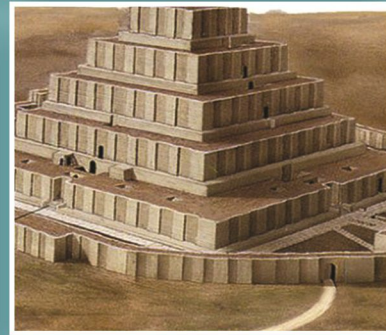


الاستعمار الإنكليزي في الأحواز ونهب الثروة الوطنيّة كتاب مواد تاريخية -شؤون عربستان الفارسية- جي.أ.سالدانا

محمود عبدالله



الاستعمار الإنكليزي في الأحواز ونهب الثروة الوطنية

كتاب مواد تاريخية وسياسية - شؤون عربستان

الفارسية - جي. أ. سادانا

عصر تدوين تاريخ الأحواز الوطني (2)

الاستعمار الإنكليزي في الأحواز ونهب الثروة الوطنية

كتاب مواد تاريخية وسياسية - شؤون عربستان
الفارسية - جي. أ. سادانا

محمود عبدالله

الطبعة الأولى

2018



رقم الإيداع لدى دائرة المكتبة الوطنية (2017 /8 /4371)

320.5

ياسين، محمود عبد الله

الاستعمار الإنكليزي في الأحواز ونهب الثروة الوطنية كتاب مواد تاريخية وسياسية
شؤون عريستان الفارسية جي أسادانا/ محمود عبد الله ياسين.- عمان: دار دجلة للنشر
والتوزيع 2017.

ر.أ: (2017 /8 /4371)

الواصفات: /الاستعمار// الولايات المتحدة الأمريكية/

أعدت دائرة المكتبة الوطنية بيانات الفهرسة والتصنيف الأولية.

2018

دار دجلة
ناشرون و موزعون



المملكة الأردنية الهاشمية

عمان - شارع الملك حسين - مجمع الفحيص التجاري

تلفاكس: 0096264647550

خلوي: 00962795265767

ص.ب: 712773 عمان 11171 - الأردن

E- mail: dardjlah@yahoo.com

www.dardjlah.com

ISBN: 9957-71-836 -7

الأراء الموجودة في هذا الكتاب لا تعبر بالضرورة عن رأي الجهة الناشرة والجهة الداعمة
جميع الحقوق محفوظة للناشر. لا يُسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب. أو أي جزء منه، أو تخزينه في
نطاق استعادة المعلومات. أو نقله بأي شكل من الأشكال، دون إذن خطي من الناشر.

All rights Reserved No Part of this book may be reproduced. Stored in
aretrieval system. Or transmitted in any form or by any means without
prior written permission of the publisher.

**دليل الخليج العربي الجزء الأول مواد تاريخية
وسياسية إجمال (ملخص) شؤون
عربستان الفارسية**

المحتويات

مدخل عام : إيديولوجيا الاستعمار التاريخية

- 17 (1) كتاب إنكليزي عن تاريخ الأحواز
- 18 (2) صاحب الكتاب مرتبط بصورة عضوية بالمؤسسات الاستعمارية
- (3) الوجه الأول: رؤية المؤلف بدأ بسياسة تشريع الاستعمار الإنكليزي في الأحواز
- 21 (4) عربستان مقاطعة فارسية- خلاصة الخطاب الإنكليزي
- 24 (5) الوجه الثاني: أهمية الكتاب عرض نهب الإنكليز ثروات الأحواز
- 25 أولاً: تداول اسم- عربستان الفارسي والتبعية السياسية للترك والفرس
- تداول اسم عربستان بين العرب والأحوازيين جهل أم مساندة للوطنية الإيرانية (عرب- ستان مقاطعة فارسية- جزء من بلاد فارس)
- 25 ثانياً: مأزق وقع فيه من كتبوا تاريخ الأحواز الحديث قراءة مفهوم تبعية شيوخ قبّان للترك وعائلة شيخ خزعل إلى الفرس
- 27 ثالثاً: الإنكليز من الحرب على شيخ سلمان إلى فتح كارون ما قبل النفط
- 28 إجماع إنكليزي على تشويه سنوات المقاومة الوطنية وقائدها سلمان ضد الاستعمار
- 30 رابعاً: الإنكليز نهبوا الثروة الوطنية الأحوازية بمساندة عائلة جابر بن مرداو إخراج السياسة بالوطنية
- 31

- 35 (6) الوجه الثالث: موقع الكتاب في تاريخ الأحواز
- 35 أولاً: كتاب ما قبل النفط في الأحواز
- 35 ثانياً: فصول وتقسيمات الكتاب
- 36 ثالثاً: بنية الكتاب وتشريع وجود الاستعمار في الأحواز
- 36 الفصل الأول: تاريخ الأحواز بين الاختزال والنظرة الاستعمارية الإنكليزية .
- شخصية مزعل بن جابر الذي لم يُكتب عنه على الرغم من أهمية فترة
37 حكمه
- 38 الفصل الثاني: فكرة فتح نهر كارون
- 39 إصلاحات، أم نهب ثروت الأحواز الوطنية؟
- 40 الفصل الثالث: قضية امتياز السيطرة على الملاحة وخطة الريّ في الأحواز ...
- 41 أولاً: استقلال وسلامة مناطق بلاد فارس سياسية إنكليزية
- 41 ثانياً: طريق الأحواز إلى بلاد فارس يشبه أسنان المنشار
- 42 ثالثاً: تفويض نجم المُللك الفارسي وضع تقرير عن فتح نهر كارون
- 42 رابعاً: الأحواز أفضل طرق تجارة الإنكليز إلى بلاد فارس
- 43 الفصل الرابع: فتح نهر كارون والتحول الكبير في الأحواز 1888
- 44 الفصل الخامس: شعور معاداة الأجانب من الفرس
- 44 إعلان فارسي فيه تعليمات عن نهر كارون
- 46 الفصل السادس: تجارة السادة لينش إخوان

- 46..... الفصل السابع: تعين قنصل إنكليزي في الأحواز- مدينة المحمرة 1889.....
- 47..... الفصل الثامن: تجارة نهر كارون وفتح طرق الأحواز مع بلاد فارس.....
- الفصل التاسع: علاقة الشيخ خزعل مع الإنكليز وفق الوسيط الفارسي
رئيس التجار..... 47.....
- 47..... الخطاب الإنكليزي الأحواز (منطقة فارسية) غير الكويت والبحرين.....
- 51..... الفصل العاشر: الجمارك على نهر كارون.....
- هذا الفصل العاشر من الكتاب ضم ثلاث فقرات
فقط: (290-291-292)..... 51.....
- 51..... الفصل الحادي عشر: اضطرابات في الأحواز.....
- الفصل الثاني عشر الأخير: خطط ريّ نهر كارون والتجارة الإنكليزية في
الأحواز..... 52.....
- 52... مذكرة راولينسون 1844: تاريخ سياسة ما قبل تؤسس سياسة ما بعد ...
- (مذكرة حول قبيلة كعب والمحمرة بقلم سيره، راولينسون، تاريخ 6
كانون الثاني 1844)..... 52.....
- 54..... الخلاصة: مهمتنا تعريف أيديولوجيا الاستعمار التي نطق بها صاحب الكتاب
- 55..... نص الكتاب: لا نزيد فيه وننقص.....

النص:

دليل الخليج العربي
الجزء الأول
مواد تاريخية وسياسية
إجمال (ملخص)
شؤون عربستان الفارسية

قائمة المحتويات

الفصل الأول: شؤون الداخلية 1876-1904

1. التاريخ المبكر حتى 1873 63
2. التاريخ المبكر لقبائل كعب 64
3. اغتيال الشيخ لفته، زعيم عرب الكعب 71
4. وفاة الحاج جابر خان، حاكم المحمرة ووراثة الشيخ مزعل له 74
5. الزعماء والحكام المحليون بين 1878 و1883 77
6. الحاكم العام لعربستان 78
7. (أ) الاضطرابات في مناطق الكعب 79
- (ب) إطلاق سراح محمد، أخي الشيخ مزعل 79

8. الاضطرابات في عربستان ومخاوف الشيخ مزعل بخصوص مؤامرات
الفرس ضد وضعه، 1888 81
9. سرد أحداث، 1891-97..... 84
10. اغتيال الشيخ مزعل ووراثة أخيه الشيخ خزعل له، حزيران 1897 89

الفصل الثاني: الملاحة في نهر الكارون وخطط الريّ، 1873-79

1. تاريخ الخطط، 1871-77 93
2. سكك الحديد المقترحة من رشت إلى طهران ومن طهران إلى نهر
الكارون؛ مسألة الملاحة في الكارون، 1878-79 115
3. امتياز ريّ الكارون، 1875-78 121

الفصل الثالث: خطط ملاحة الكارون وخطط ريّ الكارون 1881-83

1. تاريخ، 1881-83 129
2. صلاحية الملاحة 134
3. خطوط التجارة 134
4. ملاحظات عامة 138
- ملاحق 143
1. تقارير من قبل الكولونيل روس حول الملاحة في نهر الكارون 143
2. تقارير من قبل الكابتن ويلز حول قناة الأحواز 158
3. مذكرة حول نهر الكارون من قبل سير ه. راولينسون وآخرين. 164

4. تقرير من قبل الكابتن ويلز للمقارنة بين الخطوط إلى البحر 190
5. إلى صاحب السمو الأمير ظل السلطان 195
- خطة فاوفيللر لإنشاء اتصالات مائية بين كرمانشاه وديزفول

الفصل الرابع: فتح الكارون للملاحة لجميع الأمم 1888-89

- الفصل الرابع 203

الفصل الخامس: العقبات في طريق المشروع البريطاني على نهر الكارون

- أ. إقامة مستودعات وإنشاءات أعمال على ضفتي النهر 223
- ب. سوء فهم لمستحقات الحمولة 224
- ج. الصعوبة بالنسبة لشهادة الحمولة الخاصة بـ لينش البلوشي 225
- د. التهم ضد السيد جون جاسكن بالتصرف غير القانوني، ومعارضة تعيينه لخادمه الخاص 226
- هـ. الملاحة في الكارون الأعلى 228
- و. شركات شيخ الحمرة المنافسة ومؤامراته 233
- ز. الحظر على الحبوب 234
- ح. اندلاع تعصب القبائل المحلية والجنود الفرس ضد البريطانيين 238

الفصل السادس: دعم نهر الكارون، 1890-1900

245 الفصل السادس

الفصل السابع: تعيين الموظفين القنصليين في عربستان

- أ. تعيين السيد ماك دوال، كنائب قنصل للمحمرة، 1890 261
- ب. تعيين الميجور بيرتون قائماً بأعمال السيد ماك دوال 263
- ج. تعيين الملازم لوريمير كقنصل لعربستان 364
- د. تعيين جراح قنصلي لعربستان 267
- هـ. مقر وتجهيزات إقامة لنائب قنصل وجراح قنصلي في عربستان 268
- و. الهجوم على الملازم لوريمير والكولونيل دوجلاس 270

الفصل الثامن: إنشاء طرق لمساعدة تجارة نهر الكارون

- أ. طريق الأحواز- أصبهان 275
- ب. طريق شوشتر- أصبهان 277
- ج. طريق شوشتر- طهران 277

الفصل التاسع: رغبة الشيخ خزعل أن يضع نفسه تحت الحماية البريطانية

- تدخل إدارة الجمارك البلجيكية في جمارك الحمرة والاعتراض
البريطاني، 1898-1904 279
- أ. الشيخ خزعل يبحث عن الحماية البريطانية 1898-99 281

ب. التأسيس المقترح للجمارك الفارسية في المحمرة، ومناشدة الشيخ
خزعل للبريطانيين 1900-1904 282

ج. وجود الجمارك البلجيكية في شط العرب 302

الفصل العاشر: محاولة تغيير نظام تحصيل الجمارك على نهر الكارون 1902-03

الفصل العاشر 309

الفصل الحادي عشر: الوضع المضطرب في عربستان

هجومات على شوشان: محاولات لحمايتها 315

الفصل الثاني عشر: استعادة عيلام القديمة

الفصل الثاني عشر 333

أعمال الريّ المتوقعة في عربستان 1903-04

ملحق: مذكرة حول قبيلة بني كعب والمحمرة بقلم سير أ. راولينسون 357

مدخل عام إيديولوجيا الاستعمار التاريخية

إن الكلام الذي رأينا أن نبدأ به أولاً، كتبه مسؤول عسكري إنكليزي عن الأحواز، ويكون مدخلاً إلى قراءة إيديولوجيا الاستعمار الإنكليزي في بلدنا الأحواز، أو حسب التسمية الفارسية التي تداولها الإنكليز (عربستان)، فيكتب صاحب الكلام - قائلاً:

"من الواضح أنه من المهم جداً للحكومة البريطانية من الناحية السياسية والتجارية معاً أن تمنع تأسيس النفوذ الفرنسي في ذلك الجزء من فارس. إن عربستان منطقة عرضة للنفوذ الخارجي، وفي حالة ما إذا حصلت قوة أجنبية على موطن قدم كما هو هدف الخطة الفرنسية، فلن يكون من الصعب عليها أن تسحب كثيراً من المقاطعة من فارس. وقد يصبح من المهم لإنجلترا في يوم من الأيام أن يكون لها مدخل إلى وسط فارس بواسطة خط نهر الكارون، وهو سبب قوي للاعتراض على وجود قوة أوروبية تهيمن في واديه". الفصل الثالث الملحق رقم 1. نقطة (9) تاريخ بوشهر 12 كانون الثاني 1882 (سري).

من: الملازم كولونيل إي. سي. روس، المقيم السياسي في الخليج الفارسي،
وقنصل عام جلالته البريطاني لـ فارس الخ،

إلى: سي. جرانت، المبعجل، سي. إس. آي.، سكرتير الحكام لحكومة الهند،
دائرة الشؤون الخارجية.

وأما صاحب الكتاب الذي بين أيدينا الإنكليزي سالدانا، فهو ينطلق من نفس الرؤية الاستعمارية التاريخية ويفكر من داخلها، وذلك عندما عرض تاريخ وشؤون الأحواز، والكلمة أو المقدمة التي بدأ بها كتابه، تؤكد هذا- قائلاً:

"يلخص هذا الإجمال سجلاتنا للشؤون السياسية في سهول عربستان، عيلام وأنشان القديمتين، والتي تُروى بأنهار الكرخة، الكارون والجراحي. والتي كانت يوماً جنة العالم، والمنشأ الأصلي للقمح والنيذ، كما ستبين المكتشفات الحديثة، وهي ما تزال واحدة من أخصب المقاطعات في بلاد فارس، مع أنها قادرة على إنتاج مئات الأنواع من محاصيلها الحالية إذا توفر لها نظام ريّ مناسب وحكومة أفضل. من المثير للفضول أن هذه المنطقة الرائعة الخصبة بقيت حتى الآن مغلقة في وجه تجارة العالم. ميول القرصنة والنزاعات القبلية للمستوطنين العرب عند مصبات أنهارها، والغيرة من الفرس، كانت الروح المسيطرة والسيف الناري" المسلط على جنة الأرض هذه لمنعها من التقدم باتجاه الجنس البشري خارج حدودها. لقد كانت الجراة والديبلوماسية البريطانية وحدها هي التي نجحت ومؤخراً فقط في فتح أكبر أنهارها، الكارون، لتجارة العالم. ومع ذلك مازال هناك الكثير ليُنجز لإحياء ازدهارها الفطري.."

(1)

كتاب إنكليزي عن تاريخ الأحواز

هذا الكتاب الذي بين أيدينا (دليل الخليج العربي الجزء الأول مواد تاريخية وسياسية إجمال (ملخص) شؤون عربستان الفارسية) صاحبه الإنكليزي (جي. أ. سالدانا) صدر سنة 1908م⁽¹⁾. كتاب هو الأول من ثلاث كتب ترجمت إلى اللغة العربية⁽²⁾ عن تاريخ الأحواز، وهو الجزء الثاني من مشروع قراءة وكتابة تاريخ الأحواز، حيث إننا قدمنا في الجزء الأول- (تاريخ الأحواز الممزق من أربع جهات وضرورة التحرر منها)⁽³⁾ رؤية نقدية شاملة عن الكتابات الأربع- التي كتبت عن تاريخنا الحديث والمعاصر، وهي: (الإنكليزية والفارسية ونطقت باسم الاستعمار، الكتابة العربية العراقية والأحوازية ونطقت باسم القبيلة). حسب تصنيفنا بدأنا من الكتابة الاستعمارية الإنكليزية الأولى واعتمدنا الكتب الإنكليزية الثلاث المترجمة مصدراً أولياً في فهم وقراءة هذه الكتابة عن تاريخ وأحوال الثقافة الأحوازية. وبدأنا بهذا الكتاب الأول حسب أسبقية تاريخ الصدور قبل الكتابين الآخرين. إن الجميع من هؤلاء الإنكليز، بما فيهم صاحب

(1) pershan Gulf Gazetteer. Part 1. Historical And Political Material.

Precls of Persian Arabistan Affairs. J.A.SALDANA. LAT DECEMBER 1908.

(2) ترجم الكتب من اللغة الإنكليزية إلى اللغة العربية الأستاذ نزار عوني سعيد البدي.

(3) تاريخ الأحواز الممزق من أربع جهات وضرورة التحرر منها- محمود عبدالله- الطبعة الأولى 2017، دار دجلة ناشرون وموزعون- الأردن.

الكتاب المذكور سالدانا مرتبط بصورة عضوية بالمؤسسات الاستعمارية⁽¹⁾، كما نبين في الفقرة الآتية.

(2)

صاحب الكتاب مرتبط بصورة عضوية بالمؤسسات الاستعمارية

والحق أن وضع قراءة موضوعية ومفهومة عن هذا الكتاب لا تنجز دون تحديد بنية الكتاب وغرض صاحبه، وهذا يتطلب قراءة قوامها رؤية موضوعية جديدة وطنية أحوازية لفهم نصوص هذا الكتاب. رؤية وطنية مطلوبة هنا بإلحاح في قراءة خلفيات صاحب الكتاب، وهو (مرتبط بصورة عضوية بالمؤسسات الاستعمارية) حسب عبارة فيلسوفنا الجابري⁽²⁾. ووفقاً لهذا رأينا أن نبدأ في وضع مدخل عام نشرح فيه الروح الاستعماري الذي حرك خطاب صاحب الكتاب. وقد وجدنا روح أيديولوجيا الاستعمار الإنكليزي التاريخية

(1) اعتمد بشكل كامل على تقارير ومذكرات رجال الاستعمار وهو يكتب عن الأحواز- ابتداء من الفصل الأول- أنظر اعتماده-مذكرة روبرتسون، وجاءت ضمن- تقرير إدارة الخليج العربي والوكالة السياسية في مسقط لسنة 1878-1879. له مؤلف آخر صدر عام 1906- (ملخص شؤون الجزيرة العربية التركية-1801-1905). من إعداد ج. أ. سالدانها [جيروم أنتوني سالدانها]. يوجد ملحقان- الملحق أ، بعنوان "مذكرة عن قبيلة كعب والحمرمة من إعداد السير هـ. رولينسون، بتاريخ السادس من يناير 1844" (الأوراق 180-186).

(2) المشروع النهضوي العربي مراجعة نقدية- الجابري-ص28، الطبعة الخامسة. 2016. مركز دراسات الوحدة العربية بيروت.

ماثلاً أمامنا ويحيل ويستند إلى نصوص كتبها، ومعظمها جاء بشكل سريّ، رجال دولة الاستعمار الإنكليزية، وهو يعرض إلى أحداث تاريخنا وطريقة نهب الثروة الوطنية الأحوازية. وهل كان الاستعمار الإنكليزي في الخليج العربي بشكل عام وفي أرضنا الأحواز خاصة يطلب غير هذا الأمر؟ وهذا الكتاب يزودنا بالأدلة والشواهد وهي نصوص رسمية كتبها رجال الدولة الإنكليزية ما بين سنتي 1761-1904 عاجلت وانشغلت بقضية واحدة- قضية السيطرة والنهب وسرقة ثروة هذه الأرض.

يتطلب فهم هذا الكتاب من داخل مرجعية وطنية أحوازية، وقراءة فقراته بما يسمح لنا هنا المدخل العام، معرفة (الأيديولوجيا التاريخية الاستعمارية) التي شكلت فكر الغرب في القرن التاسع عشر، وهذا الكتاب تاريخاً وفهماً ورؤية ورسائل ومكاتبات رجال الحركة الاستعمارية في الأحواز، رجال شيدوا ذلك العهد الاستعماري. وكانت التجارة قواماً له، وفي الوقت نفسه القضية المركزية في هذا الكتاب، وفق عناوين فصوله الاثني عشر، وعبر فيها عن رؤية ورغبة الاستعمار السياسي الإنكليزي في الأحواز. جاء هذا واضحاً في فقرات الكتاب، والتي نعرض لها خطوة بعد خطوة.

ولكن قبل أن نقرأ هذه الفقرات ونفهم رؤيه صاحبها، نسجل ملاحظة سريعة- للتوضيح وهي: عندما نحيل إلى الرقم هكذا (ف-1) عند نهاية النقل فهو رقم فقرة من الكتاب، وليس رقم برقية أو رسالة أو ملحق أو مذكرة. فالكاتب وضع أرقاماً متسلسلة لجميع فقرات فصول كتابه من فقرة رقم (1) إلى آخر فقرة رقم (336)، أما مذكرة روالينسون في نهاية الكتاب فلم تقسم إلى فقرات. بقي موضوع الأسماء الفارسية التي جاءت في الكتاب لم مدن أحوازية لم نغيرها إلى العربية والمعلومات كذلك، فنحن نريد أن نعرض الكتاب الإنكليزي

عن تاريخ وشؤون الأحواز كما كتبه صاحبه أو نقل عن رجال الإنكليز وهذا المهم، فهو لا يمثل رؤية رجل واحد إنكليزي سالدانا، بل إنه يمثل رؤية رجال هذه الدولة وفق البرقيات والنصوص. إذن فنحن لم نتدخل ونغير الأسماء، كما فعلنا في عبارة عنوان الكتاب- (شؤون عربستان الفارسية) هي تمثل رؤية صاحب الكتاب على صعيد استعمال الاسم الفارسي (عربستان) والرؤية (عربستان مقاطعة فارسية)، على الرغم من أن هذا ينقض الرؤية الوطنية الأحوازية، ولكن الأمانة العلمية تفرض علينا هذا، أما نقدنا ورؤيتنا الجديدة الوطنية، فنحن نعرضها خارج النص في المدخل الذي وضعنا لهذا الكتاب، وهو ينتمي إلى الرؤية العامة في التعامل وقراءة تاريخنا.

قلنا في مؤلفنا عن تاريخ الأحواز الجزء الأول المذكور سابقاً، إن هذه الكتب الإنكليزية الثلاثة تمثل الكتابة الاستعمارية الأولى عن تاريخ وأحوال الأحواز، فقمنا هناك بعملية التصنيف وقراءة خطاب الاستعمار. وهنا نقرأ خطاب هذا الكتاب من ثلاثة أوجه:

الوجه الأول: رؤية صاحب المؤلف.

الوجه الثاني: أهمية الكتاب في عرض نهب ثروات الأحواز من الإنكليز.

الوجه الثالث: موقع الكتاب في تاريخ الأحواز، والكلام عنها في الفقرات الآتية.

(3)

الوجه الأول

رؤية المؤلف بدأ بسياسة تشريع الاستعمار الإنكليزي في الأحواز

وقفنا عند أول فقرة من مقدمة هذا الكتاب الأول من الكتب الإنكليزية الثلاث عن تاريخ الأحواز، وذلك في آخر كلام ختمنا به كتابنا السابق. كلام بدأ صاحبه بسياسة تشريع للاستعمار الإنكليزي في الأحواز وطرح دعوة سلب ونهب وسرقة كل خيرات الأحواز، كون أهله لا يستحقون هذه الخيرات، وهم منشغلون في الصراعات القبلية. وعرضنا مرة ثانية هذه الفقرة التي نقصدها أو المقدمة بعد رسالة الملازم الإنكليزي (روس) عند ابتداء أول كلامنا في هذا المدخل العام. هذا على مستوى التعامل وطريقة الحصول على الثروة، وأما المستوى الآخر الذي يطلب إبرازه كي نفهم رؤية صاحب الكتاب النظرة اللاتاريخية تجاه تاريخ الأحواز باعتباره مقاطعة فارسية، فالكلام عنه في الفقرة الآتية.

(4)

عربستان مقاطعة فارسية- خلاصة الخطاب الإنكليزي

نظر الرجل الإنكليزي وهو يكتب أحداث تاريخنا السياسية من داخل مرجعية الإيديولوجيا الغربية الاستعمارية، إضافة إلى طريقة السكوت عن حق

وإبراز أخرى. فقد اختزل كل تاريخ الأحواز ما قبل عهد الاستعمار في سطرين بداية مقدمة كتابه، لينتقل بعد ذلك مباشرة إلى أحداث القرن الثامن عشر لحظة حضور الإنكليز. هذا من جهة، ومن جهة ثانية يعتبر الأحواز مقاطعة فارسية وشؤونها جزء من شؤون الفرس وعنوان كتابه - الفرعي جاء بهذه العبارة - (عربستان مقاطعة فارسية)، ليس هذا فقط، بل إنه ذكر هذا القول في مقدمة كلامه. ويشترك في هذا مع من سبقوه، من الإنكليز، أعني رؤية حكومة الهند، انظر (ف-15)، عن أن الأحواز منطقة فارسية عند بحث حدث اغتيال شيخ لفته في الفلاحية سنة 1878م في مراسلات رجال الدولة الإنكليزية، و(ف-64) خاطب السيد داوس وكيل وزارة الدولة للهند عام 1873 حول فتح كارون للملاحة.

أما في الفصل التاسع من نفس هذا الكتاب فإن مراسلات ورؤية رجال الإنكليز تقر وتعلن بشكل رسمي عن سيادة الفرس المطلقة على الأحواز، كما سوف نعرض لها مرة في فقرة قادمة (الفصل التاسع)، وهي معروضة في الكتاب نفسه وبتفاصيل، وهذا يؤكد وفق تصنيفنا وتعريف حقبة تاريخنا وجود استعمار ثلاثي في الأحواز تقاسمت أطرافه السيطرة ونهب ثروة بلدنا، والاستعمار الإنكليزي إلى جانب الاستعمار الفارسي يلجأ إلى وضع عبارات سياسية مآكرة تخفي روح السيطرة والنهب عند الكلام عن وجوده في الأحواز، ومنها هذه عبارة: (فإن المصالح المهمة التي تمتلكها بريطانيا العظمى في جنوب فارس تمنعنا من متابعة أي تغييرات في نظام الحكومة في مقاطعة عربستان بلا مبالاة، قد تعرض تجارتنا وأمن الرعايا الأجانب للخطر بإثارة المشاكل بين القبائل العربية، أو تعطي مناسبة لتدخل قوى أخرى، وهكذا تجبرنا، من جهتنا، على اتخاذ

خطوات فعالة لحماية الحقوق البريطانية (من سير أ. هاردنج إلى مشير الدولة، ف-276، نقطة-2).

وفي مكان آخر يكتب مسؤول إنكليزي بمناسبة موضوع نهر كارون: "نظر السيد آتشيون إلى خط الكارون كخط عظيم الأهمية، واعتبره مرغوباً جداً إلى حد أننا يجب أن نعيد احتلال الأرض" (ف-67). إضافة إلى ما جاء في آخر كلام (ف-70)، لضابط وسياسي إنكليزي الميجور إيوان سميث الملحق بمكتب الشؤون الخارجية، "قد نضطر في أي لحظة أن نرسل قوة مسلحة داخل بلاد فارس، وما لم يكن لدينا بعض وسائل الاتصالات التي تمكننا من التغلغل إلى داخل قلب المنطقة..."، وهي الأحواز هنا.

هذه الخطوات هي فعل الاستعمار، دون أن يكون لأهل الأحواز رأي في ما يحدث من سياسات سوى الخضوع والقبول بعطاء سياسي وبعض من الغنيمة يقدمها رجال الاستعمار في أرض الأحواز إلى بعض من أبناء هذه الثقافة لمناصرة وبقاء وجوده، أموال ممنوحة إلى من يحكم محلياً- انظر موضوع الجمارك ودور شيخ خزعل في التوافق الاستعماري الإنكليزي الفارسي والتسوية بين الطرفين أمودجاً- "فإن الشيخ [خزعل] سيبقى الرئيس الإسمي للجمارك، بزيادة في الراتب وتوظيف أقاربه" (ف-276).

إذن نحن أمام كتاب عن تاريخ وأحوال الأحواز وضع وفق رؤية الاستعمار الإنكليزي، ومهمة رجاله الأساس في الأحواز هي كشف ما فيه من طرق التجارة والأنهر وحجم الثروات وأنواعها من المحاصيل الزراعية والنفط والآثار وغير ذلك.

(5)

الوجه الثاني

أهمية الكتاب عرض نهب الإنكليز ثروات الأحواز

إن محتوى الكتاب يعلن بالأدلة والشواهد، من أن قضية الإنكليز في الأحواز، هي قضية نهب وسرقة ثروات هذه الأرض ومجىء هؤلاء إلى أرضنا كان الغاية منه هذا الأمر الاستعماري. كتاب يعرض جانباً أساسياً من رؤية رجال الدولة الإنكليزية وطريقة تعاملهم مع أبناء هذه الأرض والسياسة الممنهجة التي تبعتها هؤلاء دائماً في الحصول على الثروة الوطنية. من هنا تأتي أهمية هذا الكتاب الذي يلقي نظرة بما حمل من رسائل مختلفة وبأعداد كبيرة بقي جهد أصحابها منصباً عقوداً من السنين على كيفية الحصول بأرخص ثمن على تسويق تجارتهم وأخذ الثروة المكتشفة، تحت استعمال قوة السياسة التي تحمي نفسها بالقوة العسكرية الإنكليزية.

كما أن الكتاب يعرض إلى حقبة تاريخية مهمة من تاريخ الأحواز الحديث، حيث كان الإنكليز لهم الدور المهيمن على أحداث هذا التاريخ السياسية والتجارية، وتكشف هذا الدور الرسائل والمكاتبات المتبادلة بين رجال الدولة الإمبراطورية لندن- وشركة الهند الشرقية- الإنكليزية- نائب الملك في الهند اللورد كرزون ومساعدته، وهي شخصيات جاءت إلى الأحواز كاشفة طرقه وأنهاره ومدنه والقبائل موطنها وشيوخها، فقدم هؤلاء الرجال تقارير سياسية

وعسكرية وتجارية إلى دولتهم الاستعمارية، إضافة إلى كتابة عن تاريخ الأحواز. فصاحب هذا الكتاب أنموذج ينتمي إلى مؤسسات الاستعمار.

بدأ من تاريخ عام 1761 إلى سنة -1904. وهو يكتب عن تاريخنا الأحوازي، وهي فترة تاريخ (مقاطعة عربستان) وفق التسمية الفارسية- والتي اعتمدها هؤلاء الإنكليز، ومنهم صاحب هذا الكتاب، معتمداً طريقة الكتابة عن (التاريخ المبكر) وفق عبارته. نظرة هؤلاء إلى التاريخ السياسي وكتابته تقوم على مبدأ تبعية القبائل السياسة في الأحواز إما للدولة التركية وإما للدولة الفارسية. وتعريف جغرافية الأحواز وكتابة تاريخه عند هؤلاء قامت على هذا الفهم. وسنعرض حالاً إلى هذين الأمرين- الجغرافية وتاريخ السياسة:

أولاً: تداول اسم (عربستان الفارسي).

وثانياً: (تبعية وولاء القبائل السياسي في الأحواز للدول الاستعمارية) وفق علاقتهما بموضوعنا وما جاء في الكتاب الذي نعرض إليه الآن.

أولاً: تداول اسم- عربستان الفارسي والتبعية السياسية للترك والفرس

تداول اسم عربستان بين العرب والأحوازيين جهل أم مساندة للوطنية الإيرانية (عرب- ستان مقاطعة فارسية- جزء من بلاد فارس)

نحن نعلم أن الإنكليز استعملوا في التاريخ الحديث اسم (عرب- ستان الفارسي) في الكتابة عن تاريخ وأحوال الأحواز، فخلاصة الكتابة الاستعمارية الإنكليزية هي- (عرب- ستان مقاطعة من بلاد فارس وجزء من بلاد الإمبراطورية الفارسية). وعلى هذا الأساس تعاملوا سياسياً وتجارياً مع شيخ جابر بن مرداو وأبنائه من بعده شيخ مزعل وشيخ خزعل، وبالتالي رفضوا

النظر إلى الأحواز خارج جغرافية بلاد فارس وتاريخها الإمبراطوري. واتجهت نظرة هؤلاء الإنكليز إلى قضية التبعية السياسية واختلفوا في تحديد هذا الموضوع. وظهر هذا الخلاف في أوج جلسات ما قبل عقد معاهدة أرضروم 1847، والإنكليز كانوا حاضرين ويرعون إلى جانب الروس التفاوض بين الترك الذين من جانبهم قدموا وثائق عن تبعية جغرافية وولاء شيوخ قبان والفلاحية إلى دولتهم، والفرس الذين طرحوا أدلة تختلف. انتهى هذا الموضوع إلى أن المحمرة جغرافياً جزء من بلاد فارس. وهي مدينة جزء من مقاطعة عربستان الفارسي. وعن هذا الاسم الأخير وهو يهمننا هنا ومكانه في هذه الفقرة، أقول إن العرب أخذوا هذا الاسم من المرجعيتين الإنكليزية والفارسية، وهو المتداول بينهم في معظم الكتب التي صدرت عن الأحواز، وأصبح متداولاً عند العرب هذا الاسم الفارسي (عربستان) عند الكلام عن الأحواز مثلما هي متداول بصيغة فارسية أسماء - (لورستان وكردستان وبلوچستان وتركمستان).

العرب الذين كتبوا عن تاريخنا لم يستوعبوا خطر تداول اسم (عرب-ستان الفارسي) على هويتنا الوطنية بدل اسم الأحواز العربي، وهم في حالة تخبط وجهل للوطنية الفارسية، من جهة، ومن جهة ثانية لمشكلتنا الوطنية. والأسوأ من كل هذا تداول اسم (عرب-ستان الفارسي) بيننا، وهذا راجع إلى جهل أبناء الأحواز أنفسهم تاريخهم. تاريخ تم تدوينه بواسطة عدة مرجعيات ولغات أجنبية، وفي المقدمة المرجعيتان الاستعماريتان الإنكليزية والفارسية، وبالتالي انتشار ظاهرة عدم التمييز بين مرجعية الاستعمار في موضع المتابعة عن تاريخنا وبين المرجعية الوطنية الأحوازية وما أصابها من خطر وتدهور بسبب هذا الجهل التاريخي في الفكر والواقع سواء بسواء مرة من بعض العرب ومرة من أبناء ثقافتنا الأحوازية نفسها تحت حجج غير موضوعية.

ومنها إطلاق اسم (عرب- ستان) على الأحواز، ومعناه اعتراف بوجود جماعة من العرب أو القبائل! من هؤلاء الفرس، نقول إن هذه ليست حجة- عند من يتداول هذا الاسم الفارسي بيننا- في ظل وجود اسم عربي يوافق الوطنية العربية الأحوازية ويخدم قضيتها. ولا حجة عند القائل إن تداول اسم عربستان بسبب وجوده في الوثائق الإنكليزية في حقبة تاريخية طويلة. صحيح أن الإنكليزا استعملوا اسم (عربستان الفارسي) ولكن صحيح أن هؤلاء الإنكليز استعملوا الاسم باعتباره لمقاطعة فارسية، وأخذوا الاسم من المرجعية الفارسية، وهو يحيل في هذه المرجعية إلى معنى وجود أرض فارسية تسكن فيها قبائل عربية لا غير، وهذا كما نعلم ينقض الوطنية الأحوازية ويخدم نقيضها الفارسية.

وعلى الرغم من أن هذا الاسم يحمل النقيض الوطني ولكن نرى بعضهم يأبى إلا تدواله بيننا. إن هذا جزء من مأزق قراءة تاريخنا في حقبة الاستعمار الثلاثي التركي- الفارسي- الإنكليزي منذ القرن الثامن عشر إلى العقدين الأولين من القرن العشرين. فقد شهدت تلك الحقبة تدوين تاريخ سياسية التبعية الأحوازية، مرة للترك ومرة للفرس، وعلى هذا الأساس تم النظر إلى تاريخنا. ولنعرض باختصار إلى مأزق من كتبوا عن هذا التاريخ في الفقرة الآتية.

ثانياً: مأزق وقع فيه من كتبوا تاريخ الأحواز الحديث

قراءة مفهوم تبعية شيوخ قبّان للترك وعائلة شيخ خزعل إلى الفرس

إن هذه التبعية كما نعرض لها وفق ما جاءت بها لنا نصوص التاريخ، فهمها وانتقادها يكون في إطار رؤية وطنية في قراءة تجديد تاريخنا الوطني الأحوازي، ودون هذا لا يستقيم موضوع كتابة تاريخنا. فليست فقط مشكلة الحدود والتبعية السياسية هي التي هيمنت على جلسات ما قبل عقد معاهدة

أرضروم عام 1847م بين الدولتين الاستعمارتين الفارسية والتركية وتحديداً ما خص الأحواز منها، أعني قضية تحديد حدود الحمرة والحفار والفلاحية وقبّان، وهي موضوع الدراسات واللجان والمذكرات في ذلك الوقت نفسه، ومنها مذكرة روالينسون الإنكليزي وكتبها عام 1844م. وجاءت في هذا الكتاب الذي بين أيدينا وكتب صاحبها في السطور عن موضوعنا هذا- قائلاً:

"يبدو أن هناك مسألتين منفصلتين متضمنتين في الخلاف القائم حالياً بين حكومتي فارس وتركيا بخصوص موضوع الحمرة. إحداها تابعة قبيلة كعب. والأخرى الحقوق الإقليمية في بعض الأراضي، التي يقيم عليها أجزاء من القبيلة. في سياق مناقشة تابعة قبيلة كعب، لن يكون من الضروري المتابعة التفصيلية لتاريخ القبيلة وتحركاتها بأي جزئيات موثقة. فالأحداث التي تعطي البراهين لدعم مطالبة أي من الحكومتين لولائها، وحدها تحتاج للمعالجة بالتفصيل".

كتابه هذه المذكرة صبت أكثر في مصلحة الدعوة التركية، عندما يضيف صاحبها قائلاً: "فإنه من الواضح بالنسبة لي، أنه في هجرتهم الأولى إلى منطقة قبّان، ولمدة 50 أو 60 سنة تالية، كانت القبيلة تعتبر من الرعايا الأتراك. كانت الأعداد قليلة جداً، ومنطقتهم أفقر من أن تجلب انتباهاً كثيراً، ولكن من النقاط الأساسية التي تعتبر من قبل العرب لإثبات التبعية، دفع الميري الكلامية والتسلم السنوي لرداء المنصب، ومن المؤكد أن شيخ قبيلة كعب، ومنذ سنة 1740م، استمر وكما كان متوقفاً تابعاً لحكومة البصرة. والعلاقة الوحيدة في الحقيقة للقبيلة مع فارس حتى هذا الوقت كانت تقديم هدايا سنوية معينة من الخيل". وهذا ما أدى إلى رفضها من الإنكليز، فمنطقة تابعة للفرس أسهل للإنكليز التحرك فيها من منطقة تابعة إلى الدولة العثمانية.

إن هذه المشكلة وما رافقها من أحداث وتطورات سياسية وتجارية وحروب في أرض الأحواز وخاصة ما نتج بعد ذلك من اتفاقية عقد معاهدة سنة 1847، وحرب الإنكليز- الفرس في المحمرة 1857م وإصدار المرسوم القاجاري في النقاط السبعة وما جاء فيها من أمر تنصيب جابر بن مرداو حاكماً على المحمرة، أقول إن هذه الأحداث وتداخلها وحضور الدول الاستعمارية الثلاث أوقعت من كتبوا عن تاريخ الأحواز في مأزق التبرير العاطفي مرة وخلط الأشياء مرة أخرى، وعلى الرغم من أن كثيراً من هؤلاء قدموا تفاسير مختلفة بعضها سياسية وقانونية، إلا أن الجميع وقع في المأزق نفسه، أي عدم التمييز بين وجود الاستعمار ووجود السياسة الوطنية. فذهب هؤلاء إلى قراءة مدى صحة موضوع التبعية السياسية وتتلخص في دفع الضرائب والولاء للدولة الاستعمارية، وهذا الفعل يقوض معنى السيادة التي لا تملك قوة تحكّمها وتحافظ عليها، وتحمي المدن والسكان من تجاوزات دولة ثانية. وطرحنا رؤيتنا عن هذا الموضوع في مؤلفنا السابق، وهي أن القراءة الوطنية في تعريف الاستعمار، وحدها تخرجنا من المأزق والرومانسية عند كتابة تاريخنا الوطني. وتضع الأمور في نصابها وفق وضع الاستعمار مقابل الوطنية .

استعمار قد خاض حرباً سابقة عن ذلك التاريخ القرن التاسع عشر، وأعني حرب الإنكليز على سلمان بن سلطان والتوغل بعد ذلك إلى داخل الأحواز نفسه والسيطرة على ممر التجارة نهر كارون الذي يمثل مادة أساسية في هذا الكتاب الذي صاحبه يعكس الرؤية الإنكليزية. وفي الفقرة الآتية نعرض جانباً من هذه الرؤية.

ثالثاً: الإنكليز من الحرب على شيخ سلمان إلى فتح كارون ما قبل النفط

إجماع إنكليزي على تشويه سنوات المقاومة الوطنية وقائدها سلمان ضد الاستعمار

والحق أن فكرة المقاومة الوطنية ضد الاستعمار في الأحواز ترجع إلى قائدها الأكبر سلمان بن سلطان 1737-1767. تعرض النصوص الإنكليزية عن تاريخ الأحواز إلى أمرين، أولهما: التحالف الثلاثي- الإنكليزي الفارسي التركي، والأمر الثاني: التركيز على شخصية أحوازية واحدة، هي شخصية سلمان بن سلطان قائد الحرب والمقاومة. وجدنا أمامنا في الخطاب السياسي التاريخي الإنكليزي الاستعماري إجماعاً على تشويه سنوات من تاريخ المقاومة الوطنية الأحوازية، والتركيز على شخصية قائدها الأكبر سلمان بن سلطان الأحوازي⁽¹⁾، وخاصة السنوات العشر من المقاومة -1758- 1767م، والتي وصلت إلى أوج نجاحها في سنتي الحرب الكبرى 1765-1766، وهزيمة الدول الثلاث الاستعمارية؛ الإنكليز الفرس الترك. وهي الدول التي كانت تحارب مجتمعة حكم سلمان بن سلطان (ف-3)، ولم تنل غير الهزائم. بعد ذلك توقفت حركة المقاومة في الأحواز وحل عصر طاعة الأجنبي ودخوله الأحواز وقبول العطاء السياسي من المال وتردي الأحوال ونهب الثروة الوطنية الأحوازية، هذا من جهة، ومن جهة ثانية بقاء الخلافات في بيوتات قبلية تنخر في الثقافة، حتى جاء رضا خان ملك الفرس الوطني الجديد وأخذ الأحواز محتلة دون حرب عام 1925م. وهي الحقبة الثانية من تاريخ الاستعمار الأحادي في الأحواز التي

(1) عرضنا إلى النصوص والشهادات في كتابنا- تاريخ الأحواز الممزق من أربع جهات، القراءة الثانية- مصدر سابق.

تقرب من مئة عام. سبقها تاريخ نهب وسرقة الثروة الوطنية الأحوازية. وتردي السياسة ونشوب الخلافات والصراعات القبيلة.

رابعاً: الإنكليز نهبوا الثروة الوطنية الأحوازية بمساندة عائلة جابر بن مرداو إخراج السياسة بالوطنية

بقي دون درس ذلك الخلاف الذي حدث بين الشيخ جابر بن مرداو والشيخ ثامر بن غضبان ابن محمد بن بركات بن عثمان بن سلطان بن ناصر، والذي تدور كثير من الأسئلة حول فترة حكمه (1831-1837م)⁽¹⁾، وهو من عائلة رجل المقاومة الوطنية الأحوازية الأكبر سلمان بن سلطان بن ناصر الأحوازي. خلاف استمر طويلاً منذ حكم شيخ غيث بن غضبان -1812-1828- الأخ الأكبر لشيخ ثامر بن غضبان، ودفع هذا الخلاف الشيخ جابر بن مرداو إلى اللجوء إلى الفرس. وجاء هذا بعد عدة أحداث مهمة منها غزو المحمرة من العثمانيين عام 1837، وحضور معتمد السلطة الفارسية إلى مدينة الفلاحية وحربه ضد شيخ ثامر بن غضبان -1840-1842، وعقد معاهدة أرضروم عام 1847م التي وقف ضدها شيخ ثامر بن غضبان، وحرب الإنكليز ودخول المحمرة عام 1857، وهزيمة الفرس المدوية فيها وطردهم من المحمرة إلى منطقة الإسماعلية في الأحواز ووقوف جابر بن مرداو إلى جانب الفرس في هذه الحرب، ليقول كاتب عراقي - مصطفى النجار: ما فعله جابر هو تنبؤ سياسي

(1) انظر لائحة مصطفى عبدالقادر النجار ص 265، التاريخ السياسي لإمارة عربستان العربية - 1897-1925، صدر 1971.

