والنظم التي تنظم علاقاتها مع الدول وتضمن لهم حرية التجارة، وتحافظ على حقوق وحريات الاقليات التي تعيش على ارضها، 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 التبشيرية في داخل الاراضي العثمانية. للمزيد انظر: ابتسام انور السيد فرج، نظام الامتيازات الاجنبية وتأثيره على المشرق العربي، دار النور للطباعة، بيروت، ١٩٨٨، ص ٤-٧.
- ^٤ - للمزيد انظر: وليد العريض، تاريخ الامتيازات في الدولة العثمانية وآثارها، مجلة دراسات، الجامعة الاردنية، العدد ٤، عمان، ١٩٩٥، ص ١٤٥.
- ^٥ - عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص ٧٢.
- ^٦ - حنا عزو بهنان، تغلغل النفوذ الامريكي 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، التغلغل الألماني في المشرق العربي قبيل الحرب العالمية الأولى، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٢٧، ١٩٨٦، ص ٤٨.
- ^٩ - وزير الاشغال العامة خلوصي فريد بيك تولى 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 LİSANS TEZİ , turkia. azmir , 2009, p.70.
- ^{١٠} - الخطاب كان سنة ١٩١١م.
- Akdes Nimet Kurat, Türk Amerikan Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1800-1959), Doğu Ltd. Şirketi Matbaası, Ankara, 1959, p.39.
- ^{١١} - ضابط البحري الأميركي الذي أرسل سنة ١٩٠١ م من اجل التفاوض حول دفع مبلغ التعويضات الناتجة عن أضرار ممتلكات المبشرين في أحداث الأرمن (١٨٩٤-١٨٩٦). انظر: جواد رضا رزوقي السبع، تغلغل نفوذ الولايات المتحدة الامريكية 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 ٢٤؛
- Mustafa melhat , Op. Cit. , p.70.
- ^{١٣} - عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص ٧٣.
- ^{١٤} - الحكومة الامريكية برئاسة ثيودور روزفلت (١٨٥٨-١٩١٩) ومدة رئاسته (١٩٠١-١٩٠٩)، والسفير والمفوض الامريكي فهو جون ليشمان للمدة (١٩٠٦-١٩٠٩). عبد السلام مؤنس، المصالح الامريكية في استنبول ١٨٣٠-١٩١٨، دار المشير للنشر، الاسكندرية، ١٩٨٧، ص ٥٩ ؛ Çağrı Erhan , Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Anadolu'da demiryolları , Yeni Türkiye Yayınları, 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 تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

¹⁸ - Edward W. Chester, Op. Cit. , p.126; Yahya Sezai Tezel, Birinci Büyük Millet Meclisi AntiEmperyalist Miydi. Chester Ayrıcalığı , 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 اخيه مراد الخامس بسبب سوء حالته الصحية، ويعد عبد الحميد من اكثر السلاطين حكمة، قام بإصلاحات مهمة في عصره اهمها اعلان اول دستور في الدولة العثمانية ١٨٧٦ كذلك شهد عصره الحرب الروسية العثمانية وتدخل دول اوربا من اجل تقسيم الدولة العثمانية، خلع من السلطة في ٧ نيسان ١٩٠٩، توفي في ١٠ شباط ١٩١٨. للمزيد انظر: اورخان محمد علي، عبد الحميد الثاني حياته واحداث عهده، ط١، دار الانبار، العراق، ١٩٨٧.

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

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

^{٢١} - نقلاً عن:

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

²² -Mustafa melhat , Op. Cit. , p.72.

^{٢٣} - نقلاً عن:

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

^{٢٤} - حاول السلطان عبد الحميد الثاني أن يلعب في الورقة الألمانية ضد الأطماع الروسية والهيمنة الانكلو-فرنسية 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 تاماً لنواياه هذه من جانب الأوساط الحاكمة الألمانية ، للتفصيل انظر: هاشم صالح التكريتي ، المصدر السابق ، ص ٥١- ٥٢.

^{٢٥} - نوري عبد بخيت السامرائي، محاولات التغلغل الرأسمال الأمريكي في الإمبراطورية العثمانية قبيل الحرب العالمية الأولى ، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٣٠، السنة ١٢، ١٩٨٦، ص٧١.

²⁶ - Mustafa melhat , Op. Cit. , p.72.

^{٢٧} - كانت الرحلة التجارية برئاسة إدوارد هـ.أوزمان (Edward H. Ozman). عصام كاظم عبد الرضا، المصدر السابق، ص٧٩-٨٠.

²⁸ - 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.

²⁹ - Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.87.

^{٣٠} - ان بروس غلاسكو اسس شركة امريكية - بريطانية وهي التي طلبت الحصول على امتياز الاستثمار في الدولة العثمانية.

Bilmez Bülent Can, Op. Cit. , p.122.

³¹ -Mustafa melhat , Op. Cit. , p.74.

³² - Süreyya Algül, Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Anadolu’da Demiryolları İmtiyazları ve Chester Projesi, İstanbul Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1998, p.33.

³³ - Mustafa melhat , Op. Cit. , p.74.

