

A new perspective on the Berlin-Persian Gulf railway project 1899-1914

Hassan Javadiniya ¹ | Heydar Amiri ²

(DOI): [10.22034/MTE.2022.11947.1538](https://doi.org/10.22034/MTE.2022.11947.1538)

Abstract

Original Article

P 159 - 186

At the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, two powerful and nationalist figures came to power in Germany and the Ottoman Empire. Wilhelm II came to power with the slogan of new politics in Germany and Sultan Abdul Hamid II came to power with the slogan of Islamic unity in Ottoman Empire. Both personalities wanted economic, military and industrial progress in their empires, which led to the cooperation of the two countries in the Berlin-Persian Gulf railway project. On the other hand, at this time, the Persian Gulf suddenly became the arena of conflict and colonial competition between powerful European governments, including Germany. The basic issue of this research is to investigate and explain the reasons for the construction of the Berlin-Persian Gulf railway by the Germans and the reasons for their failure in this project. This article is done using the descriptive-analytical and documented method of text analysis and using historical sources. The findings of the research indicate that the Germans, after not succeeding in the Persian Gulf by sea, thought of penetrating the Persian Gulf by land and by rail, but they did not succeed in this plan due to the lack of powerful allies

Key words: Persian Gulf, Railway, Germany, Ottoman, England, Russia, France.

1 - department of history education farhangian university p.o .box 14665_889 tehran iran. h.javadiniya@cfu.ac.ir

2 - Department of History, Faculty of Humanities, Yasouj University, Yasouj, Iran (ksiahpour@yahoo.com)

Received: 2021/10/03 | Accepted: 2022/04/12



This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution4.0 | <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

نگرشی نو بر طرح راه آهن برلین - خلیج فارس ۱۸۹۹/م ۱۳۱۶ ق - ۱۹۱۴/م ۱۳۳۲ ق

حسن جوادی نیا^۱ | حیدر امیری (نویسنده مسئول)^۲

شناسه دیجیتال (DOI): [10.22034/MTE.2022.11947.1538](https://doi.org/10.22034/MTE.2022.11947.1538)

علمی - پژوهشی

ص: ۱۸۶/۱۵۹

چکیده

در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، در آلمان و عثمانی دو شخصیت قدرت مند و ناسیونالیست به قدرت رسیدند. ویلهلم دوم با شعار سیاست نوین در آلمان و سلطان عبدالحمید دوم با شعار اتحاد اسلامی در عثمانی به قدرت رسیدند. هردو شخصیت خواهان پیشرفت اقتصادی، نظامی و صنعتی در امپراتوری‌های خود بودند، که این اشتراکات، منجر به همکاری دو کشور در طرح راه آهن برلین - خلیج فارس گردید. از سوی دیگر، در این زمان خلیج فارس به یکباره عرصه کشمکش و رقابت‌های استعماری دولت‌های قدرت مند اروپایی از جمله آلمان قرار گرفت.

مساله اساسی این پژوهش، بررسی و تبیین دلایل ساخت راه آهن برلین - خلیج فارس توسط آلمانی‌ها و دلایل ناکامی و شکست آن‌ها در این طرح است. این مقاله با استفاده از روش توصیفی - تحلیلی و مستند به تحلیل متن و با استفاده از منابع تاریخی انجام شده است. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است، که آلمانی‌ها پس از عدم موفقیت در خلیج فارس، از طریق راه دریایی، به فکر نفوذ در خلیج فارس به وسیله راه زمینی و از طریق راه آهن برآمدند؛ اما به دلیل نداشتن متحدان قدرت مند نتوانستند، در این طرح موفق شوند.

واژه‌های کلیدی: خلیج فارس، راه آهن، آلمان، عثمانی، انگلیس، روسیه، فرانسه.

۱ - استادیار گروه آموزش تاریخ، دانشگاه فرهنگیان، صندوق پستی ۸۸۹_۱۴۶۶۵ تهران ایران. h.javadiniya@cfu.ac.ir

۲ - دانشگاه فرهنگیان، بوشهر، ایران. ksiahpour@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۷/۱۱، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۱/۲۳



مقدمه

توجه آلمانی‌ها به خلیج فارس، به اواخر سده‌ی نوزدهم باز می‌گردد، زمانی که ویلهلم اول (حک ۱۸۶۱-۱۸۸۸م / ۱۳۰۵-۱۲۷۷ق) و صدر اعظم وی، بیسمارک،^۱ در صدد اندیشه‌ی «پان ژرمن» در جهان بودند. (هوشنگ مهدوی، ۱۳۷۵: ۳۰۱) در آن زمان انگلستان به دلیل موقعیت جغرافیایی و ناوگان دریایی قدرت‌مند دارای سیادت دریایی در آب‌های جهان؛ از جمله خلیج فارس بود. آلمان نیز، دارای یک ناوگان نظامی دریایی قدرت‌مند بود که می‌توانست رقیب خطرناکی در برابر ناوگان نظامی انگلستان باشد؛ از سویی، نفوذ آلمان در قلمرو عثمانی به نحوی بود، که سایر قدرت‌های اروپایی قادر به رقابت با آلمان در اروپا نبودند. (اسدی، ۱۳۸۱: ۶۵)

امپراتوری عثمانی بهترین محل برای سرمایه‌داران و صاحبان صنایع بزرگ آلمانی به‌شمار می‌رفت؛ زیرا بیش‌تر کشورهای آفریقایی و آسیایی میان قدرت‌های بزرگ تقسیم شده بود و دست آلمان تقریباً از این دو قاره کوتاه مانده بود و عملاً بازارهای کمی باقی مانده بود و تنها بازارهای عثمانی می‌توانست جولان‌گاه آلمان باشد، تا هم بر بازارهای عثمانی سلطه یابد و هم از طریق راه آهن برلین - بغداد - خلیج فارس به رویاهای دیرین خود؛ یعنی سلطه بر ایران، خلیج فارس و هند دست یابد. (فرامرز، ۱۳۴۶: ۲۵) اوج فعالیت‌های آلمان برای نفوذ در خلیج فارس به سال‌های پیش از جنگ اول جهانی برمی‌گردد. اهمیت خاورمیانه موجب شد که آلمانی‌ها در اواخر قرن نوزدهم درصد ایجاد پایگاه‌های تجاری و بازرگانی در خلیج فارس برآیند؛ زیرا در منطقه‌ای که انگلیسی‌ها بدون رقیب بودند، برای خود پایگاهی به‌دست آورند. (ذوقی، ۱۳۶۸: ۱۵) آلمانی‌ها، از سلطه بر خلیج فارس، چند هدف عمده را دنبال می‌کردند: الف. کنترل و نظارت بر خلیج فارس و از بین بردن نفوذ انگلستان. ب. اتصال آلمان به خلیج فارس از طریق بندر هامبورگ. (جمال‌زاده، ۱۳۶۷: ۱۹۲)

ویلهلم دوم (حک ۱۹۱۸-۱۸۸۸م / ۱۳۳۶ - ۱۳۰۶ق) به‌شدت متمایل به‌گسترش مستعمرات و دستیابی به سرزمین‌های دوردست بود. یکی از آرزوهای اصلی وی دست یافتن به راهی بود که آلمان را به خلیج فارس متصل کند. وی با توجه به اهمیت این ارتباط، برای رسیدن به این مقصود، در ابتدای سلطنتش مصمم بود که نفوذ انگلستان و روسیه، در خلیج فارس را از بین ببرد و نفوذ آلمان را به‌جای آن برقرار کند به این مقصود نایل شود. (سایکس، ۱۳۶۶: ۲، ۳۳۶؛ سایکس، ۱۳۶۳: ۴۴۶) آلمان به‌خوبی می‌دانست که خلیج فارس از نقاط اساسی انگلستان است، اما آن‌جایی که نمی‌توانست به راحتی با

^۱ - Bismarck

نیروی دریایی آن‌جا را فتح کند، با همراهی عثمانی درصدد ساخت راه‌آهن از برلین تا خلیج فارس، از مسیر متصرفات عثمانی برآمد.

در باره‌ی این موضوع تا کنون مقاله‌ی مستقلی به رشته تحریر درنیامده است. کتاب «راه‌آهن اروپا و خلیج فارس» از فرامرزی (۱۳۴۶)، نخستین کتاب فارسی، در این موضوع است؛ ولی مطالب آن بسیار آشفته و بدون توالی تاریخی (کرونولوژی) و بیش‌تر براساس مذاکرات مجلس عوام انگلستان است. آراین (۱۳۸۳) در مدخل «راه‌آهن برلین - بغداد»، کاظم بیگی (۱۳۸۷) در مقاله‌ی «بریتانیا و خطوط آهن ایران و خاورمیانه ۱۹۱۹م / ۱۳۳۷ق»، رحمانیان و یار مهدوی (۱۳۹۰) در مقاله‌ی «راه‌آهن در ایران عصر قاجار»، رحمانیان (۱۳۹۱) در مقاله‌ی «راه‌آهن در ایران عصر قاجار» به‌صورت گذرا به این موضوع اشاره کرده‌اند. بنابراین، پژوهش در این موضوع با توجه به منابع تاریخی ضرورت و تقویت می‌یابد.

پژوهش حاضر با طرح پرسش‌های زیر بر آن است تا به روش توصیفی - تحلیلی، این موضوع را در دوره‌ی مورد نظر بررسی کند: راه‌آهن برلین - خلیج فارس چه تأثیری بر روابط آلمان با سایر کشورهای استعمارگر، در قرن بیستم داشته است؟ زمینه‌ها و دلایل ساخت این راه آهن و هم‌کاری عثمانی با آلمان در این طرح چه بود؟ دلایل مخالفان این طرح (روسیه و انگلستان) چه بود؟ فرضیه اصلی پژوهش، این است که آلمان در قرن بیستم از طریق زمینی و راه‌آهن قصد دستیابی به خلیج فارس را داشت و در این راه با مخالفت سایر قدرت‌های استعماری مواجه شد.