وحصد ثماره بعد عشر سنوات من عقد معاهدة أرضروم سنة 1847 أو (هذا ما توقعه الحاج جابر نفسه)⁽¹⁾.

ويعني إصدار المرسوم الملكي الفارسي القاجاري عام 1857م وتضمن النقاط السبع ومنها- النقطة الأولى- تنصيب الشيخ جابر وأبنائه من بعده على حكم الحمرة⁽²⁾. والذي أشاد به الكاتب الإنطاكي وعرض سنوات حكم جابر ومزعل وفق ذلك المرسوم⁽³⁾، وكتب هذا في عهد شيخ خزعل في كتابه الدرر الحسان. مرسوم قال عنه علي نعمه الحلو نص الاستبعاد⁽⁴⁾ ومرة ارتماء شيخ جابر في أحضان الفرس⁽⁵⁾. ودور الفرس في مساندة حاكم الحمرة شيخ جابر بن مرداو، فقد أرسل إلى الحمرة بحراسة جنود وبنادق فارسية، كحاكم للمحمرة. ولدى وصوله، وفي ظروف غامضة، قُتل سلطان بن ثامر وهاشم بن غيث الكعبيان⁽⁶⁾.

(1) مصطفى عبد القادر النجار ص - 97- مصدر سابق.

(2) انظر نص المرسوم والنقاط- مصطفى النجار ص 95، 96- نفس المصدر السابق.

(3) الدرر الحسان في منظومات ومدائح ... مولانا ... خزعل - ص، 12، 21، عبد المسيح الإنطاكي، طلع بمطبعة العرب في مصر.

(4) الأحواز عربستان امارة كعب العربية في الحمرة الجزء الثالث علي نعمة الحلو ص 355، الطبعة الأولى 1969 الناشر دار البصري بغداد.

(5) الحمرة مدينة و امارة عربية، علي نعمة الحلو- ص 49. سلسلة اعرف وطنك (5) وزارة الاعلام الوطني.

(6) سري للغاية ملخص العلاقات بين الحكومة البريطانية وقبائل عربستان وشيوخها الفصل الثاني- فقرة- رقم (11). ملازم أت. ويلسون، أي. أ. القائم بأعمال القنصل في عربستان- 1911. ترجمة إلى العربية الجزء القادم (3).

أما صاحب الكتاب الذي بين أيدينا، فيكتب عن موضوعنا تحديداً، قائلاً: "وقد جعل الفرس الحاج جابر خان حاكماً للمحمرة. أما زعيم الكعبين الشيخ ثامر حاكم الفلاحية، فقد أرغم على الخضوع في الوقت نفسه واضطر للهرب بحياته إلى المنطقة التركية. وقد خلفه مجموعة من الشيوخ الضعفاء يُصبون ويُعزلون ويعاد تنصيبهم كحكام وفقاً لنزوات الحاكم العام الفارسي لعربستان(ف-7)". وأصبحت الأحواز يديرها حاكم فارسي منذ تسلم جابر بن مرداو حكم المحمرة وفق ذلك التنصيب (ف-8-10-19-20-27-35-56).

هذا أوقع الكتابة العربية- العراقية خاصة عن تاريخ هذه الفترة في مأزق وآراء متناقضة بين معنى استقلال الأحواز وعصر الاستعمار والسيطرة. إن مذكرة سير أ. راولينسون حول قبيلة بني كعب والمحمرة وكتبها عام 1844م كما قلنا سابقاً، عرض فيها في ذلك الوقت نفسه إلى الخلاف المذكور بين حاج جابر وشيخ ثامر.

الإنكليز والفرس والترك بعد حربهم الطويلة مع رجل المقاومة الوطنية سلمان بن سلطان الأحوازي فترة عشر سنوات، دخلوا إلى الأحواز وبدأوا في تسيير التجارة من نهر كارون إلى بلاد فارس، وكانت الأحواز طريقاً أقل تكلفة للتجارة الإنكليزية إلى داخل بلاد فارس أصفهان- طهران من طريق مدينة تستر. وتوسع هؤلاء الإنكليز في سرقة ونهب الثروة الوطنية الأحوازية من خلال تقديم العطاء السياسي أو الأموال الممنوحة إلى عائلة جابر بن مرداو، واتبعوا فكرة العطاء السياسي وزيادة الرواتب وجمع المال مع وجود سياسة الرجل الفارسي المعروف برئيس التجار محمد علي بهبهاني، (سي آي إي)⁽¹⁾، والذي

(1) تقرير عسكري حول عربستان (المنطقة رقم 13) (تم تجميعه من قبل القيادة الجوية،

كان وسيطاً ووزيراً مفوضاً بين عائلة جابر بن مرداو، إضافة إلى ملك التجار الفارسي المولود في الهند- كانت الخطة الثانية إعطاء احتكار على الكارون لمجموعة فارسية يرأسها شخص واحد، ملك التجار، وهو فارسي مولود في الهند البريطانية ومغامر، لا يمكن الوثوق دائماً بولائه للقضية البريطانية... ولذلك أصدر سير أ. نيكلسون تعليمات للكولونيل روس بأن يستطلع رأي ملك التجار، وقد رحب هذا الأخير باقتراح مجموعة ألمجلو- فارسية (ف- 134). هذا من جهة، والإنكليز والفرس من جهة ثانية في عقد التسويات والخلافات حول تقاسم الثروة الوطنية أو الغنيمة، وقضيتا الجمارك والنفط أنموذجاً.

وبالتالي في فترة حكم هذه العائلة الأحوازية لم تحدث مقاومة ورفض سياسة نهب وسرقة الثروة الوطنية الأحوازية، وإن نصوص هؤلاء الإنكليز نفسها أكدت أمر النهب مرة⁽¹⁾، والسيطرة والتنافس الاستعماري على الأحواز مرة أخرى (ف- 29)، مع بعض المقاومة الضعيفة من الفلاحية ضد الفرس عام 1888م (ف- 31)، وتحركات قبلية ضد الفرس في مناطق أخرى (ف- 50)، وبالتالي هؤلاء، أعني الإنكليز، تركوا في نهاية الأمر الشيخ خزعل بن جابر الذي تبنى فكراً قليلاً، ونظروا إلى التعاون مع شخصية وطنية استعمارية جديدة ظهرت في بلاد فارس، وهو رضا خان- الذي نفذ فكرة احتلال الأحواز. لينتهي عصر الاستعمار الأول- الثلاثي في الأحواز- الإنكليزي- التركي- الفارسي والذي

العراق). الفصل الثامن الشخصيات صدر عام 1924. ترجم إلى اللغة العربية وهو الجزء (4).

(1) عرضنا هذا- انظر تاريخ الأحواز الممزق من أربع جهات- القراءة الثانية- محمود عبدالله مصدر سابق.

بدأ بعد إسقاط الدولة الوطنية العربية المشعشعية، وبدأ عام 1925م عصر الاستعمار الفارسي الثاني - الأحادي وفق تصنيفنا لمراحل تاريخنا الوطني الحديث والمعاصر في مؤلفنا الأول - السابق.

(6)

الوجه الثالث: موقع الكتاب في تاريخ الأحواز

أولاً: كتاب ما قبل النفط في الأحواز

يعرض هذا الكتاب الإنكليزي الذي بين أيدينا إلى أحداث الأحواز تاريخياً وثروة ما قبل اكتشاف النفط في هذه البلاد عام 1908. أي مرحلة الزراعة والريّ والملاحة والتجارة وتصديرها عن طريق الأحواز إلى مدن بلاد فارس. بقي عندنا الوجه الثالث الأخير، وهو مكانة هذا الكتاب في تاريخ الأحواز، ونتجه الآن إلى هذا الموضوع في الفقرة الآتية.

ثانياً: فصول وتقسيمات الكتاب

ينقسم الكتاب إلى مقدمة قصيرة عرض فيها صاحبه خلاصة الخطاب السياسي الاستعماري الإنكليزي، وإلى اثني عشر فصلاً ومذكرة راولينسون في نهاية الكتاب. هذا على مستوى المظهر الخارجي - فصول وتقسيمات الكتاب. فصول تعالج قضية واحدة، هي سياسة تحصيل الثروة والسيطرة عليها، وتناولها من وجوه مختلفة وبأساليب عدة في كل فصول كتابه.

التجارة تأتي في المركز الأول من الاهتمام وتحتل المساحة الأكبر. نسبة إلى

موضوع التاريخ ومكانه في هذا الكتاب الفصل الأول-الذي قلنا عنه رؤية هؤلاء الإنكليز ودورهم في هذا الميدان تمزق تاريخنا. وبالتالي تحتل التجارة مساحة الفصول الباقية، ابتداء من الفصل الثاني إلى السادس الموضوع التجارة ونهر كارون وتاريخ التجارة والملاحة في نهر كارون وخطط الري. وأما الفصل السابع فليس بعيداً عن التجارة، فهو يعالج موضوع تعيين الموظفين القنصلين في (عربستان) الأحواز. والفصول الأخرى الثامن والتاسع والعاشر والحادي عشر والثاني عشر مواضيعها كذلك التجارة وسد نهر كارون والملاحة، وإن كان عنوان الفصل الحادي عشر مختلفاً- (الوضع المضطرب في عربستان: هجومات على شوشان: محاولات لحمايتها). أما مذكرة راولنسون في نهاية الكتاب فتعرض إلى تاريخ ومشكلة الحدود في ذلك الوقت 1844، بين الدولة العثمانية والدولة الفارسية القاجارية، تحديداً حدود مدينة المحمرة.

ثالثاً: بنية الكتاب وتشريع وجود الاستعمار في الأحواز

الفصل الأول: تاريخ الأحواز بين الاختزال والنظرة الاستعمارية الإنكليزية

ابتدأ صاحب الكتاب بمقدمة قصيرة جاءت أول الكتاب وتكلمنا عنها في فقرة سابقة (3- الوجه الأول)، وانتقل إلى تاريخ الأحواز وكتبه بسطرين، بفتوحات العرب سنة 641م، حسب تعبيره (ف-1). وهو حسب التاريخ الإسلامي يساوي (سنة 20 من الهجرة)، وهو عام الفتح العربي الإسلامي للأحواز ابتداء من دخول الجيش العربي الإسلامي أرض الأحواز سنة 18 للهجرة وفق المرجعية العربية الإسلامية. لينتقل بعد ذلك مباشرة إلى تاريخ القرن الثامن عشر، تحديداً فترة حكم شيخ سلمان بن سلطان الأحوازي إلى سنة وضع الكتاب- الفترة- (1767-1904) على الرغم من أن ما سجل من أحداث ترجع

إلى سنوات الحرب بين شيخ سلمان ودول الاستعمار الثلاث ابتداء من سنة (1761م) (ف-3-8). وانتقل بعد ذلك (ف-9) إلى موضوع اغتيال شيخ [لظفي عام 1879م] والصحيح الشيخ (لفته بن بركات) كما جاء هذا الاسم في نهاية مخطوطة (الشويكي - مختصر تاريخ الإمارة الكعبية في قبان والفلاحية) - سنة 1297 هجري ص 72.

نشير فقط أن لائحة أسماء شيوخ كعب الفلاحية تقف عند سنوات حكم الشيخ فارس بن غيث 1838-1841م. وعن اغتيال شيخ لفته جاء في الكتاب الإنكليزي الآتي: "عندما علمت الحكومة الفارسية باغتيال لظفي خان [شيخ لفته]، عينت الشيخ رماح [رحمة بن عيسى بن شيخ غيث]، ابن عمه، شيخاً على الفلاحية". وصاحب الكتاب يعتمد في عرض معلوماته على تقرير الإدارة السياسية (ف-9) الفصل الأول.

(شخصية مزعل بن جابر الذي لم يُكتب عنه على الرغم من أهمية فترة حكمه) عرض بعض المعلومات المكثفة عن شخصية مزعل بن جابر، فهذا الأخير على الرغم من أنه حكم بعد وفاة أبيه وهو الابن الثاني بين أبناء جابر الأربع بعد الأول محمد، شهد الأحواز في عهده اضطرابات ومشاكل سياسية مع الفرس، منها محاولة خطفه من جانبهم، ولجوء شيخ مزعل إلى الإنكليز وعرض ممارسات الفرس ضده، ومنها عدم الرغبة في الاستقلال عن الفرس والذي لا يخافونه من جانب مزعل نفسه كما جاء في كلام صاحب الكتاب (ف-27). وبالتالي تحرك الإنكليز ووضعوا المحمرة تحت سيطرتهم لضمان طريق التجارة وأخذ الثروة، كما حصلت أحداث سياسية مهمة تخص موضوع الحدود والعلاقات بين القبائل في العقد الأخير من القرن التاسع عشر - وهي آخر سنوات حكم مزعل 1891-

1897. أقول على الرغم من أن هذه الأحداث التاريخية المهمة وقعت وكان شيخ مزعل حاضراً وفاعلاً فيها، ولكن لم تصدر كتابة أو دراسة مستقلة باللغة العربية عنه حسب علمنا. وقد خصص صاحب الكتاب الإنكليزي فقرات كثيرة من لحظة نهاية حياة والده جابر (ف-18) إلى (ف-56) عارضاً فيها إجمالاً إلى الأحداث التي وقعت في فترة حكمه بما فيها دور الابن الأول لجابر شيخ محمد وانتهاء باغتياله كما جاء في برقية 5- حزيران 1897، ليخلفه شيخ خزعل في الحكم.

الفصل الثاني: فكرة فتح نهر كارون

انشغل الكاتب في الفصل الثاني، في عرض فكرة فتح نهر كارون أمام السفن ونقل البضائع والتجارة، ورجع إلى مجموعة من الرسائل والمقترحات من رجال الإنكليز التي انصبت جميعاً على هذا الموضوع المهم عند الإنكليز، ابتداء من عام 1857، بعد هزيمة الجيش الفارسي ووصول 300 جندي من جنود الإنكليز إلى مدينة الأحواز من المحمرة عن طريق نهر كارون. وبدأ من عام 1871م في نقل النصوص المقترحة لفتح نهر كارون للملاحة والتجارة. وهذا ما يسهل وضع التحرك العسكري الإنكليزي في حال طلب تدخل في المنطقة (ف-69) و(ف-70) - من الفصل الثاني تاريخ 1876. ومنها خطط زراعية لأراضٍ في الأحواز تعود إلى عام 1876، (ف-72). هذا معناه أن الاهتمام الإنكليزي كان مبكراً بشأن فكرة السيطرة على ثروة الأحواز بالتدريج، وفق - "خطة جراي، داوس وشركاهم، لفتح خط الكارون".

ما يثير الانتباه في كل النصوص أمامنا عن فتح نهر كارون أمام التجارة، هو غياب طرف أحوازي في فترة يعتبر خلالها جابر بن مرداوا (1857-1881)

حاكماً على المحمرة، وبقي الأمر في هذا الشأن متداولاً بين طرفين فقط - الإنكليز وحاكم الدولة القاجارية - فترة حكم ناصر الدين شاه القاجاري. كما وأنه عرض إلى رسائل وزير الدولة الإنكليزية في طهران بشأن أهمية المحمرة كمركز تجاري تعود إلى سنة 1876م، (ف-77).

إصلاحات، أم نهب ثروات الأحواز الوطنية؟

فكرة التنظيمات أو الإصلاحات في النصف الثاني من القرن التاسع عشر (1871-79)، وبدأ بها الترك والفرس، كما جاء في اقتراح إنكليزي على الشاه الفارسي ناصر الدين قاجار (ف-82). كان الأحواز بموقعه الجغرافي يحتل موقعاً أساسياً ومهماً في هذا الموضوع، فتجارة الإنكليز تصل إلى بلاد فارس عن طريق مدينة المحمرة ونهر كارون عند مدينة تستر، وهو طريق إلى مدن بلاد فارس، خاصة مدينة أصفهان. من هنا كان موضوع فتح نهر كارون أمام الملاحنة معناه فتح طريق للتجارة عبر البحر ويربط به تجارة الفرس من خلال مدينة المحمرة الأحوازية، وفكرة إنشاء سكة حديد كارون - طهران ومثلها سكة حديد مدينة رشت - طهران شمال فارس، وروسيا كانت منافساً للإنكليز في هذا المشروع.

ومدينة المحمرة مهمة هنا، فحسب ما جاء في المكاتبات الإنكليزية: "...إن القيمة المستقبلية للمحمرة بالنسبة لإنجلترا كبيرة جداً لدرجة أننا، إذا حصلنا على موطن قدم هناك، سننتهز فرصة لتأمين وضعها". وفق رسالة - السيد رونالد ثومسون إلى سعادة نائب الملك، بتاريخ 4 تشرين الثاني 1878. (ف-84). وبالتالي الرؤية الاستعمارية الإنكليزية كانت تفرض وجودها دون منافس لها في تحصيل الثروة الوطنية الأحوازية، كما جاء في مشروع امتياز نهر كارون (ف-98).

الفصل الثالث: قضية امتياز السيطرة على الملاحة وخطة الريّ في الأحواز

عرض في هذا الفصل الثالث صاحبه، مجموعة كبيرة من الرسائل تخص قضية واحدة، ألا وهي قضية التحرك الإنكليزي السياسي وانفراد هؤلاء بالحصول على امتياز السيطرة على كارون الممر التجاري إلى بلاد فارس، هذا من جهة، ومن جهة أخرى لمراقبة أو منع نفوذ فرنسا التي كانت تسعى إلى نيل امتياز التجارة والريّ في الأحواز- "وإذا ما حصل الفرنسيون على موطن قدم في عربستان، فسيكون على الحكومة البريطانية أن تتخذ إجراء سياسياً هناك أيضاً، وسيصبح تضارب المصالح لا محالة مصدراً لعدم الاتفاق بين القوتين اللتين لم تصطدم مصالحهما بعد في تلك الأجزاء... يجب معارضة خطة الريّ الفرنسية، وإذا أمكن، منعها... لحد الآن يبدو واضحاً بما فيه الكفاية أنه من مصلحة الحكومة البريطانية أن تعارض خطة الريّ الفرنسية وأن تعمل على فتح الملاحة في النهر تحت الرعاية البريطانية". انظر- ملاحق الفصل الثالث- ملحق رقم (1) (ف-9-10).

كما أن الرسائل تؤكد أن (ظل السلطان القاجاري) ساعد على منح الإنكليز امتياز فتح نهر كارون بدل أن تحصل فرنسا على ذلك الامتياز والذي وضع خطته المهندس الفرنسي (إم. ديولافوي-...مهندس فرنسي في خدمة الحكومة الفرنسية). وطرحه د. ثولوزان، طبيب الشاه الفرنسي، وهنا يكتب مسؤول سياسي وعسكري إنكليزي- قائلاً: "وقد أقام عدد من الموظفين الفرنسيين في المحمرة. ومن سلوكيات هؤلاء الموظفين وكونهم على اتصال بالخدمات البحرية والعسكرية الفرنسية، فقد بدا على الأغلب أن أهدافهم ترمي إلى ما وراء العمل التجاري العادي في المحمرة، وأنهم يهدفون إلى الحصول على موطن قدم ونفوذ في عربستان الفارسية". ملحق (1)-تقرير- الكولونيل روس

النقطة-6) عن دور الأمير ظل السلطان في إقناع الشاه القاجاري في فتح نهر كارون.

ووفق تقارير الوزير الإنكليزي المفوض في فارس (ثومسون)، وهو الذي قرأ بدوره كل التقارير التي كتبت عن أفضل فتح طرق الأحواز تصل من خلالها التجارة الإنكليزية إلى مدن بلاد فارس (ف-127) فنحن نعرف أن قضية فتح نهر كارون والملاحاة والري أخذت جهداً واهتماماً خاصاً سياسياً وتجارياً من الإنكليز، كما وأنه تناولها كثير من الذين كتبوا عن تاريخ الأحواز، خاصة فترة العقود الثلاث الأخيرة من القرن التاسع عشر.

أولاً: استقلال وسلامة مناطق بلاد فارس سياسية إنكليزية

يعرض في هذا الفصل إلى كلام يعبر فيه، (كما أشار إليه في النهاية) عن سياسة بلاده، الإنكليز التي ترى ضرورة الحفاظ على استقلال وسلامة وازدهار بلاد فارس، والأحواز حسب الرؤية نفسها جزء من بلاد فارس، وبقي الحضور الفرنسي في الحمرة من عسكريين وتجار وبمساندة روسيا أمراً مزعجاً للإنكليز - المرفق رقم (2- فتح الكارون).

ثانياً: طريق الأحواز إلى بلاد فارس يشبه أسنان المنشار

يعرض في الملحق رقم (3) من الفصل الثالث - آراء مجموعة من الإنكليز أو (خمس مذكرات - ف-121) شرح أصحابها الموانع والحواجز الطبيعية التي تمنع وصول تجارة الإنكليز من الأحواز إلى داخل بلاد فارس، والسبب عدم وجود طرق ووجود جبال تفصل الأحواز عن مدن بلاد فارس، ومنها المذكرة الثالثة صاحبها بارنج - حيث: "يقارن السيد بارنج الطريق بين تستر وأصفهان بأسنان المنشار". إضافة إلى صعوبة فتح نهر كارون والغرض منه، هو نقل تجارة

الإنكليز من البحر - المحمرة إلى آخر مدينة أحوازية تستر ومنها إلى مدن بلاد فارس - أصفهان وطهران. ويذكر صاحب المذكرة الأولى روالينسون وهي تعود إلى سنة 1844، عن ضرورة منح ظل السلطان القاجاري لقب القائد الكبير لنجمة الهند، إذا ساعد في تأسيس نقلات مدولبة لتسويق تجارة الإنكليز إلى أصفهان بدلاً من فتح نهر كارون. ومدن بلاد فارس سوق للتجارة الإنكليزية وأقرب طريق إليها وأقل تكلفة هي الأحواز. نهاية مذكرة كتبها السيد بارنج، تاريخ: لشبونة، 20 أيلول 1882.

ثالثاً: تفويض نجم الملك الفارسي وضع تقرير عن فتح نهر كارون

يعرض صاحب الكتاب (ملحق رقم 3-رقم 18- تجاري) تقرير الوزير الإنكليزي في طهران رونالد إف. ثومسون عن تفويض نجم الملك المهندس الفارسي وضع تقرير عن فتح نهر كارون عام 1881م. ونجم الملك له كتاب منشور باللغة الفارسية عرض فيه سفره منذ لحظة تكليفه إلى دخوله الأحواز⁽¹⁾.

رابعاً: الأحواز أفضل طرق تجارة الإنكليز إلى بلاد فارس

كل المراسلات بين الموظفين الإنكليز ودولتهم تركزت في ذلك التاريخ 1878-1883 على قضية واحدة، وهي أن طريق المحمرة إلى مدينة الأحواز ومنها إلى مدينة تستر هو أفضل وأقل الطرق تكلفة لتسويق ونقل التجارة الإنكليزية إلى بلاد فارس، وتم التركيز على نهر كارون ليفتح أمام ملاحه السفن البخارية. ويكون طريقاً بديلاً عن طريق بوشهر - شيراز - أصفهان - طهران. فقط نشير هنا

(1) سفرنامه خوزستان - حاج عبد الغفار نجم الملك - بكوشش محمد دبیر سیاقی. مؤسسه مطبوعاتی علمی - تهران - نوروز 1341.

إلى أن الفصل الثالث والملاحق عرض فيها صاحب الكتاب إلى قضية واحدة وفق رسائل ومكاتبات رجال الدولة الإنكليزية، قضية التجارة وفتح نهر كارون. وأما في الفصل الرابع فقد عرض إلى نفس الموضوع، الذي نتقل إليه حالياً.

الفصل الرابع: فتح نهر كارون والتحول الكبير في الأحواز 1888

في الفصل الرابع من الكتاب، عرض صاحبه قضية موافقة الدولة القاجارية (ناصر الدين شاه) على فتح نهر كارون أمام دخول تجارة الإنكليز من الأحواز إلى بلاد فارس. وأهم ما نسجل وفق ما جاء في هذا الفصل - ظهور أولاً: دور ملك التجار البهبهاني الفارسي مستشار مزعل وعقل سياسة تدبير حكم خزعل كما نبين في الفقرة القادمة (ثانياً)، وشركة الأنجلو- الفارسية في فتح نهر كارون.

"ملك التجار، وهو فارسي مولود في الهند البريطانية ومغامر، لا يمكن الوثوق دائماً بولائه للقضية البريطانية. كانت الخطة مدعومة بقوة من قبل أمين السلطان، الذي كان على قمة قيادة الإدارة الفارسية آنذاك" (ف-134).

ثانياً: شروط فتح نهر كارون وموافقة الإنكليز: "وافق الشاه أخيراً على الالتزام بطلب الحكومة البريطانية بالشرطين الآتيين: (1) تقديم باخرتين؛ (2) ضمان حكومة جلالته بنوع من الحماية ضد الروس في حال أن فتح الكارون أغضب تلك القوة. (ف-143).

ثالثاً: تعليمات الملاحه في نهر الكارون وتضمنت (24) شرطاً وضعت الدولة الفارسية. ضمن (ف-143).

رابعاً: دور حاكم الحمرة في هذه الفترة- وهو الشيخ مزعل ابن جابر(1888) كما جاء في هذا الموضوع (ف-145).

"ولكون زعيم الحمرة لم يتسلم أوامر بعد بالسماح لسفن بخارية أجنبية بالمرور أعلى نهر الكارون، ولتجنب عواقب غير سارة للشيخ، فقد تم الترتيب على أن تمر السفن بالحمرة ليلاً ويجب أن يبلغ قباطتها أنهم فعلوا ذلك إلى الحاكم العام لعربستان نظام السلطنة".

خامساً: تحولت الحمرة إلى موقع سياسي وتجاري وعسكري مهم للإنكليز والفرس معاً، قبل فتح نهر كارون أمام التجارة والملاحة. خاصة في سني 1881-1882م.

الفصل الخامس: شعور معاداة الأجانب من الفرس

أولاً: إعلان فارسي فيه تعليمات عن نهر كارون

نلخص هذه الرؤية في هذا النص كما جاء في بداية الفصل الخامس (ف-154) من الكتاب الذي بين أيدينا لصاحبة الإنكليزي سالدانا، فيكتب- قائلاً:

"ويجب أن تُنسب هذه السياسة المعيقة إلى الارتباب الذي دأب الفرس على إعماله ضد الأجانب (وخاصة البريطانيين والروس)، لكونهم حسب رؤيتهم الخاصة، يحققون مكاسب سياسية من خلال مشاريعهم التجارية. وقد كان هناك أيضاً في هذا الوقت انفجار كبير للمشاريع التجارية بين الفرس، وكان الجو مليئاً بالخطط لشركات فارسية لتشغيل مشاريع سفن بخارية، إنشاء طرق، طريق ترام، وسكة حديد. وقد كان الفرس مهتمين بعدم السماح للأجانب بحصة في هذه

المشاريع وكانوا غيورين [هذه العبارة تم استعمالها إلى جانب عبارة القراصنة والصراعات القبلية في مقدمة الكتاب وهو يتكلم عن الأحواز- ف- 3 الوجه الأول] جداً من المشاريع الأجنبية في بلادهم. وهذا الشعور المعادي للأجانب يعود غالباً إلى الإعلان الآتي الذي نشر في الجريدة الرسمية الفارسية في الوقت نفسه تقريباً الذي صدرت فيه تعليمات نهر الكارون:

"لما كان الله القدير قد خص طبيعتنا المباركة بصفات العدالة والبركة وتجلت فينا أوامره وقوته، وتعهد خاصة بحماية جميع حياة وممتلكات رعايا إمبراطورية إيران المحروسة إلهياً؛ وامتناناً لهذه العطية العظيمة، نعتبر أنه يتوجب علينا تنفيذ الواجبات التي يفرضها علينا، حتى لا ندع شيئاً إلا ونفعله لنضمن لأهل هذه المملكة، التمتع بحقوقهم والمحافظة على حياتهم وممتلكاتهم من مضايقات الظالمين، وعدم توفير أي جهد حتى النهاية، بحيث إن الناس وهم آمنون على أنفسهم وأموالهم، سوف في هدوء ويسر تامين، يشغلون أنفسهم في أمور تفضي إلى انتشار الحضارة والاستقرار.

ولذلك، ومن أجل إعلام جميع رعايا هذه المملكة وسكانها وإعادة التأكيد لهم بشكل عام، نعلن أن جميع رعايانا أحرار ومستقلون فيما يتعلق بأشخاصهم وممتلكاتهم؛ وإنها إرادتنا وسعادتنا أنهم، وبدون خوف أو شك، يجب أن يوظفوا رؤوس أموالهم بأي طريقة يريدونها، وأن يرتبطوا بأية مشاريع، مثل مجموعات تمويل، تكوين شركات لبناء المصانع والطرق، أو في أي وسيلة لنشر الحضارة والأمن. لقد تم الاهتمام بهذا من قبلنا؛ وليس لأحد الحق أو السلطة بالتدخل في، أو وضع اليد على ممتلكات رعايا فرس، ولا أن يضايق أشخاصهم أو ممتلكاتهم، أو يعاقب رعايا فرساً باستثناء ما يسيىء إلى القانون المدني أو الديني."

ثانياً: شركة لنش وشراء أرض في الأحواز عرض في هذا الفصل الخامس - نفوذ ودور الفرس في الأحواز، وتحديدأ شخصية معين التجار الفارسي من بوشهر (ف-156- ب).

ثالثاً: المنافسة الإنكليزية الفارسية على التجارة ومحاصيل الأحواز، في معظم صفحات هذا الفصل تم عرض أمور التجارة والمشاكل التي وضعها الفرس لشركة لنش الإنكليزية. ومنها منع الفرس لبيع الحبوب وتصديرها والاستحواذ عليها (ف-177)، والحظر على الحبوب في سنة 1893-94. وكانت الضرائب تفرض على أهل الأحواز (ف-180). وينهي الفصل بما حدث من سكان مدينة تستر ضد رجال شركة لينش الإنكليزية، لينتقل إلى الفصل التالي - السادس.

الفصل السادس: تجارة السادة لينش إخوان

هذا الفصل السادس من الكتاب عالج نفس موضوع الفصل السابق (الخامس) موضوع التجارة وشركة (السادة لينش إخوان). وتوزعت المعلومات بما فيها رسائل لورد كرزون والجدول على فقرات الفصل وهي (190-213).

الفصل السابع: تعيين قنصل إنكليزي في الأحواز - مدينة المحمرة 1889:

عرض الإنكليزي سالدانا هنا في الفصل السابع من كتابه عن شؤون السياسة وتاريخ الأحواز موضوع تعيين السيد(ويليام ماك دوال) أول نائب قنصل في مدينة المحمرة الأحوازية-، قائلاً: "تم تعيين السيد ماك دوال نائب قنصل في المحمرة وأعلن تعيينه في جريدة لندن الرسمية بتاريخ 14 حزيران 1890. (ف-218). وكذلك، تعيين الملازم لوريمير نائب

قنصل لعربستان، كانون الأول 1903. وهذا التعين لضابط إنكليزي الغرض منه كان عسكرياً وسياسياً معاً، وبالتالي تم تعيين الملازم لوريمير مساعداً سياسياً، من الدرجة الثالثة، ونائب قنصل لعربستان اعتباراً من 24 كانون الأول 1903. (ف-224).

الفصل الثامن: تجارة نهر كارون وفتح طرق الأحواز مع بلاد فارس

حركة الإنكليز التجارية والسياسية وبعدها العسكرية في الأحواز تركزت على فتح طرق تصل بين هذا البلد ومدن بلاد فارس، وكانت الطرق قبل فتح نهر كارون من الصعوبة أن تمر عليها التجارة إلى بلاد فارس خاصة من مدينة تستر الأحوازية. وبذل الإنكليز جهداً ومالاً طوال سنوات في سبيل عمل تنفيذ هذا المشروع، أي طريق - تستر - أصفهان، وتستر - طهران، كما جاءت تفاصيل ذلك في الفصل الخامس السابق.

الفصل التاسع: علاقة الشيخ خزعل مع الإنكليز وفق الوسيط الفارسي رئيس التجار.

الخطاب الإنكليزي الأحواز (منطقة فارسية) غير الكويت والبحرين

إن هذا الخطاب الذي يمثل رؤية الاستعمار الإنكليزي تجاه الأحواز في ميدان السياسة والكلام عن تاريخنا، باعتبار الأحواز مقاطعة فارسية، وقد عرضنا بفائض من التفاصيل له في كتابنا الأخير، إضافة إلى كلامنا عن ثلاثية - التجارة والولاء لفارس من خزعل، ومطالبه بحماية شخصية من الإنكليز في حال أو عندما تحدث أزمات مع الفرس. وهذا النص الإنكليزي شاهد يؤكد هذا الأمر، فيكتب صاحبه - قائلاً:

"بعد استشارة سير مورتيمر، أخبر الكولونيل ميادي الشيخ أنه باعتباره من رعايا فارس، فإن الحكومة البريطانية لا تستطيع أن تعده بالدعم ضد حكومته، ولا في حالة انهيار الحكومة الفارسية تستطيع أن تضمن استقلاله مهما كان سيحدث في الحقيقة... وأنه يمكنه أن يكون متأكداً تماماً من دعم الوزير البريطاني في طهران ونصيحته ما دام ذلك يتم بدون نوايا سيئة تجاه الحكومة الفارسية؛ في حين أن الحكومة البريطانية تثق بأنه في المقابل سيعمل الشيخ كل ما في وسعه لدفع مصالحنا التجارية أماماً." (ف-254).

وأما مشكلة الجمارك في المحمرة- عام 1900م، (ف-255). وخلاصة القضية، وهي معروفة، تمثلت في طلب الشيخ خزعل دعماً إنكليزياً، ولكن هؤلاء وفق السياسة المتبعة مارسوا فرض الحل التوافقي بين الطرفين، على مصدر مهم من الثروة الوطنية الأحوازية وهو الجمارك قبل ظهور النفط، ورسالة هاردنج تمثل السياسة الإنكليزية في هذا الموضوع- سير أ. هاردنج، طهران، إلى سعادة نائب الملك، كلكتا. برقية، 4 كانون الأول 1902. (ف-276). والذي يكتب، قائلاً:

"إنني أقرر، على كل حال، أنني يجب أن أحيل هذه الأسئلة إلى وزير خارجية الحكومة البريطانية؛ وهو قد فوضني الآن أن أقول إننا سوف نحمي المحمرة ضد هجوم بحري، من قبل قوة أجنبية، مهما كانت الذريعة المتخذة لمثل هذا الهجوم؛ وأيضاً، ما دمت أنت باقياً على إخلاصك للشاه، وتعمل وفق نصيحتنا، فسنستمر بإعطائك دعمنا وخدماتنا الجيدين..."

وفي رسالة أخرى من هاردنج إلى مشير الدولة الفارسية-5- كانون الأول 1902، يكتب- قائلاً:

"ويهدف بيان موقفنا في هذا الموضوع بوضوح تام:

(1) لم تشكّ الحكومة البريطانية قط في الطابع المطلق لسيادة الشاه على منطقة الحمرة حاكماً وشعباً. إن أي شك قد يكون قاد الحكومة الفارسية للتفكير في أننا سعيماً لإقامة أي تشابه بين وضع شيخ الحمرة وشيخ البحرين أو شيخ الكويت أو للتمييز بين وضعه ووضع الحكام الفرس الآخرين... إلخ.

(2) وفي الوقت نفسه، فإن المصالح المهمة التي تمتلكها بريطانيا العظمى في جنوب فارس تمنعنا من متابعة أي تغييرات في نظام الحكومة في مقاطعة عربستان بلا مبالاة، قد تعرض تجارتنا وأمن الرعايا الأجانب للخطر بإثارة المشاكل بين القبائل العربية، أو تعطي مناسبة لتدخل قوى أخرى، وهكذا تجربنا، من جهتنا، على اتخاذ خطوات فعالة لحماية الحقوق البريطانية. وأضاف - قولاً - بأنه على الرغم من عدم وجود ترتيبات مكتوبة تعدل نظام الجمارك على الكارون بين الحكومة الفارسية وشيخ الحمرة، بصفته ممثلها المحلي الرئيس، فإن الشيخ سيبقى الرئيس الإسمي للجمارك، بزيادة في الراتب وتوظيف أقاربه...".

وحول الاتفاقية الجمارك بين الشيخ خزعل بن جابر والفرس التي عقدها وكيل الشيخ في طهران، نقرأ هذا النص الآتي:

"وأخيراً، في أيار 1902، وصل وكيل الشيخ إلى ترتيب اتفاقية مع الحكومة الفارسية تلزمه بالموافقة على مكتب للجمارك الفارسية في الحمرة، مع مساعد بلجيكي، على أن يكون الشيخ مديراً للجمارك. وقد شوهد هذا الاتفاق المكتوب بنسخته الأصلية من قبل السيد جراهام في المفوضية البريطانية، ولكن الوزير الأكبر أنكر وجوده في كانون الأول 1902. (ف-270)،

وفي فقرات أخرى عن نفس موضوع الجمارك نقرأ ما يأتي:

"بتاريخ 17 أيلول 1902، خاطب السيد دي غراز بموجب تعليمات من لورد لانسدوني، مشير الدولة قائلاً إن حكومة جلالته قد سمعت باتفاقية تم عملها بين الحكومة الفارسية وشيخ الحمرة بخصوص تأسيس جمارك، وبعد تذكيره بالوعود المختلفة التي أُعطيت من قبل الحكومة الفارسية باستبعاد السيطرة الأجنبية على الجمارك في جنوب فارس، وتعهد الشاه بعدم أخذ أية خطوات مهمة، فيما يخص المصالح البريطانية، قبل استشارة الحكومة البريطانية، أنهى خطابه بطلب أن يتم إعلامه رسمياً بشروط الاتفاقية موضع البحث بالضبط. (ف 271).

"في رده بتاريخ 7 تشرين الأول 1902، استثنى مشير الدولة كلمة "اتفاقية" من استعمالها للإشارة إلى العلاقة بين الحكومة الفارسية وأحد موظفيها مثل الشيخ خزعل خان شيخ الحمرة. وبقي تساؤل السيد دي غراز بدون إجابة". (ف-272).

فقط نضيف قولاً إن الاتفاقية لم تُعرض بنودها ولا طريقة صياغتها، كما وأن ثيودور سترانك، عرض في مؤلفه الذي اعتمد النصوص الإنكليزية والفارسية كذلك إلى موضوع الجمارك تحديداً، وخاصة التوافق بين شيخ خزعل بن جابر والفرس ولم يبرز بنود التوافق المكتوب بين الطرفين⁽¹⁾.

(1) حكم الشيخ خزعل بن جابر واحتلال إمارة عربستان ص 42-68- ويليام ثيودر سترانك- ترجمة د. عبد الجبار ناجي. الطبعة الثانية 2006 الدار العربية للموسوعات بيروت.

الفصل العاشر: الجمارك على نهر كارون

هذا الفصل العاشر من الكتاب ضم ثلاث فقرات فقط: (290-291-292).

الفصل الحادي عشر: اضطرابات في الأحواز

أما في الفصل الحادي عشر، فقد عرض صاحب الكتاب إلى نقطتين- الأولى: مجموعة كبيرة من أحداث وقعت في الأحواز. الثانية: حدود ونفوذ السردار عرفه في الأحواز وفق عبارة القنصل الإنكليزي في المحمرة (ماك دوال)، وهذا لقب فارسي حملة (الشيخ خزعل)، وهذا الأمر يأتي في سياق السيطرة على الاضطرابات، والكاتب الإنكليزي سالدانا عرض تفاصيلها وتاريخها وموقع حدوثها وأفراد القبيلة الذين عملوا الاضطرابات من قبيلة الخزرج، وشيخها بنات وشيخ تقي (ف-297). وأشار إلى ثورة بني طرف على شيخ خزعل (ف-296) وما تعرضت له السفينة الفارسية (شوشانا) ورجال الإنكليز من هجوم وإطلاق نار (ف-193-298).

وفي نفس السياق عن مطالبة الشيخ خزعل بحماية السفن في مناطق نفوذه كما طلب الإنكليز والفرس هذا، عرض صاحب الكتاب في نهاية الفصل (الحادي عشر) رسالة الملازم لوريمير القنصل في الأحواز (ف-313) الخدمات التي قدمها الشيخ خزعل بن جابر إلى الإنكليز من حماية التجارة وصرف المال في الحراسة وغير ذلك، وفي المقابل لم نقدم له مساعدة، ويذكر موضوع الجمارك- أمودجاً.

الفصل الثاني عشر الأخير: خطط ريّ نهر كارون والتجارة الإنكليزية في الأحواز

في هذا الفصل الثاني عشر بدأ صاحب الكتاب بموضوع خطط الريّ وبناء سد كارون وفق مقترحات من مهندس هولندي وأطروحة فرنسية وأخرى من رجال الإنكليز، وعرض هذا الموضوع من مختلف الجوانب وفق الرسائل والبرقيات والمكاتبات. إضافة إلى محضر عن ريّ الكارون كتبه اللورد كرزون نائب الملك - وحاكم الهند (1895-1905) ووزير خارجية دولة الإنكليز (1919-1924). عارضاً قضية تهديد تجارة لينش البحرية في كارون في حال تنفيذ خطة الريّ وتأثيرها على هذه التجارة. وهي إجمالاً تمثل حركة رجال الإنكليز في الأحواز وفق العبارة الإنكليزية الآتية: (المصالح البريطانية الراسخة في عربستان (ف-332). واللورد كرزون الشخصية الإنكليزية المعروفة واضع خطط الاستعمار والسيطرة في الخليج العربي خاصة بعد زيارته - عُمان والكويت - عام 1904، كما عرض لها لوريمر في مؤلفه دليل الخليج - عدة أجزاء. كما وأنه عرض في نهاية هذا الفصل وهو الأخير عدداً من البرقيات نالت قضية التجارة ونهر كارون بين موظفي الدولة وحكومة الهند ولندن.

مذكرة راولينسون 1844: تاريخ سياسة ما قبل تؤسس سياسة ما بعد

(مذكرة حول قبيلة كعب والمحمرة بقلم سير ه، راولينسون، تاريخ 6 كانون الثاني 1844).

هذه المذكرة صاحبها راولينسون الإنكليزي عرضها صاحب الكتاب سالदानا، في نهاية مؤلفه. تأتي أهميتها كونها كتبت في سنة 1844م وهي مرحلة مهمة من تاريخ الأحواز السياسي الحديث. ونحن نعرف أن هذه الحقبة تمثل

مرحلة جديدة من تاريخ الاستعمار الثلاثي في الأحواز والحروب التي وقعت فيه وأسلوب السيطرة على الثروة الوطنية ونهبها، كما عرضنا إلى هذا الموضوع وبتفاصيل غير مرة. وبعبارة واحدة هذه المذكرة تعرض تاريخ سياسة ما قبل وهي تؤسس سياسة ما بعد. مذكرة تعرض إلى أحداث وشخصيات وأماكن جغرافية ونقاط حدود، وتاريخ خلاف سياسي بين دولتين الترك والفرس، ولهما دور استعماري طويل في الأحواز وتعاون مع الدولة الإنكليزية - حقبة الاستعمار الثلاثي الأول.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى فهي مذكرة كتبت في أوج الخلاف بين دول الاستعمار الثلاث على المصالح والثروة والسيطرة السياسية في الأحواز، ما بعد السنوات العشر من الحرب (1757-1767) وتعاون تلك الدول في صراع أنتج معاهدة أرضروم سنة 1847، والمذكرة كتبت في فضاء هذا الموضوع، بل إنها كتبت من أجل المعاهدة المذكورة، فهي حسب رأي صاحبها، إذا لم تكن المحمرة وقبان والفلاحية تابعة للدولة الفارسية وفق ما عرض من أدلة تاريخية بصيغة الكلام عن قبيلة كعب وهي تحكم المدن الثلاث، فهي تابعة، أي قبيلة كعب إلى الدولة العثمانية منذ حضورها في العراق إلى هجرتها بعد ذلك إلى مدينة قبان والفلاحية وإنشاء المحمرة، وكانت تدفع مستحقات من شيوخ كعب إلى الدولة العثمانية، خاصة موضوع بضاعة التمر أو التمور في هذه المناطق التي ذكرها بالأسماء (كما عرضنا لها في كتابنا السابق - الجزء الأول). مذكرة مهمة ختم بها صاحب الكتاب الإنكليزي سالدانا مواده كتابه، الذي نتقل إلى الفقرتين الأخيرتين عنه من هذا المدخل العام.