^{٣٤} - كان العثمانيون يستخدمون التاريخ الرومي ويرمز بحرف (ر) وفرقه عن الميلادي ١٣ يوم بالأيام والاشهر اما السنوات الفرق عن الهجري سنتين والميلادي يحتاج الى عملية حسابية مطولة لاستخراجه، لكن التاريخ المذكور تم تحويله من الرومي الى 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 غابرييل نورادونكيان أفندي أصبح هالاجيان أفندي بدلاً عنه، وهو مسيحي ارمني وحاصل على الدكتوراه في القانون من اوربا 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 تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

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 روكفلر (١٨٣٩-١٩٣٧): صناعي أميركي ومؤسس شركة ستاندرد أوليل لتصفية النفط التي سيطرت على (٩٠٪) من إنتاج النفط الأميركي، تقاعد عن إدارة الشركة بعمر (٧٢) سنة، بلغت الثروة التي جمعها بليون دولار، كان مهتماً بدعم المؤسسات الخيرية والتبشيرية، وتعد جامعة شيكاغو التي أنشأها عام ١٨٩٢، ومؤسسة روكفلر عام ١٩١٣ خير دليل على ذلك. جواد رضا رزوقي السبع، المصدر السابق، ص ١٧٧.

^{٣٨} - المصدر نفسه، ص ١٧٨.

³⁹ - Mustafa melhat , Op. Cit. , p.76.

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

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

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

⁴² - Bilmez Bülent Can, Op. Cit. , p.142.

⁴³ -Mustafa melhat , Op. Cit. , p.76.

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

^{٤٥} - مجلس مبعوثانك (١٣٢٦-١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوجنحي سنة اجتماعية ، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧ / 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.

⁴⁷ - 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 ١٩٠٨-١٩١٤، مجلة بين النهرين، العدد ٤٨، الموصل، ١٩٨٥، ص ٢٣٧.

^{٤٩} - مجلس مبعوثانك (١٣٢٥-١٣٢٦ / ١٩١٠م - ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد الثالث، ايجنحي سنة اجتماعية ، ٢٤ شباط ١٣٢٥ - ٢٧ اذار ١٣٢٥ / ٩ اذار ١٩١٠م - ١٠ نيسان ١٩١٠م، استمرت المناقشات من ص ٣٧٧-٤٤٤ ;

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

⁵⁰ - Ibid., p.77.

^{٥١} - كان مدير عام السكك الحديدية العثمانية احمد مختار الذي صرح 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 الاولى، المجلد السابع، اوجنحي سنة اجتماعية، ١١ أيار ١٣٢٧، ص ١١-٢٩. طرح العقد بشكل مفصل تحت اسم الاتفاقية النهائية لسكة حديد شرق الاناضول.

⁵³ -Mustafa melhat , Op. Cit. , p.84.

^{٥٤} - احمد رضا بيك: ولد ١٨٥٩ في استانبول لآب 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 تتق به فولوه نيابتها في أوروبا وانشأ في باريس جريدة اسمها مشورت، وعرف بنزاهته وثباته، توفي في ١٩٣٠. عصمت برهان الدين عبد القادر، دور النواب العرب في مجلس المبعوثان العثماني ١٩٠٨ - ١٩١٤م، ط ١، بيروت، ٢٠٠٦م، ص ٦٨؛ مجلة الهلال، السنة ١٨، ج ٣، مصر ، ١ كانون الاول ١٩٠٩م، ص ١٣٧ ؛

Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.100.

^{٥٥} - مجلس مبعوثانك (١٣٢٧ / ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوجنحي سنة اجتماعية، ١١ أيار ١٣٢٧، ص ٢٩.

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

⁵⁷ - Edward W. Chester, Op. Cit. , p.216-217.

⁵⁸ - Hasan Daşdemir, Op. Cit. ,p 82.

⁵⁹ -Mustafa melhat , Op. Cit. , p.84-85.

⁶⁰ - Walter Schweer, Die türkisch-persische Eldörvorkommen, Hamburg, 1919, p.77.

⁶¹ - Mustafa melhat , Op. Cit. , p.86.

⁶² - Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.101-102.