۱. راه‌آهن برلین - خلیج فارس و دسترسی زمینی آلمانی‌ها به خلیج فارس

قرن نوزدهم، دوران توسعه امپریالیسم و احداث خطوط راه‌آهن به موازات یکدیگر بود. احداث راه‌آهن بغداد، چین شرقی و منچوری جنوبی، از طرح‌های پیش‌رفته و امپریالیستی آن دوران، به‌شمار می‌آیند. (Martin, ۱۹۵۹: ۶۱) در آلمان نخستین کسی که از اهمیت راه‌آهن سخن گفت، مولتکه،^۱ از صاحب نظران میلیتاریسم آلمان بود. وی درباره‌ی اهمیت خط آهن بغداد نوشت: «قدرتی که این دست آهنین را خواهد کشید، باید امپراتوری آلمان باشد. این دست از آسیای صغیر، سر در خواهد آورد و انگلستان خود را به مرزهای قفقاز، عراق و هند دراز خواهد کرد.» در این راستا اقتصاددانان و جامعه‌شناسان آلمانی، به‌عثمانی به‌عنوان مستعمره آینده‌ی خود نگاه می‌کردند و

برنامه مولتکه درباره‌ی راه آهن را آغاز کردند. (لوتسکی، ۱۳۷۹: ۴۸۵)

کنگره برلین، در سال ۱۸۷۸م/ ۱۲۹۵ق، تصمیم گرفت که به حمایت از حقوق سرمایه‌داران اروپایی طلب کار از عثمانی، یک کمیسیون مالی به استانبول بفرستد تا راه‌های بازپرداخت وام‌های مقروض عثمانی را بررسی کنند. اعضای هیأت دیون عمومی عثمانی نخستین افرادی بودند، که ضرورت کشیدن راه آهن در عثمانی را دریافتند. آن‌ها، گسترش راه آهن را یگانه راه رشد اقتصادی در عثمانی می‌دانستند. از این‌رو، در گزارشی به عبدالحمید دوم (حک ۱۹۰۹ - ۱۸۷۶م/ ۱۳۲۶ - ۱۲۹۳ق) مقدمات کارها، را به او یادآوری کردند. (وادالا، ۱۳۶۴: ۳۱-۳۰) از این زمان اروپایی‌ها طرح‌هایی را برای ایجاد خطوط آهن در عثمانی ارایه کردند. (عبدالحمید دوم، ۱۳۷۷: ۱۱۶)

ویلهلم دوم، در دومین سفر خود به عثمانی، در (اکتبر و نوامبر ۱۸۹۸م/ جمادی‌الاول و جمادی‌الثانی ۱۳۱۶ق)، علاوه بر ملاقات با عبدالحمید دوم، از استانبول، اورشلیم و دمشق نیز، دیدن کرد. او در دمشق بر مزار صلاح‌الدین ایوبی اعلام کرد: «اعلی حضرت عبدالحمید و سه صد میلیون مسلمان جهان می‌توانند به او چون دوست و حامی خود بنگرند.» (Martin, ۱۹۵۹: ۸۸) این گفته‌ی ویلهلم دوم، از اهمیت زیادی برخوردار بود و چرخشی محسوس را در سیاست خارجی آلمان نشان می‌داد. هنگامی که در سال ۱۸۹۶م/ ۱۳۱۴ق، راه آهن به آنکارا و قونیه در جنوب عثمانی رسید، موضوع امتداد آن به بغداد به میان آمد و موافقت‌نامه‌ی احداث راه آهن بغداد از سوی آلمانی‌ها مطرح شد. (فرامرزی، ۱۳۴۶: ۴۵)

جورج فون زیمنس،^۱ با سرمایه دو بانک آلمانی دویچه،^۲ و ورتمبرگ،^۳ قرارداد اولیه طرح راه آهن استانبول به بغداد را در سال ۱۸۹۸م/ ۱۳۱۵ق، و قرارداد نهایی راه آهن را که ۹۹ ساله بود و از مسیر بغداد به خلیج فارس وصل می‌شد، در ۵ مارس ۱۹۰۳م/ ۵ ذی‌الحجه ۱۳۲۰ق، با سلطان عبدالحمید به امضا رسانید. (Martin, ۱۹۵۹: ۴۹) راه آهن با سرمایه پانزده میلیون فرانک و طی هشت سال می‌بایست راه اندازی می‌شد. (Longrigg, 1986: ۵۹; Woods, ۱۹۱۷: ۷۹) طول خط آهن از قونیه تا بصره ۲۲۶۴ کیلومتر و شاخه‌های فرعی آن، ۸۰۰ کیلومتر بود و عثمانی متعهد شد که برای ساخت هر کیلومتر آن ۲۷۵ هزار فرانک به آلمان پرداخت کند. (Horewitz, ۱۹۸۷: ۲۵۶) یکی از موضوعات مناقشه‌برانگیز این خط، انتهای راه آهن بود که خود موجبات درگیری آلمان با سایر کشورها را فراهم کرد. در ابتدا این طور استنباط می‌شد که بصره انتهای این خط باشد، ولی بعدها آلمان و عثمانی

^۱ -Georg Von Siemens

^۲ -Deutsche

^۳ - Worttemberg

توافق کردند؛ انتهای آن مکانی در خلیج فارس باشد. (فرامرزی، پیشین: ۴۴-۳۷)

عثمانی برای دادن تضمین به آلمان پول نداشت. آلمانی‌ها پیشنهاد کردند: عثمانی سود گمرکی واردات کالا را از ۸ به ۱۱ درصد افزایش دهد. این امر به موافقت انگلستان، فرانسه و روسیه که عثمانی با آن‌ها قرارداد بازرگانی داشت، نیازمند بود. انگلیس و فرانسه با افزایش سود گمرکی موافقت کردند، ولی در ازای آن، خواهان شراکت سرمایه خود، در طرح بودند. روسیه نیز با طرح مخالف بود. (لوتسکی، پیشین: ۴۸۸)

انگیزه‌های آلمان از طرح راه‌آهن بغداد عبارت بود از:

الف. آلمانی‌ها پیش‌بینی می‌کردند؛ در صورت وقوع جنگ با قدرت‌های اروپایی، یک جبهه واحد از طریق عثمانی از دریای شمال در اروپا تا خلیج فارس در آسیا علیه آن‌ها ایجاد کند که در این صورت آلمان و متحدانش می‌توانستند با تکیه بر راه‌آهن، منابع اولیه‌ی خود (مواد غذایی، نیرو و تجهیزات نظامی) را در شرایط جنگی تأمین کنند.

ب. جمعیت فراوان عثمانی و متصرفات آن بازار مناسبی بود.

پ. نفوذ در میان ملل مسلمان خاورمیانه. (فرامرزی، پیشین: ۳۳؛ لوتسکی، پیشین: ۴۹۰)

ت. از بین بردن نفوذ انگلیس و روسیه در خلیج فارس و اهمیت این آب‌راه به عنوان مرز هندوستان در مقابل انگلستان و نفوذ آلمان در آسیای غربی. (Martin, ۱۹۵۹: ۱۱۰)

ث. بانک‌های آلمانی دویچه اورینت^۱ و دویچه فلسطین^۲، در بسیاری از شهرهای عراق، سوریه و فلسطین، شعباتی داشتند. (لوتسکی، پیشین: ۴۹۰) ج. دستیابی به نفت خاورمیانه: عراق (موصل و کرکوک) و ایران، برای توسعه‌ی صنعتی. (فرامرزی، پیشین: ۳۳؛ هوشنگ مهدوی، پیشین: ۳۱۴) چ. دستیابی به منابع مس، آهن، منگنز و ذغال سنگ در کوه‌های توروس (فرامرزی، پیشین: ۳۳) و نیاز صنایع آلمان به آن منابع و به‌خصوص برآوردن نیازهای صنعت تولید فولاد که از ۱۸۹۰ - ۱۹۱۳ م / ۱۳۰۷ - ۱۳۳۱ ق، از مجموع تولیدات فرانسه و انگلیس بیش‌تر بود.

ح. با توجه به افزایش جمعیت آلمان از ۴۹ میلیون در سال ۱۸۹۰ م / ۱۳۰۷ ق، به ۶۶ میلیون در سال ۱۹۱۳ م / ۱۳۳۱ ق، بین‌النهرین بزرگ‌ترین انبار غله، حبوبات و پنبه بود و با داشتن مراتع مناسب، منبع مهم محصولات پروتئینی بود. (کندی، ۱۳۹۵: ۲۰۲-۲۰۰)

خ. موقعیت سیاسی و استراتژیکی عثمانی که آلمان را از راه زمینی با خلیج فارس مرتبط می‌کرد. (پالمر، ۱۳۸۴: ۲، ۲۲۵) و با اجرای این نقشه آلمان به قدرتی فوق‌العاده سیاسی و اقتصادی دست می‌یافت. (وادالا، پیشین: ۳۱)

^۱ -Deutsche Orient

^۲ - Deutsche Palestine

د) با افزایش صادرات و واردات آلمان و عثمانی از سال ۱۸۸۸ - ۱۸۹۳م / ۱۳۰۵ - ۱۳۱۰ق، (فرامرزی، پیشین: ۳۴-۳۱) صادرات آلمان به هند نیز راه یافته و کمی بیش تر از انگلستان شده بود، هرچند ظرفیت ناوگان تجاری انگلستان چندین برابر آلمان بود. (الهی، ۱۳۷۸: ۲۴۶)

ذ. ضمن کنترل و نظارت بر عثمانی و نفوذ در خاورمیانه؛ مواضع انگلستان در هند و مصر و موقعیت روسیه در قفقاز و آسیای میانه را زیر فشار قرار می دادند. (ریس نیا، ۱۳۷۴: ۳، ۲۱۷)

ر. استفاده نکردن از کانال سوئز که در دست انگلیسی ها بود و وارد کردن ضرباتی به آن ها در خلیج فارس و دریای سرخ؛ با توجه به این که حلب به عنوان محل اتصال دو خط موازی راه آهن آناتولی - بغداد و شام - حجاز بود. (Earle. ۱۹۲۳: ۳۶)

از اواخر سده ی نوزدهم، ویلهلم دوم، با درک این نکته که آینده امپراتوری او به دریا بسته است، با شعار «آینده ما بر روی دریا است.» در صدد راهیابی به خلیج فارس برآمد. ویلهلم دوم در سال ۱۸۸۸م / ۱۳۰۶ق، در اندیشه ی پان ژرمنیسم و به دنبال «دوره جدید» (Neuer Kurs)، برای رسیدن به «مکانی زیر آفتاب» و توسعه طلبی و ایجاد سرزمین های تحت نفوذ خود در آسیا، طرح «راه آهن بغداد» را که از هامبورگ، برلین، استانبول، بغداد، بصره گذشته و به خلیج فارس می رسید، مطرح کرد. (ترکمان، ۱۳۷۳: ۱۲۴-۱۲۷؛ محمود، ۱۳۶۷: ۸، ۳۴۵)

فون بیبراشتاین،^۱ سفیر آلمان در استانبول که حامی این سیاست در مورد خط آهن بود، در نامه ای به امپراتور آلمان یادآوری کرد: آلمان مساله احداث خط آهن در عثمانی را مهم بینگارد و همچنین برای نفوذ در ایران کوشش داشته باشد. راه آهن آناتولی باید به رودخانه های دجله و فرات و سپس به خلیج فارس متصل شود. ویلهلم دوم، در حاشیه ی نامه اش، در مقابل آخرین عبارت سفیر، نوشت: بدون شک (احمدی، ۱۳۸۷: ۱۹-۱۸) در سال ۱۹۱۰م / ۱۳۲۸ق، «سیدروت» از طرف بانک آلمان به تهران آمد تا امتیاز خط آهن تهران - خاتقین را بگیرد. (کتاب آبی، ۱۳۶۳: ۴، ۸۲۸) اما اقدامات وی به دلیل مخالفت روسیه و انگلستان به نتیجه نرسید. (محبوبی اردکانی، ۱۳۷۶: ۲، ۳۳۳؛ جمال زاده، ۱۳۷۶: ۸۹)