الخلاصة:

مهمتنا تعريف أيديولوجيا الاستعمار التي نطق بها صاحب الكتاب:

إن مهمتنا هنا في هذا المدخل ليست التعريف بفصول وحجم و فقرات الكتاب وتقسيماته وإحصاء الرسائل والبرقيات التي كتبها بشكل سري عدد كبير من الشخصيات السياسية والعسكرية والمعلومات التي حملتها، وتكرار ونقل أو اقتباس كلام صاحب الكتاب، بقدر ما مهمتنا الأساس إظهار أيديولوجيا الاستعمار الإنكليزي في الأحواز، ضمن حركة كبرى شهدتها تاريخ الأحواز ابتداء من الحرب على الشيخ سلمان بن سلطان منذ النصف الثاني من القرن الثامن عشر إلى آخر سنوات الحرب العالمية الثانية. إن ما عرضنا من قراءة هنا عن فكرة وجود الاستعمار الإنكليزي في الأحواز شهدت لها نصوص وأدلة صاحب الكتاب نفسه، وكثير منها نصوص مهمة لم تسمح لنا مساحة المدخل هنا وحجم الكتاب وتكلفة طبعه، أن نعرضها في فقرات أخرى ونقدم رؤيتنا بشأنها. ويمكن للقارئ الكريم أن يطلع عليها أكثر وتتضح الرؤية أمامه عند قراءة الكتاب نفسه. كتاب تمحور على خطط وأسلوب السياسة الاستعمارية الإنكليزية في الحصول على الثروة ونهبها، وتمثلها التجارة. التي هيمنت على كل صفحات الكتاب وهي غاية الاستعمار، ليس فقط في تعريفه القديم، بل إنه تعريفه الجديد كذلك، وهو يعتمد وسائل وتكنولوجيا جديدة في الحرب والاقتصاد بما أنه يملكها ويوظفها ويستعملها في السيطرة على السياسة، وما أنتج هذا الفعل الاستعماري الجديد من تبعية كثير من الدول الضعيفة له وفق مسميات وأطروحات مختلفة وجديدة.

نص الكتاب: لا نزيد فيه وننقص

نعرض الكتاب الإنكليزي المترجم إلى اللغة العربية عن تاريخ وشؤون الأحواز على القارئ الكريم، لم نزد فيه ولم ننقص. نعرضه كما هو، على الرغم من أن هنالك اضطراب وتداخل وتراكم معلومات حملها النص، نحن هنا لا ننوب عن صاحبه في تصحيح معلومات كتبها، ولم نعدل الرؤية التي طرحها وفق المرجعية الاستعمارية التي نطق باسمها. فنحن عرضنا إلى رؤيتنا في فقرات هذا المدخل العام، وكما قلنا سابقاً وفق مرجعيتنا الوطنية في النظر إلى تاريخنا الأحوازي ووجود هؤلاء من المستعمرين فيه، رؤية حددنا لها في كتابنا السابق الجزء الأول من تدوين تاريخ الأحواز. وهذا الكتاب هو الجزء الثاني من المشروع، والكتاب الأول من الكتب الإنكليزية الثلاث المترجمة إلى اللغة العربية. وإن شاء الله بعد هذا الكتاب يصدر الجزء الثالث، وهو الكتاب الثاني المترجم إلى اللغة العربية وصدر عام 1911م وصاحبه الملازم ويسلون القنصل الإنكليزي في الأحواز 1911. نضع له مدخلاً عاماً كما فعلنا في قراءة هذا الكتاب لصاحبه سالدانا الذي صدر عام 1908، وننتقل إليه حالياً ونقدمه إلى القارئ الكريم.

دليل الخليج العربي

دليل الخليج العربي الجزء الأول مواد تاريخية وسياسية إجمال (ملخص) شؤون عربستان الفارسية

مقدمة

يلخص هذا الإجمال سجلاتنا للشؤون السياسية في سهول عربستان، عيلام وأنشان القديمتين، والتي تُروى بأنهار الكرخة، الكارون والجراحي. والتي كانت يوماً جنة العالم، والمنشأ الأصلي للقمح والنبيد، كما ستبين المكتشفات الحديثة، وهي ما تزال واحدة من أخصب المقاطعات في بلاد فارس، مع أنها قادرة على إنتاج مئات الأنواع من محاصيلها الحالية إذا توفر لها نظام ريّ مناسب وحكومة أفضل. من المثير للفضول أن هذه المنطقة الرائعة الخصبة بقيت حتى الآن مغلقة في وجه تجارة العالم. ميول القرصنة والنزاعات القبلية للمستوطنين العرب عند مصبات أنهارها، والغيرة من الفرس، كانت الروح المسيطرة والسيف الناري المسلط على جنة الأرض هذه لمنعها من التقدم باتجاه الجنس البشري خارج حدودها.

لقد كانت الجرأة والديبلوماسية البريطانية وحدها هي التي نجحت ومؤخراً فقط في فتح أكبر أنهارها، الكارون، لتجارة العالم. ومع ذلك مازال هناك الكثير ليُنجز لإحياء ازدهارها الفطري.

وضعت عدة خطط مستقبلية من أجل ترميم أعمال ريّها القديمة أو للبدء بأعمال ريّ جديدة، إلا أن مصيرها كان الحفظ على الرفوف في طهران.

وهذه محاولة في هذا الإجمال لاستخلاص ما يمكن استخلاصه من سجلاتنا المتعلقة بهذه الأمور، وخاصة ما يتعلق بالمستوطنات العربية، والملاحة في نهر الكارون، ومشاريع الريّ.

وقد تمّ التشديد على مثل هذه الأمور، كما ينبغي أن يكون.

الأول من كانون الأول 1908

جي.أ. سالدانا

الفصل الأول

شؤون الداخلية، 1767-1904

الفصل الأول

الشؤون الداخلية، 1767-1904

(1) التاريخ المبكر وحتى 1873

(مذكرة روبرتسون في تقارير إدارة الخليج، 1878-79، وبلاد فارس / لورد كرزون، الفصل الثاني ص: 320-329).

1. يبدأ تاريخ عربستان الحديث بفتوحات العرب سنة 641 ميلادية، واستقرار الجاليات العربية في المنطقة، والذي ترك خلفه قطاعاً من السكان جزء منه عرب خالصون وجزء خليط من العرب والفرس. القبائل الرئيسة الحاكمة هي الكعب، المحيسن، ومنتفك الحويزة.

2. شجرة أنساب زعماء هذه القبائل الآتية تم تجميعها من تقرير إدارة الخليج 1889-90، بلاد فارس / كرزون (الفصل الثاني) وتم استمداد المعلومات من محضرات سياسية أ، أيلول 1879، الأرقام 74-86 (انظر الفقرات 9، 10، و11 فيما يأتي).

هنا يوجد رسم بياني لشجرة الأنساب المذكورة أعلاه غير واضح المعالم-
المترجم

(2) التاريخ المبكر لعرب الكعب

(انظر ص 47 من ملخص الجزيرة العربية التركية 1845-1846)

3. إن أقرب سجل استطعنا الحصول عليه حول شؤون عربستان هو إرسالية⁽¹⁾ للوكيل في قنصلية البصرة إلى مجلس المدراء، تاريخ 9 نيسان 1767، تشير إلى الكعبيين، وهي وثيقة مشوقة وتستحق اقتباسها هنا:

إننا نوجه هذا الخطاب إلى فخامتكم عن طريق حلب لتغطية رزمة تم تسلمها في الحادي والثلاثين من الشهر الماضي من رئاسة الحكومة بواسطة النسر، وفي الوقت نفسه لإرفاق رسالة ديبلوماسية من هذا المصنع تحمل تاريخ 23 من الشهر الماضي. لاحقاً للأوامر المتسلمة من رئاسة الوزراء بواسطة النسر، نحن ننقل لفخامتكم الآن أفضل البيانات التي نستطيع جمعها فيما يخص المشاكل مع الشيخ سليمان باشا. إن هذا الكعبي من رعايا الأتراك، ولسنوات عديدة فقد تملك منطقة كبيرة في منطقة نفوذهم على حدود الإمبراطورية الفارسية، والتي يجب أن يدفع لأجلها سنوياً، مبلغاً كبيراً من المال لخزينة هذه الباشوية، وقد فعل ذلك لبعض السنوات. بعد بضع سنوات من وفاة نادر شاه، وخلال الاضطرابات التي تلت ذلك، حصل كذلك على ملكية في منطقة النفوذ الفارسي؛ وبذلك أصبح من رعايا الطرفين. منطقة الجوبان وما حولها هي المنطقة التي تملكها على الجانب التركي، ودورق هو اسم المنطقة الفارسية، وبامتلاكه لمثل هذه المناطق الواسعة، وعدم دفعه الضريبة المعتادة لأي من الطرفين، وبسبب

(1) للاطلاع على تاريخ مشوق حول قبائل الكعب والحمره انظر مذكرة سير هـ. رولينستون التي وضعت كملحق في هذا البند.

الضعف العام للأتراك في هذه الأجزاء، والمشاكل التي سادت آنذاك في الإمبراطورية الفارسية، فقد نما بطريقة استقلالية عن الطرفين، وأصبح بذلك غنياً بامتلاكه لجميع العوائد. وقد ارتأى، على كل حال، أنه في وقت ما يجب أن يدعى من قبل القوتين للمحاسبة على المناطق العائدة لهما، ولذلك فقد توقع أن قوة بحرية ستكون مصدر أمنه الكبير، وبناء على ذلك فقد نّمّاها بالتدرّج إلى الدرجة التي هي عليها في الوقت الحالي. تتابعت المطالبات عليه باستمرار من الجهتين: الأتراك والفرس لمنطقتيهما، وهو من جهته وباستمرار راوغ وماتل في الدفع لهما. وقد جلب عليه عدم الطاعة هذا وبعض أعمال اللصوصية التي كان يرتكبها جماعته يومياً، برأً وبحراً، جلب عليه قوات الأتراك المسلحة. في سنة 1761 أمر سليمان باشا مسلميه في هذا المكان بالقيام ضدهم، في حين قام الأتراك بالزحف بجيش ضخّم إلى جوبان من حيث فرّ الكعبي إلى قلّعته في الدورق، التي جعلها ملاذاً له منذ وقت طويل لحين المشاكل. وبذلك فقد حصل على مراده، وبيع بعض الوسائل في بغداد اشترى أمنه مع الباشا عندما كانت قلّعته على وشك السقوط في يد علي آغا، قائد الجيش التركي آنذاك. وبمحدوث هذه الحرب معه سنة 1761 طلبت الحكومة من المبعجل الكسندر دوجلاس والسيد ستيوارت، مساعدة السفينة "سوالو"، الأمر الذي رؤي أنه من الضروري الالتزام به، ولكن بانسحاب قوات الأتراك عادت السفينة سوالو من جهتها أيضاً. في نهاية سنة 1763 جاء علي باشا نفسه بجيش ضخّم ضده، ولكن لمعرفتهم بأنهم ليسوا أكفاء له في البحر، لأن أسطوله البحري كان قد نما بشكل كبير منذ الحرب الأخيرة، فقد طلبوا من المبعجل الأمير ويليام أندرو الذي كان وكيلاً عندها، أن يساعدهم بسفيتين من سفن فخامتكم الموجودة هنا حينها، وهما تاريار وسوالو، وهو الأمر الذي تقرر أنه من الضروري التقيد به، وبناء عليه تم. وقد حصلت

عدة مواجهات مع سفن الكعبيين الحربية، ولكن تم الحصول على السلم مرة أخرى، وعادت سفننا من جهتها. في سنة 1765، جاء كاريا كاون ضده، حيث هرب الكعبي إلى البحر بسفنه الحربية، ودمر الكاون قلعتة في الدورق؛ إلا أنه لم يستطع التغلب عليه لأنه لا يملك قوة بحرية، ولذلك أقنع نفسه بما فعل وعاد من هناك. وقد طلب الكاون في هذه الحرب المساعدة من قوارب المجاذيف والقوات التركية عسى أن يستطيع القضاء عليه، ولكن ترهل هذه الحكومة كدّر الكاون، حتى إنه بعد وقت قصير تقاعد باشمئزاز. بعد وقت قصير جداً من ذهاب الكاون جاءت قوات من بغداد، بأوامر إلى المسلمين ليقوموا ضده. وتبعاً لذلك فقد فعل هو بقواته الشيء نفسه، ولمعرفة قبطان قوارب الباشا أن قوته البحرية ليست مكافئة لقوة الكعبي، فقد تقدم برسالة وبواسطة المسلمين هنا إلى السيد رينش، وكيلهم، بطلب المساعدة من سفينة بريطانية (الوحيدة التي كانت هنا عند ذلك) تسمى فاني سنو، وقبطانها بيركنسون. ولاحقاً لبعض الشروط مع حكومته، والتي جعلت في صالحه من قبل السيد رينش، فقد مضى القبطان بيركنسون لتأدية هذه الخدمة؛ فذهب تبعاً لذلك إلى النهر وانضم إلى القوارب التركية التي كانت ترسو على هذا الجانب من النهر مع معسكر المسلمين، في حين كانت قوات الكعبي وسفنه الحربية مقابلهم، وتم تبادل بعض الطلقات لبعض الوقت. كما تم توظيف سفن فخامتكم في هذه المهمة لمساعدة الحكومة، ولكن لم يتم تحقيق شيء حقيقي على الجانبين، وتم عمل ترتيبات معينة فوراً؛ عاد المسلمون إلى المدينة، وتراجع الكعبي. كان هذا في نهاية أيار 1765. في 10 و17 تموز استولى الكعبي على سفينتي "سالي" و"فورت ويليامز". شؤون فخامتكم التي تعمل تحت إدارة هذه الوكالة واجهت قليلاً من التغيير منذ تاريخ آخر اعتبارات لنا. على الرغم من مساعي آغاسي كاون، السفير الفارسي، مع الشيخ سلمان

الكعبي على إصلاح ذات البين في الخلاف الذي وقع فيه البلد مؤخراً، ما يزال الكعبي يواصل الطرق المخادعة نفسها أملاً في أن يلهينا لموسم آخر، معتبراً ذلك الوسيلة الوحيدة التي يملكها للهروب. حصل آغاسي كاون على اجتماع معه، وكل ما أخبرنا به الكاون أنه تلقى الإهانة أكثر من أي شيء مقنع، سواء بالنسبة للأتراك أم بالنسبة لنا؛ لقد تم إلهائنا لفترة طويلة، ونخشى أن فخامتكم ما زلت تظنون ذلك. وبأمل أن نجلب هذا الكعبي لشروط ملائمة، فإننا عن طيب خاطر نتبنى طرقاً هادئة؛ ولكنها اتساقاً مع شرفكم ليست من قدرتنا، إن مصلحتكم هي هدفنا الوحيد. إنه مع كثير من الممانعة، أننا نرجو ترك التوكيد لفخامتكم، أننا نجد أنفسنا تحت ضرورة الطلب من كارين كاون إقرار الهدوء لهذا الخليج؛ ومن المؤكد أن في استطاعته فعل ذلك. يخشى الأتراك التخلص من الكعبي بدون موافقة الكاون، وهذه الموافقة لم يتم الحصول عليها بعد.

4. (بلاد فارس / كرزون، فصل 2، ص: 335)

تلا الأحداث التي رويت أعلاه هجوم قرصني للشيخ سلمان على بعض السفن البريطانية. حصل هذا على أسطول صغير من السفن الشراعية لشركة الهند الشرقية. وبإستثناء هجوم ناجح على جزيرة كاراك في أيار 1768، فقد كان تأثير الحملة قليلاً وعادت بحسارة سفينة شراعية واحدة تم تفجيرها.

5. (مذكرات حملة الخليج الفارسي، بومبي، جزء 284 لسنة 1775-76).

بعد ذلك سمعنا بأن الكعبيين يقيمون جهداً مشتركاً سنة 1775 مع الفرس تحت قيادة كريم خان في الحرب الفارسية ضد تركيا. حاصر أسطول الكعب والفرس شط العرب، في حين هاجمت قوة فارسية البصرة من ناحية البر. وقد تم

تسجيل أنه من أجل فتح الطريق لخدم شركة الهند الشرقية إلى أسفل النهر في طريقهم لمغادرة مصنع البصرة، هاجم طراد بريطاني سفن الكعبيين وأسر واحدة منها.

6. (ص 70-71 من ملخص الجزيرة العربية التركية 1646- تاريخ غير واضح)

في رسالة⁽¹⁾ مؤرخة في 1 كانون الثاني 1792، أرسل المقيم في البصرة المخابرة الآتية إلى حكومة بومي فيما يتصل بقطع العلاقات بين الأتراك والكعبيين:

"في مخاطبتنا بتاريخ 16 تشرين الأول 1791 كان لنا الشرف في إيصال معلومات عن قطع العلاقات الذي سيحصل غالباً بين هذه الحكومة وشيخ الكعبيين، وذلك نتيجة لتدمير الجزء الرئيس من الأسطول الخاص بهذا الأخير. وقد حصل مثل قطع العلاقات هذا على شيخ الكعبيين الذي أعطى توجيهاته لبناء بطارية قوية على ضفاف نهر البصرة، لاعتراض السفن الشراعية التي قدمت من الخارج للبصرة في طريقها إلى البحر، وذلك بعد تدمير سفنه. وقد تم مرافقة السفن المذكورة أثناء مغادرتها البصرة من قبل الأسطول التركي تحت إمرة الكابتن باشا، وعند وصولها مقابل البطاريات المذكورة آنفاً حصل اشتباك بينهم وبين الأشخاص التابعين إلى شيخ الكعبيين المتمركزين هناك، وقد انتهى الاشتباك بدون أي أفضلية لأي من الجانبين، وتراجع رجال شيخ الكعبيين من

(1) لتاريخ أكثر تفصيلاً حول المحمرة انظر مذكرة سير راولينسون المرفقة بهذا الملخص كملحق.

البطاريات إلى دوراه [غير واضحة الكلمة في أصل الكتاب] من جانب السفن التي تخص أسطول القهوة الذاهب إلى البحر، ومن جانب الأسطول التركي العائد إلى البصرة. إن تصرف شيخ الكعبيين في تركيب البطاريات على جانب البصرة من النهر، ومطالبة الباشا بالتعويض، سواء بالمال أو بالسفن مقابل الخسارة التي مني بها مؤخراً، قد أغضبت الباشا، وقد تحفزه غالباً أن يتصرف بعدائية ضد الشيخ. إن لدينا قناعة كافية في إعلامكم أنه خلال الخلاف الأخير بين هذه الحكومة وشيخ الكعبيين، فإن الشيخ قدم إثباتاً مقبولاً جداً لصداقته تجاه الأمة الإنجليزية في السماح للسفن المستأجرة من قبل المقيم لنقل الميجور ماك دونالد من البصرة إلى مسقط أن تمر من عند بطارياته في أكثر صورة مشرفة كما هو الأمر في المناسبات الأخرى."

7. (مذكرة روبرتسون في تقرير إدارة الخليج للأعوام 1878-79، وبلاد فارس /

كرزون ج. 2)

كانت قبيلة المحيسن فيما مضى تابعة لعرب الكعب. وكان شيخهم مرداو أول شخص في القبيلة برزت أهميته وهو الذي أسس المحمرة.⁽¹⁾ وقد أعاق ظهور المحمرة تجارة البصرة، ولم يتسامح الأتراك بالمنافسة في منطقتهم الخاصة. ولذلك هوجمت المحمرة ونُهبت من قبل والي بغداد سنة 1837. وقد أضعفت بغداد والبصرة عملياً حينها بالطاعون، وهي الحقيقة التي بالإضافة إلى حقد

(1) انظر لتفاصيل أكثر عن تاريخ المحمرة مذكرة سير راولينسون المرفقة بهذا الملخص كملحق.

الكعبيين الموروث للأتراك، مهدت الطريق أمام الفرس لاحتلال الحمرة. وقد جعل الفرس الحاج جابر خان حاكماً للمحمرة. أما زعيم الكعبيين الشيخ ثامر حاكم الفلاحية، فقد أرغم على الخضوع في الوقت نفسه واضطر للهرب بحياته إلى المنطقة التركية. وقد خلفه مجموعة من الشيوخ الضعفاء يُنصبون ويُعزلون ويعاد تنصيبهم كحكام وفقاً لنزوات الحاكم العام الفارسي لعربستان.

8. تم ضم دلتا الفرات والكارون تدريجياً من قبل الفرس إلى مقاطعة

خوزستان،

التي عرفت فيما بعد بـ عربستان. وقد تمت إدارة هذه المقاطعة من قبل حاكم عام، عادة يكون أميراً من العائلة الملكية، كان مقر قيادته سابقاً أثناء وجوده في عربستان في شوشتر كما ذكر في تقرير إدارة الخليج للسنوات 1883-84 وقد نقل الآن إلى ديزفول. وهذا الحاكم العام يترك جميع الإدارة عملياً في أيدي الحكام المحليين المعينين من عائلات الزعيم القديم. وقد كان الرئيسون من هؤلاء شيوخ أو ملالي (1) الحمرة، (2) الفلاحية، (3) راميس (رام هرمز)، (4) شوشتر، (5) ديزفول، (6) الحويزة. وقد كان على هؤلاء الحكام المحليين أن يحصلوا ويدفعوا للفرس عائداً ثابتاً معيناً، من قسمين: قسم يسمى ديفوان، يدفع إلى خزينة الشاه والقسم الآخر بشكاش، يدفع إلى الحاكم العام. يتمتع هؤلاء الرؤساء باستقلال عملي داخل مناطقهم بخصوص أمور العوائد والإدارة القضائية.

(3) اغتيال الشيخ لفته، زعيم عرب الكعب.

9. (الإدارة السياسية، أيلول 1878، رقم: 74-86).

كتب المندوب السياسي في البصرة، بتاريخ 20 أيار 1878، إلى المندوب السياسي في المنطقة العربية التركية، أن الشيخ لفته خان شيخ العرب الكعبيين، وابنه غضبان، قد تم اغتيالهما من قبل أبناء عمومتها جعفر وسلمان ابني الشيخ محمود الفارس في جيرالو. طلب الكولونيل نيكسون من المندوب السياسي في البصرة تحقيقاً مفصلاً وتقريراً بذلك، حيث إن شؤون المحمرة وعرب الكعب كانت ذات أهمية كبيرة بشكل عام. كما بين أن هذه الجريمة تدعو إلى شجب جاد.

10. من رد المقيم السياسي في البصرة (والذي يشكل المرفق رقم 108 تاريخ 15 حزيران، من المقيم السياسي، الخليج الفارسي)، يبدو أن تفاصيل الحالة هو كالاتي:

قيل إن الأمير الحاكم، عندما انزعج من صعوبة استخراج المال من الحاج جابر، أخافه بالعزل من حاكمية المحمرة وتعيين الشيخ لطفي [لفته] مكانه؛ ولكن أحداً لم يحمل التهديد على محمل الجد، لأن الشيخ لطفي [لفته] كان فاسقاً مستنزفاً ويعاني أحياناً من ارتعاشات هذيانية-

"لأن الشيخ لفته كان رئيس عائلة ابو ناصر والشيخ الوارث لعرب الكعب، فإن إعادته إلى مشيخة الفلاحية لم تكن موضع اعتراض، ولكن ذلك لم يكن من الحكمة وانتهى بصورة سيئة."

11. كانت الأسباب المباشرة للاغتيال هي: كان الشيخ لفته يحصل الأموال من

الكعبيين، الأمر الذي جعله يقيم من نفسه مسؤولاً أمام الأمير الحاكم كونه جعل شيخاً، وكان يرافقه الولدان، جعفر وسلمان، أبناء ابن عمه، محمد الفارس. وقد علم أن الولد الأكبر منهما، جعفر، قد كتب ثلاث مرات إلى أبيه متذمراً من الطريقة التي يعامله بها الشيخ لفته، ولكن أباه كان يرد عليه بأن يصبر. ولكن يبدو أن ذلك لم يُجدِ نفعاً، وبينما كان الشيخ لفته يكتب رسالة، ويستعمل لغة مهينة لمن حوله من الناس، سحب جعفر مسدساً وأطلق عليه النار، وأطلق سلمان النار على غضبان، الابن الأكبر للشيخ لفته. وبعد ذلك لاذ جعفر وسلمان بالفرار ومعهم بشير، الابن الآخر للفته.

12. عندما تسلمت حكومة الهند المراسلة بخصوص الموضوع، طلبت من الكولونيل نيكسون بالتلغراف أن يكتب تقريراً بوجهة نظره في طبيعة مصالح الحكومة البريطانية وعلاقتها بشؤون عرب الكعب، الأمر الذي حتم طلب تحقیقات مفصلة وشجب جاد للجريمة المبلغ عنها.

13. وجه الكولونيل نيكسون في رده الانتباه إلى تلغراف من الحكومة الهندية، رقم 1515- پ، تاريخ 27 حزيران 1877، يوجهه إلى تزويدهم بمعلومات حول تجمع القوات الفارسية وأي أحداث ذات أهمية يمكن أن تظهر في منطقة اختصاصه.

14. كما أشار الكولونيل روس إلى أن محضر الكولونيل نيكسون يعبر عن إشراف على شؤون المحمرة أكثر وضوحاً حتى اللحظة من ذلك الذي مورس من قبل وكالة بغداد.

15. وبناء على ذلك فقد أصدرت حكومة الهند التعليمات الآتية إلى الكولونيل

نيكسون في رسالتها رقم 367- ب، تاريخ 29 كانون الثاني 1879:

"في الرد، فإنني أود القول إن حكومة الهند، بخصوص الانتفاع العام من التدخل في الخلافات الداخلية على طول شاطئ الخليج الفارسي، والتي لا تؤثر على المصالح البريطانية والسياسات العامة، تعتبر أن التحقيق المفصل الذي أمرتم السيد روبرتسون بأن يقيمه بخصوص ظروف اغتيال الشيخ لطفلي [لفته]، لم يكن ضرورياً. هناك اختلاف واضح بين محضر تحقيق من هذه الطبيعة ومجرد جمع معلومات بخصوص أي حدث ذي أهمية قد يحصل بين القبائل، في حين أن تلغراف الحكومة الهندية تاريخ 24 حزيران 1877، الذي تستشهد به، يعود إلى زمن عندما كانت هناك حرب بين تركيا وروسيا، وكانت قوات الفرس قد تجمعت في المحمرة.

كما أنني أود أن أبدي ملحوظة بأن المنطقة المشغولة من قبل عرب الكعب خاضعة للفرس، ولجميع الأمور التي تحصل في المنطقة الفارسية، فإن المقيم في الخليج الفارسي هو الموظف المسؤول بشكل رئيس أمام حكومة الهند، مع أن المقيم والمندوب السياسي في المنطقة العربية التركية يجب أن يتعاونوا، في التعامل مع الشؤون السياسية التي يكون فيها مصالح لكلا الموظفين".

16. (تقرير إدارة الخليج للسنوات 1878-79 و1879-80)

عندما علمت الحكومة الفارسية باغتيال لفته خان، عينت الشيخ رحمة [بن بركات]، ابن عمه، شيخاً على الفلاحية، وكانت ضريبة الديوان والبشكاش للمنطقة مثبتة على 10,000 عثمانية. وقد كانت مناطق ديه مولا، الجراحي،

هنديجان ويندر معشور تنتمي إلى الفلاحية، وقد اقتطعت الآن منها وشُكل منها مجموعة جديدة، عين الأمير عبد الله حاكم ديه مولا زعيماً لها، بناء على موافقته لدفع 12,000 عثمانية رسوم ديوان وبشكاش، بالإضافة إلى متأخرات مطلوبة منه عن ديه مولا.

17. (تقرير إدارة الخليج للسنوات 1879-189)

كان الشيخ رحمة [بن بركات] زعيماً ضعيفاً جداً، وقليل الفائدة في تحصيل الضرائب. ولذلك عُزل بعد بضعة شهور من مكانه، لإفساح المجال لقريبه فارس (كما هو في تقرير الإدارة أعلاه، ولكنه على الأغلب محمد فارس). إلا أنه يبدو على كل حال أنه قد أعيد تنصيبه.

(4) وفاة الحاج جابر خان، حاكم المحمرة ووراثته مزعل له، 1881.

18. بينما لقي الشيخ لفته من عائلة ابو ناصر مصرعه اغتيالاً، فإن الشيخ جابر زعيم قبيلة المحيسن كما هو معلوم، كان يتقدم تدريجياً من نهاية مهنته الأرضية. قام في شباط 1879 بزيارة إلى بومي طلباً للعلاج، ولكنه لم يحصل على كثير فائدة من ذلك. كان يُخشى أن يكون موته علامة لاضطراب سياسي في عربستان، مما كان سيوفر للحكومة الفارسية فائدة على الأرجح في تعيين موظفهم الخاص حاكماً للمحمرة. وقد كان له أربعة أبناء، وهو وصف أعطي من قبل السيد روبرتسون،⁽¹⁾ سيكون من الممتع أن يُقرأ بالنظر إلى الأدوار التي لعبوها فيما بعد في الدراما السياسية لجنوب غرب عربستان:

(1) الشؤون السياسية، كانون الثاني، 1850، رقم 280-285.

لقد كان له أربعة أبناء أحياء، الشيخ محمد خان، الشيخ مزعل خان، الشيخ سلمان والشيخ خزعل. من بين هؤلاء كان الثالث خاملاً ولا يمارس أي دور في حكم المنطقة، وأما الأصغر فقد كان مايزال صبياً؛ ولكن المنافسة بين الأول والثاني، والتي شجعتها الحكومة الفارسية، من المرجح أن تتسبب في حالة من اضطراب الأمور في هذه المناطق عند وفاة الأب.

الشيخ محمد رجل ذو قابلية قليلة وشخصية غير مقنعة؛ ولكن لأنه الابن الأكبر، فإن الأب يعامله كوريث له، ويفوضه بتنفيذ معظم أموره، مع علمه الأكيد أنه يخسر كثيراً بذلك. فهو غير محترم أو غير مرغوب من قبل القبائل، الذين لا يثقون به، كما أن مشاعره تجاه أخيه، مزعل، شديدة المرارة لدرجة أنه خطط مؤخراً لاغتياله، وفشل في ذلك لأن الأداة التي اختارها كانت سيئة.

الشيخ مزعل يشبه أباه، ويعد بأن يساويه في كل الأمور. وهو الرجل المقاتل في العائلة، وقد جعله اندفاعه وكرمه وأمانته محبوباً. ووالده يعلم جدارته وإخلاصه له، ولكن يبدو أنه ينظر إليه بنوع من غيرة الشيخوخة.

ولو تُرك الإخوة ليتقاتلوا عليها، فإن الشيخ مزعل سيحسم الأمر على الأغلب لصالحه، إلا أن التدخل الفارسي يجب أن يُحسب حسابه. وقد صرح مؤخراً وزير الأمير الحاكم، عبد الله خان، وهو في حالة سكر شديد، أنه عندما يموت الشيخ جابر فإن أبناءه سيُجعلون يدمرون بعضهم بعضاً ويُضعفون العرب بذلك، وعندها يجب أن يتم تعيين فارسي حاكماً للمحكمة.

19. كان هدف السيد روبرتسون من تسجيل هذه الحقائق هو طلب التعليمات أنه في حالة موت الشيخ جابر فهل تترك الأمور لتأخذ مجراها الخاص، أم أنه يجب منع الصراع بين الإخوة. لم يتوقع السيد روبرتسون أي تدخل مباشر، ولكن مجرد أن نصيحته للشيخ مزعل إذا ما أعطيت مسبقاً ستحثة على أن

يُمتنع عن الصراع ويمكنه أن ينسحب مؤقتاً إلى المنطقة التركية. وقد وجد الكولونيل روس بعض الصعوبة في تقديم نصيحة عند هذه النقطة الحساسة وأرجع الأمر إلى وزير جلالته في طهران. وقد اعتقدت حكومة الهند أن المسألة يجب أن تُترك إلى المفوضية في طهران لتقرر بشأنها، والتي يبدو بوضوح أنها لم تتخذ أي محضر.

20. (الشؤون السياسية حزيران 1883، رقم 198-200)

وعلى كل حال، ولبضعة أشهر قبل وفاة الحاج جابر خان، والتي حدثت سنة 1881، تم تصريف الأمور من قبل ابنه الثاني الشيخ مزعل خان، والذي عُين وريثه وخليفته. كان الحاج جابر ممانعاً جداً لتجاوز ابنه الأكبر، الشيخ محمد، لمصلحة الأخ الأصغر؛ ولكن مقدرة الشيخ مزعل الواضحة وبراعته، وميل قبيلته له، حفزته على تغيير فكره. وقد تم تعيين الشيخ مزعل عند وفاة والده الحاج جابر، من قبل الشاه، حاكماً للمحمرة، وتسلم سلسلة الشرف في مراسم رسمية، والتي كانت تجدد سنوياً مع كل إعادة تعيين، حيث يجب أن يُعمل مقابل مناسب بشكل هدايا مالية. بعد صعوبات كثيرة ناجمة عن مؤامرات أخيه، وموظفين فرس وأشخاص آخرين ذوي مصلحة، بدا أن الشيخ مزعل قد أسس نفسه بشكل ثابت جداً في موضع أبيه. سُجن أخوه محمد في أصبهان؛ كما أن عدوه القوي حسن كولي خان، زعيم اللور البختياريين قتل من قبل الأمير ظل السلطنة؛ وكما تم عزل عدو مزعج هو الحاج مولا ريشا، والذي كان سابقاً القنصل الفارسي في البصرة، وتم استدعاؤه إلى طهران. وهناك عدو ثالث هو الشيخ مبارك الصباح شيخ الكويت حاول أن يحرك ثورة قبيلة نصار الساخطة في منطقة المحمرة، وأن يحث الناس في الفلاحية على الزحف لمساعدتهم؛ ولكن

الشيخ مزعل بحصوله على تحذير مسبق عن هؤلاء نجح في إحباط المحاولة. أصبح جميع الشيوخ المتنفذين التابعين له والقبائل الرافدة موالين له الآن. كانت مخاوفه الرئيسة من ناحية جشع ومؤامرات الموظفين الفرس، إلا أنه يبدو أن الأمير الحاكم قد دعمه بشكل ودي. عندما كانت الأمور تُجلب إلى ملاحظة سموه الملكي، كانت تتم حمايته من قبل فضل الأمير ضد طمع مساعدي سموه الملكي. وبذلك أسس تدريجياً سلطة شخصية كافية وقوة للتعامل مع أي مشاكل محلية كان من المرجح أن تحصل. كانت قيمة العوائد التي يدفعها الشيخ مزعل في البداية للحكومة الفارسية تصل إلى 450,000 كران أي ما يساوي 180,000 روبية. إلا أن الرشاوي والهدايا كانت تضخم طبعاً هذا الرقم كثيراً.

(5) الزعماء والحكام المحليون بين 1878 و 1883.

21. يوضح البيان الآتي الحكام المحليين بين 1878 و 1883، والعائد المدفوع من قبل كل منهم في سنتي 1878 و 1883.

العوائد سنة 1883 بالعثمانية	العوائد سنة 1878 بالعثمانية	الحكام	المنطقة وعدد السكان
45,000	33,000	الحاج جابر خان توفي سنة 1881 وورثه مزعل خان	(1) المحمرة 45,000
1,50,000	22,000	لفته خان، اغتيل سنة 1878، وجاء مكانه ابن عمه الشيخ رحمة	(2) الفلاحية 30,000
1,20,000	12,000 9,000	مير عبد الله حاكم ديه مولاً عُين حاكماً للمنطقة	(3) ديه المولاً، سابقاً جزء من منطقة الفلاحية

العوائد سنة 1883 بالعثمانية	العوائد سنة 1878 بالعثمانية	الحكام	المنطقة وعدد السكان
		الجديدة، بعد اغتيال لفته خان.	وأصبحت منطقة مستقلة تضم ديه مولاً، الجراحي، هنديجان، وبندر معشور
2,30,040	21,000	مولاً مطلق، الذي دوماً على خلاف مع منافسه ناصر الله	(4) الحويزة 33,000
2,30,000	22,000	ميرزا عبد الوهاب خان، خلفه ميرزا أسد الله خان	(5) شوشتر 22,000
4,00.000	30,000	هداية الله خان، خلفه أسد الله خان	(6) ديزفول مع عرب الكثير 30,000
1,40,000	9,000	الشيخ جبارة، خلفه جبارة بن سلطان	(7) راميس أو رام هرمز 7,000

(6) الحكام العامون لعربستان

22. تم تجميع البيان الآتي من سجلات تعطي أسماء الحكام العامين لعربستان من سنة 1878 وحتى الآن، والنواب أو الحكام الملازمين المعينين من قبل كل من الحكام العامين، بقدر ما هو معروف:

نائب أو حاكم ملازم	حكام عربستان
	الأمير حمزة ميرزا المعروف بجشمة الدولة، 1878-80
(1) جعفر كولي خان، (2)	الأمير ظل السلطنة، 1880-87

نائب أو حاكم ملازم	حكام عربستان
أمير زاده عبد الله ميرزا، (3) احتشام السلطنة، (4) مظفر الملك،	
ميرزا أكبر علي	نظام السلطنة والمسمى سابقاً سعد الملك، 87-1880
	الحاج غلام حسين المسمى شهاب الملك، 93-1891
	الأمير حسام السلطنة، 95-1893
	نظام السلطنة، 97-1895
شهاب السلطنة	علاء الدولة، 1897
	سعد السلطنة، سردار أكرم، 99-1897
	الأمير عين الدولة، 1900-1899
عزام السلطنة، الذي استقال في حزيران 1903 وخلفه يمين النظام	الأمير سالار الدولة، 03-1901
	عزام السلطنة، 1904

(7) (i) الاضطرابات في مناطق الكعب. (ب) الإفراج عن محمد، أخي الشيخ مزعل (1883-1885).

23. ضجّ الشيخ مزعل سنة 1883 في تدمره ضد المؤامرات السرية الفارسية على سلطته بدعوة مساعديه من الشيوخ للثورة عليه. وقد تم إنهاء المشكلة بتوسط بعض الشيوخ المتنفذين. وكان الحكام الفرس كذلك باهظين في طلباتهم المالية، وكانت يتم تبني كل فرصة لتضاف إلى هذه الطلبات.

24. كانت الاضطرابات مزمنة كذلك في الفلاحية. ولكون الشيخ رحمة غير مناسب لحكم المنطقة، فقد تم تعيين الشيخ جعفر بن محمد مكانه، مع ضمانته الشيخ مزعل لعوائد السنة القادمة. إلا أنه كان هناك طرف أو دعم قوي لقضية الشيخ رحمة. وقد تم التغلب على ذلك بمساعدة الشيخ مزعل حاكم المحمرة.

25. كانت الحكومة الفارسية تمسك بالورقة الراجعة في يدها في شخص محمد بن جابر، الأخ الأكبر للشيخ مزعل، الذي كانوا يحتجزونه كسجين سياسي. لقد تم إطلاق سراحه، أو بالأحرى سُمح له بالهرب سنة 1884. وبحلول سنة 1885، تم استدعاؤه من قبل مظفر المُلِك، نائب ظل السلطنة إلى معسكره في ديزفول. وقد أعطت هذه الخطوة مناسبة لشائعات مقلقة في المحمرة وتم إنذار الشيخ مزعل، حتى إنه أعد تحضيرات للهرب إلى المنطقة التركية.

26. أقدم ظل السلطنة على خطوة أخرى أدت إلى القلق، فقد أعاد تعيين جعفر خان حاكماً للفلاحية، مباشرة بعد أن تم خلعها. وفي الوقت نفسه، هرب الشيخ محمد (أخو الشيخ مزعل) أو حاول الهرب من ديزفول إلى منطقة الكعب. رحبت به بعض القبائل، ورفضت تسليمه، عندما تم عمل طلب لاستسلامه. وقد اضطرت الشيخ مزعل عندها لقبول حكم الفلاحية من جانب الشيخ رحمة. بعد بضعة أيام، بدا أن السلطات الفارسية تخلت عن الشيخ رحمة وأعدت تعيين الشيخ جعفر مكانه. كانت هذه لعبة محيرة، ولكنها لعبت لهدف ما، لتوفر ذريعة لتدخل فارسي في شؤون زعماء عربستان.

(8) اضطرابات في عربستان ومخاوف الشيخ مزعل من مؤامرات فارسية ضد وضعه، 1888.

27. في سنة 1888، تلقى الشيخ مزعل إنذاراً من طهران بأن أمين السلطنة، الذي كان في ذلك الوقت يدير السياسة الفارسية، يتخذ إجراءات تهدف إلى طرده (الشيخ مزعل) وتعيين حاكم فارسي للمحمرة. ولهذا الغرض كان نظام السلطنة سيزحف إلى المحمرة، في حين أن أخاه حاكم بوشهر، كان سيقوم بزيارة على متن بيرسيبوليس إلى المحمرة. ويبدو أن المقصود من ذلك هو كما يبدو، إغراء الشيخ مزعل بالصعود إلى السفينة وخطفه.

28. خلال هذه الإنذارات زار الشيخ مزعل السيد روبرتسون في البصرة لاستشارته. قال الشيخ مزعل إنه منذ توليه الحكم قد أدى جميع التزاماته تجاه الفرس، ودفع ضريبته بالتمام والكمال، وحفظ الأمن والقانون في مناطقه. وقد عزا الإجراء الذي يُتخذ الآن ضده إلى السياسة والطموح غير المرغوبين لأمين السلطنة لقمع زعماء البختاري وعربستان، والذي برهن مؤخراً على كونه مثيراً للاضطرابات في الخليج الفارسي، وأضاف، إنه إذا استمر ضد الزعماء بمثل هذه القوة للتخلص منهم كما في حالته وإمام كولي خان (زعيم البختياري)، فإن نتيجة ذلك ستكون الصراع من أجل الاستقلال، الذي لا يرغبون فيه، ولكنهم لا يخافونه.

29. لاحظ السيد روبرتسون وهو يكتب تقريره حول هذا الموضوع ما يأتي: إذا كانت الحكومة الفارسية تريد أن تحقق سلطة مباشرة على عربستان وتستبدل حكاماً فرساً بالزعماء الوارثين للمحمرة، فإن نفوذنا وقوتنا الفعلية في هذه المناطق من العالم ستتأثر بشكل غير مناسب. إن الشيخ مزعل، مثل

أبيه الحاج جابر خان، كان دائماً يضع معلوماته وسلطته تحت تصرف هذه الوكالة، وسوف يضع نفسه وقبيلته فوراً إذا طلب منه عند أوامر الحكومة البريطانية. وما دام هو الزعيم، فإن وضع المحمرة ومواردها يحتمل أن تكون تحت السيطرة البريطانية لتوسيع التجارة أو غيرها من الأهداف، ومن الممكن أن معرفة هذا في المرحلة الحالية قد سببت رغبة الحكومة الفارسية في التخلص منه".

30. (تقرير إدارة الخليج للسنوات 1888-89)

في ربيع 1888 كانت منطقة البختياري في حالة اضطراب شديدة، وامتدت الفوضى جزئياً إلى عربستان. الزعيم البختياري الحاج إمام كولي خان، كونه خلع من منصب الخاني، رفض الاعتراف بأخيه رضا كولي خان، الذي عين الخاني من قبل السلطات الفارسية، وتحضّر لمقاومة القوات الفارسية. زحف نظام السلطنة من أصبهان بقوة مصحوبة بالحاج رضا كولي، الخاني، وإسفانديار خان، ابن الخاني الراحل المعروف جيداً الحاج حسين كولي (كان إسفانديار خان قد عُين البيكي للبختياريين)، وهاجموا إمام كولي خان وهزموه، والذي أرغم في النهاية على الاستسلام. وقد تم الإنعام على نظام السلطنة ورضا كولي خان بالأوسمة، وتم تكريم إسفانديار خان بلقب "صمصام السلطنة". وقد قادت هذه الأحداث إلى حفظ التوازن في منطقة البختياري وعربستان.