مشروع تشستر في العراق خلال العهد العثماني ١٩٠٨-١٩١١

- 63- Bige Sükan Yavuz , Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi , Atatürk Yolu Dergisi, C:6, Ankara Üniversitesi Basımevi , Kasım 1999-2003, p.541.
- 64- Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, Trabzon İran Transit Nakliyesi , Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul, 1995, p.452-453; Bilmez Bülent Can, Op. Cit., p.147-148; Paul Imbert, Osmanlı'da Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları, Yay. haz. Muammer Sarıkaya, İstanbul, 2007, p.24.
- 65- Sultan Abdülhamit , Siyasi Hatıratım, Dergah Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 1975, p.139-140; NOVIÇEV, D., Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi, (çev. Nabi Dinçer), Onur Yayınları, Ankara, 1979, p.131.
- 66- John A. DeNovo, Op. Cit. p.72-73; Bilmez Bülent Can, Op. Cit. , p.142.
- 67- Ahmet İzzet Paşa, Feryadım, Cilt:1, Nehir Yayınları, İstanbul, 1992, p.82.
- ٦٨ - في تلك المدة كان محمود شوكت باشا الصدر الاعظم ووزير الحربية الذي دار المفاوضات بين الالمان والفرنسيين حول السكك الحديدية: Çağrı Erhan , Op. Cit. , p.110.
- 69 - Ibid., p.110.
- ٧٠ - مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/ ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧، ص٢٥٢.
- ٧١ - عقدت الاتفاقية 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، ص٥٨.
- ٧٢ - خيرية قاسمية، مع بدايات السياسة الامريكية في الشرق العربي، مجلة دراسات تاريخية، العدد ٤، دمشق، ١٩٨١، ص٦.
- ٧٣ - جوهر الاسلوب ان الحكومة العثمانية هي المسؤولة عن كل كيلومتر يتم قطعه ليتوفر ايراد اجمالي معين للطريق وإذا لم يصل الايراد الى المبلغ المضمون يدفع للشركة مبلغ التأمين ١٠٠٠٠ فرنك الى ١٩٠٠٠ فرنك لكل كيلومتر. للمزيد انظر: NOVIÇEV, D., Op. Cit. ,p47-48 ; Serdar Şahinkaya , Dicle ve Fırat yoluyla nehir taşımacılığı , Yurt Yayıncılık Vakfı, İstanbul, 1999,p7.
- ٧٤ - محمد علي مصطفى قيردار: مسلم، عضو مجلس ادارة لواء كركوك. ابراهيم خليل احمد، المصدر السابق، ص٢٣٧.
- ٧٥ - أن المنطقة جبلية وفيها الكثير من الانفاق والجسور والنقوءات التي تتطلب الكثير من النفقات وإذا تم بناء خط السكة الحديد بقياس ضيق ستكون التكلفة اقل واسهل واسرع في البناء. مجلس مبعوثانك (١٣٢٥/ ١٩٠٩م)، الفترة الاولى، المجلد السادس، برنجي سنة اجتماعية، ١٨ تموز ١٣٢٥ - ٨ آب ١٣٢٥، ص٦٠١.
- ٧٦ - وقعه مدير السكك الحديدية احمد مختار في ٦ نيسان ١٣٢٧ / ١٩ نيسان ١٩١١م. المصدر نفسه، ص٤-١.
- 77 - Mustafa melhat , Op. Cit. ,p112.
- 78 -Ibid., p.112-113.
- 79- Ibid., p.112-113.
- 80- 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، ص٢٣٢؛
- 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، ص٢٣٢.
- ٨٣ - مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/ ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد الثاني، دورتجي سنة اجتماعية، ٩ تشرين ثاني ١٣٢٧ - ٥ كانون الثاني ١٣٢٧، ص٤٨-٤٧.
- 84- 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، ص٢٢٩؛ المصدر نفسه، الفترة الاولى، المجلد السادس، اوجنجي سنة اجتماعية، ٧ نيسان ١٣٢٧ - ١٦ ايار ١٣٢٧، ص٤٨٩.
- ٨٦ - مجلس مبعوثانك (١٣٢٧/ ١٩١١م)، الفترة الاولى، المجلد السابع، اوجنجي سنة اجتماعية، ٨ ايار ١٣٢٧ - ٢١ ايار ١٣٢٧، ص٧.
- ٨٧ - المصدر نفسه، ص٢٤٠.
- ٨٨ - المصدر نفسه، ص٢٣٣؛

۲۴۴

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

ثانياً: الرسائل و الاطاريح العلمية

- العربية

١. جواد رضا رزوقي 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 İMTİHAZLAR SORUNU VE TARTIŞMALARI (1908-1914), DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ PROGRAMI YÜKSEK LİSANS TEZİ , TURKİA. Azmir , 2009.
3. Süreyya Algül, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Anadolu'da Demiryolları İmtihazları 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 واحداث 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، ٢٠٠٦م.

- 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 Minneasota 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), Doğu 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 , Çağrı 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. NOVIÇEV, 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. حنا 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 قبيل الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤م، مجلة العلوم السياسية، جامعة واسط، المجلد ٥، العدد ٧، ٢٠٢٢.
٥. هاشم صالح التكريتي، التغلغل الألماني في المشرق العربي قبيل الحرب العالمية الأولى، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٢٧، ١٩٨٦.
٦. نوري عبد بخيت السامرائي، محاولات التغلغل الرأسمال الأمريكي في الإمبراطورية العثمانية قبيل الحرب العالمية الأولى، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٣٠، السنة ١٢، ١٩٨٦.
٧. وليد العريض، تاريخ الامتيازات في الدولة العثمانية وآثارها، مجلة دراسات، الجامعة الاردنية، العدد ٤، عمان، ١٩٩٥.

- التركيبة

1. Bige Sukan 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-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı”, AÜSBF Dergisi, Cilt: 25, Sayı:4 Aralık , Ankara , 1970.

خامساً: المجلات

١. مجلة الهلال، السنة ١٨، ج٣، مصر ، ١ كانون الاول ١٩٠٩م.