البته برخی از آلمانی ها در راستای سیاست بیسمارک در عدم دشمنی با روسیه و انگلستان موافق حضور آلمان در آسیای صغیر و خلیج فارس نبودند و معتقد بودند: «نفوذ آلمان در این مناطق مانعی بر سر راه سیاست روسیه و ایجاد مشکل برای انگلستان است. این مناطق موقعیت برای صادرات آلمان مناسب نیست.» (Martin, 1959: 127)

¹ - Von Bieberstein

آلمانی‌ها به این نتیجه رسیدند که کویت بهترین نقطه برای احداث ایستگاه نهایی است؛ چرا که انگلستان، به رغم ادعای مالکیت عثمانی، شیخ کویت را دست‌نشانده‌ی خود و مستقل از عثمانی می‌دانست. (Adelson, 1995: 40-45) هم‌چنین کویت یک موقعیت ممتاز جغرافیایی به‌عنوان پایانه دریایی برای رفتن از مسیر زمینی به سوریه (یاب و کوپر بوش، ۱۳۸۸: ۲۱) و از سویی «کویت دروازه‌ی مدینه و مزار پیامبر و خلفا راشدین و دروازه مکه معظمه است.» (حبل‌المتین، ۱۳۱۹: ش ۲۷، ۱۳)

در اوایل ۱۹۰۰ م / ۱۳۱۸ ق، یک هیأت نقشه‌برداری آلمانی به‌ریاست استمریخ،^۱ سرکنسول آلمان در استانبول وارد کویت شد (فرامرزی، پیشین: ۳۶) و از مناطقی که برای احداث راه‌آهن در نظر داشتند، بازدید کرد. گزارش این هیأت فقط به مسایل مربوط به احداث راه‌آهن محدود نشد، بلکه کلیه مسایلی که مورد احتیاج آنی وزارت امور خارجه آلمان بود و یا ممکن بود روزی مورد نیاز باشد، مورد مطالعه قرار گرفت. (جناب، ۱۳۴۹ a: ۱۵۵)

نیاز انگلستان از یک سو و ترس کویت از ابن‌سعود و ترکان عثمانی، از سوی دیگر، باعث شد، در ۲۳ ژانویه ۱۸۹۹ م / ۱۱ رمضان ۱۳۱۶ ق، قراردادی بین شیخ مبارک الصباح حاکم کویت (حک ۱۸۹۶-۱۹۱۵ م / ۱۳۳۳-۱۳۱۴ ق) و نماینده انگلستان منعقد شود. (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۲۳۴)

به‌موجب این قرارداد انگلستان می‌بایست در مقابل هرگونه حمله خارجی از کویت دفاع کند و آل صباح نیز متعهد شد، با هیچ دولت خارجی به جز انگلستان پیمانی منعقد نکند. (همان: ۲۳۵)

بنابراین، حاکم کویت از فروش زمین‌های مورد نیاز برای انجام راه‌آهن خودداری کرد. (وثوقی، ۱۳۸۴: ۵۲۴)

آلمانی‌ها تحریکاتی را علیه شیخ کویت شروع کردند و حتی طرح تصرف نظامی آن‌جا را در دستور کار خود قرار دادند، ولی عملاً نتوانستند هیچ‌کاری انجام دهند، پس از آن، به تحریک عثمانی پرداختند و عثمانی جزیره بویان [متعلق به کویت] را به تصرف خود درآورد. (وادالا، پیشین: ۵۹؛ الهی، پیشین: ۸۲)

سرپرسی سایکس در مورد نیت آلمانی‌ها می‌نویسد:

«آلمانی‌ها مصمم بودند، که انتهای خط راه‌آهن را به منطقه خور عبدالله، پشت جزیره بویان کویت متصل کنند؛ بدون توجه به این‌که کویت در قلمرو شیخ مبارک بن صباح و وی از عوامل مشخص انگلستان است.» (سایکس، پیشین: ۲، ۶۶۴)

کار احداث راه‌آهن بغداد از ۲۵ اکتبر ۱۹۰۴ م / ۱۵ شعبان ۱۳۲۲ ق، به‌علت ترس عثمانی‌ها، از محاصره‌ی اقتصادی از سوی انگلستان، برای بیش از شش سال دچار رکود یا توقف بود. از سویی دیگر،

^۱ - Stemrich

آلمان به علت انقلاب ۱۹۰۸م/۱۳۲۶ق، در عثمانی، با خطر جدید مواجه شد و نزدیک بود به خواسته‌هایش در شرق خاتمه دهد؛ زیرا سلطان عبدالحمید دوم، با انقلاب سرنگون شد و گروهی روی کار آمدند، که از ویلهلم نفرت داشتند. ترکان جوان معتقد بودند: ویلهلم، پشتیبان سلطان عبدالحمید بوده است به همین خاطر به فرانسه و انگلستان تمایل داشتند. پس از ماجرای انقلاب ترکان جوان، آلمان دوباره در عثمانی نفوذ خود را به دست آورد و در صدد رضایت مخالفان راه آهن بغداد برآمد. (فرامرزی، پیشین: ۶۱-۶۰)

آلمان و عثمانی تنها در جنگ جهانی اول از خط آهن استفاده کردند. سپهر در این باره می‌گوید: «در عملیات کوت العماره، آلمان و عثمانی تمام قوا و مهماتی را که در خاورمیانه داشتند یا از آلمان ارسال شده بود، برای محاصره انگلستان در کوت العماره و جلوگیری از قشونی که از بصره به کمک انگلستان می‌آمد، استفاده کردند. البته در برخی نقاط که ریل‌گذاری نشده بود از اسب یا اتومبیل استفاده می‌کردند که بسیار پر زحمت و زمان‌بر بود.» (سپهر، ۱۳۳۶: ۲۸۷)

تا قبل از شروع جنگ جهانی اول (۱۹۱۴م/۱۳۳۲ق) حدود ۸۵۰ کیلومتر از این خط به اتمام رسید و ۸۷۰ کیلومتر باقی مانده بود. پس از پایان جنگ جهانی اول دست آلمان به طور کامل از راه آهن کوتاه شد و زیر نفوذ انگلیس واقع شد. (لاموش، ۱۳۱۶: ۵۶۵)

۲. راه آهن اروپا - خلیج فارس و سلطه عثمانی بر مستعمرات

در قرن نوزدهم و بیستم، صنایع و کشاورزی عثمانی ابتدایی و خانگی بود و با سطح جهانی فاصله داشت. عثمانی دارای منابع نفتی بین‌النهرین، جنگل‌ها، مروارید خلیج فارس، دریای سرخ (Karkar, ۱۹۶۳: ۷۳)، منابع ذغال سنگ، طلا و نقره بود. (شاو، ۱۳۷۰: ۲، ۴۰۵)

امپراتوری عثمانی، با وسعت زیاد، فاقد شبکه مناسب ارتباطی بود. (Karkar, ۱۹۶۳: ۷۳) براین اساس، تمام تلاش آن‌ها در نیمه دوم قرن نوزدهم، به‌ویژه پس از جنگ‌های کریمه (۱۸۵۶-۱۸۵۳م/۱۲۷۲-۱۲۶۹ق) توسعه‌ی خطوط راه آهن بود. در دوران سلطنت عبدالحمید دوم راه آهن از بخش‌های مورد علاقه‌ی اروپاییان برای سرمایه‌گذاری در عثمانی بود. عبدالحمید دوم، برای بازسازی صنعتی و نظامی و فرار از تسلط انگلستان و فرانسه بر اقتصاد کشورش و دفاع از قلمرو خود در برابر روس‌ها که با اقدامات عثمانی برای تثبیت موقعیت خود در آناتولی، تنگه‌های بسفر و داردانل مخالف می‌کردند، به حمایت آلمان و کارشناسان آن‌ها نیاز داشت. (پالمر، ۱۳۸۴: ۲، ۲۸۸-۲۸۶) از سوی دیگر، انتخاب آلمان برای طرح راه آهن از سوی عثمانی، بدون منافع سیاسی نبود؛ زیرا آلمان از سیاست توسعه طلبانه عثمانی حمایت می‌کرد. هم‌چنین موردی برای برانگیختن دشمنی میان

آلمان و عثمانی نبود تا آن جا که حکومت و مردم آلمان از سلطه روسیه، فرانسه و انگلیس بر میلیون ها مسلمان خشم گین بودند. (الزیدی، ۱۹۸۰: ۴۴۰) راه آهن بغداد نماد هم کاری این دو کشور بود و هدف از آن اتصال استانبول و به تبع آن شبکه ی راه آهن اروپا و آلمان به خلیج فارس بود. (پالمر، پیشین)

۱.۲. اهداف عبدالحمید دوم، از ساخت راه آهن

۱.۱.۲. اهداف سیاسی و نظامی

الف. تحکیم قدرت مرکزی و سلطه بر نقاط دوردست؛ ب. سرکوب شورش های داخلی و انتقال سریع قوای نظامی، تامین غذا و خدمات پزشکی به ولایات عرب نشین و کردستان (Karkar, ۱۹۶۳: ۱۶۳؛ فرامرزی، پیشین: ۳۷) به طوری که افسران ستاد عثمانی فاصله ی بین استانبول تا بغداد را در ۳۹ روز طی می کردند (بلوشر، ۱۳۶۳: ۴۵) پ. تسلط بر خلیج فارس (۸۰-۷۳: Karkar, ۱۹۶۳) و گسترش حاکمیت در شبه جزیره عربستان (Woods, ۱۹۱۶: ۵۲؛ Earle, ۱۹۲۳: ۳۶) ت. دفع حملات خارجی و حفظ مرزها؛ ث. مجبور کردن ولایات از طریق نیروی نظامی برای مشارکت در جنگ های خارجی یا پرداخت هزینه های دفاعی امپراتوری؛ (woods, ۱۹۱۶: ۵۲) ج. ادعای خلافت مسلمانان و شعار اتحاد ملل اسلامی در سال ۱۸۷۷م / ۱۲۹۴ق، و سلطه بر عرب ها؛ زیرا عرب ها، از پذیرش سلطان عثمانی به عنوان خلیفه بیزار بودند. (Earle, ۱۹۲۳: ۳۷-۳۹)

۲.۱.۲. اهداف اقتصادی

الف. تقویت بنیه ی اقتصادی (شاو، پیشین: ۲، ۳۸۹) و بازرگانی داخلی و خارجی گسترده با توجه به تقاضاهای خارجی برای محصولات کشاورزی و دامی امپراتوری (Karkar, ۱۹۶۳: ۷۵) ب. آسان کردن حج با کاهش زمان مسافرت و تقلیل هزینه برای حجاج؛ پ. توسعه شهرنشینی؛ (لاموش، پیشین: ۲۱۶) ت. جمع آوری مالیات در همه ایالات (woods, ۱۹۱۶: ۵۵) و در نتیجه افزایش درآمد امپراتوری. (Karkar, ۱۹۶۳: ۷۵)