31. (شؤون خارجية ، تشرين الأول 1888 ، رقم 209-211)

غادر نظام السلطنة عندها الأحواز إلى الفلاحية في أيلول 1888، مصحوباً

بقوة مشاة من 500 شخص وبعض خيالة البختياري. وقبل أن يصل إلى غُربية، على مسافة 12 ميلاً من الفلاحية، وقع خلاف بين شيوخ الكعب وطردها الشيخ عبد الله الزعيم الذي انتُخب منذ أشهر مضت ليحل مكان جعفر بن محمد. عسكر نظام السلطنة في غُربية وأرسل إمام كولي خان الخاني الأخير للبختياريين ليتفاوض مع شيوخ الفلاحية. إلا أنهم دمروا سدود الجراحي وأغرقوا المنطقة حول الفلاحية، واحتلوا موقعاً حصيناً جداً بحيث لم يستطع نظام السلطنة التقدم أكثر بقواته.

32. كما طرد أهالي راميس أيضاً الحاكم المعين من قبل الحكومة الفارسية واختاروا زعيماً من بينهم.

33. ويبدو أن مولاً ناصر الله حوالي هذا الوقت قد ملك اليد العليا في الحوية، في حين حصل منافسه مولاً مطّلب على دعم الحكومة الفارسية. وقد كانت قبائل الحوية، على كل حال، مصممة على مقاومة الفرس إذا أصروا على تعيين مولاً مطّلب حاكماً لهم.

34. تمت تسوية مصاعبهم من قبل نظام السلطنة بتأييد المرشحين الشعبيين حكماً مع الأخذ بعين الاعتبار زيادة قيمة البشكاش.

35. كان شيخ المحمرة مزعل داهية وحذراً كشيخ من أن يقع في فخ زُعم أنه أُعد له من قبل نظام السلطنة. وفي أي حال فإن الحاكم العام لم ير بدأً من تأجيل خططه إلى أجل غير مسمى. وبذلك تم تأكيد الشيخ مزعل خان في منصبه لسنة أخرى، وتلقى لقب "معز السلطنة"، ولكن هذا وعدة زيارات من قبل الحاكم الفارسي كلفته 20,000 عثمانية ما عدا الدفعات المعتادة على حساب العوائد.

36. في آذار 1891، عُين الحاج غلام حسين الملقب بـ صاحب الملك، حاكماً لعربستان.

(9) سرد أحداث، 1891-97

37. (تقرير إدارة الخليج، رقم 91-92)

في أيار 1891 ظهرت اضطرابات بين قبائل عربية قرب الأحواز، بسبب اختيار حاكم غير مرغوب فيه لذلك المكان، وقد كان بنو لام هم المتمردون الرئيسيين. أرسلت الحكومة قوات لإخضاع الثوار، الذين هُزموا في عمل سريع خارج الحوية، وقدم شيخهم لاحقاً طاعته. وقد عُزيت هذه الاضطرابات إلى دسائس المستوفي أو خازن عربستان، الذي كان قد سُجن مؤخراً وأُرسل مقيداً بالحديد إلى شوشتر. في تشرين الأول 1891 عزز عرب العنافة بقيادة الشيخ فرحان الشعور بعدم الأمان بهجوم على قافلة قرب شوشتر، واستولوا على بعض المسدسات. وقد سالم الشيخ لاحقاً الحكومة وهدأت الأمور بعد ذلك مباشرة.

38. حل صاحب السمو الملكي حسام السلطنة محل صاحب الملك في آذار 1893.

39. كانت المحاصيل ضعيفة بين الأحواز وشوشتر وعلى الكارون الأسفل في سنة 1892، وقد أسهم هذا بالإضافة إلى ضعف الحاكم في الفوضى التي كانت تُسجل انتشارها من وقت لآخر في المقاطعة. وقد كان المنتهكون الرئيسون للقانون هم قسم الجزيل من عرب بني طرف قرب الأحواز ولور الساجواند في طرق ديزفول وشوشتر.

40. في نيسان 1892 قضى الحاكم على خانبي البختياريين، إمام كولي خان ورضا كولي خان، وقلد إسفانديار خان زعامة البختياري. تم استدعاء الخانين المعزولين إلى طهران في آب 1892. جاءت نتيجة ترتيبات سنة 1893، والتي من خلالها فصلت السلطة على البختياريين عن حاكمية عربستان وأتبع لصاحب السمو الملكي ظل السلطنة، في صالح الخانين اللذين وُضعا من قبله مسؤولين عن القبيلة. وبالمقابل رُحِّل إسفانديار إلى طهران.

41. (تقرير إدارة الخليج، 1893-94)

تم إعادة تعيين صاحب السمو الملكي حسام السلطنة حاكماً عاماً في شباط 1894 لمدة سنة أخرى. وقد إدارته ناجحة ككل، وقد تمتعت المنطقة بتوازن نسبي بسبب مهارته ووسطيته في معاملة القبائل. تنازلات في الوقت المناسب لرغبات قبائل المنطقة لتجنب الأعمال العدائية في وقت مبكر من هذه السنة. عزلت قبائل الكعب الرئيسة الشيخ عبد الله خان، حاكم الفلاحية، وعينت الشيخ جعفر خان مكانه؛ ولكن معز السلطنة، حاكم المحمرة، الذي لم يكن حاسماً جداً معهم، حاول أن يدعم الحاكم المعزول؛ وقد أعاد تعيينه الأمير الحاكم الذي لم يكن معنياً بمشاعر القبيلة. وفي مواجهة الموقف العدائي للقبيلة، على كل حال، فإن صاحب السمو الملكي ألغى التعيين؛ وفي كانون الثاني 1893، عندما زار المحمرة، أكد الشيخ جعفر في التعيين.

41. [الرقم مكرر في أصل الكتاب] (تقرير إدارة الخليج، 1894-95)

أعيد تعيين صاحب السمو الملكي حسام السلطنة حاكماً عاماً قبل نهاية السنة 1893-94، وتقلده على مدار السنة. في آذار 1895، تمت تسمية نظام السلطنة للسنة التالية.

42. في سنة 1894 كانت لورستان في حالة غير مستقرة جداً، سادت حالة من الفوضى الكثيرة وكانت الطريق من ديزفول إلى خرّم آباد غير آمنة للقوافل. استمرت العمليات ضد لور الديريكواند من قبل صاحب السمو الملكي حسام السلطنة، الذي ألقى القبض في أيار على عدد كبير من القبيلة وأبعدهم إلى بوشتي كوه؛ وقد ساعده البختاريون في هذه العمليات. ومع ذلك بقيت الطريق غير آمنة، وكان على القوافل أن تتجنبها. وقد كان البختاريون كذلك على عدااء مع بعضهم بعضاً لبعض الوقت، وارثكبت أعمال لصوصية على الطريق بين شوشتر وديزفول.

43. تحولت قبائل الكعب التي أصرت سنة 1894 على تعيين الشيخ جعفر خان حاكماً لها ضده، وأعيد تعيين الشيخ عبدالله الذي كان قد رُفض من قبلهم، وذلك نتيجة حركة لصالحه. وقد ظهرت صعوبات، على كل حال، حول متأخرات العوائد، ومع أن تسوية كما يبدو حصلت، فإن تجمعاً قام ضد الشيخ عبد الله، وقبل ختام السنة، أعيد تعيين منافسه حاكماً.

44. كان هناك اضطراب كذلك في الحويزة، حيث ثار الأهالي في استياء ضد القائد العسكري. ومرة أخرى، في كانون الأول، كان قسمان من قبيلة بني طرف في حالة عدائية ضد بعضيهما بعضاً، واضطر الأمير الحاكم للمسير إلى هناك، ولم تتم تسوية الأمر حتى دمرت القلعة التي استولى عليها أحد الطرفين بمساعدة قوات الحاكم.

45. تم ارتكاب عدوان متبادل من قبل قبائل عربية على الجانب المقابل للحدود الفارسية التركية قرب الحويزة. غزا العرب من الجانب الفارسي المناطق على

الحدود، رداً على اعتداءات سابقة مزعومة، وقيل إن شكوى قدمت إلى السلطات التركية من قبل رعاياهم، وقد نصحوا رعاياهم بالرد مرة أخرى. وعلى أي حال، فقد قام الجانب التركي بعد ذلك بغزوة على قرية بواريم.

46. تم تقديم شكاوي من قبل الأتراك إلى طهران بخصوص هذه الأمور وتم انتداب موظف من قبل الحاكم العام للتحقيق فيها. وقد صرح الشيخ مزعل، على كل حال، أن المعتدين على الجانب الفارسي كانوا قبائل تركية تقيم على الحدود.

47. ظهرت حاجة لسيطرة حازمة في بندر نصيري (الأحواز)، وتوترت العلاقات بين الجنود الفرس والأهالي العرب. وفي إحدى المناسبات، عندما اضطر معين التجار لفرض رسوم الأراضي على قوارب معينة مستعيناً بالجنود، حصل احتجاج عنيف من قبل العرب ضده.

48. (تقرير إدارة الخليج، 1895-97)

مع افتتاح سنة 1896-97، استمر نظام السلطنة في منصب الحاكم الذي كان يتقلده، وظل في موقعه حتى اضطرت الأحداث إلى أن يعاد استدعاؤه بعد بضعة أشهر.

49. انتشرت الخلافات القبلية، والعمليات غير المنتظمة التي قام بها الحاكم العام في ختام السنة الماضية، ضد بني طرف في منطقة الحويزة، قادت إلى استمرار العدائية. وقد تضمنت هذه بني صالح، الذين تسلحوا ضد السيد نعمة، أداة الحاكم العام، وتوتر الوضع أكثر، حتى تم التوسل بنفوذ الشيخ مزعل، معز

السلطنة، لتحقيق هدنة مؤقتة، حتى يتم جمع المحاصيل. في تشرين الثاني وكانون الأول تدخل الشيخ مزعل مرة أخرى في هذه الخلافات القبلية التي استؤنفت.

50. انتشرت الفوضى الكاملة والتمرد لبعض الوقت في الأراضي حول ديزفول وشوشتر، فقد تجمع القبائل العربية تحت إمرة عدد من الشيوخ في رفض عام للسلطة الفارسية.

51. في حزيران، تمت هزيمة الخاني البختياري من قبل المتمردين الذين وظفه نظام السلطنة لقمعهم، وانتشر الرعب في شوشتر، حيث اقترح الناس وهم يرون الحاكم عاجزاً، في اتفاق مع السكان الريفيين حولهم، أن يدفعوا عوائدهم إلى العرب، على أرضية أن الحكومة كانت أضعف من أن توفر لهم الحماية.

52. ساعد اللور على تضخيم موجة الفوضى، بغزوهم المنطقة باتجاه ديزفول، حيث كان ممثل الحاكم غير قادر تماماً على ردعهم.

53. كانت شوشتر وديزفول نفسيهما مشهداً لقتال طائفي وصراع على السلطة. وفي الأحواز كان هناك عراك بين الناس والجنود، الذين كانوا في ذلك المكان قد عُرفوا بأنهم سبب الاضطرابات المتكررة، أكثر من كونهم داعمين للنظام والسلطة. وفي الحقيقة، فإن حكاية الفوضى، والخلاف، والعنف، كانت على مقربة من الاستمرار.

54. تم تعيين علاء الدولة حاكماً عاماً خلفاً لنظام السلطنة، ووصل إلى شوشتر في شباط 1897.

وقد تم استخلافه بالحكام العامين الآتية أسماؤهم:

سعد السلطنة (1897-99).

الأمير عين الدولة (1899-1900).

الأمير سالار الدولة (1901-1904)، الذي كان يتسم بالرضا تجاه البريطانيين.

(10) اغتيال الشيخ مزعل وخلافة أخيه الشيخ خزعل له، حزيران 1897.

55. (سري إي. تموز 1897، رقم 35-38)

في الخامس من حزيران 1897 خاطبنا المقيم في بوشهر بالتلغراف الآتي:
الشيخ مزعل حاكم الحمرة اغتيل. ثانياً. أخوه خزعل مفترض للسلطة.
الحفاظ على النظام. سنينكس يبدأ في الحمرة.

56. تم اغتياله وهو يهبط من قاربه مقابل مقر إقامته الخاص في فالن (الفيلية!).
وقد كان القتلة الفعليون ثلاثة زنوج، يفترض أنه تم تحريضهم على ارتكاب
هذه الجريمة من قبل ابن عم الشيخ، سلمان بن منصور، زعيم قبيلة المحيسن.
كان هناك تخوف في البداية من أن الموت المفاجئ للشيخ مزعل سوف يؤدي
إلى ظهور اضطراب؛ ولكن لم يحصل شيء معين. تم افتراض حاكمية الحمرة
والقبائل من قبل الشيخ خزعل، أخي الشيخ مزعل، بعد انتخاب قبلي، تم
تأكيدة لاحقاً من قبل الحكومة الفارسية؛ وبدا أنه أدار الحكم بطريقة مناسبة،
متجنباً الأوضاع الصعبة، التي بدا في وقت ما أنها ستظهر. في نيسان 1898
تسلم لقب معز السلطنة من الحكومة الفارسية.

57. حصل الشيخ خزعل فوراً على النية الحسنة من الشركات البريطانية، الذين أصبحت مصالحهم كما تم تسجيله، يتم الاهتمام بها الآن بشكل أفضل مما كانت عليه في أيام أخيه الشيخ مزعل.

58. تورط الشيخ سنة 1898 في حملات مختلفة ضد قبائل عربية ضمن منطقة نفوذه، والتي كان أكثرها أهمية تلك التي كانت ضد قبيلة باين من نصري، التي أدى تمردا مرة واحدة إلى بعض القلق.

59. بدأ الشيخ خزعل فوراً البحث عن الحماية البريطانية. وسيتم وصف الأحداث التي قادت إلى هذا في فصل مستقل فيما بعد (الفصل الحادي عشر).

الفصل الثاني

خطط الملاحة والري في نهر
الكارون، 1871-79

الفصل الثاني (١)

خطط الملاحة والري في نهر الكارون، 1871-79

(i) تاريخ الخطط من 1871-1877.

60. (بيان الميجور بل حول الحروب البريطانية مع الفرس).

يظهر نهر الكارون بشكل رئيس في سجلاتنا لسنة 1857، عندما صعدت ثلاثة قوارب بخارية (كوميت، بلانيت، أسيريا) خلال الحرب الأنجلو-الفرسية، كل منها يجز قارب مدفعية مدقة هاوتزر 24، أعلى النهر من الحمرة مع 300 جندي بريطاني تحت إمرة الكابتن ريني. غادرت الحملة بتاريخ 2 آذار 1857 وتقدمت إلى الأعلى متعقبه الجيش الفارسي الذي وصل عدده إلى 8,000. وصلت إلى الأحواز في 1 نيسان. هبطت القوات وشتت العدو. وعندما تم حصول السلام، عادت الحملة أدراجها.

61. أقرب سجل حصلنا عليه حول مسألة فتح الكارون للتجارة الأجنبية يبدأ في السنة 1871 ويستمر إلى السنة 1879، حيث تظهر فجوة هنا، ثم تفتح مرة أخرى سنة 1881.

62. في تموز 1871، خاطبت شركة السادة جاري، بول وشركاهم، سير لويس بيللي، المقيم حينها في الخليج الفارسي، بخصوص الملاحة في الكارون. وقد

(1) في تجميعي لهذا الفصل، انتفعت كثيراً من ملخصين تم تجميعهما في الشؤون الخارجية

اقترحت الشركة أنه يمكن حث الحكومة الفارسية على دعم خطة بتقديم دعم مالي لخط سفن بخارية يمكن أن يعدّوه ليسير بموجب عقد. وقد بيّنوا أنه بواسطة مواصلات بخارية بين الحمرة وشوشتر فإن البضائع ستصل إلى أصبهان من الشاطئ خلال 10 أيام، في حين أنها بواسطة الخطوط البرية تأخذ وقتاً من 30 إلى 35 يوماً. أرسل الطلب إلى السيد سي. أليسون، الذي كان حينها وزير جلالته في طهران، مع ملاحظة سير لويس بيللي بأنه كان منذ زمن طويل معجب بالمنافع المادية للخط. إلا أن السيد أليسون اعتقد أن الوقت لم يكن حينها مناسباً. جميع موارد الدولة المتوفرة كانت موظفة لمنع المجاعة عن الناس، ولم يعتقد أن وزراء الشاه سيكونون جاهزين للدخول في هذا العقد. بعد تقديم الأوراق إلى سكرتير جلالته لدولة الهند، علقت حكومة الهند أن إجرائية الملاحة في نهر الكارون حتى شوشتر قد قُدرت، ولكن تحت الظروف الحالية، فإنهم غير مستعدين لإعطاء أي دعم عملي إلى الخطة المقترحة.

63. حوالي الوقت نفسه، اقترح السيد داوس من شركة جاري، بول وشركاهم على الحكومة الفارسية إنشاء خط سكة حديد من الخليج الفارسي إلى طهران عبر الكارون، شوشتر وأصبهان. وقد اقترح أن تقدم الحكومة الفارسية ضماناً أو أي دعم مادي آخر، وأن الامتياز سيتضمن امتياز تشغيل السفن البخارية على الكارون. وانتهى الاقتراح إلى لا شيء. وقد وجهت حكومة الهند نسخة من الأوراق إلى سكرتير الدولة للهند بدون أية تعليقات.

64. (سري، كانون الأول 1873، رقم 23).

في حزيران 1873، خاطب السيد داوس وكيل وزارة الدولة للهند. وقد

علق على الازدياد السنوي للحصة المتزايدة من البضاعة الروسية في فارس، ومرة أخرى حث على فتح الكارون للملاحة، وإنشاء خط سكة حديد من شوشتر إلى أصبهان/ وقد قال:

الحمرة ميناء جيد، وفي هذا المجال له ميزة كبيرة على بوشهر حيث ترسو السفن على بعد 4 أميال من الشاطئ؛ ستتبادل السفن البخارية التي ستبحر في الكارون التجارة مع سفن البريد إلى الهند ومنها، وستسير القوارب النهرية بين البصرة وبغداد. مقاطعة خوزستان، التي توجد فيها الحمرة، شوشتر، وديزفول، هي الأكثر خصباً ورياً في بلاد فارس؛ وقد أدى سوء الحكم إلى انحسارها المنخفض الحالي؛ وإذا ما أحسنت إدارتها، فقد تصبح ما كانت عليه سابقاً، واحدة من صوامع القمح في العالم. إن عملاية هذا الخط من شوشتر إلى أصبهان قد أدينت من بعضهم، ممن أصروا على أن سلسلة جبال باشتيان لا يمكن عبورها بواسطة سكة الحديد. إن الصعوبات المادية هائلة بلا شك. وقد قرر الفرس بأنها، على كل حال، قد بولغ في تقديرها، وأن الحالة غير الآمنة للبلاد حتى الآن، وليس صعوباتها العادية، هو السبب في عدم اجتيازها.

اعتبر السيد داوس أن أفضل خط هو الذي سيكون من الحمرة عبر شوشتر إلى أصبهان، أو من شوشتر عبر ديزفول وبوروجيرد إلى قم وطهران. وقال: إنه في حال أن هذين الخطين كانا غير عمليين، فما يزال هناك بديل في اعتماد خط من بندر عباس قرب لار إلى وادي بندامير، ومن هناك إلى أصبهان؛ وهذا على كل حال، أطول بـ 400 ميل من خط شوشتر، ويمتاز بلاداً حيث تجعل قلة المياه أي تطوير كبير للزراعة مستحيلاً. وقد تم شكر السيد داوس على مقترحاته، وأخبر أن الموضوع قيد الدراسة. (سري، كانون الأول 1875، رقم 30).

65. (سري، حزيران 1875 رقم 145-147)

كتب الكابتن نابيير في مذكراته في شباط 1875 أن الشيخ جابر حاكم المحمرة، زعيم عرب الكعب، قد أغضب الفرس بأعمال تيين فرضية سلطة استقلالية؛ حتى إن قوة من 1,600 رجل أرسلت من قبل حاكم شوشتر لفرض دفع متأخرات عوائد رُدَّت من المحمرة من قبل قوات الشيخ؛ وكذلك فقد تم الإبلاغ عن أن الشاه أمر بجمع قوة للزحف إلى الجنوب تحت قيادته الشخصية. وتزامن مع هذا ظهور رسالة في صحيفة من فينا تدعى نيو فيري برس، كتبها الدكتور بولاك، طبيب الشاه سابقاً. قال فيها: إنه بمساعدة من الإنجليز، احتل الشيخ جابر المحمرة، وكان يجهز لإعلان نفسه مستقلاً؛ وبأن الشيخ، مقابل راتب تقاعدي جيد، سيتنازل على الأغلب عن منصبه للإنجليز؛ وأن الإنجليز عندها سيحكمون المنطقة العربية وفارس وتركيا انطلاقاً من المركز المهم للمحمرة. واستمر قائلاً: إن الخطوات التي تم اتخاذها كانت لاحقة للتقدم الروسي في آسيا الوسطى، وأن الإنجليز اضطروا لاتخاذ موقف حازم قد يمكنهم تدريجياً من إرسال قواتهم إلى قلب المنطقة في شوشتر، من حيث هناك طرق وخطوط إلى كرمانشاه، همدان، طهران، وأصبهان. وقد اعتقد أن التأثير سيكون ببساطة للتوازن مع النفوذ الروسي في فارس. هذه المقالة التي ترجمت للشاه، أثارت غضبه وشكوكه. وقد علق السيد تايلر ثومسون أنه، على الرغم من مؤامرات إنجلترا المزعومة، ومن التقرير بأن قواتها في حالة تملك للجزيرة، لم يتم تصديق ذلك من قبل الحكومة الفارسية، ومع ذلك فإن قيمة الوضع قد أدت إلى حدوث انطباع قوي في ذهن الشاه قيل إنه حصل. وقد كتب السيد آتشيسون التعليقات الآتية على هذه الحال:

إن فوائد الكارون كخط للتجارة معروفة جيداً، ومنذ ثلاث سنوات وجهنا

انتباه الراحل السيد أليسون إليها. إن التحويل من خط تجاري إلى خط عسكري سهل جداً، وهذه على الأغلب هي المصلحة التي ظهرت لنا في الخط، بالإضافة إلى الإجراءات المتمردة للشيخ جابر، والتي أدت إلى ظهور الأمر المزعج المشار إليه".

66. (عام، أ. أيلول 1875، رقم 1-5)

في أيار 1875، أرسل السيد مكينزي من شركة جراي، بول وشركاهم تقريراً إلى المقيم السياسي في الخليج الفارسي عن جولة قام بها في ذلك الوقت من أصبهان إلى شوشتر. أسست الشركة المذكورة وكالة في أصبهان، وقال السيد مكينزي إنهم كانوا يجهزون لدفع التجارة في ذلك الاتجاه، عبر شوشتر، وأنهم يسعون لفتح ذلك الخط، الذي يمكن للملاحة في الكارون وحدها أن تفعله. وقد قال: إنه للتأكد من النجاح، يتطلب الأمر على كل حال، بالدرجة الأولى أن يكون خطأ مدعوماً من الحكومة، وبذلك يتلقى تشجيعهم ودعمهم. وقد قدم السيد مكينزي بياناً ملائماً عن الناس والمنطقة بين شوشتر وأصبهان. وإذا ما تم فتح الكارون إلى شوشتر فقد كان متأكداً من أن شركته تستطيع أن تسلم البضائع في أصبهان بسعر 35 كران لكل حمولة من 850 ths، ومقابل 60 كران لكل حمولة ترسل من بوشهر إلى أصبهان عبر شيراز؛ وقد قدر أنه تحت مثل هذه الأحوال، فإن التجارة عن طريق قناة السويس ستخرج تلك التي تتم عن طريق الشمال كلياً من الميدان. وأضاف:

إنه بمجرد افتتاح هذا الخط للنقل، فإنه سيحل محل الخط الحالي إلى شيراز بسرعة. من حيث المسافة هو 9 إلى 10 أيام أقصر؛ والممرات ليست في أي مكان أصعب منها كما هي بين بوشهر وشيراز؛ وبدون أي اعتراض كثير عليها،

فإن فيها ميزة الماء الكثير، الخشب الكثير، والمناخ الأدفأ. يتم تزويد الأسواق في شوشتر حالياً بشكل كبير بالقماش القطني المطبوع والبضائع من روسيا، ناهيك عن النقل الأرضي الطويل والمرتفع السعر الذي عليهم أن يتحملوه، وأنه أيضاً، مع أن شوشتر يمكن أن توضع ضمن حدود موصلات يومين مع نهر البصرة، حيث بامتلاكهم خدمة سفن بخارية منتظمة، إلا أنهم يمكنهم أن يوضعوا أسبوعياً ضمن حدود الوصول إلى جميع الأسواق الأجنبية. إنني أعتقد أن فتح الكارون لملاحة السفن البخارية سوف لا تعيد التجارة الروسية إلى حدودها الطبيعية فحسب، ولكنه سيستنزف المقاطعات الأكثر خصباً في هذا البلد من الانتاج الذي هم قادرون على تقديمه، فقط إذا استطاعوا أن يجدوا منفذاً له، وبهذا يغتني الفلاح وتزداد الثروة العامة والازدهار في البلد.

وقد اعتبر السير لويس بيللي والسيد تايلر ثومسون أن السيد مكينزي رجل صافي الذهن، عملي، يميل قليلاً إلى الخيال، والذي يهتم بالخط ببساطة لمناسبته لتجارة مرجحة. ولذلك يمكن الاعتماد على بياناته.

67. في رسالة مؤرخة 2 أيلول 1875، تم شكر السيد مكينزي من قبل حكومة الهند على مراسلته القيمة. نظر السيد آتشيسون إلى خط الكارون كخط عظيم الأهمية، واعتبره مرغوباً جداً إلى حد أننا يجب أن نعيد احتلال الأرض، لأن التجارة الروسية كانت تندفع تدريجياً باتجاه الخليج الفارسي. أرسلت نسخة من التقرير بواسطة حكومة الهند إلى وزير جلالته في طهران، والذي طلب منه أن يعبر عن رؤيته بالنسبة لقيمة فتح خط الكارون تجارياً وسياسياً، واحتمال اتخاذ أي خطوات من قبل الحكومة الفارسية تجاه تطوير التجارة في ذلك الاتجاه، وما إذا كانت الحكومة الفارسية ستنظر بقناعة إلى تأسيس خط

من السفن البخارية، كما اقترح السيد مكينزي. ويبدو أنه لم يتم تسلم أي رد من السيد ثومسون على هذا الاتصال.

68. (عام أ. تموز 1876، رقم 1-3)

في تشرين الثاني 1875، خاطب السيد ت. ك. لينش المدير الإداري لشركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية، اللورد ديربي. وقد سأل أنه إذا ما تم الحصول على امتياز من الحكومة الفارسية للملاحة في الكارون، فهل يسمح لشركته أن تنافس في مناقصة لأي خدمات بريدية على النهر. وقد قال إن شركته قد حافظت على مؤسسات تجارية لأكثر من 30 سنة على أنهار منطقة ما بين الرافدين؛ وأن سفنهم البخارية قد أبحرت في نهر دجلة لأكثر من 14 سنة؛ وأنهم سيروا خطأً بين الحمرة والبصرة، رابطين الكارون ومواصلاته بالخليج الفارسي وبغداد؛ وسعوا إلى تطوير مواصلات مباشرة بين الخليج الفارسي، بغداد، وأصبهان؛ وأنهم يمتلكون خطأً من السفن الشراعية تحمل تجارة مباشرة بين لندن والخليج الفارسي منذ 1841. ولذلك فإنهم يفكرون أن لهم الحق أن يؤخذوا بعين الاعتبار، في حالة ما إذا كانت أي تطورات مستقبلية للتجارة عبر شوشتر سيتم دعمها حكومياً. وقد أرسل السيد لينش نسخة من هذه الأوراق إلى سعادة نائب الملك وطلب منه أنه في حالة اتخاذ أي إجراء في الأمر، أن يتم دعم مطالبه.

69. (سرّي، تموز 1875، رقم 154). بتاريخ 20 أيار 1875، سجل اللورد نورثبروك ملحوظة حول موضوع العلاقات مع فارس، واقترح قدمه السيد تايلر ثومسون لتقديم مساعدة مادية لفارس بهدف منع روسيا من اكتساب منطقة ميرف. وتتلخص الملحوظة في الفقرة الآتية:

"من المحسوم بالنسبة لي تشجيع ودعم أي اقتراح جوهرى لفتح أي وسيلة

اتصال بين الخليج الفارسي وداخل بلاد فارس. إن هذا، ليس فقط سيزيد من التجارة بين الهند وفارس، ولكنه أيضاً سيقوي وضعنا العسكري، في حالة ما إذا طلب منا في أي وقت التقدم في المناطق الداخلية من بلاد فارس."

(سري، حزيران 1876، رقم 42):

قدم البارون رويتر، في رسالة إلى إيرل أوف ديربي، في رسالة تاريخها 12 تشرين الثاني 1875، اقتراحاً فكر في عمله للحكومة الفارسية بإنشاء سكة حديد من بغداد إلى أصفهان. وقد تم إرسال نسخة من هذه الرسالة إلى حكومة الهند، بإرسالية تاريخها 10 كانون الأول 1875، والتي أشار فيها مركيز سالزبوري إلى ملاحظة اللورد نورثبروك تاريخ 20 أيار، حيث قال إنه عبّر إلى سكرتير الدولة للشؤون الخارجية عن توافقه مع وجهة النظر التي عبّر عنها في تلك المسألة. وقد تساءل، على كل حال، ما إذا كانت حكومة الهند تحت أي ظرف كان، تفكر بأن التشجيع والدعم المقترحين قد يأخذان شكل منحة مالية من العوائد الهندية، سواء أكان ذلك بشكل إعانة مالية أم غير ذلك. وقد قيل في الرسالة:

إن المسألة لم تنشأ فيما يتعلق بخطة معينة وضعت حديثاً من قبل البارون رويتر، التي مع أنها بدون توصيات سياسية، وبالكاد توفر اتصالاً مباشراً بين الخليج الفارسي وداخل البلاد، والتي تعتبرها سعادتكم ذات أهمية كبيرة للمصالح الهندية. ولكن، وكما هو ممكن، فإن هذه المقترحات التي تؤثر أكثر تقريباً على المصالح التي قد تكون قدمت في أي يوم إلى حكومة جلالته، سواء من قبل البارون رويتر في تعديل لخطته الحالية، أو من قبل أي شخص آخر بشكل مستقل، فإنه من المهم أن أوضع أنا، وفي وقت مبكر، في الصورة بخصوص وجهات نظركم حول هذه النقطة التي أشرت إليها.

70. في هذا الوقت كتب الميجور إيوان سميث

الملحق بمكتب الشؤون الخارجية بعض الملاحظات حول القضية. وقال: إن مسألة فتح فارس من خلال وكالة بريطانية من شواطئ الخليج كانت مسألة لا يمكن أن يكون شك في أنها تهم المصالح البريطانية مباشرة، وليس فقط ذات الطبيعة الهندية ولكن الإمبراطوية كذلك، وأنها كانت الطريقة الوحيدة التي بها نستطيع توقع التعامل مع الخطوات الكبيرة التي كانت تسير بها التجارة الروسية في جميع أرجاء فارس ضد الخسائر الكبيرة للتجارة الإنجليزية.

وقال: "نحن نملك في الخليج الفارسي مجالاً يبدو فيه كل شيء معلماً لنا كحق طبيعي للعمليات، سواء أكان ذا طبيعة عدائية أو تجارية؛ وهو مجال في الوقت الحالي تحت إشرافنا الكلي، وإذا كنا حكماء فلن يسمح لأحد أياً كان أن يتدخل.

قد نضطر في أي لحظة أن نرسل قوة مسلحة داخل بلاد فارس، وما لم يكن لدينا بعض وسائل الاتصالات التي تمكننا من التغلغل إلى داخل قلب المنطقة، فكيف نستطيع التعامل مع منافس محتمل، يتخذ من بحر قزوين قاعدة لعملياته وطريقاً أكثر سهولة إلى طهران؟ يجب أن نتذكر أنه في الحرب الفارسية الأخيرة لم تنجح قواتنا في الوصول حتى إلى سفح الممرات التي تقود إلى شيراز.

71. (سري، حزيران 1876، رقم 46).

في رد على إرسالية الدولة تاريخ 10 كانون الأول 1875، مرت حكومة الهند نسخة من الملاحظة الآتية التي سُجلت من قبل اللورد نورثبروك، والتي وافق جميع أعضاء حكومة الهند فيها على استثناء سير و. موير، الذي لم يعتبر أن

مشروع تأسيس ملاحه بخارية على الكارون يعدُّ بمنافع كافية تبرر لحكومة الهند الإنفاق في هذا الشأن من العوائد الهندية: الاقتراح الذي أُلحِتُ إليه في ملاحظتي تاريخ 20 أيار 1875 هو تأسيس وسائل اتصال بخارية بين المحمرة وشوستر، على نهر الكارون. وقد تمت مخاطبة حكومة جلالته حول هذا الموضوع من قبل السادة جراي، بول وشركاهم، ومن قبل السادة لينش، ما يبدو معه أن هناك إمكانية لفتح الخط إذا وافقت الحكومة الفارسية. هناك مقال، على كل حال، كُتِب من قبل د. بولاك في فينا مؤخراً، بهدف تحذير الحكومة الفارسية من دوافع الحكومة البريطانية، إذا أيدت مثل هذا الأمر. وفي حالة ما إذا تم المضي في أي من هذه الاقتراحات أكثر، فإنني أعتقد أنه من الجدير بالاهتمام أن تشجع حكومة الهند ذلك ببعض الدعم المالي، وأن تُعطي تعليمات إلى وزير جلالته في طهران للتأكد مما إذا كانت الحكومة الفارسية مستعدة لدعم مثل هذا المشروع بدون طلب أي دعم مالي، وهو الأمر الذي من الصعب على الحكومة الفارسية أن تقدمه".

72. (سري، حزيران 1876، رقم 47-51).

في رسالة شبه رسمية من الكابتن نابيير، تاريخ 8 كانون الثاني 1876، أشار إلى عدة خطط كانت في حينه بين يدي قنصل الشاه. كانت إحداها مشروعاً لري واستيطان أراضٍ معينة حول شوستر من أجل زراعة النيلة للاستهلاك المحلي. وكانت خطة أخرى هي خطة جراي، داوس وشركاهم، التي قال إنها خطة صحيحة وعملية للملاحه على الكارون وفتح خط تجارة جديد في داخل قلب فارس والتي ستكون فوائدها للبلد فوراً ومُدرّكة. وقد كان هناك كثير من الغيرة والشك في العقل الفارسي، وكثير من الحسد بين مضاربين منافسين، مما

جعله يعتقد أن كل شيء غالباً سينهار. كان سير لويس بيلي في ذلك الوقت في كلكتا، وتم إرسال الأوراق إليه لإبداء الرأي. (سري، حزيران 1876 رقم 47) وقد أعدّ مذكرة تاريخها 20 نيسان 1876، بخصوص خطة جراي، داوس وشركاهم، لفتح خط الكارون. وقد قال: بما أن حكومة الهند كانت مستعدة لتمنح معونة مالية، فكل ما تبقى هو تحديد قيمة هذه المعونة، وتحديد شروط التشجيع والدعم. وقد اقترح جعل قيمة المعونة سخية، ولفترة قصيرة، بدلاً من حصر المشروع في منشئه والدعوة إلى دعمه لمدة غير محددة. وبخصوص شروط التشجيع والدعم فقد اعتقد أن الحكومة يجب أن لا تلزم نفسها بأي تصرف سياسي خاص، وأن المتعهدين والتجار على طول خط الكارون يجب فقط أن يتمتعوا بالحماية والعدالة المستتقة من معاهداتنا مع الفرس، ومن نفوذ وكلائنا السياسيين هناك. وبما يخص مشروع جراي، داوس وشركاهم، لم يعتبر أنه يؤول إلى الحكومة أن تجري مسحاً للخط، ومع ذلك فقد اعتقد، على سبيل الاعتبار العامة، أن مسحاً على خط الكارون من شوشتر إلى أصبهان وداخل بلاد فارس هو أمر مرغوب.

(سري، حزيران 1876 رقم 48).

بتاريخ 4 أيار 1876 تم تسلم مذكرة من الميجور باتمان تشامبين، من خلال سير أندرو كلارك، بخصوص الملاحة في نهر الكارون. وقد بين الميجور تشامبين الصعوبات التي تعاني منها التجارة من الجنوب، والأحوال السيئة لبلاد فارس بشكل عام، فيما يخص التنقل والطرق. وقد قال: إن العربات المدولبة غير معروفة عملياً. وخطوط القوافل هي عبارة عن ممرات فوق سلاسل جبال صخرية وشديدة الانحدار تعبرها أقدام البغال والجمال قرناً بعد قرن. الجسور

قليلة، وحيثما كانت لها حاجة كثيرة فقد عملت غالباً بواسطة أرصفة خربة ودعامات من بعض أبنية ضخمة خرقت من عصور مضت. تتأخر القوافل في الشتاء بسبب انجرافات الثلوج، وفي الربيع بسبب السيول، وفي الصيف بسبب حرارة الشمس الشديدة، التي تجعل من الضروري السير ليلاً لمسافات قصيرة.

لذلك فقد كان واضحاً بالنسبة له أن من مصالح بلاد فارس أن على بريطانيا والهند اتخاذ خطوات لإزالة العوائق التي تعترض سبيل الحركة الحرة للتجارة من الجنوب. وقد قال: إن الأمر يتطلب القليل من الفحص لإقناع السائل بأن خطة نهر الكارون كانت هي الوحيدة التي تعد بأفضل النتائج مقابل أقل التكاليف في الجهد والمال. توفر الحمرة ونهر الكارون منافع غير عادية إلى الدرجة التي يعجب معها كيف أهملنا طوال هذه المدة. وحتى وقت متأخر، فإن خط التجارة الرئيس لشمال فارس يمتد من شواطئ البحر الأسود خلال تركيا- خط مفتوح للبضائع البريطانية كما هو للبضائع الروسية. وإن تسارع نظام سكة حديد القوقاز، على كل حال، سيغلق قريباً وبالتأكيد هذا الخط لجميع الأغراض العملية ويجعل التجارة شيئاً فشيئاً بيد روسيا، التي بواسطة التعريفات التفضيلية ستكون في وضع تستبعد فيه البضاعة البريطانية كلياً- وهو وضع لن تفشل في الاستفادة منه. ولذلك فمن وجهة نظر تجارية خالصة، فقد اعتبر الميجور تشامبين أنه من المستحسن أن يتم اتخاذ خطوات فورية لمواجهة الميل إلى وضع البلاد تجارياً تحت رحمة روسيا. وفي رأيه، فإن أحد الإجراءات الرئيسة سيكون تأسيس ملاحية حرة على الكارون. وهذا ليس سيفتح البلاد فقط للمشروع البريطاني كوزن ثقيل مقابل الروسي، ولكنه سيحرر جميع الاقتصاد الفارسي في الشمال والجنوب معاً، من الاعتماد على تسامح مكاتب الجمارك الروسية. وقال الميجور تشامبين أن السيد مكينزي قدم اقتراحاً إلى الشاه للملاحية في نهر الكارون.

وكانت شركته مستعدة أن تبدأ العمل على الفور. لم يطلبوا أي معونة، ولكنهم ببساطة طلبوا أن يُتركوا لعمل خط سفن بخارية على النهر. وقد أحيل الاقتراح إلى لجنة من 21 أميراً، ووزيراً، وموظفين آخرين كباراً. وقد وافقوا على فكرة ملاحه حرة على الكارون، مع أولوية منح امتياز خاص لشركة واحدة. وهكذا، وفقاً لتمنيات السيد مكينزي، يبدو أن الأمر قد تمت تسويته. وعلى كل حال، فقد قالت الحكومة الفارسية عندها إنهم يريدون ملاحه نهريه ورسوم ميناء كما هو الأمر في أوروبا. وقد أجاب السيد مكينزي بأنه لم تفرض مثل هذه الرسوم في أوروبا، ماعداً حيث تُتكد نفقات في إنشاء أحواض للسفن، منارات، وغير ذلك، وحيث إنه لن تترتب نفقات في هذه الحالة، فإنه لا يوجد رسوم يجب أن نصرّ عليها. وقد قال الوزير الفارسي أنهم مستعدون لإقامة منارة وبذلك تترتب مطالبة برسوم ميناء. وقد رفض السيد مكينزي هذا العرض. وعلى أية حال، فقد قالت الحكومة الفارسية إنها بصدد إعلان فتح الكارون للملاحه البخارية بشروط تتم دراستها وإعلانها فيما بعد. وقد اعتقد الميجور تشامبين أن هذا الترتيب كان ببساطة حيلة وذريعة لتأخير مؤكد للمسألة برمتها، وأن فكرة الرسوم اقترحت من قبل المفوضية الروسية، التي كانت واعية جداً للتأثير الذي سيكون لتشجيع التجارة الجنوبية على الاقتصاد والنفوذ السياسي الروسي في فارس.

73. وفي الوقت نفسه الذي تم تسلّم هذه المذكرات تقريباً، تم كذلك تسلّم نسخ من رسالتين مؤرختين، على التوالي، 4 و5 شباط 1876 من وزير جلالته في طهران إلى إيرل أوف ديربي، حول الموضوع نفسه. في رأي السيد ثومسون، كانت مزايا خط نهر الكارون كما تم بيانها من قبل السيد مكينزي موضحة بشكل صحيح. وقد لاحظ أن فتح الخط من شوشتر إلى أصبهان كان يعتمد

على تأسيس مواصلات بخارية بين المحمرة وشوستر، وهذا بدوره يعتمد على الشروط التي قد تقبلها الحكومة الفارسية للملاحة في النهر. وقد قال في وقت سابق إنه كان يحث الحكومة الفارسية على منح شروط تغري التجار الأجانب على تحمل مخاطرة الانخراط في مثل هذه المضاربة. وإذا ما تم فتح الخطوط من المحمرة بواسطة الكارون إلى شوستر وأصبهان، فقد اعتبر السيد ثومسون أنه سيكون من المفيد للمصالح التجارية البريطانية أن يعين قنصل إما في شوستر أو أصبهان. وقد اعتقد أنه خاصة في البداية، يجب أن يكون التعيين في شوستر بدلاً من أصبهان، حيث إن وكالة الإرسالية في الأخيرة ما تزال محافظاً عليها هناك.

74. (سري، حزيران 1876، رقم 51).

مررت حكومة الهند نسخاً من رسائل السيد تايلر ثومسون ومذكرات سير لويس بيللي والميجور تشامبين إلى سكرتير دولة الهند، مرفقة بالملاحظات الآتية:
إن تفوق نهر الكارون على الخطوط الأخرى للاتصالات من شاطئ البحر والمنافع التي ستكسبها فارس، وهي ليست أقل من تلك التي ستكسبها إنجلترا، عن طريق تطوير التجارة بين المحمرة، شوستر وأصبهان، قد تم وصفه بشكل جيد من قبل الميجور تشامبين؛ وقد لاحظنا أن وزير جلالته في طهران، في إرسالته بتاريخ 24 شباط 1876، قد سجل رأياً مشابهاً نسبياً بالنسبة لخط نهر الكارون.

وعلى كل حال، فنحن نرغب أن نوجه اهتماماً خاصاً إلى بيان الميجور تشامبين، بأنه في الاقتراح الأخير المقدم إلى حكومة الشاه لتأسيس خط للسفن البخارية على الكارون، فإن السيد مكينزي، بالنيابة عن السادة جراي، داوس

(بول) وشركاهم، لم يطلب أية معونة مالية، ولكنه ببساطة طلب أن يترك الأمر لتشغيل خط من السفن البخارية على النهر.

سيُفهم أن الميجور تشامبين يعزو موقف الحكومة الفارسية المعيق إلى المفوضية الروسية في طهران. عند هذه النقطة، فإننا نوصي بملاحظة حكومة جلالته لرسالة من مراسل في فارس ظهرت في صحيفة سانت بيترسبيرج الصادرة بتاريخ 18 (30) آذار 1876. حيث دخل الكاتب إلى حد ما في التفاصيل المفترضة للمشروع المقدم من قبل السادة جراي، بول (داوس) وشركاهم، وأسهب بقناعة خفية قليلة في الرفض المؤكد المزعوم للمشروع من قبل حكومة الشاه.

إنه ليس من صلاحيتنا أن نقترح ما إذا كان من اللازم اتخاذ أي إجراءات لنضمن للسادة جراي، بول (داوس) وشركاهم، استماعاً مواتياً؛ ولكننا نرغب في التوصية بالموضوع لاهتمام حكومة جلالته، مع إشارة خاصة إلى الأهمية التجارية والسياسية لمثل هذا الطريق السريع للتجارة البريطانية في جنوب فارس.

75. (سري، تشرين الأول 1876، رقم 54)

توافق اللورد سالزبوري كلياً مع وجهات النظر المعبر عنها من قبل حكومة الهند. واقترح، لاهتمام اللورد ديربي، أن تعطى تعليمات لوزير جلالته في طهران لبذل كل جهد ممكن في سحب الشروط التي قررت الحكومة الفارسية في اللحظة الأخيرة أن تلحقها بالملاحة في الكارون، والتي إذا ما أقرت فقد تؤثر بالتأكيد على تأجيل تنفيذ المشروع، من وجهة النظر التجارية والسياسية سواء بسواء. وقد قيل:

إن اللورد سالزبوري سيكون سعيداً إذا ما تم التصريح للسيد تايلر مكينزي بأن حكومة جلالته تضع أهمية قصوى لحل سريع ومقنع لهذه المسألة، وأنهم لا يرغبون بالضغط لأي امتياز أو تفضيل خاص، سواء للتجار البريطانيين بشكل عام أو لشركة بريطانية بشكل خاص، ولكنهم سيكتفون بمنح تسهيلات تكون متوفرة بشكل عام، ولا تحمّل الحكومة الفارسية أية نفقات.

76. (سري، تشرين الأول 1876، رقم 62).

في رسالة إلى إيرل أوف ديربي، تاريخ 2 تموز 1876، علق السيد ثومسون بأن الحكومة الفارسية ما تزال راغبة في التفاوض مع مولين أوروبين بخصوص تأسيس اتصالات سكة حديد في فارس. وقد اقترح أنه من المفيد للطرفين إذا ما اتفقت الحكومة الفارسية والبارون رويتر على امتياز معدّل يمكن أن يجرر الطرف الأول من الشروط المخرجة التي لم يقدرها على تحقيقها، ويمنح الطرف الثاني تعويضاً معقولاً، ويشمل في الوقت نفسه إنشاء سكة حديد من شوشتر إلى طهران، مروراً بأصبهان. وقد بيّن منافع مثل هذا الخط. فهو سيضع العاصمة والمقاطعات المركزية من فارس في اتصال مباشر ومستقل مع البحر، بدلاً من الاتصال مع روسيا، كما هو في جميع مقترحات سكك الحديد، والتي ستفرض بدون شك شروط نقل تناسب مصالحها وحدها، بصرف النظر عن مصالح فارس. سيعطينا ذلك سيطرة على الأسواق الفارسية شمالاً حتى طهران، ويمكننا من المنافسة على قدم المساواة مع روسيا في خراسان. وستفتح لنا حركة نقل مسافرين مربحة جداً بنقل قوافل الحجاج إلى قم من أصبهان وطهران، ومن بلاد فارس عموماً إلى المزارات في المنطقة العربية التركية وإلى مكة. وستشكل رافداً معتبراً أيضاً لأي خط هندو-أوروبي يمكن أن يؤسس.

77. (سري، تشرين الأول 1876، رقم 59).

في رسالة إلى حكومة الهند، تاريخ 1 تموز 1876، عمل وزير جلالته في طهران بعض الملاحظات على مذكرات سير لويس بيللي وميجور تشامبين. وقد توافق كلياً مع ما قاله فيما يخص المنافع الواضحة التي ستتحقق للاقتصاد البريطاني في فارس بتأسيس ملاحه بخارية بين المحمرة وشوشتر.

وقد توجه انتباهه لسنوات عديدة إلى أهمية المحمرة كمركز للتجارة؛ وقد وجه سنة 1856 مذكرة إلى الحكومة، جسّد فيها وجهات نظره في الموضوع، وكذلك فيما يتعلق بقيمتها من وجهة النظر الاستراتيجية في حالة تصرفنا إما في تحالف مع فارس أو بعدائية. وعلى كل حال، فقد قال إنه يمكن الاستدلال من بيان الميجور تشامبين أن امتيازات خاصة قد تم الاعتراف بها لروسيا في الشمال ومنعت عنا في الجنوب، ولكن ليست هذه هي المسألة. وقال: إن فارس ليس لديها ما يمنع عمل الطرق لغايات التجارة، سواء في الشمال أو الجنوب. وأشار بعد ذلك إلى المفاوضات التي جرت لعدة سنوات من أجل امتياز في فارس، وخاصة ملاحه نهر الكارون. وقال: إن طبيعة الرسوم والنفقات التي يعتبر الفرس أنفسهم محولين بها لم تنشر بعد، كما قال وزير الشؤون الخارجية أنه سيتم. وقد فسر بأنه ليس من الممكن دائماً لوزير فارسي، حتى لو كان ذا موقف ودي، أن يقوم بإجراء يمكن أن يعتبره مفيداً. ولذلك فقد قرر أن ينتظر لحظة مناسبة قبل أن يضغط بهذا الموضوع أكثر على الحكومة الفارسية. (سري، تشرين الأول 1876، رقم 60) في رسالة تاريخها 25 أيلول 1876، شكرت الحكومة الهندية السيد تايلر ثومسون على المعلومات التي قدمها. وقد تم إخباره، على كل حال، أن حكومة الهند تعتبر خطة فتح نهر الكارون للملاحه ذات أهمية لمصالح الهند، وأن الحاكم العام في المجلس لا يستطيع أن يمتنع عن التعبير

عن الأسف لأنه لم يستطع أن يرى طريقه للوصول إلى تفهم مبكر مع الحكومة الفارسية حول الموضوع. وفي الوقت نفسه تم إرسال نسخة من الأوراق إلى سكرتير دولة الهند مع الملاحظات الآتية:

"يبدو أن وزير جلالتهما في طهران يقدر كثيراً الفوائد التي يمكن أن تتحقق للإمبراطورية البريطانية ولفارس معاً من تأسيس ملاحه بخارية بين الحمرة وشوشتر. ويبدو أن سعادته قد أحرز بعض التقدم في مناقشاته مع الوزير الفارسي للشؤون الخارجية، عندما ظهر خلاف حول فرض رسوم ونفقات ملاحه: وقد تم تأجيل المسألة الآن كما يبدو إلى أجل غير مسمى، وحتى تحين لحظة ملائمة للضغط بذلك على الحكومة الفارسية.

وفي رأينا، فإن المواصلة النشطة للمفاوضات بهدف فتح هذا الخط السريع التجاري الهام مطلوبة جداً. إننا نخشى ما إذا انتظرنا فرصة مناسبة، فقد لا تأتي هذه الفرصة. نحن واثقون بأن نفوذ وزير جلالتهما وقدرته في بلاط طهران سيمكنان سعادته من إيجاد "فرصة مناسبة"، إذا ما أعطي تعليمات بذلك؛ وفي رأينا أنه يجب بذل جهد بدون أي تأخير لوضع الأمر أمام الوزراء الفرس، وحثهم بخصوص المنافع المتوقعة من تسوية مبكرة للمسألة، لصالح التجار البريطانيين معاً.

وإذا ما وافقتم سيادتكم معنا، فإننا سنقترح، لاهتمامكم، بأن يتم تحريك سكرتير جلالتهما للدولة للشؤون الخارجية لإيصال تعليمات بخصوص الموضوع أعلاه إلى السيد تايلر ثومسون.

78. (سري، تشرين الأول 1876، رقم 68).

تم إرسال نسخة من رسالة السيد ثومسون تاريخ 1 تموز 1876 إلى حكومة الهند، بواسطة مكتب الشؤون الخارجية في لندن إلى مكتب الهند لانتباه لورد سالزبوري لإبداء الرأي، وقد قيل في الرد، إنه في عموم المسألة لن يضيف لورد سالزبوري شيئاً إلى وجهات النظر التي سبق وأن عبر عنها. وقد بدا للورد سالزبوري من خلال نعمة رسالة السيد ثومسون، أنه كان مقتنعاً بأن يعتبر عدم إعطاء امتيازات خاصة للتجارة الروسية في شمال فارس يقلص بشكل ما من أهمية رفض الحكومة الفارسية للخطط التي اقترحت لتطوير فتح خطوط التجارة في الجنوب، ويجعل ضرورة اتخاذ خطوات أكثر في الأمر أقل استعجالاً. وقد قيل:

إن لورد سالزبوري لا يستطيع على الإطلاق الأخذ بوجهة النظر هذه. وما دام يُسمح لجنوب فارس أن يظل غير متطور، ويمكن للتجارة أن تصله فقط بصعوبة، فلا امتيازات خاصة مطلوبة لتأمين مزايا تجارية مهيمنة لروسيا، التي لها السيطرة على خطوط التجارة الشمالية.

هناك أرضيات جيدة لتصديق أن نفوذ الديبلوماسية الروسية في طهران قد استعمل بنجاح لتأمين الحفاظ على حالة بقاء الأشياء مميزة جداً لمصالح روسيا التجارية والسياسية، ومعارضة جداً لمصالح بريطانيا العظمى. وفي ظل هذه الظروف، فإن لورد سالزبوري واثق من أنه عند حصول اللحظة المناسبة، التي ينتظرها السيد ثومسون، فإن الموضوع يمكن أن يُضغط به بقوة لانتباه الحكومة الفارسية، وأنه إذا لم يتم إنجاز نتيجة مقنعة، فإن الفشل يمكن أن لا يكون بسبب أي حاجة لتقدير أهمية المسألة من جهة ممثل جلالته في طهران.

وبخصوص المسألة التي نوقشت في إرسالية السيد ثومسون إلى اللورد ديربي، رقم 87، يوافق اللورد سالزبوري مع وزير جلالته بخصوص المزاي المتوقعة لفارس من إنشاء سكة حديد من طهران إلى شوشتر عن طريق أي خط عبر الجبال يمكن أن يكون عملياً. ولا يعلم سيادته ما إذا كان هذا العمل متضمناً في الاقتراح الذي الذي فهم أنه إما قدم أو قريباً سيُقدم، من قبل البارون رويتر إلى حكومة الشاه. وفي حالة ما إذا كانت هذه هي الحال، وكانت تفاصيل الخطة بدون اعتراضات، فإن لورد سالزبوري يعتقد أن السيد ثومسون يمكن أن يُعطى تعليمات لإعطائها أي دعم يمكنه وبشكل غير رسمي.

79. (سري، شباط 1877، رقم 16).

بإرسال نسخة من هذه الرسالة إلى السيد ثومسون، شرح لإيرل أوف ديربي أنه لم يترك فرصة للضغط بالأمر لاهتمام الحكومة الفارسية، وأنه قد تأثر كثيراً بأهمية الموضوع وضرورة جلبه إلى نتيجة سريعة بقدر الإمكان. وقد تم إعلامه بأنه قد تم تجديد الاهتمام بالأمر، وأن الوزير الفارسي للشؤون الخارجية قد أكد له بأنه شخصياً يؤيد الموضوع، مع أنه يشك ما إذا كان في إمكانه أن يستمر فيه بجهد الفردي. وبعد عودة الشاه من أوروبا كانت هناك علامات لا يمكن تجاهلها في وجهة نظره حول اللامبالاة بتلك المشاريع التي فكر سابقاً بأنها تعجل في تطوير موارد بلده. ولاحظ السيد ثومسون أيضاً أنه يمكن فقط توقع أنه في جميع الأمور الجيدة لمصالحنا السياسية والتجارية في فارس والتي هي ضد مصالحهم هم، فإن نفوذ المفوضية الروسية في طهران سيُمارس بشكل سلبي. وقد أشار إلى امتياز فالكينهاجن لبيان أن الخطط المقترحة لمصلحة التجارة الروسية في شمال فارس لم تتم معارضتها بنجاح. وعلى كل حال، فقد قال بأنه لن يفشل

في أن يُقاد بتمنيات ماركيز سالزبوري بخصوص الكارون وامتياز سكة الحديد، ثم حول أن يتم تقديمه من قبل البارون رويتر إلى الحكومة الفارسية، وأن يبذل أفضل جهده لحث الحكومة الفارسية على أن تصل إلى قرار مرضٍ وسريع بخصوص الموضوعين. (سري، شباط 1877، رقم 18): في مذكرة تاريخ 10 تشرين الثاني 1876، إلى الوزير الفارسي للشؤون الخارجية، حث السيد ثومسون بقوة على فائدة تقديم نتيجة مبكرة بخصوص فتح الكارون. (سري، أيار 1877، رقم 102): في إرسالية إلى إيرل أوف ديربي، تاريخ 22 شباط 1877، عبر عن أسفه لعدم تحقيق أي تقدم حتى ذلك الوقت، مع أنه لم يفشل في جعل الأمر بشكل مستمر بين يدي الوزير الفارسي للشؤون الخارجية، الذي زعم في مناسبات متعددة، أنه جعل المسألة تحت اهتمام الشاه الجاد، وحث على تبنيها. وقد شرح أن الهدف الكبير لوزير الشؤون الخارجية كان هو أن يعاد تنصيبه رئيساً للوزراء، وأن جميع المسائل المقدمة له كانت تُسرَّع، تُؤجل، أو تُنسى، بقدر ما تؤثر على موضوع طموحه. وقد اعتقد أيضاً أن الشاه نافر من الأمر، في حين أن كثيراً من الأمور ذات الحضور الشخصي المستمر عليه، والتي تأثيرها وراء ما هو وسيلة لمصالح البلد، كانت مقابل ذلك مباشرة.

80. (سري، تشرين الأول 1877، رقم 25)؛

بتاريخ 20 آب 1877 خاطب السادة جراي، داوس وشركاهم إيرل أوف ديربي مرة أخرى بخصوص فتح الكارون. كان الوقت عندها مناسباً. فقد أغلقت الحرب بين روسيا وتركيا طرق الاتصالات الشمالية، ومالت التجارة الأجنبية إلى الجنوب. إذا ما استطاعوا فتح الكارون، فإنهم يعتقدون أنه يمكن الاحتفاظ بالتجارة التي ستحول عندها. وبناء على طلب السادة جراي، داوس وشركاهم،

فقد طلب من السيد ثومسون مرة أخرى أن يضغط بالأمر على الحكومة الفارسية. وقد فعل. (سري، كانون الثاني 1878، رقم 21-25): حصل على مقابلتين مع الوزير الفارسي، الحّ فيهما مرة أخرى وبقوة على المنافع التي ستأتى من تبني هذا الأمر. في المقابلة الأولى صرح الوزير برغبته في دعمه. وفي المقابلة الثانية قال إنه وجد الشاه نافراً جداً من الدخول في الموضوع إلى درجة اعتقد معها أنه من المستحسن تأجيله. وعلى كل حال، فإن السيد ثومسون وجه رسالة إلى الوزير، بتاريخ 24 تشرين الأول 1877. وقد تلقى رداً عليها بتاريخ 28 تشرين الأول، يغلق المسألة فجأة في هذا الوقت. وقد كانت الرسالة كما يأتي:

"رداً على رسالتكم، فإنني أرجو أن أبين بكل الاحترام أن الوزراء الفرس قد شعروا دائماً بالامتنان للصدّاقة الحميمة والاهتمام اللذين تبديهما الحكومة البريطانية، وهم في جميع الأوقات متشوقون لقبول وتنفيذ العروض المقدمة من قبل المفوضية بقدر الإمكان. ولكن فيما يخص نهر الكارون والملاحة فيه من قبل السفن البخارية، وبأخذ العقبات السياسية بعين الاعتبار في الوقت الحالي، ولتحديد ما هو غير ضروري، فإنهم يرجون أن يُعذروا كلياً في الوقت الحالي، ويأسفون لعدم قدرتهم القيام بهذا التعهد في اللحظة الراهنة".

81. (سري، شباط 1878، 59-60):

في رسالة إلى مكتب الشؤون الخارجية بتاريخ 5 كانون الثاني 1878، عبّر الماركيز أوف سالزبورج عن أسفه الشديد لأن نفوذ وزير جلالته في طهران أثبت أنه غير كافٍ ليؤمن من حكومة الشاه اهتماماً مناسباً لمشروع من الواضح جداً أنه نافع للمصالح التجارية لفارس ولبريطانيا العظمى معاً. ولم يكن يتوقع

لورد سالزبوري، على كل حال، تحت الظروف الحالية، أن ضغطاً أكثر على الشاه أو وزرائه كان من المرجح أن يكون مصحوباً بأي نتيجة عملية. ومع ذلك فقد أمر لورد ديربي السيد ثومسون بأن لا يضيع فرصة للضغط مرة أخرى بالمسألة لانتباه الحكومة الفارسية.

(ii) سكة الحديد المقترحة من ريشت إلى طهران، ومن طهران إلى نهر الكارون؛ مسألة الملاحة في نهر الكارون، 1878-79.

82. بينما كان الشاه في أوروبا سنة 1878،

عُرض عليه مشروعان⁽¹⁾ لإنشاء سكة حديدية في فارس. أحد الخطين المقترحين كان من ريشت إلى طهران، والآخر من طهران إلى تبريز. وقد كان الفرس كذلك على اتصال مع الحكومة النمساوية بخصوص توظيف مدنيين لأخذ تعهد الإشراف على الترتيبات المالية والبريدية والجمركية في فارس. ولم يتم توقيع أي شيء أو الموافقة عليه. وعلى كل حال، فقد عمل بعض الموظفين العسكريين النمساويين على تنظيم وتعليم هيئة عسكرية في فارس.

82. [الرقم مكرر في أصل الكتاب]. في محادثة مع سباه سالار بتاريخ 12 آب 1878، بين السيد ثومسون أن الخطوط المقترحة ليست هي تلك التي ستكون الأكثر فائدة لفارس؛ ذلك أن أي خط سكة حديد قاد داخل منطقة جار لها سيجعل فارس معتمدة كلياً في علاقاتها التجارية مع أوروبا على النية الحسنة لذلك الجار؛ وأن العقبات والعوائق التي تضعها روسيا على التجارة الخارجية كانت معروفة جيداً؛ وأنه لذلك، إذا ما قررت فارس أن تضع نظام

(1) رسالة من وزير جلالته في طهران، رقم 119، تاريخ 13 آب 1878، إلى ماركيز سالزبوري.

سكة حديدها منذ البداية فيما يتعلق بذلك بيد روسيا، فعليهم أن يستعدوا كي يجدوا أنفسهم كلياً تحت رحمة تلك القوة؛ في حين أنه، باتباع الخط إلى الجنوب، فإن فارس سيكون لها اتصال مع البحار العالية، ولن تكون معتمدة على جيرانها، وستكون قادرة على المحافظة على علاقات تجارة حرة مع العالم كله. وقال: إنه بفتح نهر الكارون، الذي لن يكلف شيئاً، وبوجود خط سكة حديد من شوشتر إلى أصبهان ومنها إلى طهران، فإن فارس ستضع نفسها في موقف يمكنها من المتاجرة مع العالم على أساس من استقلالية تامة. وعند الاعتراض بأن خطأً بحرياً كان أطول بكثير من خط سكة حديد عبر أوروبا، لاحظ السيد ثومسون، مع عدم ذكر أن الوقت لم يكن بذى أهمية كبيرة في فارس، أن خطأً بحرياً كان أرخص بكثير، وتبعاً لذلك أكثر مناسبة للتجارة العامة؛ وأكثر من ذلك، وبما أنه لم يكن من المرجح أن خطأً بين أوروبا والخليج الفارسي سيتم تأسيسه، عن قريب، فإن فارس بواسطة سكة حديد إلى الجنوب ستضع نفسها في اتصال مع الخط الرئيس، مما لن يكون معه في هذه الحالة اعتراض على موضوع بطء النقل. وفي محادثة مع الشاه بتاريخ 14 آب، ألمح السيد ثومسون إلى احتمال الإصلاحات التي حدثت من فترة قريبة في تركيا والتي من الممكن أن تجعل ذلك أمراً ملحاً بالنسبة لفارس، فيما يتعلق بمصالحها الخاصة، من أجل تبني معايير ازدهار مشابهة؛ وقال: إنه في رأيه سيكونون أكثر أمناً بأخذهم النصيحة والدعم من إنجلترا أكثر من رعاية روسيا. وقد رد الشاه بأنه كان في نيته القيام ببعض الإصلاحات، وهو يرغب في مساعدة حكومة جلالته لعمل ذلك؛ ولكنه حتى اليوم لم يحصل على ذلك الدعم من إنجلترا والذي كان يأمل ويتوقع أن يحصل عليه. وبالإشارة إلى خطي سكة الحديد اللذين قُدم اقتراحهما إلى الشاه في أوروبا، فقد

أوصى بخطط من طهران إلى الجنوب، وبالملاحة في الكارون لكونه الأكثر منفعة لفارس، للأسباب التي تم إبدائها. وفي معرض حماسته لمسألة ملاحة الكارون، قال الشاه إنه قد أعد مشروع إصلاحات يتضمن امتيازاً بخصوص خطة ري الأحواز، وسوف يعدّ واحداً للملاحة في الكارون.

83. اقترح منح امتياز لخط ريشت- طهران إلى شركة فرنسية ممثلة من قبل شركة أليون في القسطنطينية. كان الامتياز لمدة 99 سنة، تؤول بعدها ملكية الخط إلى الحكومة الفارسية. ضمنت الحكومة الفارسية 6.5٪ على رأس المال الذي سيقدم من قبل الشركة كحصاص أو كفالات. وقد تمت ضمانة هذه النسبة بإيرادات مكتب الجمر. وإذا ما تجاوزت الأرباح المبلغ المضمون، فستسلم الحكومة الفارسية 50٪ من الفائض. وكان على الحكومة الفارسية أن تمنح مجاناً جميع الأراضي الأميرية المطلوبة من قبل الشركة، ولكن كان على الشركة أن تعطي تعويضات عن المناطق الزراعية، وأن ترتب مع مالكي الأراضي ملكية الأفراد الشخصية، التي سُمح بها مجاناً من أراضي الحكومة، المناجم والغابات، جميع الخشب والمواد اللازمة لإنشاء سكة الحديد، والفحم اللازم لإنجازها. وقد عورضت الخطة⁽¹⁾ من قبل الوزير الروسي في طهران، الذي اقترح خط جلفا- تبريز. خطة شركة جنرال فالكن هاجن. عارض السيد رونالد ثومسون اقتراح الوزير الروسي وكذلك خطة د. ثولوزان، بتعليمات من ماركيز سالزبوري. وقد أوصى⁽²⁾ وزير الشؤون الخارجية بقوة

(1) من السكرتير المساعد، الدائرة السياسية والسرية، رقم 95، تاريخ 29 أيلول 1878.

(2) من القائم بأعمال سفير جلالته، طهران، رقم 161، تاريخ 20 أيلول 1878، إلى ماركيز سالزبوري.

أن يمتنع عن إلزام الحكومة الفارسية بالموافقة حتى يؤكدوا طبيعة الإصلاحات والمشاريع التي قبل طویل وقت سيتم القيام بها في المقاطعة الآسيوية من تركيا، وعندما يكونون في وضع أفضل للحكم على ما سيكون مفيداً لمصالح فارس. وقد نبه كذلك على أنه يجب أن لا يجري عمل أي ترتيبات حتى يتم الوصول إلى بعض التفهم بقناعة منصفة لمطالب البارون رويتر. وقد منح المجلس الامتياز، ولكن بناء على عروض السيد ثومسون منع الشاه موافقته. وقد أخبر وزير الشؤون الخارجية الفارسي السيد ثومسون أنه نصح الشاه بقوة أن يرفض جميع امتيازات سكك الحديد التي قد تضع التجارة الفارسية تحت سيطرة تعليمات مكتب الجمارك الروسي، وأوصى بفتح خط التجارة إلى الخليج الفارسي بواسطة سكة الحديد إلى شوشتر ونهر الكارون إلى المحمرة. وقد قال: إن الشاه بناء على هذا العرض أمر بأن يوضع امتياز ريشت - طهران جانباً.

84. بتاريخ 4 تشرين الثاني 1878⁽¹⁾،

أبرق السيد رونالد ثومسون إلى سعادة نائب الملك أن امتياز سكة حديد ريشت - طهران قد مُنح إلى الشركة الفرنسية، على الرغم من ممانعته، وأن العروض العاجلة للوزير الروسي بخصوص خط مباشر من تفليس إلى شركة روسية، مع أنها قد مُنحت، إلا أنها لم ترسل إلى فارس إلا بعد بضعة أيام. وقد قال السيد ثومسون: إن وزير الشؤون الخارجية أخبره بشكل غير رسمي أنه يستطيع أن يعتبر مسألة الملاحة في الكارون معترفاً بها، وأن الحكومة الفارسية ستسمح بإنشاء سكة حديد من الكارون إلى طهران من قبل شركة إنجليزية،

(1) مذكرة رقم 9190 - E.

وبالشروط نفسها مثل خط ريشت - طهران. وفي رسالة إلى ماركيز سالزبوري بتاريخ 20 تشرين الثاني 1878، بين السيد ثومسون، على كل حال، أن الملاحظة في الكارون لم يتم الاعتراف بها بعد. ويقول: إن وزير الشؤون الخارجية كان واعياً للمنافع التي ستجنى من تبني وجهات نظر حكومة جلالته، وقد بين الأمر للشاه، شفويًا وكتابياً، وكان واثقاً أنه أقنع جلالته حتى إنه أكد له أنه يستطيع أن يعتبر الأمر قد تمت تسويته. وقد شرح أن على وزير الخارجية مواجهة الرفض الذي يصمم عليه الشاه، الذي مع أنه سحبه مؤقتاً إلا أنه وبصورة مفاجئة عاد إليه مرة أخرى. وإن الطريقة الوحيدة التي يمكن بحسبها لهذا الوضع كانت أنه يمكن أن يظهر من الشكوك فيما يخص أن القيمة المستقبلية للمحمرة بالنسبة لإنجلترا كبيرة جداً لدرجة أننا، إذا حصلنا على موطن قدم هناك، سننتهز فرصة لتأمين وضعها. وقد قال: إذا كان هذا الحدس صحيحاً، فقد يلقي ذلك ضوءاً على الموقف غير المفهوم للحكومة الفارسية خلال السنوات الثلاث الأخيرة.

85. مع أن الشاه في اللحظة الراهنة أظهر مؤشرات لتجديد الممانعة، إلا أن وزير الشؤون الخارجية عبر عن نفسه بكونه مقتنعاً تماماً بقدرته على التغلب على ذلك، إن لم يكن فوراً، فخلال فترة ليست بالبعيدة. لدى الوزير صعوبات كثير ليواجهها، إذ إن مدة ولايته ليست مضمونة بأي وسيلة. وقد اعتقد السيد ثومسون أنه يسعى بكل ولاء لمساعدة حكومة جلالته في الأمر، وقال إنه لن يترك فرصة تمر من أجل تحفيز جهوده، كما تأمل، في النتيجة النهائية، للتغلب على ممانعة الشاه.

86. (من القائم بأعمال سفير جلالته، طهران، رقم 193، تاريخ 20 تشرين الأول 1878 إلى لورد سالزبوري).

أكد السيد ثومسون أن الحكومة الفارسية طلبت من روسيا أن تعطيها

ضماناً بعدم وضع شروط مقيّدة من قبل سلطات مكتب الجمارك الروسي على نقل البضائع بواسطة خط ريشت- طهران. وقد رفضت الحكومة الروسية ذلك. ولم يعتبروا أنه من المستحسن أن الخط يجب أن يُنشأ على الإطلاق. وقد أوصى الوزير الروسي بقوة أن على فارس عمل ترتيبات تضع طهران في اتصال مع أوروبا بسكة حديد من خلال تيفلس والقوقاز. ويقول السيد ثومسون إن السفير الروسي أخبر وزير الشؤون الخارجية الفارسي، أن:

"روسيا كانت وشك أن تصل كارس مع تيفلس بواسطة خط سكة حديد قُصد بها أهداف استراتيجية، وستتم مواصلته قرب اليكساندروبول (غيومري في أرمينيا حالياً- المترجم) إلى جولفا. وسيتم مدّ خط فرعي من سكة حديد تيفلس- بوتني إلى بوتوم، معطياً مدخلاً إلى البحر الأسود، وسكة الحديد التي لا تمتد حالياً وراء فالديكلكاز، سيتم إكمالها فوراً إلى تيفلس خلال القوقاز. وقال إن هذا القسم من الخط كان مكلفاً، وأن صاحب الامتياز الذي أعطي له العمل طلب كفالة من الحكومة الروسية كانوا، على كل حال، راغبين في دفعها شرط أن الترتيبات التي تم عملها مع الحكومة الفارسية ستعترف بأن يتم إنشاء الخط من جولفا على الحدود الروسية الفارسية إلى طهران قرب تبريز. وقد كانت الحكومة الروسية آنذاك قلقة من أن فارس ستتبنى ذلك الخط، وفي حالة امتثالهم لهذه الرغبة، قال السيد زينوفيو، فإن حكومته لن تكمل خط السكة الحديدية فقط من جانبهم إلى الحدود الفارسية عند جولفا، ولكن سيعملون كل ما يستطيعون لإيجاد صاحب امتياز مناسب يتعهد بإنشاء الحصة الروسية من الخط بشروط ستكون مناسبة للحكومة الفارسية."

وقد أخبر السفير التركي السيد ثومسون أن الفكرة التي نُقلت إلى ذهن الوزير الفارسي بواسطة مخابرة السيد زينوفيو كانت أن روسيا رغبت، في مواجهة

الخطة الإنجليزية لتأسيس خط سكة حديد يخترق من أوروبا إلى إنجلترا بواسطة بلاد ما بين النهرين وشاطئ الخليج الفارسي، تعزيز إنشاء خط من تيفلس إلى طهران، مع النظر إلى مده شرقاً باتجاه هيرات.

87. بتاريخ 25 كانون الثاني 1879، أبرق السيد ثومسون إلى سعادة نائب الملك أن الشاه أمر بأن تُقرأ رسالة له كان جلالته قد خاطب بها وزير الشؤون الخارجية. في هذه المخابرة رفض الشاه تماماً في عبارات أمرة وغازبة، أن يلي طلب حكومة جلالته لفتح نهر الكارون. وقد علق جلالته بـ:

أً إن إصرار حكومة جلالته بالإشارة إلى الكارون يثير شكوكه، ذلك بأن فارس ليست تابعة بل قوة مستقلة، وذلك أنه إذا طُلبت موافقته في الأمر، فإنه يرفض إعطاءها، وذلك أنه إذا كانت القوة مفكراً بها فذلك أمر آخر، الخ".

88. وعلى كل حال، فقد تم تسلّم تلغراف من سكرتير الدولة بتاريخ 1 شباط، يفيد بأن الشاه تراجع عن هذه الرسالة، التي كُتبت في لحظة غضب، ولكنه لن يوافق على فتح نهر الكارون حتى يحصل على حكم حول استصواب هذه النقطة.

(iii) امتياز نهر الكارون

89. في كانون الأول 1875 اقترح⁽¹⁾ د. ثولوزان، طبيب الشاه، منح امتياز لشركة فرنسية لأعمال الريّ في المناطق المتاخمة لنهر الكارون، أعمال المناجم

(1) سرّي، حزيران 1876، رقم 52-55.

والغابات، تطوير الأراضي، والمصانع من جميع الأنواع. وقد كان د. ثولوزان رجلاً ذا قدرات كبيرة وصاحب نفوذ كبير على الشاه. وقد اعتُقد من الشروط العامة المستعملة في الامتياز المقترح أنه وضع بهدف تأمين احتكار أو حق تفضيلي على الشركات الأخرى بدون إثارة شك الحكومة الفارسية أو حساسياتها. أحد المشاريع كان إعادة بناء الجسر القديم لنهر الكارون عند الأحواز، وذلك لريّ المساحات الواسعة من التربة الخصبة المهملة الآن. تقع الأحواز على بعد 48 ميلاً جنوب شوشتر، حيث المكان المقترح تسيير السفن البخارية إليه. في رأي الميجور إيوان، فإن إعادة بناء السد قد تعني الإغلاق الواقعي، إن لم يكن التام، للنهر فوق الأحواز، وسيكون ذلك قاتلاً لتأسيس خط سفن بخارية مجزٍ على نهر الكارون. وقال: إنه إلى جانب ذلك، فإن إقامة مصالح فرنسية في جنوب فارس سيكون ضاراً لنا بكل الطرق، ويميل إلى إعاقتنا سياسياً وتجارياً في كل ما نفعل. وقد لاحظ السيد ثومسون أيضاً أهمية منع إقامة مستوطنة فرنسية أو أي مستوطنة أجنبية أخرى في خوزستان إذا أمكن، تحيزاً للمصالح البريطانية هناك، كما في الحمرة كذلك، وهذا المكان الأخير قيم جداً لنا من وجهة نظر استراتيجية وتجارية. وقد اعتبر أيضاً أن منح مثل هذا الامتياز سوف يجعل الاستيطان الذي طالب به البارون رويتر ممكناً إذا تم بشكل ودي. واستناداً على ذلك⁽¹⁾، فقد حاول أن يعرقل قبوله. ومع أن الشاه كان في البداية مقتنعاً جداً بشكل شخصي من د. ثولوزان واقتراحه، إلا أنه رُفض في أيلول 1876.

(1) سرّي، أيلول 1875، رقم 97.

90. عندما كان الشاه في باريس⁽¹⁾ سنة 1878، تم تقديم الخطة مرة أخرى ونوقشت، وتم تحضير مسودة جديدة للاقتراحات، ولكن لم يتم تحقيق شيء. في 8 أيلول 1878، أبرق السيد ثومسون⁽²⁾ إلى سكرتير الدولة للشؤون الخارجية أن امتياز سكة حديد لخط من ريشت إلى طهران وامتياز الأحواز قد تمت الموافقة عليهما من قبل مجلس الدولة. وقد أعطيت له تعليمات من قبل الماركيز أوف سالزبوري أن يعترض، كما في مناسبات سابقة، على نتيجة مثل هذه الترتيبات حتى تتوصل الحكومة الفارسية إلى بعض التفاهم مع البارون رويتر بقناعة منصفة لمطالبه. وبعد عودة د. ثولوزان إلى طهران، ضغط⁽³⁾ باقتراحه باستمرار على الشاه، مدعوماً بعدد من الحجاج الذين لهم نفوذ كبير على جلالته. وفي إحدى المناسبات قال الشاه لوزير الشؤون الخارجية إنه من الأفضل أن يمنح الامتياز فوراً. وقد سعى السيد ثومسون، على كل حال، ليثني وزير الشؤون الخارجية عن إعطاء الامتياز، وأخبره أن حكومة جلالته لها رأي في أن مثل هذا الامتياز يجب أن لا يمنح حتى تصل الحكومة الفارسية إلى ترتيب مع البارون رويتر. بتاريخ 26 تشرين الأول 1878، أبرق القائم بأعمال سفارة جلالته أن الشاه تسبب في أن يُعطى الامتياز إلى د. ثولوزان، كدافع، كما اعتقد، ليستمر في حضوره عند جلالته. ولجهة منع تنفيذ ذلك، أرسل السيد ثومسون مذكرة إلى وزير الشؤون

(1) من القائم بأعمال سفارة جلالته، طهران، رقم 119، تاريخ 13 آب 1878 - إلى سكرتير الدولة للشؤون الخارجية.

(2) من السكرتير المساعد، الدائرة السرية والسياسية، رقم 95، تاريخ 20 أيلول 1878.

(3) من القائم بأعمال سفارة جلالته، طهران، رقم 161، تاريخ 20 أيلول 1878، إلى الماركيز أوف سالزبوري. (مذكرة رقم E-8780).

الخارجية، موضحاً أنه بالإضافة إلى كونه ضد مصالح فارس، فإن ذلك انتهاك لامتياز البارون رويتر، والبندان 4 و6 من الاتفاقية المقترحة معارضان لشروط المعاهدة. والشرطان المشار إليهما هما:

4. إذا كانت هناك حاجة لقفل ممر السفن أو القوارب، فإن الشركة، وعلى نفقتها الخاصة، ستقيم مثل هذه الإنشاءات، وستكون هي حرة لحركة المرور، وسيكون لها الحق في مثل هذه الملكية وبناء على معلومات معطاة من قبلها إلى الحكومة الفارسية في مثل هذه الحالة. وستسلم الحكومة الفارسية ربع صافي الدخل فوراً.

6. بخصوص ممر الكارون بين سد الأحواز والبحر، لا يحق لأحد ما عدا الشركة أن يقيم أي بناء على الممرات المائية.

وقد تم أخذ هذه الاعتراضات بعين الاعتبار من قبل الحكومة الفارسية. وقد كانت النتيجة أنه بتاريخ 15 كانون الأول⁽¹⁾ أعلم وزير الشؤون الخارجية السيد ثومسون أنهم قد حلوا بشكل كامل ونهائي المسألة بإلغاء الامتياز، وأن د. ثولوزان قد تعهد بوعده رسمي للشاه، أن يعيد الوثيقة الموقعة بالسرعة التي يستطيع استرجاعها بها من باريس. وقد قال وزير الشؤون الخارجية إن هذا القرار كان لاحقاً للمذكرة التي أرسلها السيد ثومسون إلى الحكومة البريطانية، والتي كما قال: "فتحت أعينهم على الطبيعة السيئة للخطة".

91. في رسالة إلى ماركيز سالزبوري، رقم 205 تاريخ 6 تشرين الأول 1878، كتب السيد ثومسون تقريراً بخصوص الاعتراضات التي أثارها ضد منح امتياز الأحواز. إن الشرط الذي يخول الشركة أن تقيم إغلاقاً على

(1) تلغراف من القائم بأعمال سفارة جلالته، طهران، تاريخ 16 كانون الأول 1878.

الأحواز وأن تعطي أو تمنع حق المرور خلالها لسفن غير سفنها الخاصة، سيغلق إذا تم تنفيذه، الملاحة الحرة في الكارون فوق الأحواز ويعطي الشركة احتكاراً بين الأحواز وشوشتر. وقد اعتبر السيد ثومسون أن هذا سيخرق الامتيازات التي نسعى إلى المطالبة بها تحت أفضل شرط وطني من المعاهدة. البند رقم 6 من الملحق ينص على أنه يجب أن لا تقام مبانٍ إلا من قبل الشركة على أي أراضٍ عرضة للريّ بالماء من السد على الأحواز. اعتبر السيد ثومسون أن هذا البند قد يكون وضع لتغطية كل قدم من الأرض على جانبي نهر الكارون من الأحواز إلى الخليج الفارسي. وهكذا سيتم التدخل بالحق الذي سنطلب بموجبه ملكية وأن نتملك ونبني المباني الضرورية للإقامة والتجارة تحت البند الخامس من معاهدة تيركومانشي والبند رقم 12 من معاهدة باريس لسنة 1857، واللذين يمنحاننا جميع الامتيازات التي منحت للمواضيع الروسية في فارس. وقد كتب السيد ثومسون في تقريره كذلك أنه تم إعلامه من قبل السفير الفرنسي في طهران أن حكومته لا تنظر للمشروع باستحسان. وأنها أعطته تعليمات بإعلام د. ثولوزان بأنهم لن يعطوا أصحاب الامتياز أي تشجيع أو دعم.

الفصل الثالث

خطط الملاحة في الكارون وخطط
الريّ، 1881-1883

الفصل الثالث

خطط الملاحة في الكارون وخطط الرّي، 1881-1883

92. مرة أخرى، سجلاتنا من سنة 1881 إلى سنة 1883 مثقلة بمراسلات مهمة حول مسألة نهر الكارون. وقد تمّ تجميع ملخص لهذه المراسلات من قبل السيد ف. دي ليفوي، سنة 1883، ولأنها مليئة ومتعبة، فلا حاجة للاعتذار عن إعادة كتابتها هنا، بدون أن نكرر ذلك العمل في شكل جديد وأكثر اختصاراً، في الوقت الذي يعاد فيه النظر في مسألة نهر الكارون برمتها. وقد تمت معالجة هذه المراسلات تحت 4 عناوين: (i) تاريخ، (ii) صلاحية الملاحة، (iii) خطوط التجارة، و (iv) ملاحظات عامة.

(i) تاريخ، 1881-83

93. بعد الرفض القطعي لفتح نهر الكارون للملاحة، سنة 1879، لم تتم إثارة هذه المسألة حتى آذار 1881. في ذلك الوقت كانت فارس مهددة بغزو كردي، وكان الشاه متلهفاً للوصول إلى تفاهم مع السلطان، الذي كان يستطيع بسهولة منع الغزو بنقل القائد الشيخ عبيد الله، من الحدود. وقد وعد وزير الشؤون الخارجية، في حديث له مع السيد ثومسون، حول هذا الموضوع، أنه إذا استعملت حكومة جلالته نفوذها في القسطنطينية كي تحقق التفاهم المرغوب، فإن الحكومة الفارسية ستفتح نهر الكارون للملاحة وتنشئ طريقاً من شوشتر إلى طهران⁽¹⁾. وقد قدم السفير البريطاني عروضاً

(1) سرّي، حزيران 1881، رقم 152 - 162.

في القسطنطينية كما رغبت الحكومة الفارسية، ولكن يبدو أن الإبعاد النهائي للشيخ عبيد الله عن الحدود كان قد نُسب أساساً إلى النفوذ الروسي⁽¹⁾.

94. في حزيران 1881، عُين ظل السلطان حاكماً لفارس [شيراز] وعربستان. وقد حاول مباشرة أن يؤسس صداقة مع المقيم في الخليج الفارسي، وقد اقترح الكولونيل روس أنه قد يكون قادراً على التأثير لفتح نهر الكارون⁽²⁾.

95. في تشرين الأول ذكر أن الفرنسيين راغبون في إنشاء علاقات مع الحمرة، وطلب من الكولونيل روس رسمياً أن يكتب تقريراً حول مسألة الكارون⁽³⁾.

96. في هذه الأثناء، أعطيت تعليمات للسيد ثومسون أن يرسل نتائج الخطوات التي تم اتخاذها في القسطنطينية إلى الحكومة الفارسية، وأن يعيد فتح مسألة الملاحة في الكارون مشيراً إلى الوعد الذي قدمه وزير الشاه للشؤون الخارجية.

97. بقيت إشارة السيد ثومسون الأولى تاريخ 6 تموز 1881 بدون رد. بعد ذلك أرسل تذكيراً في أيلول تمت الإجابة عليه بطريقة مراوغة بتاريخ 19 تشرين الأول. كان الشاه معارضاً جداً للامتياز، وأحال الأمر أخيراً إلى ظل السلطان الذي كان في ذلك الوقت قد ذهب إلى طهران. دخل السيد ثومسون بعد ذلك في مراسلات مع الأمير، وحين أبلغ ظل السلطان الكولونيل روس أنه

(1) سرّي، أيار 1881، رقم 376-321. K.W.

(2) شبه رسمي من الكولونيل روس، تاريخ 11 آب 1881.

(3) سرّي، أيار 1882، رقم 376-321.

سيرتب الأمر إذا وُعد بوسام، تم تفويض السيد ثومسون بإعطاء الوعد المطلوب، بشرط أن يتم تنفيذ ترتيب مقنع⁽¹⁾.

98. في كانون الثاني 1882، أرسل الكولونيل روس تقريره حول نهر الكارون، راجع الملحق 1 لهذا الفصل.

99. يجب هنا أن تتم ملاحظة أنه بينما كان المقيم في مراسلاته مع ظل السلطان يعمل للحصول على امتياز خاص لإبحار السفن البريطانية على الكارون، كان الوزير في طهران يتمنى ببساطة أن يحصل على إذن لسفن جميع الأمم لتبحر في النهر. كان رأي الكولونيل روس أنه إذا تم إعطاء مثل هذا الإذن، فإن على حكومة الهند فوراً أن تدعم شركة الملاحة البخارية البريطانية الهندية، وذلك لإعطائهم أفضلية على الفرنسيين، الذين إذا سُمح لنجاحهم النهائي أن ينطلق في المنطقة، فسيكون ضاراً بالمصلحة البريطانية⁽²⁾.

100. في الوقت الذي كُتب فيه تقرير المقيم، حاول بعض التجار الفرنسيين إقامة علاقات تجارية مع المحمرة. وقد دُعم مشروعهم من قبل القنصل الفرنسي في البصرة ومهندس فرنسي، إم. ديولافوي، الذي كان قد أرسل إلى الكارون لعمل تقرير حول الملاحة فيه وحول سد الأحواز. وقد سرت شائعات بأن الفرنسيين حصلوا على امتياز لتشغيل سفن بخارية على الكارون، ولكن تبين أن هذه الشائعة زائفة، وعُلم أن إم. ديولافوي لم يكن مرغوباً في خطة الأحواز. وكذلك فشلت محاولة إقامة علاقات مع المحمرة⁽³⁾.

(1) سرّي، أيار 1882، رقم 321-376.

(2) سرّي، أيار 1882، رقم 321-376.

(3) سرّي، أيار 1882، رقم 377-388.

101. يبدو أن ظل السلطان قد عمل كل ما في جهده للحصول على فتح نهر الكارون، ولكن لم يكن من الممكن التغلب على ممانعة الشاه، وبعد سنة من المفاوضات أرسل السيد ثومسون في أيلول 1882 التقرير الآتي:

"إنني أشعر بالأسف لأنني لم أزل غير قادر على الإبلاغ أن هناك أي احتمال فوري للحصول على موافقة الشاه على فتح الكارون للملاحة البخارية.