با کوشش های ویلهلم دوم و موافقت عبدالحمید دوم، در سال ۱۸۸۹م / ۱۳۰۶ق، آلمان امتیاز خط آهن میان اروپا و خلیج فارس را به دست آورد. این قرارداد در طرح آلمان به راه آهن بغداد مشهور بود. (یاقی، ۱۳۸۹: ۱۷۲)

عثمانی به شدت از این طرح استقبال کرد؛ زیرا چشم طمع به کویت دوخته بود و در نظر داشت، تا کنترل کامل این سرزمین را از طریق پاشای بصره در اختیار بگیرد. مدحت پاشا والی بغداد، یکی از شخصیت های امپراتوری عثمانی بود که به فکر تصرف کویت و در صدد تثبیت حاکمیت بر آن به جای

ایرانی‌ها بود. او در سال ۱۸۶۹م/ ۱۲۸۶ق، کویت و تمام کرانه‌های جنوبی خلیج فارس را تصرف کرد. (وثوقی، پیشین: ۴۶۱-۴۶۰)

در سال ۱۹۰۰م/ ۱۳۱۸ق، یک رزم ناو عثمانی به فرماندهی احمد فوزی پاشا به کویت رسید، ولی بر اثر تهدید ناوگان انگلیس، خیلی زود ناپدید شد. انگلستان ادعا می‌کرد که براساس قرارداد منعقد شده در سال ۱۸۹۹م/ ۱۳۱۶ق، توسط لرد کرزن،^۱ روابط ویژه‌ای با کویت دارد. (Martin, ۱۹۵۹: ۱۲۳) عثمانی بلافاصله ابن رشید را علیه شیخ مبارک، امیر کویت، تحریک کردند. هم‌چنین نواده‌ی شیخ مبارک را علیه وی برانگیختند تا او را عزل کنند؛ اما شیخ مبارک تا سال ۱۹۱۶م/ ۱۳۳۴ق، که درگذشت، نسبت به انگلستان وفادار ماند. (وادالا، پیشین: ۳۱-۳۰)

عبدالحمید دوم، فرمان ساخت خط آهن شام - حجاز که در ۲ مه ۱۹۰۰م/ ۲ محرم ۱۳۱۸ق، را صادر کرد. این خط آهن که در سال ۱۹۰۸م/ ۱۳۲۶ق، افتتاح شد، مکمل خط آهن آناتولی - بغداد، بود و برای عثمانی اهمیت داشت. (Earle, ۱۹۲۳: ۳۵)

با وقوع جنگ جهانی اول، هنوز خط آهن بغداد، به‌ویژه در برخی مناطق کوهستانی، ناقص مانده بود و نتوانست به آلمان و عثمانی در تهدید منافع انگلیسی‌ها در این منطقه کمک کند. اگر این خط آهن کامل شده بود، می‌توانست، منافع انگلستان را در جنوب ایران، مانند چاه‌های نفت مسجد سلیمان و خلیج فارس (مرز هندوستان) تهدید کند و چه بسا بر نتیجه‌ی جنگ جهانی اول، اثر بگذارد. (یاب و کوپربوش، پیشین: ۴۳)

با وقوع انقلاب ترکان جوان در ۱۹۰۸م/ ۱۳۲۶ق، که با تبلیغات انگلیس و فرانسه بر ضد آلمان همراه بود، جایگاه و نفوذ آلمان در عثمانی کم‌تر شد و احداث خط آهن متوقف گردید. پس از چندی آلمانی‌ها در زمان حکومت محمد پنجم (حک ۱۹۰۹ - ۱۹۱۸م/ ۱۳۲۷ - ۱۳۳۶ق) در سال ۱۹۱۳م/ ۱۳۳۱ق، دوباره کار راه آهن را از سر گرفتند؛ زیرا حکومت جدید، به‌لحاظ مالی قادر به اجرای تعهدات خود در قبال آلمانی‌ها نبود، شرکت راه آهن برلین - بغداد به ناچار خط آهن حلب - بغداد را بدون کمک مالی دولت اجرا کرد و برای جلب رضایت انگلیسی‌ها از ساخت راه آهن بغداد - بصره، چشم پوشید. (Longrigg, ۱۹۸۶: ۶۰) سرانجام شرکت راه آهن دولتی جمهوری ترکیه در سال ۱۹۴۰م/ ۱۳۵۹ق، راه آهن بغداد را تکمیل کرد. (لاموش، پیشین: ۴۸۳)

۳. مخالفان خط آهن اروپا - خلیج فارس

موضوع احداث راه آهن اروپا - خلیج فارس، توسط آلمانی ها، آن را در کانون توجه قدرت های اروپایی چون: روسیه، فرانسه و انگلستان قرار داد؛ زیرا این سه قدرت نه تنها نفوذ و سرمایه گذاری های خود را در عثمانی، بلکه در کل خاور میانه در خطر دیدند.

۱.۳. خط آهن اروپا - خلیج فارس و ترس فرانسه از قدرت مند شدن آلمان

فرانسه قبل از آلمان، پیشنهاد ساختن راه آهن بین سوریه و خلیج فارس را داده بود؛ اما پیشنهاد آلمان از نظر اداره دیون عمومی عثمانی مقرون به صرفه تر بود. بنا بر پیشنهاد آلمانی ها این خط از قونیه شروع می شد و با گذشتن از آسیای صغیر به سوریه می رفت و با گذر از رود فرات، به خلیج فارس می رسید. این خط ضمن گذشتن از قسمت های بیش تر امپراتوری، از شهرهای بزرگ مانند ازبیر، حلب، دمشق، بیروت، مکه، موصل، بصره به سوریه و حجاز هم می گذشت و اهداف سیاسی و نظامی عثمانی را تامین می کرد. (فرامرزی، پیشین: ۳۸)

فرانسویان، پیش از طرح راه آهن بغداد بیش ترین سرمایه گذاری را در راه آهن عثمانی داشتند، که عبارت بود از:

الف. شبه جزیره بالکان ب. امتیاز خط آهن ۵۵ کیلومتری آناتولی به شرق پ. بین سال های ۱۸۹۲-۱۹۰۸ م / ۱۳۲۶-۱۳۰۹ ق، در سوریه، فلسطین و لبنان ۶۶۴ کیلومتر خط آهن ساختند، که شهرهای اصلی را به ساحل مدیترانه وصل می کرد. (Karkar, ۱۹۶۳: ۱۱۵-۱۱۹)

فرانسویان، در ابتدای امر با احداث خط آهن بغداد مخالفتی نداشتند؛ زیرا آلمان ها برای پرهیز از درگیری در منطقه و شکست طرح، فرانسه را نیز در این پروژه بزرگ مشارکت دادند. با تلاش آلمان قرارداد مشارکت در ۶ مه ۱۸۹۹ م / ۲۵ ذی الحجه ۱۳۱۶ ق، تنظیم گردید و براساس آن آلمانی ها ۵۰ درصد، فرانسه ۴۰ درصد و ۱۰ درصد نیز به عثمانی رسید. (فرامرزی، ۱۳۴۶: ۳۹) هم چنین فرانسویان با کسب امتیازاتی در سوریه دست از مخالفت با راه آهن و آلمان برداشتند. (Longrigg, ۱۹۸۶: ۲۶۸-۲۶۷: ۶۱ Horewitz, ۱۹۸۷) به همین دلیل کشوری مانند فرانسه مخالفت چندانی با آن نداشت. (زینلی، ۱۳۸۴: ۳۵۸)

سرمایه آلمان، انگلیس و فرانسه هریک ۲۵ درصد در خط راه آهن سهیم شدند و ۲۵ درصد باقی مانده نیز ۱۰ درصد آن به سوئیس، ۵ درصد به اتریش و ۱۰ درصد به کمپانی راه آهن تعلق گرفت؛ (محمود، پیشین: ۷، ۲۵۳) اما این تقسیم سهام از نظر انگلیسی ها غیرقابل قبول بود؛ زیرا آلمان به

تنهایی ۲۵ درصد سهام را دارا بود و ۲۵ درصد دیگر، به کشورهای تعلق می گرفت که از طرفداران جدی آلمان بودند. در واقع آلمان ۵۰ درصد سهام را در اختیار داشت. دلکاسه،^۱ وزیر امور خارجه فرانسه در مورد هم کاری کشورش با آلمان ها در پروژه راه آهن عقیده داشت: «ما از سابق انتظار وقوع این امر را داشتیم و موجباتی برای تاثر نیست، به علاوه سهم بزرگی از سرمایه ی این خط متعلق به فرانسویان است.» (فرامرزی، ۱۳۴۶: ۶۴) این در حالی بود که سیاست آلمانی ها تا قبل از این طرح در عصر بیسمارک در قاره اروپا پس از شکست فرانسه از آلمان در سال ۱۸۷۰م/۱۲۸۷ق، منزوی کردن فرانسه و محروم کردن آن ها از هر امتیاز سیاسی بود. (محمود، پیشین: ۲۵۴) در ادامه، با وجود استقبال سرمایه گذاران فرانسوی، از طرح راه آهن، دولت و پارلمان فرانسه به دلایل زیر با آن مخالفت کردند:

الف. دلایل سیاسی

۱. نزدیک شدن به روسیه و منزوی کردن آلمان (نقیب زاده، ۱۳۷۲: ۱۰۳؛ درینیک، ۱۳۶۸: ۵۵ و فرامرزی، پیشین: ۴۹) ۲. ترس از کم شدن نفوذ روسیه در عثمانی و به تبع آن، کم شدن نفوذ فرانسه در عثمانی ۳. اتحاد آلمان و عثمانی موجب تقویت قدرت نظامی و اقتصادی عثمانی شود و روح حیات در نهضت های اسلامی دمیده شود و مستعمرات فرانسه در خاور میانه و شمال آفریقا به خطر بیفتد. (فرامرزی، پیشین: ۳۵)

ب. دلایل اقتصادی

۱. سوریه و لبنان قلمرو اصلی نفوذ فرانسه و منبع محصولات ارزان کشاورزی برای فرانسه بود. ۲. فرانسه یک سوم صادرات سوریه را در دست داشت. تولید و فروش ابریشم خام سوریه در دست سرمایه گذاران فرانسه بود و همه ی آن را برای کارخانه های بافندگی لیون فرانسه تهیه می کردند. این کشور همچنین برای آسان تر شدن جریان صادرات و واردات بندری را در بیروت ایجاد کرد. ۳. بانک فرانسوی گردیت لیون،^۲ در شهرهای اصلی سوریه و فلسطین در امور اقتصادی فعال بود. (لوتسکی، پیشین: ۴۸۹) فرانسه برای جلوگیری از ایجاد خط آهن، این اقدامات را انجام داد: الف. رفع اختلافات میان روسیه و انگلستان و نزدیک کردن آن ها با عقد قرارداد ۱۹۰۷م/

¹ -Delcasse

² -Gredit Lyonnais

۱۳۲۵ق، برای جلوگیری از نفوذ آلمان در ایران و عثمانی (ایوانف، ۱۳۵۷: ۶۵-۶۳)
 ب. قرارداد مودت میان روسیه و فرانسه در سال ۱۸۹۴م/۱۳۱۲ق. (لینتن، ۱۳۷۶: ۲۶۴-۲۶۳)
 فرانسه و انگلستان اهداف آلمان‌ها را جاه‌طلبانه می‌دانستند؛ چون بولو،^۱ صدر اعظم و پهلیم دوم،
 قرن بیستم را «قرن آلمان» نامیده بود. (کندی، ۱۳۹۵: ۳۵۸) و حتی در سخنرانی معروف به «سندان
 و چکش» در سال ۱۸۸۹م/۱۳۰۷ق، با خشم اعلام کرده بود: «ما به هیچ قدرت خارجی اجازه
 نمی‌دهیم به ما بگوید دیگر نمی‌توان کاری کرد و تقسیم جهان به بخش‌های مختلف از قبل صورت
 گرفته است.» (همان، ۳۰۵)

۲.۳. راه آهن - برلین خلیج فارس از بین رفتن نفوذ روسیه در آناتولی و خاورمیانه

روسیه با هراقدامی که موجب اقتدار عثمانی می‌شد یا مانعی در دسترسی روسیه به آناتولی یا تنگه‌های
 بسفر و داردانل ایجاد می‌کرد، مخالف بود. از سال ۱۸۹۰ - ۱۹۰۵م/۱۳۰۸ - ۱۳۲۳ق، روابط آلمان با
 روسیه با فراز و نشیب زیادی همراه بود و این دو کشور مناسبات دوستانه با یکدیگر نداشتند. دلیل تغییر
 سیاست دو کشور بعد از عزل بیسمارک این بود که روسیه برای ترساندن انگلستان، به فرانسه نیاز داشت و
 فرانسه نیز برای ترساندن آلمان به روسیه نیاز داشت. (محمود، پیشین: ۴، ۱۳۶۲)
 له سار،^۲ سفیر روسیه در عثمانی درباره راه‌آهن بغداد معتقد بود: «خط آهن بغداد اصولاً یک خط
 آهن محلی و ناچیز است. چون به جنوب ایران، بلوچستان و سپس هند امتداد ندارد.» او خواستار
 جایگزینی آن با خط آهن پیشنهادی عشق آباد، سیستان و هند بود. (Martin, ۱۹۵۹: ۱۳۶)
 در سال ۱۸۹۵م/۱۳۱۳ق، از نظر روس‌ها واقعه‌ی شومی رخ داد؛ فلیکس مورال،^۳ تبعه‌ی
 آلمان، امتیاز احداث راه‌آهن فرعی تهران - خاقلین در امتداد راه‌آهن برلین - بغداد را به‌دست آورد. با
 آن‌که مورال هیچ‌گاه از این امتیاز استفاده نکرد؛ اما واکنش روس‌ها فوری بود و بلافاصله یکی از
 اتباع روس به نام بوستل مان،^۴ امتیاز احداث خط آهن تهران - قزوین - همدان را کسب کرد، ولی
 امتیاز بوستل مان برای توقف دائمی آلمانی‌ها کفایت نمی‌کرد. (انتنر، ۱۳۶۹: ۸۸-۹۵)
 روسیه، تا قبل از قرارداد ۱۹۰۷م/۱۳۲۵ق، در مورد راه‌آهن بغداد موضع‌گیری سکوت توأم با
 رضایت را برگزید و بعدها نیز در برابر آن، مخالفت چندانی نکرد؛ زیرا از منافع خویش در شمال ایران

^۱ - Bulow

^۲ - Lessar

^۳ - Felix Moral

^۴ - Bostel man

اطمینان داشت و قرارداد پوتسدام در ۱۹ اوت ۱۹۱۱م / ۲۳ شعبان ۱۳۲۹ق، این اطمینان را مضاعف کرد. (فرامرزی، پیشین: ۶۴) به موجب این قرارداد، ویلهلم دوم نفوذ روسیه را در شمال ایران به رسمیت شناخت مشروط به این که روسیه دست از مخالفت با راه آهن بغداد بردارد و کار ساختن راه آهن فرعی خانیقین به تهران به روس ها سپرده شود. (میراحمدی، ۱۳۸۷: ۶۵) این خط فرعی، مورد استقبال ایرانیان شیعه بود؛ زیرا زیارت عتبات عالیات را برای آن ها آسان می کرد. (حبل المتین، ۱۳۲۸: ش ۳۹: ۶) روسیه، پس از مدتی انفعال، به صف مخالفان راه آهن اروپا - خلیج فارس پیوست. دلایل مخالفت روس ها عبارت بود از:

الف. اقتدار عثمانی با کمک آلمان و نقشه های روسیه در تصرف استانبول و سلطه بر تنگه های بسفر و داردانل و منطقه آناتولی نقش بر آب می شد. ب. ترس از نزدیکی و نفوذ آلمان در ایران به وسیله راه آهن بغداد. پ. گرفتاری های روسیه در شرق دور و شکست روسیه از ژاپن و شورش های داخلی و رقابت با انگلستان در ایران، افغانستان و تبت. (McDonald, ۱۹۹۳: ۳۱۱) ت. در سطح منطقه ای، حضور آلمان در خاورمیانه تهدیدی برای روسیه محسوب می شد. صاحبان صنایع، شرکت های نساجی مسکو و تجار روسی در حالی با ساخت راه آهن آلمان مخالف بودند، که قبلاً خود به دنبال رسیدن به خلیج فارس به وسیله ایجاد راه آهن از مسیر ایران بودند. (نقیب زاده، پیشین: ۱۰۳؛ فرامرزی، پیشین: ۴۹) ث. روسیه معتقد بود: آلمانی ها در حال گسترش نفوذ خود در آسیای صغیر و از آن جا درصدد یافتن راهی به اقیانوس هند به وسیله خط آهنی بودند، که حمل و نقل محصولات بین المللی شرق به غرب را انجام دهند. (Martin, ۱۹۵۹: ۱۲۰)

عکس العمل رسمی مقامات روسیه، شدید بود. موراویوف،^۱ وزیر امور خارجه روسیه، به سفیر خود در استانبول دستور داد: به مقامات عثمانی تذکر دهد، که اتصال راه آهن آناتولی به بغداد، روسیه را از نظر سوق الجیشی به خطر خواهد انداخت و واگذاری ساخت این خط به یک شرکت بین المللی هم منافع روسیه را تضمین نخواهد کرد. (۶۳-۶۴: Mclean, ۲۰۰۱؛ ملک زاد، ۱۳۲۳: ۱۵۶) عثمانی، بر اثر فشار روسیه با تغییر مسیر راه آهن موافقت کرد، تا علاوه بر رفع نگرانی، بهانه ای به دست روس ها ندهد. بیانیه ی وزیر امور خارجه روسیه نشان دهنده ی نگرانی اقتصادی روس ها نبود، بلکه صرفاً جنبه سیاسی داشت. (فرامرزی، پیشین: ۳۷)

علاوه بر نگرانی دولت مردان روسی در موضوع امتیاز راه آهن برلین - بغداد، روزنامه نگاران روسی

¹ -Muraviev

ضمن نگرانی خود معتقد بودند؛ وقتی که آلمانی‌ها راه آهن خلیج فارس را از غرب می‌کشند، روس‌ها هم باید بلافاصله شروع به ساختن جاده‌ای از شمال به خلیج فارس کنند. (Yodaft and ۲۵: ۱۹۷۲, Abir) هم‌چنین حملات شدیدی به سلطان عثمانی کردند و مدعی شدند، که ایجاد این خط آهن موجب کاهش بهای نفت، غلات و حبوبات روسیه خواهد شد؛ زیرا این خط آهن شهرهای مهم خاورمیانه و قلمرو وسیع عثمانی را به هم وصل می‌کند و به‌وجود آمدن چنین خط ارتباطی موجب خودکفایی کشورهای خاورمیانه می‌شود. (لنوسکی، ۱۳۵۶: ۱۹۵) هم‌چنین قرار بود این خط، استانبول، دمشق، حجاز، فلسطین، بصره و بغداد را به هم متصل کند و با ایجاد یک خط فرعی به تهران برسد که در این صورت، بازار ایران هدف کالاهای آلمانی می‌شد و انجام چنین کاری اقتصاد روسیه را به ورشکستگی می‌کشانید. (Issowi, ۱۹۷۰: ۱۹۱)

لانگر،^۱ در مورد مناقشات آلمان و روسیه بر سر خط آهن بغداد، دو مرحله متمایز را تشخیص می‌دهد: «مرحله اول از سال ۱۸۹۸ - ۱۹۰۳ م / ۱۳۱۶ - ۱۳۲۱ ق، خط آهن به‌صورت یک منبع اقتصادی ملی تلقی می‌شد؛ اما با افزایش توجه آلمان به این طرح، ماهیت آن نیز تغییر یافت و خط آهن بغداد از صورت حفظ منافع اقتصادی آلمان به‌صورت عامل حفظ منافع سیاسی درآمد.