في إرساليتي رقم 71أ، سرّي، بتاريخ 5 نيسان الماضي، كان لي شرف تعريف سيادتكم بالمراسلات التي تمت بين ظل السلطان وبينني حول هذا الموضوع. وقد تعهد سموه حينها بالحصول على امتياز الكارون لنا، ولكنه قال إن ذلك سيأخذ بعض الوقت بالنسبة له ليتغلب على معارضة الشاه للخطة.

منذ أن عاد الأمير إلى منصبه في أصبهان، كتبت عدة رسائل حاثاً الأمر لانتباهه، وتسلمت رسائل منه تؤكد لي تعاونه، واحتمال الحصول على نتيجة مرضية قبل كثير من الوقت. وقد وجد ظل السلطان المهمة، على كل حال، وبشكل واضح، صعبة أكثر مما توقع، ويبدو أن الأمر الآن من المشكوك فيه إلى حد ما، حتى لو كان نفوذه قوياً بشكل كافٍ ليمكنه من الحصول أخيراً على الامتياز من جلالته. وقد تلقى سموه إذناً لزيارة طهران خلال الشهر الحالي، وسأكون قادراً بشكل أفضل للحكم على الأمر عندما أحصل على فرصة للاتصال به شخصياً حول الموضوع.

إن ظل السلطان، كما أعتقد، يرغب بكل إخلاص أن ينفذ بقدر ما يستطيع وجهات نظرنا بخصوص الكارون، ولكنني لا أرى أية مؤشرات حتى الآن على أي انطباع حسن تم التأثير به على عقل الشاه.

إن الممانعة القوية التي يستمر جلالته في إبدائها في كل مناسبة يطرح فيها

الموضوع أمامه قد كان لها تأثيرها على وزير الشؤون الخارجية، الذي كان لفترة من الوقت ميالاً بشكل ودي للتعاون معنا في هذا الأمر. ويبدو أن سعادته الآن قد انسحب كلياً من تأييده للامتياز المقترح، وقد تم إعلامي أنه مؤخراً ذهب أبعد من اعتراضات الشاه باقتراحه أنه إذا تم فتح الكارون للتجارة الأوروبية، فإن السكان العرب في تلك المنطقة وقبائل البختياري في الجبال المتاخمة لها، والذين ليسوا من الفرس لا لغة ولا مشاعر، سيصبحون بذلك تحت النفوذ الأجنبي، ويمكن في أي لحظة أن يتخلوا عن ولائهم للشاه، عندما يستأثرون من إجراءات السطة الفارسية".

102. في كانون الأول 1882، أبلغ السيد ثومسون أخيراً أن ظل السلطان أعلن عدم قدرته على التأثير بخصوص فتح نهر الكارون، وكان من رأي الوزير ترك المسألة معلقة⁽¹⁾.

103. يتصل قريباً بمسألة الملاحة في الكارون خطة ريّ الأحواز. وقد تمت الإشارة إليها مرتين منذ 1879. كانت المرة الأولى ذات علاقة بالأسفار السابق ذكرها في فارس والتي قام بها المهندس الفرنسي إم. ديولافوي، الذي كان من المفترض أن يذهب إلى الكارون للهدف الخاص بوضع تقرير حول هذه الخطة، والمرة الثانية كانت في تقرير للسيد ثومسون، تاريخ نيسان 1883، والذي يقول فيه إن ظل السلطان حصل على امتياز لتفعيل هذه الخطة، ولكن بشرط تشغيل رأس المال المحلي فقط. ولم يكن لأوروبي أن يساهم في العمل. وقد أمل الأمير أن يكون قادراً على إزالة هذا التقييد، وبالنظر إلى

(1) سرّي E، شباط 1883، رقم 200-210.

هذه الاحتمالية فقد ذكره السيد ثومسون بحقوق رويتر، التي وعد ظل السلطان أن يأخذها بعين الاعتبار.

(ii) صلاحية الملاحة.

104. قليل جداً تمت إضافته إلى معلوماتنا بخصوص هذه النقطة منذ كتب آخر ملخص (انظر الفصل الثاني أعلاه)، وباستثناء مسح منتظم، سيكون مرغوباً به جداً، فإننا نحتاج بعض القليل أكثر. نحن نعرف أن شلالات الأحواز هي العائق الوحيد للملاحة بين الخليج ومدينتي ديزفول وشوشتر. تمت زيارة الأحواز وتم مسحها جيداً من قبل الكابتن ه. ويلز، آر. إي.، في كانون الأول 1881. وقد وجد أن الشلالات يمكن تحويلها بواسطة قناة طولها 2,350 ياردة. ويجب حفر هذه القناة خلال حجر رملي، يمكن أن يشكل جدراناً ثابتة، لا تحتاج أبداً إلى ترميم. ستكون هناك حاجة إلى إقفالين. وبافتراض الحاجة إلى 8 أقدام من الماء، فإن الحفر الكلي سيكون في أي مكان ليس أكثر من عمق 35 قدماً. وسيكون جميع العمل لاحقاً سهل التنفيذ وبعيداً عن ارتفاع القيمة. (راجع الملحق 2).

(iii) خطوط التجارة

105. هناك في الوقت الحالي طريقان تقودان من الخليج الفارسي إلى الأجزاء الشمالية من البلاد. أحدهما طريق بوشهر - شيراز. والأخرى طريق بغداد - كرمانشاه. تمثل الأولى عقبات طبيعية غير عادية، ويقدر أنها تحتاج إلى 200,000 جنيه استرليني على الأقل لجعلها طرقاً سهلة للقوافل.

106. الطريق الثانية أقل صعوبة، ولكن إلى جانب كونها طويلة فإن مرورها خلال المنطقة التركية يشكل ناحية سيئة فيها، وهي ميزة سيئة تم تعزيزها

بواسطة جهود نشيطة من قبل الحكومة التركية لاستبعاد السفن الأجنبية من دجلة.

107. وتحت هذه الظروف تكتسب الخطوط التي تتصل بالكارون أهمية خاصة، ومع أن المنطقة على ضفتي النهر، خصبة وآهلة بالسكان، إلا أنه يمكن القول إن جميع الأهمية التجارية للكارون تعتمد على الطرق التي تقود إلى الأجزاء المنتجة حقيقة من فارس.

108. إن المراكز التجارية الرئيسة التي يمكن الوصول إليها من الكارون هي: أصبهان، طهران، همدان وكرمانشاه.

109. في سنة 1878، ذهب السيد مكينزي من شوشتر إلى أصبهان. وفي سنة 1882، ذهب كل من السيد بارنج من مفوضية طهران والكابتن ه. ويلز، آر. إي.، من أصبهان إلى شوشتر وديزفول. وقد اتبعا تقريباً الخط نفسه الذي اتبعه السيد مكينزي، ولكنهما كانا أقل تأثيراً نسبياً بالطريق. وفي الحقيقة فقد وافق الاثنان أنه ليس وارداً إنشاء سكة حديد أو حتى طريق عربات مباشرة من شوشتر إلى أصبهان. يمكن عمل مجرد طريق قوافل جيدة، إلا أنه من رأي الكابتن ويلز أن من الأسهل ترتيب أمور طريق بوشهر - أصبهان، والتي يتم اتباعها حالياً بشكل عادي، وقد أوضح أنه في الشتاء سيكون هناك صعوبات كبيرة بالنسبة للتموين على طريق شوشتر - أصبهان، حيث ينزل جميع سكان البختياري إلى سهول شوشتر بين تشرين الأول ونيسان.

110. سيظهر لاحقاً أن خط شوشتر - أصبهان قد يكون خارج دائرة

الاهتمام⁽¹⁾. يمكن إيجاد مسح دقيق لهذه الطريق كما هو في سياسي أ. كانون الأول 1882، رقم 117، الذي يجب أن يُقرأ متصلاً بتقرير السيد بارنج (سرّي، أيار 1882، رقم 379).

111. الخطوط الأخرى التي تتطلب الاهتمام بها هي تلك التي تقود من شوشتر وديزفول إلى طهران بدون المرور بأصبهان. الطريق من شوشتر إلى ديزفول ليس فيها أية صعوبات، إلى جانب أن نهر ديز قابل للملاحة فيه حتى ديزفول. ومن هذا المكان هناك خمس طرق تقود باتجاه طهران، ولكنها تجتمع كلها في خرم أباد. أقصر هذه الطرق يقود مباشرة خلال الجبال وهي صعبة جداً، ولكن هناك على الأقل طريق واحدة، والتي هي، وفقاً للسيد تشندلر، وهو مستكشف دقيق ومعروف جيداً، سهلة جداً وجيدة على امتداد طولها، وهي حقيقة تم إثباتها فيما بعد بعبور سلاح المدفعية الفارسي في هذه الطريق بين خرم أباد وديزفول. طول هذه الطريق 130 ميلاً، وهناك طريق أخرى أقصر قليلاً، يمكن بقليل من الإنفاق تحويلها إلى طريق عربات جيدة.

112. من خرم أباد، حيث تلتقي الطرق الخمس، تمر الطريق خلال بوروجيرد وهمدان إلى طهران، ولا يوجد في هذا الجزء أية صعوبات مهما كانت. تبلغ المسافة الكلية من ديزفول 400 ميل من طريق سهلة مقابل 760 ميلاً بواسطة الطريق الحالية من بوشهر، والتي هي في أماكن عديدة صعبة جداً⁽²⁾. صحيح

(1) ملاحظة: هذا لا يعني أن أصبهان يجب أن تترك خارج دائرة الاهتمام كمركز تجاري هام. وقد أظهر السيد بارنج والكابتن ويلز أن طريقاً سهلاً بالمقارنة تقود مباشرة من الخليج الفارسي خلال بهبهان إلى أصبهان.

(2) من الوزير، طهران، رقم 43، تاريخ 7 نيسان 1883.

أن طريق بوشهر تمر قرب شيراز وأصبهان، ولكن المكان الحقيقي المهم هو طهران، وإلى جانب ذلك فإن همدان مهمة من الناحية التجارية كأهمية شيراز أو أصبهان.

113. الخط الثالث في الأهمية بما يتعلق بنهر الكارون هو خط كرمانشاه. ويمكن التوصل إلى أهمية فتح منطقة كرمانشاه من حقيقة أن الكابتن نابيير وجد في كرمانشاه حوالي 80,000 طن من الحبوب قليلة الأهمية لأي شخص بسبب صعوبة تصديرها. تباع الحبوب بسعر منخفض إلى حد سخيف 9 روبيات للطن. وفي الحقيقة فإن منطقة كرمانشاه هي من أخصب المناطق في العالم وتزخر بالخيل الممتازة. وإذا ما تم فتح الكارون للملاحة، فإنه يمكن وصول تجارة كرمانشاه بسهولة بواسطة همدان إلى ديزفول، ولكن يجب إيجاد طرق أقصر على الأغلب.

114. قدم مهندس فرنسي في خدمة الفرس، إم. فاوفيلير، مؤخراً، خطة إلى الحكومة الفارسية لإنشاء اتصالات مائية بين كرمانشاه وديزفول. يوجد نهر يدعى الكرخة ينضم إلى شط العرب تحت الكارون. يفترض في هذا النهر أن يكون قابلاً للملاحة حتى قرب كرمانشاه جداً، وفي نقطة معينة، يبعد 30 ميلاً فقط عن ديزفول. اقترح إم. فاوفيلير، أن يفتح قناة في هذه النقطة، وبذلك يصل كرمانشاه بديزفول⁽¹⁾. وحتى لو أثبتت هذه الخطة صعوبة في التنفيذ، فإن هناك سبباً مهماً للاعتقاد بأن طريقاً تتبع نهر الكرخة ستوفر اتصالاً سهلاً مع ديزفول.

(1) من الوزير، طهران، رقم 78، تاريخ 11 حزيران 1883.

iv. ملاحظات عامة

115. إن فتح نهر الكارون للملاحة سيكون مفيداً من وجهتي النظر السياسية والتجارية معاً. وبأخذ الجانب السياسي من الموضوع، فيمكن ملاحظة أنه سيعطي إنجلترا، بصفتها البلد الذي سيستعمل الخط الجديد بشكل كبير، نفوذاً كبيراً في جنوب فارس، في حين أن جلب قوات في محيط بضع مئات من الأميال حول أكثر المدن الفارسية أهمية سيسهم بالطبع بشكل كبير في إعادة النفوذ البريطاني في طهران. أما من وجهة النظر التجارية فيبدو أن الفرصة الوحيدة لمنافسة ناجحة مع التجارة الروسية هي في فتح الكارون. قبل عشرين سنة من الآن احتكر التجار البريطانيون تجارة الفرس تقريباً. بينما في الوقت الراهن فإن البضائع الإنجليزية نادراً ما تُرى ما بعد أصبهان، وحتى في هذا المكان تباع المنتجات الروسية بالكمية نفسها التي تباع بها البضاعة البريطانية.

116. وقد حصل هذا التغير بسبب تطور الملاحة البخارية في بحر قزوين وإنشاء طرق جيدة تقود من بحر قزوين إلى طهران ومشهد. من رأي السيد ثومسون أن سكة حديد سوف تُمد خلال وقت قصير من بحر قزوين إلى طهران، وأنه إذا لم يتم عمل شيء تجاه تطوير الاتصالات مع الخليج الفارسي، فسيتم إخراج التجارة البريطانية من جميع المناطق المهمة والغنية في فارس. وهذه التجارة في الوقت الحاضر محدودة بطرق تريبيزونند - طهران، طهران - بغداد - كرمانشاه - طهران، وبوشهر - أصبهان - طهران.

117. يمكن إخراج طريق تريبيزونند من دائرة الاهتمام، لأن لا يوجد فيها إمكانية منافسة الطرق الروسية.

118. طول طريق بغداد- كرمانشاه- طهران 600 ميل، وجزء كبير منها يمر خلال منطقة صعبة، ومعارضة الأتراك للتجارة الحرة على نهر دجلة ستكون تقريباً عقبة لا يمكن التغلب عليها من أجل تطوير هذا الخط التجاري.

119. طول طريق بوشهر- أصبهان- طهران 760 ميلاً، وبين بوشهر وشيراز صعبة إلى درجة أنها تحتاج نفقات ضخمة فقط لتصبح طريقاً يمكن عبورها.

120. الطرق الوحيدة التي بقيت هي التي سبق ذكرها فيما يتعلق بالكارون، والتي إذا ما فُتح النهر للملاحة، ستعطي التجارة البريطانية تسهيلات.

121. تمت كتابة خمس مذكرات مهمة مؤخراً حول خطوط التجارة التي تربط الخليج الفارسي مع داخل فارس. وقد كُتبت من قبل: سير ه. راولينسون، سير أو. سانت جون، السيد بارنج، الكابتن ويلز، والسيد ثومسون. وقد وردت هذه المذكرات بإسهاب في الملحق رقم 3. وإلى جانب ذلك، هناك مذكرة فارسية كتبت من قبل أحد موظفي ظل السلطان.

122. من رأي سير ه. راولينسون أن مسألة فتح الكارون هي "وهم وشرك". فهو يعتبر سد الأحواز عقبة لا يمكن تجاوزها، وهو مقتنع بأنه إذا تم تجاوزها فإن الطرق التي تقود من الكارون إلى داخل بلاد فارس ستكون غير عملية، جزئياً بسبب الصعوبات الطبيعية، وجزئياً بسبب حالة انعدام القانون في المنطقة التي سيمرون فيها.

123. وقد تمت مواجهة اعتراضاته من قبل الكابتن ويلز، الذي أثبت أنه يمكن بسهولة ونفقات قليلة تحويل سد الأحواز بواسطة قناة، وكذلك من قبل السيد ثومسون الذي لفت الانتباه إلى خطين من ديزفول إلى خرم آباد، غير معروفين للسير ه، راولينسون، في حين أنه تم اكتشافهما مؤخراً من قبل السيد

تشيندler، الذي وجد أن أحدهما كان مستعملاً منذ زمن طويل من قبل الفرس لنقل سلاح مدفعيتهم، وهي حقيقة تلغي كلياً اعتراضات سير ه. راولينسون حول ذلك الأمر. كما أن السيد ثومسون أيضاً بيّن أن حالة البلاد قد تغيرت عن وقت سير ه. راولينسون، وأن خطّ تجارة عامراً سيكون آمناً جداً.

124. سير أو. سانت جون لا يتفق إطلاقاً مع سير ه. راولينسون. ومن رأيه أنه سيكون من السهولة بمكان جعل الكارون قابلاً للملاحة كلياً، ويعتقد أن طريق شوشتر - أصبهان يمكن بسهولة تامة تحويلها إلى طريق جيدة للقوافل، ولكنه يستبعد فكرة عمل طرق عربات. وذلك لأنه لا يوجد عربات في فارس تصنع أو يمكن أن تُستورد، وتحت مثل هذه الظروف فسيكون من الأرخص مد سكة حديد بسيطة. في حين أن كل ما هو مطلوب سيكون ممر بغال جيد. ويتفق سير ه. سانت جون مع السيد ثومسون بأن الطرق ستكون آمنة تماماً.

125. يعتقد السيد بارنج أن الكارون يمكن بل يجب أن يستعمل كخط للتجارة، ولكن من رأيه أنه يجب تقسيمه إلى قسمين بطاقمين من السفن البخارية، أحدهما فوق شلالات الأحواز والآخر تحتها. ويجب ربط هذين القسمين بخط ترام. ويشير إلى اكتشافات السيد تشاندler لطرق ديزفول - خرم أباد، ويعتقد أن الوسيلة الوحيدة للحفاظ على التجارة البريطانية في فارس ستكون باستعمال هذه الطرق، إلا إذا أثبتت طريق غير معروفة حتى هذه اللحظة من بوشهر إلى أصبهان عبر بهبهان أنها طريق عملية، إذ إن لديه سبباً ليعتقد أن ذلك ممكن. يفضل السيد بارنج إنشاء طرق معبدة، ولكنه يتفق مع سير ه. راولينسون أن خط شوشتر - أصبهان يجب أن يُترك خارج دائرة الاهتمام.

126. يعتقد الكابتن ويلز أنه يمكن عمل سكة حديد من شوشتر عبر بهبهان إلى شيراز بسهولة. وهو يعتبر طريق شوشتر- أصبهان المباشر غير عملي، ولكنه يبين أن طريق شوشتر- بروجيرد- أصبهان التي لا يوجد فيها أي عقبات طبيعية أقصر بـ 100 ميل على الأقل من خط بوشهر- أصبهان الصعب.

127. من رأي السيد ثومسون، الذي قرأ كل هذه المذكرات المشار إليها أعلاه، وجمع كل ما استطاع الوصول إليه من معلومات، أن فتح نهر الكارون سيقدم منافع متميزة. وأن خط ديزفول- خرم أباد- طهران قصير وسهل، ويوفر الوسيلة الوحيدة لمنافسة التجارة الروسية. وقد بين الوزير أن التجارة الروسية قد تزايدت إلى حد خطير خلال السنوات الأخيرة، وعندما ينتهي العمل في خط سكة الحديد من بحر قزوين إلى طهران فإن التجارة البريطانية ستخرج كلياً من جميع الأسواق الفارسية الكبيرة إلا إذا تمت إقامة طرق مواصلات سهلة مع الخليج الفارسي. يستبعد السيد ثومسون كلياً فكرة أن الحكومة الفارسية يمكن أن تتحمل النفقات الضرورية لجعل طريق بوشهر صالحة لحركة سير كثيفة، ولكنه يعتقد أنه يمكن حثها لإنشاء الطريق الأقل كلفة من شوشتر.

128. تلخيصاً للأفكار المختلفة المعبر عنها حول موضوع الملاحه في الكارون، يمكن رؤية أن سير ه. راولينسون لا يؤمن بأهمية النهر كوسيلة لتطوير التجارة البريطانية في فارس. في حين تتفق جميع السلطات أنها الطريقة الوحيدة للتنافس مع روسيا وأن الصعوبة الحقيقية هي في حفز الحكومة الفارسية على إعطاء الإذن الضروري.

129. سيبين الجدول الآتي أطوال الطرق المختلفة التي تربط طهران بالخليج الفارسي:

الطريق	الطول بالأميال
طهران - أصبهان - بوشهر	760
طهران - أصبهان - الأحواز	600
طهران - أصبهان - شوشتر	600
طهران - أصبهان - ديللوم	600
طهران - خرم أباد - بغداد	590
طهران - بروجيرد - ديزفول	400

130. وباعتبار أن آخر هذه الطرق أقصر بـ 360 ميلاً من الطريق الوحيدة المتوفرة الآن، وأنها حتى في حالتها الحالية عملية لسلاح المدفعية، في حين أن طريق بوشهر صعبة جداً حتى للبالغ، فإن محاسن طريق شوشتر تصبح واضحة.

131. إن وجهة النظر الفارسية لمسألة الكارون يمكن معرفتها من خلال تقرير ليس مملاً تم تجهيزه في تموز إلى ظل السلطان من قبل أحد موظفيه الذي تم تكليفه بفحص النهر والمنطقة المحيطة به.

132. يستنكر هذا التقرير حضور السفن الأجنبية على النهر، إذ إنها قد تستعمله لغايات عسكرية. ولكن كان من رأي كاتب التقرير أن الحكومة الفارسية يجب أن يكون لها سفن بخارية على الكارون. وهو يعتقد أن سداً يتم إنشاؤه على شلالات الأحواز سيشكل مجالاً ضخماً لأرض زراعية، في حين أنه سيمنع السفن الأجنبية من الوصول إلى ما وراء السد.

ملاحق الفصل الثالث

الملحق رقم (1)

**تقارير كتبها الكولونيل روس حول الملاحاة في نهر الكارون رقم 11، تاريخ
بوشهر 12 كانون الثاني 1882 (سري).**

من: الملازم كولونيل إي. سي. روس، المقيم السياسي في الخليج الفارسي،
وقنصل عام جلالتة البريطاني لـ فارس الخ،
إلى: سي. جرانت، الميجل، سي. إس. آي.، سكرتير الحكام لحكومة الهند،
دائرة الشؤون الخارجية.

1. أتشرف بأن أنهي لعلم سعادة نائب الملك والحاكم العام في المجلس، التقرير
السري الآتي حول الحالة الراهنة لمسألة اقتراح فتح نهر الكارون للملاحاة،
وآفاق الفرص المتوفرة لدفع المصالح البريطانية في الأمر.

2. لقد تم النص على مزايا فتح هذا الخط للتجارة البريطانية كثيراً وبشكل
شامل، وتم الاهتمام بها بشكل كامل ومن قبل جميع الجهات، بحيث إنه
سيكون من غير الضروري الإعادة أو الإضافة إلى الجدل المتجدد حول ذلك
الجزء من الموضوع.

3. جميع السلطات تقريباً، متفقة أيضاً بخصوص مناسبة نهر الكارون للملاحاة
من قبل السفن البخارية ذات الغاطس الخفيف للماء من المحمرة إلى شوشتر،
كما بخصوص الطبيعة العملية للخطة فيما يخص هذه النقطة بالتحديد. هناك
جزء واحد فقط من النهر عند الأحواز، حيث يوجد هناك الآن قطع، وهناك
كما أعتقد، تم التفكير في إنشاء قناة بإغلاقات. وباعتبار أن الكارون لم يتم

مسحه منذ 40 سنة، فيبدو أنه من المستحسن أن يُسمح من جديد من قبل شخص قدير، وسيكون من الأفضل للشركة التجارية التي تقترح تسيير سفن بخارية أن تتأكد ما هي إمكانيات النهر بالضبط، وعمالية إنشاء قناة عند الأحواز وتكلفتها المتوقعة.

4. إن اقتراح وضع سفن بخارية على الكارون قد انبثق من شركة السادة جراي، داوس وشركاهم، وتم السعي أصلاً للحصول على امتياز حصري لصالحهم من الحكومة الفارسية، وكذلك على معونة مالية من الحكومة البريطانية. ويسعى وزير جلالته في طهران في الوقت الحالي للحصول على فتح الكارون للتجارة من الحكومة الفارسية بشكل عام وبدون احتكار أو امتيازات خاصة للتجار البريطانيين، وحسب آخر معلومات من طهران، فإن الشاه قد حول طلب وزير جلالته هذا إلى ابنه ظل السلطان. وما إذا كان هذا التحويل إلى صاحب السمو ظل السلطنة قد نتج عن اقتراح ونفوذ ذلك الأمير لدى صاحب الجلالة الشاه، أو ما إذا كان قُصد ذلك بصدق، أو كمجرد وسيلة لكسب الوقت والتهرب من قرار مباشر، فإن أيّاً من ذلك يعتبر غير أكيد في الوقت الحاضر. ولكنني ميال ، على كل حال، للاعتقاد بأن ظل السلطان قد تدبر أن يحول هذا الأمر إلى نفسه.

5. عند وصول الحاكم الحالي لبوشهر، آغا محمد ميرزا، كاتم سر ظل السلطان ومحميّه، تسلمت رسالة خاصة من الأمير، يعبر فيها عن رغبته العميقة في جعل نفسه مفيداً لحكومة الهند. وقد تبين لي أن القوة الموضوعة في يد الأمير، ونفوذه الكبير عند الشاه، قد يمكنانه، إذا تم تنظيمهما جيداً، من القيام بفتح الكارون المرغوب، وقد ذكرت لحاكم بوشهر، أنه إذا استطاع ظل السلطنة عمل ذلك، فستكون هذه طريقة ممتازة لإظهار نيته الحسنة للحكومة

البريطانية. ومنذ ذلك الوقت والأمير على اتصال مع السادة جراي، بول وشركاهم، عن طريق فرعهم في بوشهر، حول الموضوع، وقد أجرى تحقيقات دقيقة في تفاصيل الخطة. وفي الرابع من هذا الشهر حصل السيد آر. بول على مقابلة مع حاكم بوشهر لإعطائه بعض المعلومات حول الموضوع، وفي اليوم التالي أجريت بعض التحقيقات حول الحاكم التي أسفرت عن رسالة خاصة من جهة ظل السلطنة، والتي أرفق لكم مضمونها. (المرفق رقم 1): إنني أعتقد أنه من الأفضل أن يتم تزويدي بالنقاشات حول دعم وجهة النظر الأفضل لفارس لمنح الأفضلية للبريطانيين في موضوع الامتياز المقترح. وبناء على ذلك، فقد سجلت، وبأفضل ما أستطيع، مثل هذه النقاشات كما أعتقد أنها أفضل ما تُحسب لخدمة الهدف، وأرسلتها بشكل خاص من خلال الحاكم. (المرفق رقم 2): أرفق النسخة الإنجليزية مما قلت. وبخصوص طموح ظل السلطان في تسلم ترتيب بريطاني، فإنني أصرح بأن ذلك أمر لا أستطيع أن أقول عنه أي شيء.

6. إن الحكومة تعي أنه بتشجيع من الحكومة الفرنسية، قد تم تأسيس خط سفن بحارية بين مارسيليا والبصرة، وقد أقام عدد من الموظفين الفرنسيين في المحمرة. ومن سلوكيات هؤلاء الموظفين وكونهم على اتصال بالخدمات البحرية والعسكرية الفرنسية، فقد بدا على الأغلب أن أهدافهم ترمي إلى ما وراء العمل التجاري العادي في المحمرة، وأنهم يهدفون إلى الحصول على موطئ قدم ونفوذ في عربستان الفارسية. ويمكن الافتراض بوضوح أن حضور هؤلاء الموظفين الفرنسيين لا يتصل بالخطة التي دعا إليها وحث عليها د. ثولوزان، طبيب الشاه، والتي لها هدفها في إنشاء سد عند الأحواز، وري الأراضي المتاخمة وزراعتها بواسطة شركة فرنسية. وإن الحكومة تعي أن

امتيازاً قد مُنح فعلياً للدكتور ثولوزان لهذا المشروع وتم توقيعه من قبل الشاه، ولكن وزير جلالتهما نجح في الحصول على إغائه. وقد كان مفهوماً في ذلك الوقت، كما أعتقد، أن الحكومة الفرنسية لم تستحسن الخطة. ويبدو الآن، أنه إذا كان يمكن الاعتماد على بيان صاحب السمو ظل السلطنة، أن يتم الضغط مرة أخرى بهذه الخطة بشكل فعال، وأن الفرنسيين يهدفون أيضاً إلى تأمين أنفسهم بحقوق الملاحة والري أيضاً. هناك في الوقت الراهن مهندس فرنسي في خدمة الحكومة الفرنسية (إم. ديولافوي) سيأتي من بغداد لزيارة ديزفول، شوشتر والكارون، ولا شك لدي أن أحد أهداف زيارته لتلك المناطق ذو علاقة بخطة د. ثولوزان.

7. وبافتراض أن بيان ظل السلطنة صحيح، فيبدو أن الفرنسيين، ومن خلال د. ثولوزان، يسعون بنشاط للحصول على سيطرة حصرية على الكارون، وهم مدعومون من قبل النفوذ الروسي في طهران، في حين أن الحكومة البريطانية تحث على فتح النهر بحرية لكل الأمم، وأن الشاه قد أحال هذه الأمور إلى ظل السلطان، الذي من المؤكد أنه يعطي الأفضلية للبريطانيين. وبقدر ما أستطيع أن أكون رأياً، فإنني أميل إلى تصديق أن هذا هو الوضع الحقيقي للأمر.

8. إن أهمية المصالح البريطانية فيما يخص فتح الكارون بوسائل بريطانية تتعزز بسبب حضور الفرنسيين وتخطيطهم. ويبدو لي أن الخطة الفرنسية لبناء سد على الكارون عند الأحواز لا تتطابق مع الخطة الإنجليزية لفتحه للملاحة، ومن الجانب الآخر، فإذا كانت الملاحة قد قبلت، فإن ذلك سيوقف المشروع الفرنسي. وفي الوقت نفسه، من الممكن جداً أن الخطين يمكن أن تنفذا إذا تم

الأمر تحت سيطرة واحدة، وقد يكون الهدف الفرنسي هو تأمين كلا المشروعين.

9. من الواضح أنه من المهم جداً للحكومة البريطانية من الناحية السياسية والتجارية معاً أن تمنح تأسيس النفوذ الفرنسي في ذلك الجزء من فارس. إن عربستان منطقة عرضة للنفوذ الخارجي، وفي حالة ما إذا حصلت قوة أجنبية على موطن قدم كما هو هدف الخطة الفرنسية، فلن يكون من الصعب عليها أن تسحب كثيراً من المقاطعة من فارس. وقد يصبح من المهم لإنجلترا في يوم من الأيام أن يكون لها مدخل إلى وسط فارس بواسطة خط نهر الكارون، وهو سبب قوي للاعتراض على وجود قوة أوروبية تهيمن في واديه. من السهل بالنسبة لفرنسا وروسيا أن تريا الاحتمال بالقبول. بالنسبة لفرنسا، ستفتح في البداية حقولاً جديدة من المشاريع التجارية، وفي المستقبل، ستجعل تحالفها ذا قيمة عالية بالنسبة لروسيا في الشرق.

وإذا ما حصل الفرنسيون على موطن قدم في عربستان، فسيكون على الحكومة البريطانية أن تتخذ إجراء سياسياً هناك أيضاً، وسيصبح تضارب المصالح لا محالة مصدراً لعدم الاتفاق بين القوتين اللتين لم تصطدم مصالحهما بعد في تلك الأجزاء. ولذلك فإنني أعتقد أنه يجب معارضة خطة الريّ الفرنسية، وإذا أمكن، منعها، بسبب تعارضها مع الملاحة الحرة في الكارون، وكذلك بسبب كونها خطراً على المصالح السياسية لإنجلترا وفارس معاً.

10. لحد الآن يبدو واضحاً بما فيه الكفاية أنه من مصلحة الحكومة البريطانية أن تعارض خطة الريّ الفرنسية وأن تعمل على فتح الملاحة في النهر تحت

الرعاية البريطانية. ولا يبدو لي واضحاً تماماً، على كل حال، وحسب ما هي عليه الأمور، أن السماح بالملاحة الحرة سيتبعه بالضرورة ظهور سفن بخارية إنجليزية على النهر. إن الموظفين الفرنسيين موجودون في المكان، ومن الممكن إذا حصل تأخير من جانب الشركة البريطانية، أن يسبقوا هذه الأخيرة ويضعوا سفناً فرنسية على النهر. ومن المؤكد أن هذا لن يكون أمراً خطيراً مثل الاستيطان، ولكنه احتمال أعتقد أنه يجب بقدر الإمكان التنبه له. ويمكن عمل هذا بشكل أفضل، إذا افترضنا أن امتياز احتكار بريطاني ليس وارداً الآن، وذلك بواسطة تفاهم يمكن التوصل إليه بين الحكومة البريطانية وشركة السادة جراي، داوس وشركاهم بحيث يوجه الدعم لهم، وللخطوات التي يمكن أن تكون جاهزة للأخذ بها مباشرة عند إعلان الحصول على الإذن من الحكومة الفارسية. إنني أوصي بأن تمنح الحكومة البريطانية معونة مالية على الأقل لمدة محددة. وهذا، بالإضافة إلى كونه تشجيعاً للشركة، سيكون له الأثر البعيد في إحباط أي محاولة من جهة المنافسة الفرنسية، ويضع الحكومة في وضع جيد كي تطلب تنفيذ المشروع بسرعة وفعالية، وأيضاً أن تصر على دور منصف من طرف الحكومة الفارسية وسلطاتها.

11. بخصوص رغبة صاحب السمو الملكي ظل السلطان المعبر عنها بتسلم وسام تقديراً لخدمته المقترحة في دفع المصالح البريطانية، فقد يسمح لي، في تقرير سري، أن أقول بضع كلمات. إن مثل هذا الامتياز سيكون بالطبع غير ممكن إلا بموافقة الشاه. وكما هو الأمر عليه الآن، فإن جلالته قد وضع الأمر بصراحة في يد ظل السلطان، وإذا ما ألزم هذا الأخير الحكومة البريطانية، فسيكون هناك سبب واضح لإعلان الالتزام، إذا ما سرت الحكومة البريطانية بالطريقة المقترحة. وإذا لم يعترض الشاه، فلا يبدو أن هناك حاجة للاهتمام

بمشاعر أو مصالح أعضاء آخرين من العائلة المالكة. إن ابني الشاه الأصغرين معروفان بعدم صداقتهما لإنجلترا، وإذا ما وجدت الحكومة البريطانية أن أحد أفراد العائلة يعارض بشكل ودي، فإن بعض الاعتراف الملحوظ في الحقيقة قد يكون له تأثير مفيد في بلاد فارس.

12. كمشروع تجاري، فإن فتح خط الكارون له هدفان:

- (1) تحويل حركة المرور الأجنبية من خط طويل، شاق ومكلف، خط بوشهر - أصبهان، إلى خط أقصر، خط شوشتر - أصبهان.
- (2) تطوير واستعمال الموارد الواسعة لمناطق فارس الخصبة إلى الشمال من ديزفول، مثل خرم آباد، همدان، بوروجيرد، وحتى أذربيجان، وجذب إنتاج تلك المناطق، والذي هو الآن إما يقبع غير مستعمل أو يتبع خط بغداد، إلى الخط الجديد والأرخص والأكثر مباشرة.

13. يبدو لي على الأغلب أن الهدف الثاني سيثبت بالجملة أنه ممكن التحقيق فوراً أكثر من الأول. لا يوجد في الوقت الحاضر طريق بين شوشتر وأصبهان؛ لا شيء غير ممر على الجبال، وقد علمت أن بعض الممرات صعبة كأي ممرات على طريق بوشهر - شيراز.⁽¹⁾ لا يوجد خانات (فنادق) أو مأوى من أي نوع للرجال والحيوانات، وهذه الأخيرة قابلة للهلاك على الطريق في أشهر الشتاء ما لم تُؤوَّ في الليل. يمكن توفير الحماية من السلب بسهولة من قبل الخاني، أو زعيم قبيلة البختياري، ولكن هل يمكن على الأغلب تجهيز طريق وبناء استراحة بشكل سريع؟ لا شك في ذلك في نهاية

(1) اخترق الكابتن ويلز مؤخراً خطوط المنطقة بصحبة السيد بارنج، سكرتير المفوضية، وبدون شك، أسهما بمعلومات قيمة.

المطاف؛ ولكن يجب أن يبقى حاضراً في الذهن أن الخاني وجماعته، في الوقت الذي هم مستعدون فيه لمنح حماية مقابل رسوم أو ابتزاز، إلا أنهم لن يكونوا بأي شكل من الأشكال مسرورين بحصولهم على طريق جيدة عبر منطقتهم، لأن هذا سيعطي تسهيلات لمرور قوات فارسية.

14. أرفق مع هذا التقرير نسخة من مسودة الامتياز المعطى للسادة جراي، بول وشركاهم، الذي كان على وشك أن يوقع سنة 1876 من قبل الحكومة الفارسية، وكذلك ورقة تحتوي الأسئلة التي وجهتها إلى السيد آر. بول، وهو شريك رئيس في شركة السادة جراي، بول وشركاهم فرع بوشهر، والأجوبة التي قدمها.

المرفق رقم 1

رسالة تم تسليمها من قبل حاكم بوشهر، تاريخ 5 كانون الثاني 1882

لقد حصلت الآن على فرصة، ولذلك وبصراحة وبدون كتمان فإنني أرجو أن أضع أمامكم موضوع ظل السلطان. إن أوامره هي كالآتي: إنني تواق جداً لأكون على علاقات جيدة وخاصة من الإنجليز، وكذلك فإنني أرجو أن أنجز موضوعاً ترغبه هذه الحكومة (الإنجليزية)، وبالمقابل لذلك فإنني أرغب بوسام منهم يميزني فوق الآخرين. خصوصاً في موضوع نهر الأحواز (لأنني أود تنفيذ رغبتهم). إن هدي الرئيس في الحصول على حكومة فارس [محافظة شيراز] كان الحصول على بوشهر، وهدفي من الحصول على بوشهر كان الحصول على صداقة المقيم، بحيث أرجو الله، بجهده وحماسه ونصيحته، أن أحقق هدفي. ذلك أنني إذا ما رغبت في فتح اتصالات مع الوزير البريطاني في طهران، فسيكون هناك أشياء كثيرة تمنعني وقد سيكون ذلك مستحيلاً. أرجو أن أبين الآن أن الحكومة الفرنسية كانت لوقت طويل مضى، على اتصال مع صاحب الجلالة الشاه، من خلال د. ثولوزان والوزير الفرنسي، بخصوص موضوع النهر المذكور، إشارة إلى إغلاقه في وجه الآخرين، والحصول عليه مفتوحاً لسفنهم الخاصة؛ وهم مستمرين في الأمر بشكل دائم، كما أن الحكومة الروسية ترغب أيضاً في هذا الموضوع نفسه، أعني؛ أن يتم فتح النهر للفرنسيين ويُغلق في وجه غيرهم. في البداية عارض سباه سالار هذا الموضوع، ولكنه الآن لم يعد كذلك، والوزير الفرنسي ود. ثولوزان يدفعان بالأمر يومياً؛ ولكنني حتى الآن قد أثرت، ذلك أنني تشرفت بتكليف من صاحب الجلالة الشاه، يبين أن ظل السلطان يمتلك

سلطات كاملة في هذا الموضوع". والآن وقد وصل الأمر إلى هذه المرحلة، فإنني أرغب في مساعدة من المقيم، حيث إنه يعلم القواعد والتقاليد لهذا النوع من الأمور أفضل مني ونفذ بصيرته أكبر. ولذلك، فإنني أطلب أن يعلمني بشكل سرّي ما يعتقد أنه الأكثر استحساناً، حتى عندما أصل إلى طهران، ويتم استجوابي من قبل صاحب الجلالة الشاه، أكون قادراً أن أبين لجلالته شرور وسيئات فتح النهر للحكومة الفرنسية، ومنافع ومحاسن فتحه للإنجليز. وكلما ساعدني المقيم أكثر في هذا الموضوع كلما كنت أكثر استعداداً عند وصولي إلى طهران لتنفيذ هذا الأمر بنتيجة تناسب رغبات الحكومة البريطانية، وبعد إنجازه، أشرف بالوسام الذي أرغب فيه. كما أرجو أن يعلم المقيم الحكومة البريطانية برغبتي".

برقية رقم 8 تاريخ 5 كانون الثاني 1882 (سرّي).

من المقيم السياسي، الخليج الفارسي، بوشهر.

إلى الشؤون الخارجية، كلكتا.

تم تسلّم رسالة خاصة من الأمير ظل السلطان بأن الشاه قد أعطاه سلطة كاملة بخصوص اقتراح الكارون، وهو يرغب في تحقيق ما تريده الحكومة البريطانية وبالمقابل يتمنى أن يتسلم وساماً. من المحتمل أنه إذا تم الوعد بوسام، فيمكن تنفيذ الأمر.

المرفق رقم 2

(فتح الكارون)

إن المنافع التجارية والمالية واضحة جداً ومُعترف بها كلياً، مع أن الاعتراضات والشكوك يجب أن تظهر لاعتبارات أخرى. ومن الممكن أن تكون هذه ذات طبيعة سياسية، وقد تشعر الحكومة الفارسية بعدم الثقة من دوافع البريطانيين في الحث على هذا الاقتراح. قد يشكّون ربما بخطط خفية ضد تلك المناطق.

يجب أن يتخلص الفرس، على كل حال، من عدم الثقة هذه في الحكومة البريطانية. يستطيع الفرس أن يروا لأنفسهم أن وضع إنجلترا في الشرق يخدم مصالحها، في كثير من الاعتبارات، كما هو بالنسبة لمصالح فارس، ولذلك فإن سياستها (إنجلترا) من الطبيعي أن تحفظ وتعزز قوة وسلامة وازدهار فارسٍ صديقةً. ذلك أن إضعاف وتفكيك فارس صديقة هو كلياً ضد مصالح بريطانيا. لأن إنجلترا تمتلك كل المنطقة، والقوة، والثروة التي ترغب فيها في الهند. ولذلك فإن سياستها موجهة للحفاظ على ذلك الوضع وتأمين الرخاء لتطوير الهند وتحسين الناس. ليس لإنجلترا أي دافع لتنتهي منطقة أي قوة آسيوية أخرى، وإذا ما أرغمت على الحرب للدفاع عن شرفها أو مصالحها واحتلت مؤقتاً منطقة وراء حدودها، فإن حكومتها كانت دوماً تستغل أول فرصة للانسحاب.

إن فارس أيضاً قوة لا تبحث عن العدوان، ولكنها ترغب في السلام والاستقلال وأن تحافظ على سلامة منطقتها.

وعندما نتحدث عن قوى أخرى فإن هناك دوافع مختلفة، كما يبدو من أعمالها. وقد كان هذا واضحاً جداً في السنوات الأخيرة بخصوص روسيا، حتى إن إنجلترا تشعر بضرورة مراقبة تقدمها واعتبارها خطراً محتملاً على السلام في آسيا والهند في المستقبل. إن هذا التقدم المستمر شرقاً بالنسبة لفارس ما يزال ذا لحظة أكبر، وروسيا التي كانت سابقاً على اتصال في الاتجاه الشمالي الغربي، تدفع الآن باتجاه شمال شرق مقاطعتها. لإنجلترا وفارس مصلحة مشتركة في مراقبة تقدم روسيا القادم في ذلك الاتجاه. إذا تفوقت روسيا على البريطانيين في ذلك الجزء من آسيا، فمن الواضح أن فارس وأفغانستان سينتهي وجودها كمالك مستقلة. ولذلك فكما ترغب إنجلترا في المحافظة على سلامة فارس وقوتها، فعلى فارس أن تشعر بالأهمية الحيوية، من أجل نفسها، لقرب وصداقة قوة، وحدها تحد من نمو إمبراطورية روسيا في آسيا. القوة الوحيدة التي بسياستها وقربها تكون القوة المسالمة والثابتة، في حين أن القوى الأخرى عدوانية ومتحركة.

وغالباً ما كان من الغريب الشعور بأن مثل هذا التجمع للمصالح، لم يقرب سياسياً ما بين فارس وإنجلترا، وأن فارس لم تشكل سياستها بما يتفق مع نصيحة حليفتها الطبيعية. ليس هناك أسباب مشكوك فيها بخصوص ذلك، وليس هذا خطأ جانب واحد كلياً. على فارس أن تعالج جيرانها الأقوياء وغير المرشحين، وأن تشعر بالتردد حيال ما هو الدعم الذي تعتمد عليه في ساعة الخطر. ولكن من الواضح أن مصالح فارس تكمن في جذب صداقة إنجلترا ودعمها وأن لا تثق في محالفة تلك القوة أو ترغب بها فقط.