مرحله دوم از سال ۱۹۰۳ م / ۱۳۲۱ ق، به بعد که بانک‌داران انگلیسی، از هم‌کاری با آلمان سرباز زدند، و آلمانی‌ها به تنهایی دست اندرکار احداث خط آهن گردیدند. علت مخالفت روسیه با احداث خط آهن بغداد آن بود که هدف آلمان [را] از خط آهن، حفظ امپراتوری عثمانی می‌دانست.» (Langer, ۱۹۵۱: ۶۴۵-۶۴۶) آلمانی‌ها، با طرح خود جاده‌ی شرقی - غربی، آناتولی را از کنترل روسیه خارج کرده و نظر به این‌که بازارهای عثمانی و ایران را در اختیار آلمان و دیگر، شرکت‌های تجاری اروپایی می‌نهاد، آثار مخربی بر منافع استراتژیک و بازرگانی روسیه از خود باقی می‌گذاشت. از این‌رو، روسیه برای جلوگیری از احداث خط آهن بغداد از سلطان عثمانی تعهد گرفت که در منطقه مجاور آناتولی با دریای سیاه غیر از روس‌ها، هیچ قدرتی حق احداث خط آهن نداشته باشد. تعهد مذکور روس‌ها را راضی کرد. (Martin, ۱۹۵۹: ۱۰۲)

۳.۳. انگلستان جدی‌ترین مخالف راه آهن برلین - خلیج فارس

قبل از آلمانی‌ها، بانک‌های انگلستان به عثمانی پیشنهاد دادند؛ راه آهنی از اسکندریه تا خلیج فارس ایجاد کنند؛ اما جنگ بوئر^۲ها و انگلستان، (۱۱ اکتبر ۱۸۹۹ - ۳۱ مه ۱۹۰۲ م / ۱۵ صفر

^۱ Langer

^۲ - Boer War

۱۳۰۷ - ۲۲ صفر ۱۳۲۰ق) در آفریقای جنوبی باعث شد، تا طرح انگلستان به فراموشی سپرده شود. این پیشنهاد مورد قبول عثمانی نبود زیرا؛ مستعمرات عثمانی را در جنوب به هم متصل می کرد بدون آن که از آناتولی و استانبول (مرکز امپراتوری) بگذرد و همچنین احساسات تجزیه طلبانه ی عرب ها را نیز، تقویت می کرد. (فرامرزی، پیشین: ۴۳-۴۰)

سیاست انگلستان در موضوع راه آهن در ابتدا محتاط بود و سیاستمداران و جراید، در ابتدا با اقدام آلمان مخالفتی نکردند؛ زیرا نفوذ آلمان در عثمانی تلاش های روسیه را در تقسیم مستملکات عثمانی و سلطه روسیه بر سفر و داردانل از بین می برد (۹۰: ۱۹۵۹، Martin؛ فرامرزی، پیشین: ۵۴) و از قدرت آلمان برای پیش گیری از توسعه طلبی روسیه در دریای بالئیک استفاده می کردند. (بایندر، ۱۳۱۹: ۸۰) سیاستمداران انگلیسی بر این باور بودند؛ که آلمانی ها در عثمانی همان کاری را می کنند، که ما برای اصلاح اقتصادی خود ما در ایران انجام می دهیم. بنابراین، هیچ دلیلی برای مخالفت با فعالیت آن ها وجود ندارد. (بیگدلی، ۱۳۶۸: ۲۶)

با انتخاب کویت به عنوان نقطه ی پایان راه آهن، سیاست انگلستان در قبال راه آهن تغییر کرد. تا قبل از این موضوع کویت در ملاحظات سیاسی انگلستان نقش مهمی نداشت و این شیخ نشین، منطقه ی نفوذ عثمانی شمرده می شد. (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۲۳۴)

انگلستان به چند علت با راه آهن مخالف بود:

الف. تسلط آلمان بر عراق، به عنوان قلب خاورمیانه و خاور نزدیک و تهدید منافع انگلستان؛ (فرامرزی، پیشین: ۵۴)

ب. به خطر افتادن موقعیت انگلستان در شمال خلیج فارس و کویت؛ (جناب b، پیشین: ۱۵۵)

پ. به خطر افتادن تولید و فروش محصولات کشاورزی در عراق که در دست سرمایه گذاران انگلیسی مستقر در بغداد و بصره بود؛

ت. به خطر افتادن، امتیاز حمل و نقل کالا و مسافر در دجله و فرات، که انگلستان در سال ۱۸۶۱م/۱۲۷۷ق، آن را به دست آورده بود؛ (لوتسکی، ۱۳۷۹: ۴۹۰)

ث. نزدیکی آلمان به ایران و گسترش نفوذ اقتصادی آلمان تا هندوستان، که این خواسته با منافع انگلستان و روسیه تصادم داشت (بایندر، پیشین: ۸۲) و به موقعیت تجاری انگلستان در بین النهرین و منابع نفت خیز ایران و بین النهرین ضربه می زد. (احمدی، ۱۳۸۷: ۱۹)

لرد کرزن اولین کسی بود که از پیش رفت نفوذ آلمان در خاورمیانه اظهار نگرانی کرد. وی معتقد بود: «مرز غربی هند، رود فرات است. پشت پرده ی این خط مقاصدی است، که عثمانی به صورت

یک دولت تحت‌الحمایه‌ی آلمان درآید.» (لوتسکی، پیشین: ۵۳۱)

در سال ۱۸۹۸م/ ۱۳۱۶ق، هنگامی که شایعات مربوط به ایجاد خط آهن بیش‌تر شد، لرد کرزن نایب‌السلطنه هندوستان به کلنل مید،^۱ نماینده تام‌الاختیار خود در خلیج فارس مقیم در بند بوشهر دستور داد، که به دیدار شیخ کویت برود و حمایت انگلستان را به او ابلاغ کند؛ یعنی اگر انگلستان بخواهد در ساختن خط آهن مشارکت کند، این خط به کویت منتهی می‌شود. (فرامرزی، ۱۳۴۶: ۵۰)

با ورود هیأت نقشه‌برداری آلمانی در اوایل ۱۹۰۰م/ ۱۳۱۸ق، به کویت، اکونور،^۲ سفیر انگلیس در استانبول به عثمانی اخطار کرد: امتداد خط آهن کویت ممکن است، به دخالت دولت متبوعش منجر گردد. در آوریل ۱۹۰۰م/ ذی‌الحجه ۱۳۱۷ق، اکونور، به مارشال فون بیبراشتاین سفیر آلمان در عثمانی، اطلاع داد؛ انگلیس قراردادی با شیخ کویت منعقد ساخته است که وی را مانع از اعطای امتیاز به اتباع دولت ثالث می‌کند. (لنزوسکی، ۱۳۵۴: ۵۳۰) وزیر امور خارجه آلمان، بارون ریخت هوفن،^۳ به انگلیسی‌ها اعلام کرد:

«استقرار هر قدرت خارجی در کویت؛ اعم از انگلیس یا روسیه، برای ما نامطلوب است و بقیه‌ی نقشه‌های آلمان را برای امتداد خط آهن آناتولی به خلیج فارس تهدید می‌کند. شرط نخستین این پروژه، تسلط عثمانی بر سراسر خط حیدر پاشا تا کویت است.» (همان: ۵۳۵)

۲۸ اوت ۱۹۰۱م/ ۱۳ جمادی‌الاول ۱۳۱۹ق، آلمان اعلام کرد: دعاوی انگلیس را بر کویت به رسمیت نمی‌شناسد. انگلیس نیز، پاسخ داد؛ که مساله کویت هیچ ربطی به آلمان ندارد. (همان: ۵۳۶)

در ۶ سپتامبر ۱۹۰۱م/ ۲۲ جمادی‌الثانی ۱۳۱۹ق، عثمانی درصدد اعمال حاکمیت بر کویت برآمد، تا راه را برای ایستگاه راه‌آهن بغداد در خلیج فارس مهیا سازد. فرمانده یکی از رزم‌ناوهای انگلستان ضمن جلوگیری از تخلیه نیرو و تجهیزات نظامی در بندر کویت، پرچم عثمانی را از فراز اقامت‌گاه شیخ مبارک پایین آورد و به جای آن پرچم کویت را برافراشت و اعلام کرد: قلمرو شیخ مبارک، تحت‌الحمایه انگلستان است. همزمان با این اقدام، انگلیس برای حفظ منافع خود، در کویت قراردادی با عثمانی امضا کرد مبنی بر این که انگلستان حاکمیت عثمانی را بر کویت به این شرط تصدیق می‌کند، که عثمانی هیچ نیروی در آن کشور نداشته باشد. عثمانی نیز باید منافع خاص انگلستان را در کویت و نیز قرارداد ژانویه ۱۸۹۹م/ شعبان ۱۳۱۶ق، انگلیس و کویت را به رسمیت شناسد. (پاتر، ۱۳۹۳: ۴۳۳)

^۱ -Meade

^۲ -O'Connor

^۳ -Baron Richt Hofen

شیخ مبارک، بندر کاظمیه را که بین بصره و کویت و در موقعیت مناسب طبیعی برای احداث بندرگاه بود، در اختیار دولت انگلیس قرار داد. (جبل‌المتین، ۱۳۲۹: ش ۱۳، ۱۲)
در ۵ مه ۱۹۰۳م/ ۷ صفر ۱۳۲۱ق، لرد لنزداون،^۱ وزیر امور خارجه انگلستان در مجلس اعلامیه مشهور خود را در مخالفت با اقدام آلمان اعلام کرد:

«خلیج فارس مرز هند است و عدم مشارکت انگلستان در ایجاد خط آهن عثمانی، یک خسارت ملی برای انگلستان است؛ زیرا این خط راه انگلستان به هندوستان را سیزده روز کوتاه‌تر می‌کند و به آلمان و روسیه درباره ساخت پایگاه دریایی در خلیج فارس هشدار می‌دهم.» (لنزوسکی، پیشین: ۱۶۹-۱۶۸)
موضوع خط آهن اروپا - خلیج فارس در جلسه ۷ آوریل ۱۹۰۳م/ ۹ محرم ۱۳۲۱ق، پارلمان انگلستان مورد مذاکره قرار گرفت. جیمز بالفور،^۲ نخست‌وزیر انگلستان در پارلمان گفت:

«مذاکراتی، در جریان است، که سرمایه‌داران انگلیسی در ایجاد خط آهن عثمانی مشارکت کنند. دولت انگلستان برای انجام این امر هیچ مانعی در کار نمی‌بیند مشروط بر این که انتهای این خط بندر کویت باشد که برای امور پستی هندوستان بتوانیم از آن استفاده کنیم.» (فرامرزی، پیشین: ۵۷؛ لاموش، پیشین: ۳۴۱؛ عبدالحمید دوم، پیشین: ۱۶۷)

نمایندگان پارلمان از سخنان نخست‌وزیر برآشفتمند و گفتند:

«مسایل سیاسی و اقتصادی را از هم نمی‌توان تفکیک کرد. خط آهن به سرنوشت منطقه خاورمیانه بستگی دارد و دلیل آن منتهی‌شدن این خط به عراق و خلیج فارس است.» (لاموش، پیشین: ۳۴۱؛ ۴۵؛ Longrigg, ۱۹۸۶)

بالفور در پاسخ به نمایندگان معترض گفت:

«من هیچ دلیلی نمی‌بینم که دولت انگلستان با این پروژه مخالفت کند؛ زیرا به مصلحت دولت انگلستان نیست که کوتاه‌ترین راه خاورمیانه به هندوستان در اختیار یک شرکت آلمانی باشد. من مصلحت انگلستان را در این می‌دانم که خط آهن در خلیج فارس به قلمرویی منتهی شود که تحت‌الحمایه ما باشد. بین‌النهرین (عراق) غنی است و آینده درخشانی دارد و من دلیلی نمی‌بینم که انگلیس در استفاده از گنج‌های آن کشور، شرکت نداشته باشند.» (عبدالحمید دوم، پیشین: ۱۶۷)
بالفور در سخنرانی بعدی خود تأییدات را نسبت به این قضیه پس گرفت؛ چون پس از مطالعه ورود

^۱ - Lansdowne Lord

^۲ - James Balfour

آلمانی‌ها به کویت متوجه شد این امتیاز به هیچ وجه، با سیاست‌های استعماری انگلستان در منطقه خلیج فارس، سازگار نیست. (فرامرزی، پیشین: ۵۲-۴۸) شکی نبود که مخالفت اصلی انگلستان با راه آهن به دلایل نظامی بود؛ زیرا نمی‌خواست هیچ دولتی در بین‌النهرین و خلیج فارس، نفوذ داشته باشد. (الزیدی، پیشین: ۴۴۱) با این سخنرانی، صاحبان منافع انگلستان، سیاست دولت را تحسین کردند از جمله:

الف. صاحبان سهام انگلیسی شرکت راه آهن آناتولی؛ چون بیش‌تر سهام شرکت در دست آلمان و شریکان آن‌ها بود.

ب. شرکت کشتی‌رانی لینچ^۱ و سایر کشتی‌های انگلیس، که در دجله و فرات حمل و نقل داشتند، ترسیدند که اتصال راه آهن اروپا به خلیج فارس بخشی از منافع آن‌ها را از بین ببرد.

ج. صاحبان سهام کانال سوئز، که معتقد بودند: آلمان روز به روز، بر توسعه‌ی فعالیت‌های بازرگانی خود در خاورمیانه می‌افزاید. (بیگدلی، ۱۳۶۸: ۲۶)

با استقرار ۷ فروند ناو نیروی دریایی انگلیس در خلیج فارس، کرزن در نامه محرمانه‌ی ۱۷ سپتامبر ۱۹۰۳م/ ۲۴ جمادی الثانی ۱۳۲۱ق، به لرد هامیلتون، نوشت: «هدف این است که مواضع مسلط سیاسی و اقتصادی انگلیس در آب‌های خلیج فارس به رخ جهانیان کشیده شود.» در همین زمان، شعار «خلیج فارس دریاچه انگلیسی»، بارها در گزارشات مطبوعات انگلستان منتشر شد. (دلد، ۱۳۶۳: ۱۹۷) انگلستان با استقرار در کویت، تسلط خود را بر سراسر خلیج فارس تکمیل کرد. این آخرین حلقه‌ی زنجیری بود، که خلیج فارس را به یک دریاچه انگلیسی تبدیل کرد. (لوتسکی، پیشین: ۵۲۹)

انگلستان در ژوئن ۱۹۱۱م/ جمادی الثانی ۱۳۲۹ق، شرایطی را به عثمانی پیشنهاد کرد که عبارت بود از: ۱. شرکتی مامور احداث راه آهن بغداد به بصره باشد که انگلیس، فرانسه و عثمانی در آن سهیم باشند. ۲. منافع انگلیس در عراق تضمین گردد. ۳. امتیاز مخصوص در ابروندود به انگلستان داده شود. عثمانی این پیشنهاد را نپذیرفت و باب مذاکرات را مفتوح گذاشت.

انگلستان برای مخالفت و عدم انجام خط آهن بغداد، این اقدامات را انجام داد: الف. مسلح کردن قبایل بختیاری و قبایل عرب بنی‌لام،^۲ تا با ایجاد درگیری و انفجار به وسیله‌ی جاسوسان خود مانند لورنس معروف به لورنس عربستان بهتر بتواند جلوی احداث و گسترش راه آهن بغداد را بگیرد. ب. شرکت‌های راه آهن در انگلستان نقشه احداث یک رشته خط آهن «از مدیترانه تا جنوب ایران» را تنظیم

^۱ -Lynch

^۲ قبیله‌ی بنی‌لام شاخه‌ای از قبیله‌ی طی از تیره‌ی قحطان و نیز از عشایر عرب و شیعه مذهب در استان عماره‌ی عراق و استان خوزستان هستند. بنی‌لام در دوره‌ی قاجار، در هویزه سکونت و اجاره‌دار املاک خفاجیه (منطقه‌ای از هویزه) بودند (سیادت، ۱۳۷۴: ۲۵۱)

کنند، صرفاً برای این که در برابر احداث خط آهن بغداد سدّی ایجاد نماید. (Martin, ۱۹۵۹: ۱۲۵) ج. جدا کردن کویت از عثمانی؛ د. انقلاب ۱۹۰۸م/۱۳۲۶ق، ترکان جوان، که از طرفداران سیاست انگلستان بودند و موجب اخلال در کار راه آهن شدند. د. حمایت از امیر مکه در قالب دفاع از خلافت او در برابر خلافت عثمانی. (Earle. ۱۹۲۳: ۸۹)

مذاکرات بین انگلیس و آلمان در موضوع راه آهن برای رفع اختلافات بین تجار و دولت مردان آلمان و انگلیس در معاهده ۱۵ ژوئن ۱۹۱۴م/ ۲۱ رجب ۱۳۳۲ق، نتیجه داد و سر ادوارد گری، از وزارت امور خارجه انگلستان و لینخوسکی در لندن در مورد معاهده توافق کردند، که مفاد آن عبارت بود از:

- عدم ممانعت انگلستان در ساخت راه آهن؛

- پایان خط آهن بغداد باید بصره باشد و از ساخت راه آهن از بصره به خلیج فارس خودداری کنند.

- آلمان با تملک چهل درصد از سهام انگلیس در راه آهن مخالفت نکند.

- آلمان با معاهده انگلیس و عثمانی در ۲۹ ژوئیه ۱۹۱۳م/ ۲۴ شعبان ۱۳۳۱ق، مبنی بر حق کشتی رانی در اروندرود، برای همه ی ملل آزاد، موافق باشد. (فرامرزی، پیشین: ۶۴) امضای معاهده، موکول به توافق آلمان و انگلیس شد، ولی با شروع جنگ جهانی اول، توجهات به کارهای مهم تر از خط آهن جلب شد و این خط متوقف ماند. (Shwadran, ۱۹۷۳: ۲۰۷; Horewitz, ۱۹۸۷: ۲۸۵)

نتیجه

در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی، روابط کشورهای قدرت‌مند و استعماری اروپا با امپراتوری عثمانی، تحت تأثیر طرح راه‌آهن اروپا - خلیج فارس، که از سوی امپراتوری آلمان مطرح شده بود، قرار گرفت. طرح راه‌آهن برلین - خلیج فارس از سوی آلمان موجب نزدیکی فرانسه، انگلیس و روسیه و حل اختلافات آن‌ها در مستعمرات و اتحاد در مقابل آلمان شد. از سوی دیگر، آلمان و عثمانی به ادامه‌ی مسیر این طرح، برای حفظ جایگاه خود در اروپا و جهان نیاز داشتند. این رویارویی در موضوع راه‌آهن در نهایت موجبات تقسیم‌بندی اروپا به دو اردوگاه سیاسی و نظامی در جنگ جهانی اول شد.

اگرچه مخالفان ساخت راه‌آهن برلین - خلیج فارس را به‌عنوان گسترش نفوذ آلمان در خلیج فارس، مطرح می‌کنند؛ اما راه‌آهن بغداد وسیله‌ای برای توسعه‌ی سیاسی و نظامی عثمانی نیز، بود؛ زیرا این مسیر براساس نیاز استراتژیکی عثمانی انتخاب شده بود. حتی اگر به مقیاس زیادی با خواسته‌های اقتصادی و سیاسی آلمان نیز مطابقت داشت.

راه‌آهن پیشنهادی آلمانی‌ها از بیش‌تری نقاط امپراتوری عثمانی می‌گذشت و به راه‌آهن سوریه و حجاز متصل می‌شد و شهرهای بزرگ امپراتوری مثل استانبول، از میر، دمشق، بیروت، مکه، بغداد، موصل و بصره را به یکدیگر مرتبط می‌کرد. این خط آهن بیش از همه‌ی طرح‌های دیگر، اهداف سیاسی، اقتصادی و نظامی عثمانی را از دریای مدیترانه تا خلیج فارس تامین می‌کرد.

راه‌آهن اروپا - خلیج فارس به‌علت کارشکنی‌های مخالفان، مقاصد سیاسی و اقتصادی آلمان و عثمانی را برآورده نکرد و نتوانست، به‌عثمانی و آلمان در جهت تهدید منافع انگلستان کمک کند. از نظر انگلستان این راه‌آهن تهدیدی برای منافع آن‌ها در چاه‌های نفت ایران و بین‌النهرین، خلیج فارس و مهم‌تر از همه، تهدید سرزمین هندوستان بود. دلیل مخالفت روسیه نیز، ترس از نفوذ آلمان در ایران و آسیای صغیر و از دست دادن منافع خود بود. عثمانی در موضوع راه‌آهن، نقش مستقلى نداشت، بلکه فرامین آلمان را انجام می‌داد و امپراتور عثمانی به‌جز ایالت بصره، نتوانست سایر مناطق خلیج فارس را به‌طور قطع اشغال کند و تمام اقدامات و اعمال آن‌ها نتیجه‌ای جز شکست نداشت؛ زیرا انگلستان در همه جا حاضر بود و به آن‌ها اجازه‌ی ایجاد تأسیسات را در بنادر خلیج فارس، نمی‌داد. با آغاز جنگ جهانی اول، کار راه‌آهن ناتمام ماند، اگرچه آلمان و انگلیس از قسمت‌های تکمیل شده راه‌آهن استفاده کردند.

فهرست منابع

منابع فارسی

الف. کتاب‌ها

۱. آیین نیا، احمد (۱۳۸۳)، «راه آهن برلین - بغداد»، دائرةالمعارف بزرگ اسلامی، زیر نظر کاظم موسوی بجنوردی، تهران، مرکز دائرةالمعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۲.
۲. احمدی، فرج الله (۱۳۸۷)، «رقابت سیاسی و تجاری آلمان و انگلستان در خلیج فارس مطالعه موردی شرکت ونکهاوس ۱۸۹۷ - ۱۹۱۴»، به کوشش و گردآوری محمداقبر وثوقی، خلیج فارس: فرهنگ و تمدن، تهران، مؤسسه تحقیقات و توسعه علوم انسانی.
۳. اسدی، بیژن (۱۳۸۱)، خلیج فارس و مسایل آن، تهران، انتشارات سمت.
۴. الهی، همایون (۱۳۷۸)، خلیج فارس و مسایل آن، تهران، نشر قومس.
۵. انتنر، مروین (۱۳۶۹)، روابط بازرگانی روس و ایران، ترجمه احمد توکلی، تهران، بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
۶. ایوانف، میخائیل سرگیویچ (۱۳۵۷)، انقلاب مشروطیت ایران، ترجمه آذر تبریزی، تهران، شبگیر و ارمغان.
۷. بایندر، غلام علی (۱۳۱۹)، جغرافیای خلیج فارس، تهران، اداره قشون.
۸. بلوشر، ویبرت (۱۳۶۳)، سفرنامه بلوشر، ترجمه کیکاووس جهان‌داری، تهران، انتشارات خوارزمی.
۹. بیگدلی، علی (۱۳۶۸)، تاریخ سیاسی - اقتصادی عراق، تهران، موسسه مطالعات و انتشارات تاریخی میراث ملل.
۱۰. پاتر، لارنس جی (۱۳۹۳)، تاریخ خلیج فارس از قدیم‌ترین دوران تا کنون، ترجمه محمد آقاجری، تهران، انتشارات ققنوس.
۱۱. پالمر، رابرت روزول (۱۳۸۴)، تاریخ جهان‌نو، ترجمه ابوالقاسم طاهری، تهران، انتشارات امیرکبیر.
۱۲. ترکمان، محمد (۱۳۷۳)، اسنادی درباره هجوم انگلیس و روس به ایران، تهران، نشر وزارت امور خارجه.
۱۳. جمال‌زاده، محمد علی (۱۳۷۶)، گنج شایگان: اوضاع اقتصادی ایران، تهران، انتشارات کتاب تهران.