على فارس أن تستمد إحساساً بالأمن والاستقلالية من شعورها بأنها ليست بعيدة كلياً عن الحصول على مساعدة من قوة قوية وصديقة في أوقات الاضطرابات في الشمال.

أليس رفض الحكومة الفارسية غير الودود للاعتراف بالملاحة في الكارون والتي هي لمنفعة البلدين يميل للتفريط؟ في حين أنه إذا تم الحصول على المنفعة التجارية، فإن إنجلترا لا يوجد لديها دافع لتتسهي منطقة فارسية في ذلك المكان؟ ألا يمكن لرفض للمنافع المرجوة للتجارة أن يكون له من خلال هذا النفور اتجاه لخلق خطر سياسي ليس له في الوقت الحاضر وجود؟

لا شك أن الروس سيقترحون ويغرسون الشكوك كما ألمحوا لمصلحتهم، والتي (كلياً ضد مصالح فارس وإنجلترا) هي المحافظة على هاتين القوتين منفصلتين وغريبتين عن بعضيهما بعضاً، وعزل فارس ومنع تسهيلات العون الجاهز من الوصول إليها.

أما بخصوص المساعي الفرنسية للحصول على موطن قدم في عربستان بمنحة أرض والحق لوضع سفن على الكارون، فمن النادر تصديق أنه بعد سنوات من المحادثات التمهيدية مع الحكومة البريطانية، أن تستقبل فارس مقترحات من الفرنسيين بخصوص الملاحة في النهر. ولكن بعيداً عن ذلك فلن يكون من الصعب بيان اعتراضات ستقود الحكومة الفارسية للحذر من الاعتراف بأن الفرنسيين مسكونون بطموحات معينة غير مريحة في الشرق، وأنهم غير مقتنعين بوضعهم الحالي، ولكنهم ما زالوا يبحثون عن وسائل لتوسيع قوتهم ونفوذهم. إن نشاطهم السياسي في سوريا والجزيرة العربية وأفريقيا

معروف لكل من هو حسن الاطلاع. وقد تم البحث عن مجالات جديدة للمشاريع، في الوقت الحاضر. ويجب إعطاء الانتباه إلى حقيقة أن العمليات التي افتتحت مؤخراً في المحمرة ليست تحت إدارة مجرد تجار، ولكن من قبل موظفين من الجيش الفرنسي وخدمات الأسطول. إنهم يرغبون في رفع العلم الوطني فوراً في المحمرة، حيث لم يتم تأسيس أية قنصلية بعد، وقد كانت أول شحنات بضائع تتكون في جزء كبير منها من أسلحة تلتم من مؤخرتها. يجب الاهتمام بحقيقة أن الروس يشجعون ويرغبون أن يترسخ الفرنسيون في ذلك الجزء من فارس. إن هذا يظهر موضوعاً سياسياً، وهو بالتأكيد ليس موجهاً لمصلحة فارس.

إنه واضح بما فيه الكفاية ما هي الاعتبارات التي تحفز روسيا على تشجيع المخططات الفرنسية، وإلى أين ستقاد فارس في مثل هذه الأمور من قبل تلك القوة، سيكون ذلك في الحقيقة خبلاً أعمى. إن ترسخ الفرنسيين على الكارون سيكون بالطبع غير مستساغ لإنجلترا، أولاً بسبب أنه سيتدخل بالمنافع التجارية التي تأمل فيها بطريقة شرعية، والتي بطريقة ما وُعدت بها، وثانياً، بسبب أن تأمرأ سياسياً يتوقع أن ينتج. إن عربستان مفتوحة بطريقة استثنائية لمثل هذا الأمر، وتستطيع الحكومة الفارسية الاعتماد على البريطانيين بعدم انتهاز مثل هذا الظرف، ذلك أن بين أيديهم تجربة سنوات عديدة تظهر أن الموظفين البريطانيين يمتنعون بكل حذر عن الأمر السياسي حيث لا يوجد هدف من ذلك.

لقد نشأ اقتراح فتح الملاحة في الكارون، أو التجارة في تلك المنطقة، كلياً من قبل تجار بريطانيين، وليس بواسطة أي حث حكومي. وقد تم دعم الاقتراح من قبل الحكومة البريطانية، لأنه كان من الواضح أنه سيكون مفيداً للتجارة

البريطانية، وأي نتائج سياسية قد تترتب على امتياز بريطاني ستأخذ شكل تقوية فارس من خلال تطوير مواردها، وتقريب علاقات الوحدة والصداقة بين البلدين.

إن ما ورد أعلاه هو مجرد آراء شخصية، تم استنباط التعبير عنها بواسطة طلب خاص شخصي. وهي ليست ذات أية أهمية سياسية، ولم تتم كتابتها تحت سلطة. ولذلك يمكن اعتبارها ومعاملتها على أنها خاصة وشخصية.

بوشهر؛
7 كانون الثاني 1882. (موقع) إي. سي. روس

الملحق رقم (2)

تقرير من قبل الكابتن ه. ويلز، آر. إي. ، حول قناة الأحواز

ملاحظات من قبل الكابتن هيري ل. ويلز، آر. سي. حول أسفار في

فارس سنة 1881

العائق الطبيعي للملاحة في نهر الكارون عند الأحواز كما شوهد في 1

كانون الأول 1881

1. سيظهر في الرسم المرفق بهذه الورقة أن مجرى الكارون وهو يقترب من الأحواز، ينقسم إلى قسمين بواسطة جزيرة معلّمة I.1 على المخطط رقم 4، يحمل الفرع الغربي حوالي ثلث التيار، في حين يحمل الفرع الشرقي الثلثين الآخرين. وهذا الأخير عميق وقابل للملاحة للقوارب أو المراكب المسطحة القاع ذات الغاطس من 4 أقدام إلى 4 أقدام و6 بوصات، وهذا هو الحال مع النهر باتجاه أعلى التيار حتى باندي كير.

2. يتجمع عند باندي كير ثلاثة أنهار، هي: نهر ديزفول من الغرب، نهر الكارون من شوشتر في المركز، ونهر جرجر أو النهر المحول من الكارون فوق شوشتر (كما هو منظم بسدّ قيصر) من الشرق. يبلغ عرض تجمع هذه الثلاثة حوالي 200 ياردة.

3. نهر ديزفول، كما شوهد على بعد 10 أميال تحت ديزفول، هو تيار سريع ذو مجرى متغير فوق حوض حصوي حجري وغير صالح للملاحة تماماً. ويبلغ عرضه عند باندي كير حوالي 70 ياردة كحد أقصى.

4. نهر الكارون تحت شوشتر بالضبط ليس صالحاً للملاحة، والشيء نفسه يقال عن طول المسافة باتجاه الأعلى من باندي كير حيث يبلغ عرضه 80 ياردة.

5. يبلغ عرض "سدّ قيصر" أو تيار جرجر 50 ياردة عند باندي كير حيث ينضم إلى الكارون وعمقه أكثر من 6 أقدام، وغالباً يبلغ 10 أقدام على الأكثر. وهو قابل للملاحة للقوارب الكبيرة قرب شوشتر. وهو ذو تيار هادئ بطيئ في حالة النهر المتجمع تحت باندي كير، مع أن ضفافه تُرى في كانون الأول معلّمة بفيضانات بارتفاع 6 أقدام فوق مستوى النهر في ذلك الوقت.

6. يبلغ عرض تجمع الأنهار عند "ويس" في منتصف الطريق بين باندي كير والأحواز 283 ياردة. تمتد الضفاف الغربية باتساع 20 قدماً فوق الماء، وعلى نحو رائع تتكيف لعصابات القطر التي يمكن أن تقطر مركباً صغيراً بواسطة جبال متصلة بساريتها كما يتم عمل ذلك في البنغال عندما يكون النهر منخفضاً.

7. للعودة إلى الأحواز. تحت الجزيرة المذكورة في الفقرة رقم 1، يتوحد النهر فقط في تيار يصطدم مباشرة بالعقبة التي سأصفها الآن بالتفصيل.

8. قمة من حجر رملي تنبثق من سهل رام هورمت على بعد 20 ميلاً إلى الغرب الجنوبي من الأحواز وهنا تقترب من النهر، وكما يبدو فإنه بسبب هذه القمة من الصخور، بشكل كبير، يوجد في النهر عقبة تحول دون الملاحة، وهي تمتد عدة أميال فوق الأحواز. تكون الصخور سداً كاملاً يعترض التيار الذي، متدفقاً، بأفضل ما يستطيع فوق العديد من الصخور البارزة، يسقط على الأقل 6 أقدام بثلاثة أرباع الميل من مجراه. ولولا

- وجود هذا السد، فمن غير المشكوك فيه أن تكون طبيعة النهر مختلفة كلياً.
9. وهذا الحجر الرملي الذي يمكن رؤيته بوضوح كبير في حوض النهر لا يظهر فوق مستوى المنطقة إلى الشرق الشمالي.
10. هذا السد أو سلسلة السدود الحجرية عند الأحواز تتكون من خمسة بروزات رئيسة من الحجر الرملي بالحدار إلى الشمال بـ15 درجة، بحيث يكون البروز الصخري جنوباً والضربة كما تم وصفها من الغرب الجنوبي إلى الشرق الشمالي.
11. المجموعة رقم 1 ربما تكون الأكثر صعوبة؛ تظهر تحت الجزيرة بـ25 ياردة وتضيّق النهر إلى عرض 300 ياردة، مشكّلةً نتوئين من الصخر يهدر الماء فوقهما في أوقات الفيضان؛ وهناك، على كل حال، فتحتان، عرض كل واحدة منهما 50 ياردة في الجدار المنخفض من الصخور، يصب الماء من خلالهما في الأوقات العادية مشكلاً شلالاً من قدمين و6 بوصات بطول 30 ياردة.
12. المجموعة رقم 2 تعترض النهر على بعد 1,100 ياردة تحت رقم 1. ينعطف النهر 15 درجة إلى الشرق ليتجنب الصخور الضخمة التي تبرز من الضفة اليسرى، ولكنها لا تمتد مباشرة بعرض حوضه. تتجمع تراكمات غرينية على الصخور إلى اليسار، ولكنها لا تنضم إلى الضفة؛ وقد تم قص قنوات للمياه في الصخور بينها وبين الضفة لأغراض إدارة الطواحين (راجع الخطة) ويعلم اتجاهها مجرى تدفق هائل من الماء في وقت الفيضان. وعلى طول امتداد المجموعة رقم 2 كان قد بني السد القديم من قبل الساسانيين. وما تزال بقايا من هذا البناء الضخم ماثلة للعيان، ولكنها فقط عالية وجافة بعيداً عن المجرى الحالي للماء الذي يسير في تيار سريع

- بين منخفضات في الصخور غير ممكن العبور بالقوارب. وقد تم تكييف السد القديم لترتيب الصخور على الضفة اليسرى حيث الحجر الرملي عال فوق النهر. وقد عملت حلقة في هذه الصخور العالية تم ثقبها بأنفاق وقنوات شرائحية غالباً لتحويل الماء بداخل قنوات لأغراض ري المنطقة.
13. تبحر معدّيات صغيرة الآن بين المجموعة 1 والمجموعة 2، ولكنها تواجه صعوبة في تفادي المناطق الضحلة والصخور.
14. توجد المجموعة رقم 3 على بعد 200 ياردة تحت المجموعة رقم 2. وتتكون من صخور مسطحة منخفضة وتتسبب بمنحدرات. ونعني بـ تحت أي في اتجاه مجرى النهر.
15. توجد المجموعة رقم 4 على بعد 200 ياردة تحت المجموعة رقم 3؛ ولها مواصفات المجموعة 3 نفسها؛ وتحت هذه المجموعة توجد جزيرة تم تشكيلها بواسطة الطمي الغريني (معلّمة 1، 2 على المخطط) وتقسّم النهر. تمتد هذه الجزيرة باتجاه مجرى النهر فوق ووراء المجموعة 5.
16. المجموعة رقم 5 تتسبب في منحدرات في فرعين، مشكّلين بواسطة جزيرة فوق المذكورة، باتساع عرضيهما الكاملين.
17. تحت المجموعة رقم 5 يتضيق النهر بواسطة الصخور إلى عرض 165 ياردة. ويصبح هنا عميقاً، ومن هذه النقطة إلى مصبه يمكن الإبحار فيه بسهولة بالقوارب الكبيرة.
18. ليس من الصعب دون شك، أن يتم فتح ممرات في مجموعات الصخور المذكورة أعلاه، وعمل طريق متواصلة للنهر، ولكن من المستحيل عندئذ

توقع تأثير السماح بإطلاق الماء المحجوز للكوارون الأعلى على حوض
النهر بأكمله.

19. لقد حسبت بشكل تقريبي أنه من المضائق باتجاه مجرى النهر إلى الجزيرة
فوق المجموعة رقم 1 يهبط النهر من 8 إلى 10 أقدام. ويمكن تصور أي تيار
جارف يمكن أن يتدفق من رقم 1 حيث تم قص قناة للماء منها إلى
المضائق.

20. إن جميع الصخور، الخ، في محيط الحدود الحالية لضفاف النهر قابلة
للاجتياح من قبل الفيضانات؛ ولذلك، فإن افتراض قص قناة في الصخور
في الاتجاه المبين بخطوط متقطعة على المخطط، والذي يمكن أن يكون الأقل
كلفة بخصوص الحفريات، مع صعوبة حماية بوابات الإغلاق من التلف
عند نهاية اتجاه مجرى النهر وصعوبة وتكلفة حماية القناة ببناء من الانسداد
بالطمي بسبب اندفاع النهر في وقت الفيضان، كل ذلك في ظني يجعل هذه
الخطة غير مقبولة؛ إلى جانب أنه سيكون مطلوباً أكثر من إغلاقين.

21. إنني أعتقد أن الخطة الأفضل ستكون بحفر قناة من المضائق عند (A) إلى
البركة فوق الأحواز عند (B) باتباع الخط الأحمر على المخطط. سنحتاج
إلى إغلاقين، واحد عند A وواحد عند B، ولا شك أن الحجر الرملي
ستتم مواجهته عند الجزء الأكبر من الطول (2,350 ياردة)، وبعد الانتهاء
من هذا العمل، فإن هذه الجدران من الحجر الرملي للقناة ستكون ذات
فائدة كبيرة، ولن تكون أبداً سبباً للإنفاق، مثل ضفاف طرق المياه الأكثر
قابلية للملاحة. ومرة أخرى سيشكل الحجر الرملي جدراناً ممتازة
للإغلاقات ويقلل بشكل كبير من تكلفة إنشائها، إذ ستوضع الإغلاقات
حيث يكون الصخر الأفضل ولا حاجة أن يكون بالضرورة عند A أو B.

22. بين A و B على طول الخط الأحمر المبين على المخطط، لن تكون هناك حاجة على الأغلب لحفريات أكثر من 35 قدماً حتى لو أن القناة ستكون بعمق 8 أقدام.

23. يمكن، كإجراء مؤقت، إنشاء رصيف ميناء على ركام في البركة عند A وفي الماء الراكد تحت المضائق عند B، حيث ترسو القوارب المحلية الآن كما هي العادة، وأن تُربط هاتان النقطتان بخط ترام يمكن مده بقليل من العمل، وبكون الأرض مستوية تقريباً فمن الممكن نقل البضائع عبر الشحن من أسفل النهر إلى أعلاه وبالعكس. وبوجود خط الترام فلا يمكن التدخل بقنوات الريّ إذا مشى من أي الجانبين من النهر فوق المجموعة رقم 1، ولكن حتى بوجود الإغلاقات عاملةً سيكون هناك فقدان قليل جداً للماء ما لم تصبح كثافة السير كبيرة جداً. ومهما يكن فإن هناك أراض جيدة كافية حول شوشتر ليتم تطويرها بدون ريّ، تلك التي تحت السد، بالنسبة لكثيرين في السنة.

الملحق رقم (3)

مذكرات بخصوص نهر الكارون كتبها السير هـ. راولينسون، السير أو. سانت جون، السيد و. بارنج، كابتن هـ. ويلز، والسيد رونالد ثومسون.

مذكرة كتبها سير هـ. راولينسون، تاريخ 23 حزيران 1882

إنني أجرؤ على الاعتقاد بأن أهمية ما يسمى مشروع فتح الكارون قد بولغ فيها كثيراً، فيما يخص المصالح البريطانية. يبدو أنه، لسنوات مضت، أن تجاراً بريطانيين معينين من الذين كانوا مرتبطين في التجارة الفارسية، ووجدوا أن الكلفة العالية جداً للنقل البري بين ميناء بوشهر وأسواق مركز فارس وشمالها تضعهم في موقع خسارة كبيرة بالقياس إلى منافسيهم الروس، ولذلك نظروا بأسى إلى المجرى المائي لنهر الكارون الذي يقود إلى داخل البلاد كوسيلة توفر لهم الراحة، متأملين بشكل طبيعي، أنه بانطلاق قوافل بضاعتهم من مناطق متقدمة أعلى النهر، مثل شوشتر وديزفول، فإنهم منطقياً سيقبلون من كلفة النقل، وبذلك يكونون قادرين على مواجهة الروس بظروف متساوية في أسواق أصبهان وطهران، وحتى تبريز. ولذلك فقد أصبح من الأهمية بمكان، وفقاً لوجهة نظرهم من المسألة، أن يحصلوا على حق الملاحة في نهر الكارون وروافده من الحمرة فصاعداً، وقد استمرت المفاوضات البريطانية في طهران وفقاً لذلك، وبتعليمات من مكتب الشؤون الخارجية، ومن أجل الدعم المفترض لمصالحنا التجارية والسياسية، بالضغط القوي والمستمر لعدة سنوات مضت في العاصمة، للحصول على هذا الامتياز من حكومة ممانعة. ولكن كل الجدل، كما يبدو لي،

قائم منذ البداية على مغالطة، لأنه ليس من الممكن جعل الكارون قابلاً للملاحة للسفن البخارية، إلا بكلفة لا تكافئ النتائج وهي فوق قدرة الحكومة المحلية تماماً، كما أنه إذا كان تجارنا يستطيعون نقل بضائعهم عن طريق الماء إلى شوشتر وديزفول، فهل سيكونون قد طوروا وضعهم العام على الإطلاق. وسوف أشرح الآن باختصار هاتين النقطتين الحرجتين:

أولاً: بخصوص الكارون، من المعلوم جيداً أن النهر مسدود عند الأحواز بسلسلة من صخور تعترض حوض النهر، ومن منحدرات تمتد مسافتها لأميال، تمنع استمرار أي ملاحه، ما عدا عند ارتفاع الفيضان، حين يمكن سحب مراكب خفيفة بقوة رئيسة فوق العوائق، ولمدة أسابيع من السنة. وقد عبر كابتن ويلز والسيد بارنج اللذان زارا مؤخراً حاجز الأحواز وقدا تقريريهما حوله، عن عدم رضاهما فيما يتعلق باحتمال التغلب على هذه الصعوبة.

وبما أن النهر يهبط 7 أقدام في مروره بـ "الجسر" فيخشى أنه إذا تمت إزالة المانع الصخري بالنسف، فإن القسم الأعلى من التيار قد يُستنزف ويصبح غير قابل للملاحة. ويرى السيد بارنج تبعاً لذلك أنه لا بديل سوى إعادة شحن البضاعة عند "الجسر"، والتي هي في الحقيقة الطريقة المتبعة حالياً من قبل التجار المحليين، ولكنها لن تناسب النقل البخاري الأوروبي بأي شكل من الأشكال؛ في حين يقترح كابتن ويلز قناة بإغلاقات، وهي إجراء عالي الكلفة جداً، ومن غير المرجح أن يدخله ولو مجرد شركة تجارية واحدة.

ثانياً: أما الصعوبة الثانية التي لفت الانتباه لها فهي أكثر إحباطاً. يجب الاعتراف بأن خط التجارة الحالية إلى داخل الأراضي الفارسية من شاطئ البحر غير ملائم، ملتبس وعالي الكلفة. معروف بأن الممرات بين بوشهر وشيراز سيئة،

وخطرة في بعض الأماكن. إن المسافة من شاطئ البحر إلى العاصمة 700 ميل، ولأن العربات المدولبة غير معروفة تقريباً، فإن كلفة النقل عالية؛ إلا أنه على الرغم من كل هذه المعوقات، فإنني لا أتردد في القول بأن خط القوافل الحالي من شيراز إلى أصبهان حتى الآن هو الخط الأفضل للوصول إلى داخل البلاد. لأن هناك توفيراً في المسافة بحوالي 200 ميل في الخط المباشر من شوشتر إلى أصبهان، إذا قورن بالخط إلى المكان نفسه من بوشهر عبر شيراز، ومن المفترض أن الأول سيؤمن النمط الأفضل والأرخص لدخول فارس؛ ولكن في الحقيقة فإن مسافات الخرائط لا دخل لها من قريب أو بعيد بهذا النقاش. إنني أؤكد بكل ثقة أن الخط المباشر عبر الجبال من شوشتر إلى أصبهان لا يمكن جعله خطأ تجارياً. يقول السيد بارنج حول ذلك: "إن الصعوبات كبيرة. إن مرور الشخص فوق مرتفع بعد مرتفع، كمن يمشي فوق أسنان منشار". تاريخياً، فقد اعتبر من أعظم إنجازات أتابكات لوريستان في القرن الثالث عشر، إنشاء طريق جيدة عبر هذه الجبال من عاصمتهم آيديج أو ملانير، إلى أصبهان؛ ولكن جادة أتابك، كما كانت تسمى، لم تصبح خطأ تجارياً، وتحولت سريعاً إلى خراب بسبب العوامل الطبيعية. كما لا يتوفر أي خط آخر في الداخل من شوشتر إلى ديزفول يقارن على الإطلاق بالطريق السريع من بوشهر إلى شيراز. يتحدث السيد بارنج في تقريره (ص 16) عن طريق من شوشتر إلى جولبايجن مباشرة عبر أصعب مسافة من سلسلة الجبال، ولكن تم التأكيد لي في الموقع أن هذا الممر، الذي يمر بنهر ديزفول عند بولي هول، مناسب فقط للمسافرين على الأقدام. حتى إن بغلاً غير محمل لا يمكن جره فوق الصخور المسطحة الزلقة الموجودة في كل مرحلة. هناك طريق أخرى تصل مباشرة من ديزفول إلى خرم أباد، وقد

تبعثها بنفسى فعلياً، وهى تحقّق المسافة فى خمسة أيام، ولكنها كانت على امتدادها تسليقاً، وهذا الخط ليس عملياً أبداً للقوافل، وفوق ذلك، فهو غير مأهول كلياً. إن الطريق السريع الوحيد من شوشتر إلى داخل فارس، وهو الطريق الوحيد حقيقة المتوفر للتجار البريطانيين الذين قد يكونون نقلوا بضائعهم بواسطة السفن البخارية أعلى الكارون إلى شوشتر، هى تلك التى وضع السيد بارنج فى نهاية الصفحة 15 من تقريره ملاحظة بها، والتى تسير باتجاه أعلى وادي الكرخة إلى جايدار، ثم تمضي باتجاه شمال شرق على طول خط نهر كاشجان إلى خرم أباد. وعن هذه الطريق التى سافرت عليها أيضاً، أستطيع أن أقول بأن الممرات ليست أقل صعوبة من تلك التى على خط بوشهر - شيراز؛ حيث إنه لا يوجد قرية واحدة بين سهول ديزفول والمنطقة المفتوحة لخرم أباد، وهى مسافة 150 ميلاً على الأقل، وأكثر من ذلك، فإن القبائل وأهونها لوريستان، التى تسيطر على كل منطقة العبور، هى من بين أكثر سكان جبال الفرس المتوحشة والمتمردة على القانون. إن القوافل تمر بالتأكيد على مراحل بواسطة هذا الخط من المنطقة المنخفضة فى سوسيانا إلى الهضبة الفارسية العليا، لكنها تدفع ابتزازاً ثقيلاً من أجل حق المرور، وأكثر من ذلك، فهى ملزمة بحمل كل تموينها معها. ويجب أن يضاف أن المسافة من شوشتر إلى طهران عبر خرم أباد وهمدان أقل بقليل من تلك التى إلى المكان نفسه من بوشهر عبر شيراز وأصبهان، فى حين أنه بخصوص أصبهان نفسها، التى تبدو أنها المركز الأكبر للجذب التجاري، فإن الخط المباشر على امتداد الطريق السريع الحالى خلال شيراز هو بكل اعتبار أفضل من الممر الدائري عن طريق شوشتر وخرم أباد.

ولذلك، فإنني وبقوة، أعتقد أن كل مسألة "فتح نهر الكارون" هى وهم

وشرك. إن نهر الكارون، بداية، لا يمكن فتحه؛ وثانياً، إذا أمكن ذلك، فلن يحقق أي منافع للتجارة البريطانية بخصوص وضع تجارنا في فارس بشكل أكثر في مساواة مع التجار الروس. إن ما هو مطلوب بخصوص مصالح تجارتنا مع فارس هو إنشاء طريق معبدة جيدة فوق الممرات، وإذا أمكن، على طول الخط إلى أصبهان. وإذا استطاع ظل السلطان القيام بهذا العمل وساعدنا في تأسيس نقلات مدولبة فوق هذا الخط، سيمكنه الحصول بشكل أفضل على لقب "القائد الكبير لنجمة الهند" (فارس)، أكثر من حصوله لنا على حق فارغ للملاحة في الكارون غير القابل للملاحة.

ملاحظة كتبها سير أو. سانت جون، بتاريخ لندن، 26 تشرين الأول 1882.

مسؤولان كبيران مثل سير هنري راولينسون والسيد والتر بارنج يحملان وجهتي نظر مختلفتين بخصوص خط الكارون، وأنا واثق أنني لن أعتبر متجرئاً في مخالفتهما معاً.

النقطة الأولى هي فائدة افتتاح نهر الكارون للملاحة البخارية من البحر إلى شوشتر وكون ذلك عملياً، بإزالة سد الصخور الطبيعي عند الأحواز أو الدوران حوله. أكثر دليل مادي بخصوص كون ذلك عملياً موجود في تقرير كابتن ويلز، آر. إي. الذي زار الأحواز مع السيد بارنج. من هذا التقرير، والرسم المفصل بعناية المرفق به⁽¹⁾، توصلت إلى الاستنتاج الذي يبدو أن الكابتن ويلز يتفق معه، وهو أن سير هنري راولينسون والسيد بارنج معاً قد بالغوا في تصوير صعوب فتح قناة قابلة للملاحة. إن الطول الكلي للمنحدرات ليس أكثر

(1) هذه ليست مرفقة بالملف، ولكن سُمح لي أن أراها في مكتب التلغراف الهندو أوروبي من قبل كولونيل تشامبين.

من ميل واحد، والهبوط في الطول من 8 إلى 10 أقدام فقط. يعتبر الكابتن ويلز أنه سيكون من الأسهل والأرخص حفر قناة من نقطة فوق المنحدرات إلى نقطة تحتها، ويعطي لها طولاً بمقدار 2,350 ياردة، بعمق أقصاه 35 قدماً تحت المستوى الحالي للتربة. ولا يبدو هذا عملاً هائلاً، إذا كانت الصخور كما أعلم من الحجر الرملي الناعم؛ والإغلاقات بقدره كافية لبواخر نهريّة صغيرة، لنقل 100 قدم × 20 قدم (سيكون المطلوب إغلاقين)، وكل هذه ليست بأعمال مكلفة. وأكثر من ذلك، فإنني لست مقتنعاً أنه سيكون من الأسهل والأرخص عمل قناة قابلة للملاحة في النهر نفسه؛ إذ إنه يبدو لي أن افتراض أن إزالة كثير من سد الصخور الطبيعي لجعل الملاحة ممكنة سيخفض مادياً مستوى الماء من الأعلى، افتراض متسرع. وعلى كل حال، فيمكن أن أقترح تسليم خطة كابتن ويلز وتقريره إلى مهندس هيدروليك كفاء لإبداء الرأي وعمل تقدير أولي للتكلفة المتوقعة لعمل القناة الحالية قابلةً للملاحة ببواخر نهريّة صغيرة، أو حفر قناة جديدة. وهذا سيفتح الطريق للنقطة الثانية من الخلاف، والتي هي إمكانية تنفيذ فتح خط تجاري عملي بين شوشتر وأصبهان أو طهران، بافتراض أنه تم افتتاح نهر الكارون للملاحة حتى شوشتر.

يعتبر سير هنري راولينسون والسيد بارنج معاً، بالنظر إلى تأسيس طريق للعجلات المدولة، أن الخط المباشر فوق التلال إلى أصبهان غير عملي. يدافع السيد بارنج عن طريق أو أخرى من الطرق عبر خرم أباد إلى طهران، في حين أن سير هنري راولينسون يعتبر أنه حتى هذه سيئة أو طويلة بقدر الطريق السريعة الحالية من بوشهر، عبر شيراز، والتي من أجل تطويرها لتصبح مناسبة للنقلات المدولة، فإنه سيكسر كل طاقة ممكنة. الآن أنا أخاطر بالشك في إنفاق المال على عمل طرق للعربات في بلد كفارس، بسبب أنه، كما أعتقد، يمكن رؤية أنه لا

جدوى بين سكة حديد خفيفة وممر بغال. مثال على هذه النقطة: أجزاء في إسبانيا وجميع الشاطئ الغربي من أميركا الجنوبية. كانت العربات تستعمل مؤخراً بشكل واسع في جنوب أفغانستان للنقل العسكرية؛ ولكن بخصوص المصاريف الأصلية، والوقت المستهلك في النقل، ونسبة العلف والطعام المستهلك لكل طن ينقل، فقد كانت أقل اقتصادية من الجمال. وفي الحقيقة، لقد كانت الاستحالة المطلقة للحصول على جمال هي التي جعلت من الضروري استعمال العربات.

إنني أعرف الطرق من بوشهر إلى شيراز جيداً، وسوف أقدر تكاليف عمل طرق عربات جيدة من أي منهما ليس بأقل من 1,000 جنيه لكل ميل، أو تقريباً 200,000 جنيه لجميع المسافة، وحتى على افتراض أن طريق العربات عملت، فمن أين نأتي بالعربات، والسائقين، والشيران أو الأحصنة؟ في الهند، حيث تُعمل طرق العربات مخرقةً الجبال لعدة أميال، فإن السهول المتاخمة تقدم تزويداً لا ينضب من تموين مستمر، ولكن في فارس فإن كل شيء يجب أن يكون كما لو كان الأمر يتعلق بسكة حديد. إن أطول طريق عربات جبلية في الهند كما أعتقد هي إلى سيلما وطولها 57 ميلاً ولكن حتى على هذه يعمل الجمال بالضبط كما تعمل العربات. إن إدخال نقلات مدولة لغايات تجارية في جنوب فارس يمكن أن يكون بشكل كامل مفتعلاً كما هو الحال في سكة الحديد. إن الفائدة الوحيدة لوضع طريق معبدة ذات تدرجات منخفضة من بوشهر إلى شيراز ستكون أن تخدم كأساس لسكة حديد خفيفة، يمكن أن يتم عملها أيضاً في الحال.

بوضع طرق النقل المدولب هذه جانباً، فإن مسألة فتح خطوط تجارية من شوشتر إلى الداخل تتخذ مظهراً آخر. من المدهش كم هو بسيط وغير مكلف أن ممراً منحدرًا ووعراً يمكن أن يتم عمله بحيث يكون ليس فقط عملياً ولكن كذلك

سهلاً للبالغ والجمال. يقارن السيد بارنج الطريق بين شوشتر وأصبهان بأسنان المنشار. إلا أن الطريق بين بوشهر وشيراز تشبه السلم أكثر، ومع ذلك ففيه عدد معين من النزولات وكذلك الصعودات الحادة. إنها هذه الانحدارات المفاجئة التي تشكل عقبات هائلة لحمولات البالغ والجمال، في حين لا تؤثر فيها المنحدرات البسيطة إطلاقاً، أو على الأقل تؤثر تأثيراً بسيطاً للغاية. بمقارنة تقريرَي السيد بارنج والكابتن ويلز حول طريق شوشتر-أصبهان بمعرفتي الشخصية لطريق بوشهر وشيراز، فإن أجد أن بعض الصعودات الحادة المفاجئة في الحالة الأولى 12,000 قدم، و9,000 قدم في الحالة الأخرى، وكما يأتي:

طريق شوشتر-أصبهان

900 قدم	مالامير إلى الكارون
3,600 قدم	رودبار إلى هيليسات
3,000 قدم	هيليسات إلى دوبولان
1,500 قدم	دوبولان إلى أرديل
<u>3,000 قدم</u>	أرديل إلى شهر محل
12,000 قدم	

طريق بوشهر-شيراز

2,000 قدم	إلى كونار توخته
1,000 قدم	إلى كاماراج
500 قدم	إلى كازرون

4,500 قدم

إلى قمة ممر بيريزان

1,000 قدم

إلى سناه سفيد

9,000 قدم

إن المسافة التي يتم توفيرها عن طريق شوشتر إلى أصبهان هي 200 ميل، والتي مقابلها يجب أن يوضع فقط الـ 3,000 قدم الزيادة التي يجب أن تُرفع لها الطرق. تحت هذه الظروف، سيكون، دون شك، هناك توفير كبير في نقل البضائع بفتح ممر بغال من شوشتر إلى أصبهان، وتحقيق توفير مساوٍ أو أكبر بعمل الشيء نفسه خلال خرم أباد إلى طهران. لقد ركز سير هنري راولينسون كثيراً على ظرف عدم الاستقرار وعدم وجود سكان في أجزاء من البلاد التي سيتم اختراقها بهذه الخطوط، وهذا بدون شك يشكل عقبة كبيرة، ولكنها مع ذلك كما أعتقد، ليست عقبة لا يمكن تذليلها. منذ أن ذهبت إلى فارس، قبل تسع عشرة سنة، فإن ظرف البلد بخصوص سلامة السفر والمواصلات قد تطور بشكل مضطرب عموماً، على الرغم من التوقف الخطير الذي تسببت به المجاعة. إن حجم أذى القبائل الرحل يتناقص سنوياً، وأنا أتفق مع السيد بارنج في أن ظل السلطان الذي أوكل إليه الشاه حكم جميع جنوب فارس، قادر جداً على فتح الطرق من شوشتر إلى الداخل والمحافظة عليها مفتوحة، إذا ما اختار أن يفعل ذلك؛ في حين أن ظرف عدم وجود السكان الحالي لأجزاء من الخطوط لن يشكل عقبة كأداء أكثر مما هو في أي مكان آخر، مثلاً: على طرق شيراز-أصبهان، من ضريح اسماعيل إلى يزدي خست، ومن مشدي الصورمك. ومن جهة أخرى، فإنني أشك كثيراً فيما إذا كان أي شيء سيحفز حكومة الشاه على أن توافق على فتح الكارون للملاحة. من الممكن أن يستطيع ظل السلطان

معالجة ذلك، وإذا ما نجح في عمل ذلك فيجب أن تكون الخطوة الأولى كما أعتقد، أن توضع تحت تصرفه خدمات مهندس كفاء متخصص ليزور الأحواز ويقدم تصميماً وتقديراً لفتح قناة قابلة للملاحة.

مذكرة كتبها السيد بارنج، تاريخ: لشبونة، 20 أيلول 1882.

يعطي سير هنري راولينسون رأيه في مذكرته تاريخ 23 حزيران الماضي، بأن الصعوبات التي تحيط بفتح نهر الكارون تفوق بكثير المزايا التي يمكن كسبها. وأكثر من ذلك، يعتبر أنه من الأفضل بالتأكيد حث الحكومة الفارسية على إنشاء طريق عربات من بوشهر إلى شيراز، وكذلك إلى أصبهان وطهران، أفضل من محاولة استعمال خطوط البختياري أو لوريستان.

لا يوجد أحد أفضل من سير هنري راولينسون مؤهل بشكل كامل ليعطي رأياً في أي شيء يتعلق بفارس، ولا يوجد أحد درس تاريخ وجغرافية وموارد ذلك البلد بدقة أكثر منه. ولذلك، فإنني بكثير من الحياء، وبأقل درجة ممكنة من الجرأة، أقوى على مخالفة آراء نشرت من قبل قوة مقنعة كهذه.

أولاً، بخصوص نهر الكارون نفسه، فإنني أعترف بكل حرية أن الصعوبات التي يسببها "السد" عند الأحواز قد استُخف بها كثيراً. عندما زرت المنطقة قرأت تقرير السيد مكينزي، ووصلت هناك بانطباع أن العقبات في طريق الملاحة يمكن إزالتها ببعض شحنات من الديناميت. وبدلاً من عقبات بسيطة، وجدت ثلاثة حواجز هائلة من الصخور تمتد بعرض التيار تماماً، وقد وصفتها في تقرير (ص 17)، وشلالاً بارتفاع 7 أقدام.

إنني أتفق تماماً مع سير هنري راولينسون بأن فكرة قناة يجب أن توضع جانباً. ستكون عملاً مكلفاً، لن تموله الحكومة الفارسية ولا شركة خاصة. إنني

أرى، على كل حال، اعتراضات أقل على طريق ترام. فإنشاؤه لن يرتب كما أتصور كلفة عالية. وابتداء من نقطة قليلاً أسفل الجزيرة المنخفضة، يمكن أن يمر إلى الشرق من قرية الأحواز، واصلًا إلى النهر فوق كيل بالضبط. ولا أعتقد أن المسافة ستكون أكثر من ميل وثلث. هناك اعتراضات كثيرة على إعادة الشحن؛ فهو متعب ومحفوف بالخطر ومكلف، ولكن الصعوبات المصاحبة له لا تبدو لي على أنها تدعو إلى الرفض الكلي لخطة الملاحة في الكارون.

تتطلب إعادة الشحن طبعاً طقماً مزدوجاً من السفن، سفن لنقل البضائع إلى الأحواز، ثم سفن أخرى لتكمل الرحلة فوق الجسر. وهناك تساؤل، على كل حال، فيما إذا زوارق السحب والصنادل⁽¹⁾ ستكون أفضل وأرخص.

إنني أتفق كلياً مع سير هنري راولينسون بخصوص كون خط البختياري غير عملي، وأعتقد أنني قلت ما يكفي في تقريرتي لإثبات أن الصعوبات في رأيي لا يمكن التغلب عليها. شيء واحد في صالح ذلك الخط، كان أن حسين كولي خان، الخاني، قد أقر النظام في تلك المنطقة، ويمكن أن يحمي القوافل. وقد سمعت، على كل حال، أنه الآن قد مات. أكثر من ذلك، ومما قاله لي الخاني بنفسه، فقد كان واضحاً تماماً أنه على الرغم من أنه يمكن أن يحمي المسافرين والقوافل، فهو لا يرغب في رؤية طريق جيدة تُعمل خلال معاقله الجبلية.

أصل الآن إلى الجزء الثالث من المسألة، أي الطريق من ديزفول إلى خرم آباد، بوروجيرد، الخ. لم أسافر قط على أي جزء من المنطقة شمال ديزفول، في حين أن سير هنري راولينسون وصل إلى خرم آباد بواسطة طريقين. كذلك لم

(1) الصندل: مركب مسطح القاع لتفريغ أو تحميل السفن/المورد، قاموس إنجليزي عربي، منير البعلبكي. (المترجم)

أعرف الطريق من شيراز إلى بوشهر، ماعدا من معلومات عدد كبير من المسافرين الذين عبروا تلك الطريق، ولذلك لا أستطيع أن أعقد أي مقارنة بين الاثنتين.

إن آخر أوروبي سافر بين خرم أباد وديزفول هو السيد شيندلر، الذي كتب وصفاً لرحلته في صحيفة (مجتمع برلين الجغرافي). وقد كتبت في نيسان الماضي مذكرة، موجزاً المعلومات التي وفرها السيد شيندلر، والتي أرسلت إلى إيرل جانفيللي بواسطة وزير جلالته في طهران.

يعطي السيد شيندلر خمسة خطوط من خرم أباد إلى ديزفول، منها خطان يمكن حذفهما على الفور كونهما غير عمليين.

يقول: الطريق الأطول بواسطة تايدر عملية لسلاح المدفعية، وقد ثبتت صحة هذه المعلومة بما سمعته في ديزفول. يقر سير هنري راولينسون، على كل حال، أن هذه الطريق ليست أقل صعوبة من تلك التي بين بوشهر وشيراز. يصف السيد شيندلر بعد ذلك طريقين آخرين، إحداهما طوله 156 ميلاً خلال ممر تشيميشك إلى ديهلز، ثم بقرب بادامك و فيلميان؛ والأخرى طوله 133 ميلاً وهي كسابقتها حتى ديهليز، ثم بقرب مخبر أباد و بيرينجزار إلى ريزي. ومع أن الخط الأول أطول، إلا أنه يبدو الأفضل بين الاثنتين نوعاً ما.

وقد تحدثت مع السيد شيندلر حول موضوع الاتصالات بين ديزفول وخرم أباد، وقد أكد لي بكل إيجابية، أنه وبدون أي نفقات كبيرة جداً، أن الطرق التي سافر عليها يمكن أن تُجعل في وضع جيد.

إنني أعترف تماماً بالاعتراض المثار بخصوص عدم أمان البلاد. إن قبائل اللور متمردة على القانون إلى درجة كبيرة، وليس لديهم أقل اهتمام ليروا منطقتهم تُفتح. ولكن، ألم تكن أجزاء أخرى من بلاد فارس في أوقات ما سيئة

السمعة بالنسبة لعدم الأمان، وألم تكن الحكومة الفارسية غير قادرة أن توفر لهم قليلاً من الأمن؟ ألم يكن من وقت بعيد أن أعمال اللصوصية كانت تظهر بين الحين والآخر بين شيراز وبوشهر، وشيراز وأصبهان؛ ولكن فرهاد ميرزا، عندما كان أميراً حاكماً لفارس، وبقسوة شديدة، تمكن من المحافظة على النظام. كانت المنطقة بين بهبهان وشيراز، مسكونة من قبل قبائل كوهجيلو وماماسيني، وكانت في وقت ما غير آمنة جداً لدرجة أن السفر كان قريباً من المستحيل. وعندما مررت بهذه المناطق، على كل حال، كان هناك خطر قليل نسبياً، بسبب الإجراءات القوية التي اتخذها فرهاد ميرزا وابنه، احتشام الدولة. إن ظل السلطان الذي تحت سلطته لوريستان حاكم نشيط، وشخص من غير المرجح أن لا يضيق بأقوى الإجراءات القمعية، ولا يستطيع التفكير بغير أنه يستطيع أن يجعل، وسيجعل، الطريق من ديزفول إلى خرم آباد آمنة كما هي بقية المقاطعات في فارس.

وإذ ما مُدَّت طريق معبدة من بوشهر إلى شيراز، فإن أفترض أنها ستمر قرب فيروز آباد حيث التدرجات على ذلك الخط أسهل. هذا الخط، على كل حال، كان دائماً غير آمن.

إنني غير راغب جداً في معارضة رأي سير ه. راولينسون، ولكنني أعترف بأنني سأكون أسفاً إلى درجة ما إذا تم هجر خطة الكارون كلياً، إذ إنني ما زلت متشبهاً بفكرة أننا يجب أن نستجلب منافع تجارية وسياسية، فيما إذا تم افتتاحه لسفننا.

لسوء الحظ لم أتسلم بعد من فارس خرائطي، ملاحظاتي وكتب مراجع معينة، ستكون مفيدة لي في التعامل مع هذا الموضوع، ولكن بقدر ما أستطيع أن

أتذكر فإن المسافة من شوشتر إلى طهران عن طريق ديزفول خرم آباد بوروجيرد
وقم، هي حوالي 480 ميلاً بتوفير 320 ميلاً نقل بري عن خط بوشهر.

نظريتي هي أننا نستطيع وضع بضائعنا في أسواق طهران بواسطة خط
الكارون بمعدل أرخص مما نفعله الآن، وأنا كذلك يجب أن نفتتح لتجارتنا
مقاطعات لا نستطيع الآن أن ننافس فيها الروس. أخشى أن أصبها ستعاني،
وهذا بدون شك أمر يجب الاهتمام به، حيث إن هذه السوق مهمة.

هناك اعتراض واحد على الخطة، لم أكن أعيه حين كتبت تقريرتي في كانون
الثاني الماضي.