۱۴. جناب، محمدعلی (۱۳۴۹a)، خلیج فارس، نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۹۰۰-۱۸۷۵م، تهران، انتشارات پژوهش گاه علوم انسانی.
۱۵. _____ (۱۳۴۹b)، خلیج فارس آشنایی با امارات آن، تهران، انتشارات شریعت و شرق.
۱۶. حسن‌نیا، محمد (۱۳۹۱)، «خلیج فارس در رقابت‌های روس و انگلیس در اوایل سده بیستم»، به کوشش عبدالرسول خیراندیش و مجتبی تبریزنیا، پژوهش‌نامه خلیج فارس، دفتر چهارم، تهران، خانه کتاب.
۱۷. درنیک، ژان پیر (۱۳۶۸)، خاورمیانه در قرن بیستم، ترجمه فرنگیس اردلان، تهران، انتشارات جاویدان.
۱۸. دلد، اسکندر (۱۳۶۳)، سلطه‌جویان و استعمارگران در خلیج فارس، تهران، انتشارات نوین.
۱۹. ذوقی، ایرج (۱۳۶۸)، تاریخ روابط سیاسی ایران و قدرت‌های بزرگ ۱۹۲۵-۱۹۰۰م، تهران، انتشارات پاژنگ.
۲۰. رییس‌نیا، رحیم (۱۳۷۴)، ایران و عثمانی در آستانه قرن بیستم، تبریز، انتشارات ستوده.
۲۱. زینلی، بهمن (۱۳۸۴)، «رقابت اقتصادی آلمان و انگلیس»، به اهتمام دکتر علی‌اصغر منتظرالقائم، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی خلیج فارس در گستره تاریخ، اصفهان، دانشگاه اصفهان، صص ۳۶۰-۳۳۰.
۲۲. سایکس، سرپرسی (۱۳۶۳)، سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس یا ده هزار مایل در ایران، ترجمه حسین سعادت نوری، تهران، انتشارات لوحه.
۲۳. _____ (۱۳۶۶)، تاریخ ایران، ترجمه محمدتقی فخرداعی گیلانی، تهران، انتشارات دنیای کتاب.
۲۴. سپهر، احمدعلی (۱۳۳۶)، ایران در جنگ بزرگ، تهران، انتشارات بانک ملی.
۲۵. سیادت، موسی (۱۳۷۴)، تاریخ جغرافیایی عرب خوزستان، تهران، انتشارات سپند.
۲۶. شاو، استنفورد جی (۱۳۷۰)، تاریخ امپراتوری عثمانی و ترکیه جدید، ترجمه محمود رمضان‌زاده، تهران، انتشارات معاونت فرهنگی آستان قدس رضوی.
۲۷. عبدالحمید دوم (۱۳۷۷)، «خاطرات سیاسی من»، افول اقتدار عثمانیان، ترجمه اصغر دل‌بری‌پور، تهران، نشر ضریح.

۲۸. فرامرزی، احمد (۱۳۴۶)، راه آهن اروپا و خلیج فارس، به کوشش حسن فرامرزی، تهران، انتشارات ابن سینا.
۲۹. فیلی رودباری، لوا (۱۳۷۵)، کویت، تهران، وزارت امور خارجه، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی.
۳۰. کتاب آبی (۱۳۶۳)، به کوشش احمد بشیری، تهران، نشر نو.
۳۱. کندی، پل (۱۳۹۵)، پیدایش و فروپاشی قدرت های بزرگ، ترجمه عبدالرضا غفرانی، تهران، انتشارات اطلاعات.
۳۲. لاموش، لئون (۱۳۱۶)، تاریخ ترکیه، ترجمه سعید نفیسی، تهران، چاپخانه مجلس
۳۳. لنزوسکی، جورج (۱۳۵۶)، غرب و روسیه در ایران (سی سال رقابت)، ترجمه حورا یآوری، تهران، انتشارات ابن سینا.
۳۴. لوتسکی، و (۱۳۷۹)، تاریخ عرب در قرون جدید، ترجمه پرویز بابایی، تهران، انتشارات چاپار.
۳۵. لیتن، ویلهلم (۱۳۶۷)، ایران از نفوذ مسالمت آمیز تا تحت الحمایگی اسناد و حقایق درباره تاریخ نفوذ اروپاییان در ایران (۱۹۱۹ - ۱۸۶۰م)، ترجمه مریم میراحمدی، تهران، انتشارات معین.
۳۶. مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۹)، کشورها و مرزها در منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس، ترجمه حمیدرضا ملک نوری، تهران، انتشارات وزارت امور خارجه.
۳۷. محبوبی اردکانی، حسین (۱۳۷۶)، تاریخ موسسات تمدنی جدید در ایران، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۳۸. محمود، محمود (۱۳۶۷)، تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم میلادی، تهران، انتشارات اقبال.
۳۹. مکملی، محمد کاظم (۱۳۷۹)، تاریخ جامع راه آهن ایران، تهران، راه آهن جمهوری اسلامی ایران.
۴۰. ملک زاد، علی (۱۳۲۳)، جغرافیای طبیعی و تاریخ سیاسی خلیج فارس، تهران، بی نا.
۴۱. میراحمدی، مریم (۱۳۸۷)، پژوهشی در تاریخ معاصر ایران برخورد شرق و غرب در ایران ۱۹۵۰-۱۹۰۰، مشهد، به نشر.
۴۲. نقیب زاده، احمد (۱۳۷۲)، تحولات روابط بین الملل از کنگره وین تا امروز، تهران، انتشارات قومس.

۴۳. وادالا، ر (۱۳۶۴)، خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه شفیع جوادی، تهران، انتشارات سحاب.
۴۴. وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۴)، تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، تهران، انتشارات سمت.
۴۵. هوشنگ مهدوی، عبدالرضا (۱۳۷۵)، تاریخ روابط خارجی ایران از انقراض صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم، تهران، انتشارات امیرکبیر.
۴۶. یاپ، ملکم و بریتون کوپربوش (۱۳۸۸)، خلیج فارس در آستانه قرن بیستم، ترجمه حسن زنگنه، تهران، نشر به‌دید.
۴۷. یاقی، اسماعیل احمد (۱۳۸۹)، دولت عثمانی از اقتدار تا انحلال، ترجمه رسول جعفریان، تهران، پژوهش‌گاه حوزه و دانشگاه.

ب. مقاله‌ها

۴۸. رحمانیان، داریوش و یار مهدی، سارا (۱۳۹۰)، «راه‌آهن در ایران عصر قاجار»، فصل‌نامه تاریخ اسلام و ایران، تهران، دانشگاه الزهراء (س)، شماره ۱۰، صص ۱۳۶-۱۱۹.
۴۹. رحمانیان، داریوش (۱۳۹۱)، «مسأله راه‌آهن در ایران عصر قاجار»، مجله پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام، زاهدان، دانشگاه سیستان و بلوچستان، شماره ۱۱، صص ۱۰۴-۹۱.
۵۰. کاظم بیگی، محمدعلی (۱۳۸۷)، «بریتانیا و خطوط آهن ایران و خاورمیانه ۱۳۳۷ق/ ۱۹۱۸-۱۹۱۹م، مطالعات تاریخی، تهران، موسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی، شماره ۲۲، صص ۳۹-۱۰.

ج. روزنامه‌ها

۵۱. حبل‌المتین (کلکته)، (۱۳۱۵) سال پنجم، شماره ۱۹، سه‌شنبه ۲۰ ذی‌الحجه / ۱۱ آوریل ۱۸۹۸م.
۵۲. _____ (۱۳۱۹) سال نهم، شماره ۲۷، دوشنبه ۹ شعبان / ۹ دسامبر ۱۹۰۱م.
۵۳. _____ (۱۳۲۸) سال هفدهم، شماره ۳۹، سه‌شنبه ۱۵ ربیع‌الثانی ۱۳۲۸ / ۲۶ آوریل، ۱۹۱۰م.
۵۴. _____ (۱۳۲۹) سال نوزدهم، شماره ۲۷، ۱۳، دوشنبه ۱۷ رمضان / ۱۱ سپتامبر، ۱۹۱۱م.

منابع عربی

۵۵. الزیدی، عباس یاسر (۱۹۸۰)، «القوى الاستعماريه والخليج الفارسی ۱۹۱۴-۱۶۰۰م»، نشریه المورخ العربی، بغداد، اتحاد المورخين العرب، العدد ۱۲، صص ۴۵۳-۴۱۳.

منابع انگلیسی

Book

56. Adelson, R.(1995). *Landon and the Invention of Middle East 1962-1912*, New Haven.
57. Earle, E. M. (1923). *Turkey the Great Powers and the Baghdad Railway*, New York.McMilan Co.
58. Horewitz, J. C. (1987). *Diplomacy in the Near and Middle East 1535 – 1965*, London, Archive Edition, Vol.1
59. Langer, L.(1890). *The Diplomacy of Imperialism*, William.
60. Longrigg, S. H. (1986). *Iraq, 1950 to 1960*, Beirut.
61. Karkar, Yaquub, N. (1963). *Railway Development in the Ottoman Empire 1856-1914 An Economic Interpretation*, Indiana University Press.
62. Martin, B. G. (1959). *German – Persian Diplomatic Relations 1873-1912*, Hague.
63. Mcdonald, D. M.(1993). *Alver Without a Fulcrum: domestic factors and Russian foreign policy 1905-1914*, New York.
64. Mcleean, R. R.(2001). *Royalty and Diplomacy in Europe 1890-1914*. New York.
65. Shwadran, B. , (1973). *The Middle East Oil and the Great Powers*, New York.

66. Yadft, A and Abiar, M.(1972).*in the Edirect of the Persian Gulf: in the Soviet Union and the Persian Goulf*, London: Frank Cass and Company Limited.

Article

67. Issowi. C. (1971). *The Economic History of Iran 1980-1914*, university Chicago, pp: 206-267.
68. Woods, H. C, (1916). «*Communication on the Balkan*», The Geographical journal, London, Vol.47, No.4, pp:48-60.
69. Woods, H. C, (1917). «*The Baghdad Railway and it Tributaries*», The Geographical journal, London, Vol.45, No.1, pp:38-79.