يحتوي المرفق رقم 5 في إرسالية الكولونيل روس إلى حكومة الهند بتاريخ
12 كانون الثاني الماضي وجهات نظر السادة جراي، بول بخصوص الشروط التي
يطلبونها لجعل الأمر ذا قيمة حين يشغلون بواخراهم على الكارون. إنهم يطلبون
حقوقاً حصرية للملاحة لمدة 50 سنة. وفي تقديم وزير جلالتها في طهران هذه
المسألة أمام حكومة الشاه، فقد أشار دوماً إلى حقيقة أننا لا نسعى إلى احتكار.
لقد عارضنا خطة د. ثولوزان التي كانت احتكاراً بجميع محتوياتها، على أرضية
أنها كانت مخالفة لامتياز البارون رويتر. فهل نستطيع الآن أن نتقدم بطلب
حقوق حصرية أعلن السادة جراي، بول أنهم لا يستطيعون بدونها أن يفكروا
بالمشروع؟ إن ما هو مهم بالنسبة لمصالحنا، في حالة فتح الكارون لجميع
القادمين، هو أننا يجب أن نكون الأوائل في هذا المجال. وذلك أنه إذا تراجع
التجار البريطانيون، فإن الفرنسيين سيأخذون مكانهم، وهم الذين أظهروا
إشارات مهمة لرغبتهم في الحصول على موطن قدم لهم في جنوب فارس،
والذين إذا ما حققوا ذلك، فإنه ليس من السهل إزاحتهم.

وسواء إذا أسقطت خطة الكارون أم لم تُسقط، فهناك خط آخر من الخليج الفارسي أعتقد أنه يستحق الانتباه له. إنني أُلح إلى الخط من بوشهر إلى أصبهان عن طريق ديللوم، بهبهان، وكومي شاه. فالمنطقة بين المكانين الأخيرين لم يسافر عليها أوروبيون قط، وسيكون من المشوّق أن يتم مسحها من قبل شخص كفء. يؤكد المحليون أنه لا توجد صعوبات في الطريق، وأنا أتخيل أنه لا توجد عقبات بين بوشهر وبهبهان، ماعدا التيارات ربما، والتي يجب أن تُجسّر. يجب أن يقام جسر فوق تيراهي قبل أن يستعمل الخط للنقل المدولب.

رقم 18 (تجاري)، تاريخ: طهران 26 كانون الأول 1882.

من: سعادة رونالد إف. ثومسون، وزير جلالتها في طهران،

إلى: إيرل جرانفيللي، كي. جي.، سكرتير الدولة للشؤون الخارجية.

في إرساليتي رقم 180 تاريخ 3 كانون الأول 1881، كان لي شرف إعلام سيادتكم أن الحكومة الفارسية قد فوضت نجم المُللك، وهو مهندس ذو سمعة جيدة، بتقديم تقرير حول مزايا فتح الملاحة في الكارون وإعادة بناء السد عند الأحواز. وأتشرف الآن بإرفاق ترجمة ملخصة للتقرير المقدم إلى ظل السلطان من قبل الموظف المذكور.

تحتوي إرسالية سيادتكم رقم 91 تاريخ 13 تشرين الأول، من بين ما تحتوي، نسخة من مذكرة مكتوبة من قبل سير ه. راولينسون، والتي أثّرت فيها اعتراضات على مشروع فتح الملاحة على الكارون على أرضيتين:

أولاً. أن البضائع يجب أن يعاد شحنها عند سد الأحواز.

ثانياً. أن الخط المباشر عبر الجبال من شوشتر إلى أصبهان لا يمكن جعله طريقاً تجارية.

يميل سير هـ. راولينسون ولسبيين لتفضيل خط بوشهر - شيراز على الرغم من السوء والخطر في بعض الأماكن، المعروفين، عند اختراقه.

بالنسبة لإعادة شحن البضائع عند سد الأحواز، فقد جمعتُ من مصادر مختلفة أنه في ظروف التجارة الحالية، فإن مساوئ إعادة الشحن ليست إلى درجة كبيرة تعيق النقل التجاري، وخصوصاً، كما هو مقترح في تقرير السيد بارنج، وأيضاً كما هو مرفق في إرسالية سيادتكم رقم 91، إذا ما تم إنشاء خط ترام بين نقاط تنزيل البضائع وإعادة شحنها.

وأما بالنسبة للاعتراض الثاني، فمع أنني لم أزر المنطقة بنفسي، فقد علمت من مصادر مسؤولة أن الطريق من شوشتر إلى طهران عبر ديزفول، خرم أباد، بوروجيرد وقم، والتي هي حتى الآن عملية لسلاح المدفعية، ستمكن من نقل البضائع إلى العاصمة بتوفير كبير في الوقت إذا ما قورنت بالخط الحالي عبر بوشهر وشيراز. في إرسالتي رقم 73 تاريخ 18 نيسان الماضي، أرسلت إلى سيادتكم ملخصاً لتقرير أرسل إلى مجلة (مجتمع برلين الجغرافي) من قبل السيد شنيدر، الذي عبر مؤخراً المنطقة بين شوشتر وبوروجيرد. إن لذلك الرجل رأياً بأنه بإنفاق القليل من المال، يمكن إزالة جميع الصعوبات المتعلقة بتلك الطريق.

إن من رأي صاحب السمو الملكي ظل السلطان، الذي توجد هذه المنطقة ضمن سلطته، أنه يمكن جعل هذه الطريق صالحة للنقل المدولب دون أي نفقات عالية وبسهولة أكثر من خط بوشهر - شيراز.

أما بالنسبة لعدم الأمان الذي ركز عليه سير هـ. راولينسون بعض الشيء، فإنني أجزؤ على تذكير سيادتكم بأنه لوقت أو آخر تكون معظم طرق فارس غير آمنة، ولكن ما إن تكون الحكومة مهتمة بفتحها لحركة النقل فستجد الوسائل

للسيطرة على القبائل التي تغزوها. ولا يوجد سبب لافتراض أن طريق شوشتر- بوروجيرد ستستمر استثناءً لهذه القاعدة.

وإلى جانب الطريق من شوشتر إلى بوروجيرد، هناك خط من الكارون إلى أصبهان بواسطة بهبهان وكوميشاه، والتي تم إعلامي من قبل ظل السلطان أنه يخترق طريق قوافل جيدة آمنة وصالحة لحركة النقل في جميع المناخات.

وأستطيع أن أضيف أن فتح الملاحة في الكارون وإعداد طرق جديدة بين ذلك النهر والمراكز التجارية في أصبهان وطهران لن تسبب بأي شكل من الأشكال إغلاق الخط الحالي عبر بوشهر وشيراز، والذي سيبقى موجوداً لمن يفضلونه.

رقم 43، تاريخ: طهران، 7 نيسان 1883.

من: الميجل رونالد إف. ثومسون، وزير جلالته في طهران،

إلى: سكرتير الدولة للشؤون الخارجية.

أتشرف بإعلامكم أنني تسلمت إرسالية سيادتكم رقم 8 تاريخ 10 كانون الثاني الماضي، والمرفق بها نسخ من مذكرات سير ه. راولينسون، والسيد و. بارنج وسير أو. سانت جون حول موضوع فتح نهر الكارون للملاحة البخارية، والتي تطلبون فيها مني أن أكتب تقريراً حول الخطط المختلفة التي تم نقاشها في هذه الأوراق.

لقد عرضت بعض الملاحظات حول اعتراضات سير ه. راولينسون حول مشروع الكارون في إرسالتي رقم 18، تجاري، تاريخ 26 كانون الأول الماضي. ويبدو لي أنه إذا كان من الممكن جعل الطريق من شوشتر إلى الداخل عملية،

فإن السدّ عند الأحواز ليس صعوبة ستمنعنا من استعمال الكارون كخط لتجارتنا مع مركز فارس ومقاطعاتها الشمالية. من المؤكد أنها تجعل الملاحاة المستمرة على النهر مستحيلة، وأنا أعترف كذلك أنه لا يوجد احتمال في الوقت الحاضر لإزالة هذه الصعوبة بواسطة إنشاء قناة وإغلاقات يمكن بها تجنب السد والمنحدرات. وبناء على ذلك، يجب إفراغ البضائع عند السد وإعادة شحنها أعلى المنحدرات لنقلها إلى شوشتر. ولكن تأخير البضائع وكلفة نقلها وما قد تتعرض له من الأذى بإعادة شحنها ونقلها فوق هذا الميل من الطريق المستوية سواء كان النقل بواسطة عربات أو طريق ترام، أو ببساطة بواسطة حيوانات التحميل، ستكون جميعها غير مهمة إذا ما قورنت بتلك التي تتعرض لها في قطع ممرات صعبة وخطيرة يجب أن تُخترق بين بوشهر وشيراز.

إن قيمة الكارون كطريق سريعة للتجارة تعتمد على ما إذا كان من الممكن إيجاد طريق من شوشتر إلى داخل البلاد. هناك خطان في الوقت الحاضر: واحد خلال منطقة البختياري إلى أصبهان، والآخر بواسطة خرم أباد إلى بوروجيرد. الأول من هذين، أقصر بحوالي 160 ميلاً من الطريق إلى أصبهان من بوشهر بواسطة طريق شيراز، ولكنه من جميع النواحي قابل فقط للاستعمال كمر بغال، ولا يمكن بأي جهد، يمكن حث الحكومة الفارسية به، أن يتم تحويله إلى طريق عربات، وأكثر من ذلك، فمن المشكوك فيه ما إذا كان يمكن أن يستعمل من قبل القوافل خلال كل فصل الشتاء.

وأما الخط الآخر فهو من الكارون بواسطة ديزفول وخرم أباد إلى بوروجيرد والموصوف من قبل سير ه. راولينسون كخط غير عملي للقوافل. وعلى كل حال، يبدو أن هناك خمس طرق تسير فوق ذلك الجزء من الخط موجودة بين ديزفول وخرم أباد، ويشير وصف سير ه. راولينسون غالباً إلى

أصعب هذه الطرق، لأن السيد شيندلر، الذي سافر عدة مرات خلال ذلك الجزء من البلاد سنة 1877 وسنة 1878، يبين أن طريقاً واحداً الآن عملية لسلاح المدفعية، والأخرى يمكن بقليل من النفقات أن تصبح في وضع عملي جيد.

إن المسافة من ديزفول إلى خرم أباد حوالي 130 ميلاً، ومن هناك إلى بوروجيرد حوالي 50. من بوروجيرد إلى طهران عن طريق الكارون، تبلغ المسافة حوالي 220 ميلاً، والطريق جيدة على طول المسافة. إن السيد شيندلر مراقب دقيق وخبير، وبافتراض أن مقالته صحيحة فيما يخص السهولة التي يمكن بها جعل الممرات التي على أقسام ديزفول خرم أباد من الطريق عملية، فيبدو لي أن كل الخط من ديزفول إلى طهران يمكن جعله صالحاً للنقل المدولب بكلفة من الممكن أن لا تعترض عليها الحكومة الفارسية. من الممكن أن تكون المسافة إلى طهران بواسطة هذا الخط حوالي 400 ميل، أو أكثر قليلاً من نصف المسافة بواسطة طريق القوافل الحالية من بوشهر إلى طهران بواسطة شيراز وأصبهان.

يمكن توفير 160 ميلاً بواسطة الطريق المباشرة من شوشتر إلى أصبهان من المسافة الكلية إلى طهران، ولكن يمكن توفير 360 ميلاً باتباع طريق خرم أباد بوروجيرد. يمكن توسيع تجارة أصبهان نوعاً ما إذا استفادت من تبني الخط السابق، حيث إنه سيكون أقصر بـ 100 ميل من الطريق من بوشهر، إلى ذلك المكان بواسطة شيراز، وأقصر بـ 80 ميلاً من الذي بواسطة خرم أباد وبوروجيرد، ولكن يبدو أنه لا شيء أفضل من ممر بغال يمكن عمله بواسطة أي خط عبر جبال البختياري، وفي رأيي، لا توجد طريق يمكن اعتبارها مرضية، حتى كمرر بغال، إلا إذا كانت نقالات البغال التي ستنتقل عليها كل الحمولات الثقيلة تستطيع بسهولة أن تُنقل فوقها. وعلى كل حال، بافتراض أن طريق بغال جيدة

أنشئت بين شوشتر وأصبهان، فإنها تستطيع فقط أن تخدم هدفنا لعدة سنوات، ولن تكون ذات أي فائدة في جعلنا قادرين على منافسة تجارية ناجحة مع روسيا عندما يزودها بإنشاء طريق عربات أو سكة حديد من بحر قزوين إلى طهران بتسهيلات إضافية لمتابعة تجارتها مع شمال فارس.

حققت روسيا تقدماً كبيراً خلال السنوات الأخيرة في علاقاتها التجارية مع هذا البلد في السنوات الأخيرة، بسبب تطور المواصلات البخارية على نهر الفولغا وبحر قزوين، وإنشاء سكة حديد في مقاطعات عبر القوقاز. وكذلك نحن، طورنا تجارتنا في الخليج الفارسي بشكل كبير مع الموانئ الجنوبية لفارس؛ ولكن المسافة التي تفصلنا عن المركز والأسواق المهمة للبلاد والصعوبات التي علينا أن نواجهها في اختراق سلاسل الجبال الهائلة في المقاطعات الجنوبية تعمل ضدنا، ولصالح التجارة الروسية. إن المسافة من أقرب ميناء على بحر قزوين، مشهد سير إلى طهران هي فقط 130 ميلاً. وتلك التي من ميناء آنازالي بقرب كازفين والتي هي الطريق المتبعة عموماً من قبل القوافل والمسافرين هي 200 ميل. وهذه الأخيرة الآن عملية للمواصلات المدولبة من طهران إلى كازفين لمسافة 100 ميل، وهناك تفكير لإكمال الجزء المتبقي، الذي هو الجزء الصعب الوحيد من الطريق، ولم يتم تسوية أي شيء بشكل نهائي بخصوص الشروع في العمل.

منذ أن تم ترتيب الأمر مع البارون رويتر سنة 1872، منحت الحكومة الفارسية عدة امتيازات لأوروبيين لإنشاء خط سكة حديد من ريشت إلى طهران. وقد أعطي الامتياز الأخير لهذه الغاية إلى إم. بويتال سنة 1881. وقد تم فسخ جميع الامتيازات السابقة من قبل الشاه قبل البدء بأي عمل، ومن الممكن أن يوضع الترتيب مع إم. بويتال جانباً أيضاً، لأن ثقة الحكومة الفارسية في مقدرته للحصول على التمويل الضروري للتنفيذ ضئيلة.

إن إنشاء خط سكة الحديد هذا، على كل حال، هو مجرد مسألة وقت. وإذا لم يتم عمل المشروع الآن، فمن المؤكد أن يُنجز مرة أخرى، وخط سكة حديد بين طهران وأنزالي ستم إقامته بدون شك قبل مضي وقت طويل، كون الشعور العام في صالح هذه الخطة. وعندما يتم إنجاز هذا الهدف، فإن التجارة البريطانية ستوضع في خسارة كبيرة في هذا البلد، وما لم يتم تمديد سكة حديد أيضاً من طهران إلى الجنوب، فإن بضائعنا ستكون في مخاطرة كبيرة لإخراجها من الأسواق الرئيسية والغنية لفارس.

في ضوء المناقشات التي أجريت في سانت بطرسبرج بخصوص ملاءمة إغلاق تجارة الترانزيت عبر جبال القفقاس، فقد حثت وزير الشؤون الخارجية ووزير التجارة بخصوص استصواب تبني إجراءات فعالة لتطوير طرق الاتصال الحالية مع المقاطعات الجنوبية. وقد وعد الاثنان باستعمال كل جهد ممكن لتحقيق هذا الهدف، وقد قدم وزير التجارة تقريراً إلى الشاه يشير فيه إلى أنه إذا رغبت فارس أن تكون مستقلة عن الآخرين، فعليها أن تنظر إلى الخليج الفارسي على أنه القناة المناسبة لتجارتها، موصياً بافتتاح خط تجارة جديد من الشاطيء قرب المحمرة، ديزفول وخرم أباد، والذي طلب أن تعطي له الحكومة الفارسية كل ما يمكن من التسهيل والتشجيع من أجل حفز التجار المحليين والأجانب لإرسال بضائعهم عن طريق ذلك الخط. وفي ملحوظة بخط الشاه نفسه رأيتها ملحقة بهذا التقرير، أحال جلالته الأمر إلى ما يعتبره المجلس الأفضل، وعبر عن رأيه في أن المقترحات التي يحتوي عليها التقرير كانت معقولة وعملية. وقد تمت مناقشة الاقتراح منذ مدة في المجلس، ولكنني أخشى أنه لن يتم عمل شيء من قبل ذلك المجلس لتأمين تربيته، وقد تم الاعتراض من قبلهم بخصوص الكلفة التي قد تترتب على الحكومة.

في مذكرتي سير هـ. راولينسون وسير أو. سانت جون حول موضوع الكارون، من الواضح أنه يُفترض أن الحكومة الفارسية لن تكون غير راغبة في إنفاق مبلغ كبير جداً من المال على إنشاء طريق معبدة بين بوشهر وشيراز، وعلى أعمال أخرى مكلفة لتطوير الملاحة على الكارون بحفر قناة وعمل إغلاقات يمكن بواسطتها تجنب السد والمنحدرات على النهر، والمبلغ المقدر على سبيل المثال من قبل سير أو. سانت جون لعمل طريق عربات من بوشهر إلى شيراز هو 200,000 جنيه استرليني. قد يكون من الأسلم التأكيد على أنه ليس هناك أقل فرصة لإقناع وزراء الشاه لعمل أي شيء من هذا القبيل. إذا كانت كلفة إنشاء خط تجارة جيد من طهران إلى الخليج الفارسي لن تتجاوز 30,000 أو 40,000 جنيه استرليني، فيمكن عمل ترتيب يجعل الشاه يساهم بحصة من المبلغ المطلوب، وأن تساهم حكومات المقاطعات التي يمر بها الخط بالباقي. إن مصاريف ثقيلة، على كل حال، كتلك التي ستكون ضرورية لإنجاز الأعمال المقترحة في المذكرات المشار إليها أعلاه، سيكون تحت الظروف الحالية، غير وارد كلياً. إن الطريق من طهران إلى كازفين، التي جعلت مؤخراً عملية للعربات، كلفت الحكومة الفارسية حوالي 30,000 جنيه استرليني. المنطقة مستوية على طول الطريق، وتكونت الأعمال من التجسير فوق مجاري المياه، تمهيد غير المتساوي، حفر الخنادق على جانبي الطريق، وإنشاء مكاتب بريد على بعد 15 ميل بين الواحد والآخر. من المعتقد أن هذه الطريق قد كلفت 12,000 جنيه استرليني فقط، في حين تم اختلاس الباقي من قبل الموظفين المستخدمين في إنشائها. لقد تم التحدث عن إنهاء هذه الطريق للسنوات الأربع الأخيرة، ولكن مسألة من أين تأتي النقود لم يتم حلها بعد.

الهدف الوحيد هو إيجاد أسهل وارخص خط لإرسال بضاعتنا من الخليج

الفارسي إلى الأسواق المركزية في فارس، وأني أعتقد أنه لا يمكن الحصول على طريق معبدة في الوقت الحاضر. ولذلك، فإن ما يجب أن نبحث عنه الآن هو طريق قوافل جيدة نسبياً، مناسبة لمرور البغال، الجمال وعربات البغال، يمكن في المستقبل تدريجياً تحويلها إلى طريق عربات يمكن أن تعبر فوقها القوافل والعربات معاً.

لم تكن طريق جولفا- طهران عبر تبريز لسنوات مضت في حال أفضل، أو جيدة جداً، كما هو موجود الآن بين طهران وشيراز؛ وعلى كل حال، فإن الجزء الأسوأ منها قد رُمّم وطُوّر من وقت لآخر، وهي الآن خط قوافل جيد يمكن باستمرار أن تمر فوقه عربات وحيوانات ببضائع من المنطقة الروسية إلى طهران فوق جبال الأبال.

ما يأتي هو الطرق الرئيسة من طهران إلى الجنوب، المتوفرة، أو التي يمكن توفيرها، كخطوط قوافل من الخليج الفارسي:

طهران

280 ميل	أصبهان 70 فرسخ
320 ميل	شيراز 80 فرسخ
<u>160 ميل</u>	بوشهر 40 فرسخ
760 ميل	190

طهران

280 ميل	أصبهان 70 فرسخ
220 ميل	ماليمير 55 فرسخ

100 ميل	الأحواز 25 فرسخ
80 ميل	المحمرة 20 فرسخ
680 ميل	170

طهران

180 ميل	أصبهان 70 فرسخ
270 ميل	بهبهان 68 فرسخ
50 ميل	ديلولوم 12 فرسخ
600 ميل	150

طهران

280 ميل	أصبهان 70 فرسخ
220 ميل	ماليمير 55 فرسخ
100 ميل	شوشتر 25 فرسخ
600 ميل	150

طهران

200 ميل	همدان 50 فرسخ
110 ميل	كرمانشاه 27 فرسخ
280 ميل	بغداد 70 فرسخ
590 ميل	147

طهران

بوروجيرد 55 فرسخ	220 ميل
خرم آباد 13 فرسخ	50 ميل
ديزفول 32 فرسخ	130 ميل
100	400 ميل

الأولى من هذه، طريق القوافل الحالية من بوشهر إلى طهران، هي الأطول، والجزء بين بوشهر وشيراز سيئ جداً وخطير لدجة لا يمكن جعله آمناً، أو قابلاً للاستعمال حتى لسير البغال، بأي كلفة يمكن حث الحكومة الفارسية على إنفاقها عليه.

الطريق من ديللوم في الخليج الفارسي إلى طهران أقصر من المذكورة أعلاه بحوالي 160 ميلاً. يمكن القول بأن هذه جيدة ومستوية في معظمها من الشاطئ إلى بهبهان، ومن كومي شاه إلى العاصمة، لا يوجد ما يمنع من تأسيس نقل مدولب بكلفة قليلة. أما الجزء بين بهبهان وكومي شاه فلم يُعرف بعد بشكل دقيق. وقد أجرى السيد بارنج تحقيقاً بخصوصه عندما كان في فارس، وتم إعلامه أنه لا يوجد فيه صعوبات حقيقية. وقد وصفه لي أحد زعماء كاشكاي من تلك الجهات من المنطقة مؤخراً بأنه صعب جداً، إن لم يكن غير عملي كلياً، ولكن عند استجوابه بخصوص طرق أخرى كنت وإياه ملمّين بها، وجدته مبالغاً في معظم تصريحاته.

يمكن أن أقترح أن الخطوط من ديللوم إلى طهران ومن ديزفول إلى خرم آباد والكارون يجب أن يجري مسحها من قبل شخص كفء. وقد يستطيع

الكابتن ويلز، الموظف في دائرة التلغراف هنا والذي يسافر كثيراً من طهران إلى بوشهر، ربما أن يقوم بهذا العمل، أو يمكن إرسال مهندس طرق متمكن لهذه الغاية. أعتقد أنه يجب اختبار هذه الخطوط، ليس من وجهة نظر عمل طريق عربات عالية الكلفة، ولكن ببساطة بهدف اكتشاف خط في المنطقة يمكن من خلاله إنشاء طريق قوافل عادي للبالغ وعرباتها، والذي يمكن بتكلفة قليلة مستقبلاً جعله مناسباً لمرور العربات. ويمكن عندها حث الحكومة الفارسية، إذ تتزايد حركة السير، على تطوير وإصلاح الأجزاء الصعبة، وبذلك يمكن قبل كثير من الوقت أن تصبح، مثل الطريق من تبريز إلى طهران، صالحة لحركة السير المدولة كما هي للبالغ. إن تبني الخطوط موضع الحديث لإنشاء خط سكة حديد يمكن أيضاً أن يكتب عنه في الوقت نفسه.

إن مسألة إمكانية عدم الأمان لمثل هذه الطرق هي مسألة لا أجد لها أهمية كبيرة. إن التجارة ستعطي الأمان لأي طريق في هذا البلد، وكلما كانت حركة السير أقل، كلما ازداد عدم الأمان. وحتى في مقاطعة أذربيجان، كما هو في أي مكان في فارس، تصبح الطرق السريعة خطيرة عندما يكون الحاكم ضعيفاً. يجب أن تتحمل الحكومة الفارسية مسؤولية السلامة لأي خط تتكرر عليه القوافل التي تنقل البضائع، وإذا ما تم ذلك فلن يكون هناك صعوبة في تأمين تبني الإجراءات الفعالة لقمع اللصوصية من قبلهم.

الملحق رقم (4)

تقرير كتبه كابتن ويلز

مقارنة بين الخطوط من أصبهان إلى البحر

إن الخط العادي من أصبهان إلى البحر المتبع من قبل (kafilas) الآن هو عبر شيراز إلى بوشهر. وعلى طول هذا الخط بنيت خانات (فنادق) على مسافات كافية، والتموين قادم على الطريق.

من أصبهان إلى شيراز قلما توجد صعوبات هندسية أو لا توجد، وبرأس مال قليل نسبياً من النفقات يمكن عمل طريق عربات جيد.

المسافة من أصبهان إلى شيراز 323 ميلاً.

الطريق وراء شيراز في بعض الأماكن رديئة وقلما يمكن عبورها للبالغ الحملة، ولكنها مؤهلة لتطويرات كبيرة ويمكن لطريق عربات أن تتبع اتجاهها العام.

المسافة من شيراز إلى بوشهر 196 ميلاً.

لا يوجد خانات من أي نوع على طول خط البختياري عبر أردال وماليمار، ولا يوجد جسور فوق عدد من الأنهار، وفي فصل الشتاء، عندما يتحرك التجمع السكاني البدوي مادياً إلى سهول شوشتر، فلن يكون هناك تموين.

وعلى كل حال، وعلى افتراض أن نهر الكارون قد افتتح للملاحة إلى

شوشتر، وأن القناة الضرورية تم حفرها عند الأحواز، فإن البضائع يمكن أن تُسحن في محيط 275 ميلاً حول أصبهان، أي 244 ميلاً أقرب من عبر بوشهر، ولأن من بوشهر إلى أصبهان 519 ميلاً، فإن المصاعب التي يجب أن تتم مواجهتها في محيط هذه الأميال الـ 275 ما تزال كبيرة. لقد تم اقتراح محضر سكة حديد فوقها، ولكن هذا في رأيي الخاص غير ممكن، لأن كلفة ذلك ستكون ضخمة. ولكون وادي الكارون وروافده ذات جوانب وعرة فيجب غالباً تحويل الطريق في دهاليز مقصوفة في جوانب التلال لأميال، والتجسير أيضاً سيكون هائلاً، وإذا كان على الخط أن يُعمل بزوايا مستقيمة إلى سلسلة الجبال التي تقع بين هضبة جهل محل وملاير، فإن الخط سيكون أفضل قليلاً من بديل على شكل أنفاق وجسور. وأعتقد أن مهندس سكة الحديد سيفضل أن يأخذ خطه من شوشتر عبر بهبهان إلى وادي أرداخان؛ ولن يجد عقبات كبيرة في هذه الطريق، وسيكون قد صعد إلى سطح فارس المركزية بدون أن يعبر واحداً من الجبال التي تحرسها. وسينقر أيضاً أكثر سهولها خصباً ويشمل شيراز. إن كوتول (Kotul) ذا الـ 7,200 قدم الواقع بين أردخان وشيراز لا يوجد فيه صعوبات أو تدرجات لدرجة أن قاطرة "فيرلي" كتلك المستعملة بين بوتني وتيفليس، غير قابلة للنقاش. أو يمكنني أن أوصي بتجربة وادي نهر شهبور من بوشهر إلى نودن، حيث يمكن أن يقود النفق إلى نهر شور فاباليون، الذي يجري من أردخان.

ولكن عودةً إلى الطرق. تعتبر صعوبات خط البختياري كبيرة جداً عند ديزفول حتى إن جميع القوافل إلى أصبهان تذهب عبر بوروجيرد، وقد يكون من الأفضل أخذهم من شوشتر عبر دزفول وبوروجيرد إلى أصبهان، مع أن المسافة عن هذه الطريق قد تكون على الأقل 350 ميلاً من شوشتر، وغالباً 380. لسوء

الحظ أنا لم أرَ هذا الخط، ولذلك لا أستطيع أن أتحدث عن مزاياه؛ وعلى كل حال، يقال إن الماء متوفر بكثرة وأن الطريق ليست سيئة.

ومن المؤكد أن هذه هي الحال من بوروجيرد إلى أصبهان.

إن صعوبات طريق شيراز- بوشهر تكمن في محيط مسافة 93 ميلاً، أي من دالكي إلى نهر كاراجاتش.

في حين أن صعوبات خط البختياري تقع ضمن مسافة 117 ميلاً من سهل ماليمير إلى حدود جهار محل.

1. من المؤكد أن طريق شيراز رديئة من دالكي إلى سهل كونا تاكتا، بمسافة 11 ميلاً.

2. مرة أخرى، طريق كاماريج كوتول سيئة، بمسافة 6 أميال.

3. لتجنب كاراجاتش، يتطلب الأمر عملاً كثيراً لمسافة 4 أميال.

4. لتجنب كوتول دختر والمنحنى، يلزم طريق خارج جانب التل إلى الجنوب منه، 5 أميال.

5. للدوران حول كوتول بيريزان وعمل طريق عربات إلى داشتي أرجان، 12 ميلاً.

وللدوران حول كوتول سينا سفيد، 6 أميال.

المجموع 44 ميلاً.

هذه الأميال الـ 44 تسمح بالتدرجات وتشكل كل العمل الصعب.

واعتقد أن الخمسة أميال لكوتول دختر يمكن توفيرها بدخول دستي بار من وادي

شهبور، ولكنني لست متأكداً من ذلك. وفي رأيي، فإن خط البختياري ليس موضوع حديث بخصوص حركة سير العجلات.

ولكن على افتراض أنها جُرِّبت، والخانات بُنيت، والكارون جُسِّر، فإننا سوف نحصل على:

من سهل ملاير إلى نهر الكارون، عمل كثير لمسافة 15 ميلاً.

من النهر إلى ديهديز، عمل كثير لمسافة 10 أميال ونصف.

من ديهديز إلى نهر رودبار، عمل كثير لمسافة 12 ميلاً.

من رودبار إلى هيليسات، عمل كثير لمسافة 15 ميلاً.

من هيليسات إلى دوبولان، عمل كثير لمسافة 19 ميلاً.

من دوبولان إلى أردال، عمل كثير لمسافة 7 أميال.

من أردال إلى هضبة جهار محل، لمسافة 20 ميلاً.

المجموع 98 ميلاً ونصف.

وسيكون من الضروري إضافة 25٪ على الأقل إلى هذه، المسافات الخالية من نقطة إلى نقطة، من أجل تدرجات النسب، بحيث نحصل على 103.1 ميلاً من عمل طريق تلال صعب.

وهذا سيضيف 24.6 ميلاً إلى المسافة من أصبهان إلى شوشتر.

وبما أنني لا أتمكن كثيراً من الحصول على تدرج مناسب، لطول الطريق، فإنني أعتقد أنه يمكنني ذلك عندما يُشاهد جدول مقارنة الارتفاعات أدناه:

الممر الحالي من النهر إلى ديهباز منحدر جداً بالنسبة للعجلات.

من ديهباز، التي ترتفع 5,221 قدماً، ترتفع الطريق إلى علو 6.400 قدم في أربعة أميال:

المحدر إلى تيار رودبار في 6 أميال إلى علو 8,080

صعود فوق هيليسات إلى علو 6,900

والمحدر إلى هيليسات إلى علو 4,850 في 4 أميال.

من هيليسات⁽¹⁾ يجب أن ترتفع فوق علو 7,850، لتنحدر إلى دوبولان، بعلو 4,950. هنا، عند دوبولان، 1,000 قدم يجب أن يتم التعامل معها، ثم تسير الطريق بعد ذلك فوق الوادي خارج هضبة أردال، بعلو 6,700. وقد عبر مكينزي من أردال عبر جوكاهور، وحقق علو ممر 8,350 قدم. لتتبع الكارون ستكون ضعفي المسافة والصعوبة نفسها. إن هذه الارتفاعات هي صحيحة نسبياً مع أنها ليست على نحو جازم.

(1) الأسماء في الملاحق وجدناها مكتوبة هكذا في الأصل الإنكليزي - وهي غير معروفة مثل باقي أسماء مدن فارسية - شيراز - طهران - همدان - قزوین - کرمنشاه وغيرها، م.ع.

الملحق رقم (5)

إلى صاحب السمو الأمير ظل السلطان⁽¹⁾

أتشرف بأن أتقدم إلى حكمتكم العالية بمشروع لربط مدينتي المحمرة وكرمانشاه بخط صالح للملاحة.

لقد عدلت المشروع بناء على الاعتبارات الآتية: تستطيع بلاد فارس أن تتصل بأوروبا بواسطة أربع طرق، هي:

1. طريق تاورس (Tauris).

2. طريق ريشت.

3. طريق كرمانشاه.

4. طريق بوشهر.

إن في الطرق الثلاث الأولى عقبة جدية تكمن في كونها تحت سيطرة قوى أجنبية. روسيا وتركيا، ويمكن أن تُغلق في حالة نشوب خلافات بين فارس وهذه القوى، أو حتي بين هذه القوى نفسها.

من جهة أخرى، فإن هذه القوى الصديقة في السنوات الأخيرة، يمكن في لحظة معينة أن تتسبب في عقبات جدية للعلاقات التجارية. وبهذا الخصوص، على كل حال، هناك بعض الخوف من تركيا، ومشروع إنشاء طريق جيدة للعربات بين كرمانشاه وبغداد يستحق الاهتمام الجاد من قبل حكومة جلالته.

(1) النص الأصلي في الكتاب باللغة الفرنسية. (المترجم)

للاتصال مع أوروبا وجميع العالم بدون المرور على منطقة للجيران، فإن فارس تمتلك طريق بوشهر، وهي طريق معقولة وآمنة، لكونها تمر جميعها في مناطق فارسية، كما أن إنشاء طريق ذات اتصالات كبيرة بين طهران وبوشهر عبر أصبهان وشيراز ستكون بالتأكيد محل اهتمام كبير لحكومة جلالته. ولكن إنشاءها يتطلب نفقات عالية، وقد بحث فيما إذا لم يكن ممكناً وصل طهران بالخليج الفارسي باتباع اتجاه آخر، وأعتقد أن حل هذه المشكلة هو في إنشاء طريق مائي قابل للملاحة بين كرمانشاه والحمره.

إن إلقاء نظرة واحدة على الخريطة المرفقة بالمذكرة ستجعل سموكم يتفهم فوراً إمكانية تحقيق مشروعى.

إن الحمره ميناء فارسي على مصب نهر الكارون، وهو نهر عميق وقابل للملاحة لمسافة كبيرة من البحر، وربما حتى التقائه مع نهر ديزفول. وتقع كرمانشاه على مسافة نصف فرسخ من نهر كاراسون الذي مياهه قرب المدينة نفسها قوية بما يكفي لحمل قوارب نهاوندية، وهو يشكل طريقاً مائياً مهمة أعطيت اسم الكرخة والذي بعد أن يجمع الماء من عدد من الأنهار الصغيرة يدخل منطقة تركيا، ويصب في نهر دجلة.

وعلى الخريطة نرى أنه عند ارتفاع ديزفول فإن الكرخة قريب جداً من النهر الذي يجري خلال هذه المدينة؛ ويجري هذا النهران لوقت طويل على بعد قليل من بعضيهما بعضاً، وفي منطقة سهلية سيكون من السهل أن نوحدهما بواسطة قناة. وإنه من المؤكد أن القدماء قد استفادوا من هذه الميزة من أجل ريّ الأرض بين النهرين، وقد حفروا القناة - القنوات، والتي ما يزال بعضها موجوداً إلى اليوم.

ولذلك، يبدو من الممكن بأي طريقة ربط كرمانشاه مع الحمرة بواسطة خط قابل للملاحة، وذلك بربط الكرخة إلى نهر ديزفول الذي يتدفق في الكارون بواسطة قناة.

يتضمن المشروع دراسة بأنه لا يمكن تنفيذه بدون استكشاف، وبما أنها مسألة إنشاء خط مائي، ستكون فكرة جيدة أن يتم إجراء هذا الاستكشاف بواسطة قارب لمعرفة مجاري المياه، وعمقها، والأماكن التي يمكن أن تشكل عقبات للملاحة، وأخيراً لتقرير الخط الأكثر مناسبة للقناة التي يراد حفرها لتربط الكرخة ونهر ديزفول. ولا شيء يمنع في معرض هذا الاستكشاف من فحص موقع السد القديم عند الأحواز وإجراء دراسة لإعادة إنشاء هذا السد إذا كان ذلك ضرورياً.

ومهما قد يبدو من المفاجآت، فيمكن الآن عمل استكشاف بدون صعوبات بواسطة سكة حديد متنقلة تم اختراعها من قبل إم. ديكاوفيللي، وهو مهندس فرنسي. أسطول صغير تكمله سفن بخارية أو ثلاثيات يمكن جلبه بواسطة سفينة شراعية إلى الحمرة، ويُقصد من هذه اللنشات نقل العاملين في الاستكشاف وموادهم التي تتكون من 125 متراً من السكة الحديدية (ديكانيوللي) وستغادر الحمرة، وسوف تذهب باتجاه أعلى الكارون ونهر ديزفول حتى المدى الذي لا تواجه فيه عقبة. وفور أن تصبح هناك عقبة، يتوقف الأسطول الصغير. وسيتم تفريغ سكة الحديد المتنقلة، وتوضع على الأرض، ويتم جر القوارب بواسطة عربات خاصة؛ وإلى الحد الذي يمكن أن يتقدم فيه الأسطول على سكة حديد صغيرة، سيزال الجزء من سكة الحديد الذي حمله إلى الأمام، ومن المفهوم أنه بواسطة 25 متراً من الممر فمن الممكن عبور مسافة كبيرة إلى حد جيد.

إن هذا سيتغلب على العقبة وفور إيجاد مكان قابل للملاحة، سيتم تطويق الأسطول، ويعاد تجميع سكة الحديد، ويستمر التقدم.

وللعبور من نهر ديزفول إلى الكرخة سنتبع نفس الأسلوب. ولأن المسافة بين النهرين في المكان الذي يقتربان فيه من بعضيهما بعضاً بالكاد هي أكثر من المسافة بينهما في المكان الذي هما فيه الأقرب، وهي تقريباً أكثر من 4 إلى 5 فراسخ، فيمكن بسكة حديد متنقلة طولها 125 متراً أن يتقدم المرء فرسخاً كل 6 إلى 7 ساعات على الأكثر. وهكذا ترون سموكم أن 4 أو 5 أيام بعد مغادرة نهر ديزفول فإن الأسطول يستطيع أن يبحر في مياه الكرخة صعوداً بدون صعوبات حتى وصوله مقابل كرمانشاه.

ولإقناع سموكم بسهولة هذه المناورات، فإنني أعيد إلى الذاكرة بعض النقوش المتعلقة بجملة فرنسية توصلت أخيراً إلى التعرف على مجرى نهر أوجاي، في وسط أفريقيا وشريحة من المحيط الهادئ. لقد تكونت هذه الحملة من أسطول صغير يتكون من سبعة قوارب بخارية، وبواسطة سكة حديد متنقلة، عبرت بسهولة جميع العقبات وصعدت في مجرى النهر حتى منبعه.

إن النتائج التي يمكن الحصول عليها بواسطة سكة الحديد المتنقلة هذه رائعة لدرجة أنه سيكون من السهل جداً أن ننقل من المحمرة أو بوشهر إلى (زايندي رود) أسطولاً كاملاً بدون أن نفك قطعة واحدة.

أن الفوائد التي يمكن أن تنتج من إنشاء خط مائي بين كرمانشاه والمحمرة لا تُحصى. ستتأثر جميع تجارة أوروبا وأجزاء أخرى من العالم مع فارس بدون شك بهذا الخط، هذا عدا عن الأهمية الكبيرة التي ستصبح عليها المحمرة وكرمانشاه، وذلك عند اتصال المدينة الأخيرة مع طهران وأصبهان بواسطة طرق جيدة، أو

سكك حديدية ذات عرض ضيق، وستكون هاتان المدينتان الفارسيتان العظيمتان على بُعد أيام فقط من الخليج الفارسي.

وعلى أي حال، عندما تأخذ استكشافات علمية كثيرة مكانها في آسيا وأفريقيا وأميركا، سيكون من الرائع لسموكم أن تأمروا بجملة يكون هدفها معرفة الأنهار التي يُقصد أن تشكل الطريق المائي لهذا المشروع وأن تروا اسمه اللامع في أوروبا يقف إلى جانب الاكتشافات العظيمة لهذا البلد.

إنني أرجو من سموكم أن تنظروا إلى هذا المشروع نظرة إيجابية، ولكن، مهما يكن قراركم فإنني سأكون سعيداً إذا كنت قد استطعت أن أريكم هذا العمل، ذلك أنه منذ وقت قصير مضى، فإن السعادة بأن أتصل بشخصكم المهيب لم تمنعني لحظة من البحث عن اعتبار نفسي مفيداً في مهنتي، وبذلك أبرر الفضل العظيم الذي منحتني إياه بالسماح لي أن أكرس لخدمتي لكم قدراتي البسيطة.

إف. فاوفيلير. كرمانشاه

26 شباط 1883

الفصل الرابع

فتح الكارون للملاحة لتجارة
جميع الأمم، 1888-89

الفصل الرابع

فتح الكارون للملاحة لتجارة جميع الأمم، 1888-89

133. في سنة 1857 كان في الجو خطتان لتسهيل الاتصالات التجارية بين الخليج الفارسي وطهران⁽¹⁾. إحداهما كانت مدّ سكة حديد من الحمرة إلى طهران. وكان على الشركة التي ستنفذ المشروع أن تؤمّن نصف الفائض زيادة عن الجمارك الموجودة آنذاك في الحمرة وبوشهر وشوشتر، ولكن على الشركة أن لا تتدخل في إدارة سكة الحديد. وقد تعهدت الحكومة الفارسية بفتح ملاحه الكارون بأنفسهم، وأن يسيروا بواخرهم هم. لم يتفق امتياز سكة الحديد كما هو معروض مع توجهات المفوضية البريطانية، وحكومة جلالتهما لم تستطع رؤية طريقها لتعطي أية ضمانات.

134. كانت الخطة الثانية إعطاء احتكار على الكارون لمجموعة فارسية يرأسها شخص واحد، ملك التجار، وهو فارسي مولود في الهند البريطانية ومغامر، لا يمكن الوثوق دائماً بولائه للقضية البريطانية⁽²⁾. كانت الخطة مدعومة بقوة من قبل أمين السلطان، الذي كان على قمة قيادة الإدارة الفارسية آنذاك. ولو كان لهذا الامتياز المرغوب أن يمنح إلى هذه المجموعة، لكان من الأهمية بمكان أن يكون لرأس المال البريطاني حصة كبيرة فيه، بتوجه لتأمين مصالح بريطانيا في الكارون. وقد كان يُخشى من احتكار فارسي حصري أن يعمل

(1) سرّي، إي. حزيران 1888، رقم 45 إلى 80 (رقم 48 إلى 52).

(2) سرّي إي. حزيران 1888، رقم 45-80 (رقم 53-72).

للإضرار بمصالح بريطانيا التجارية. ولذلك أصدر سير أ. نيكلسون تعليمات للكولونيل روس بأن يستطلع رأي ملك التجار، وقد رحب هذا الأخير باقتراح مجموعة ألمجلو - فارسية.

135. وفي هذه الأثناء، كتب السيد جي. سي. مكينزي (من جراي، بول وشركاهم) إلى مكتب الشؤون الخارجية بحث على أهمية دعم أي رغبة من طرف الحكومة الفارسية لافتتاح الملاحة في نهر الكارون بأي وسيلة كانت، حتى بواسطة شركة فارسية، إذا أمكن تأسيس مثل هذه الشركة، إذ إنه كان مقتنعاً بأن أي شيء ينتهي لهذا الأمر، مهما كان صغيراً، يجب أن يعطي نتائج بغاية الأهمية لإنجلترا⁽¹⁾.

136. وصل عندها سير ه. دراموند وولف، وزيراً لجلالته في طهران، والذي أمّن لنا ديبلوماسيته بعد مناورة ذكية احتكاراً عملياً لتجارة الكارون - على الرغم من كونها في شكل فتح لتجارة العالم⁽²⁾. كانت المصاعب التي على وزيرنا أن يواجهها متشعبة وذات طبيعة خطيرة. كانت الخطوة الأولى التي عملها توجيه ملاحظة بتاريخ 18 أيلول 1888 إلى الحكومة الفارسية، أشار فيها إلى الوعود المتكررة من قبل الشاه لفتح الكارون لتجارة العالم وتطوير طرق المواصلات بين الخليج الفارسي وشمال فارس، وقد أوضح، كما كان الأمر، أن فارس مغلقة في وجه تجارة العالم، وأن الخطوط الشمالية تمر خلال دول أخرى وأن حركة السير عليها كانت خاضعة لغير التشريعات الفارسية. وقد بين بوضوح لحكومة الشاه، أن البريطانيين لم يبحثوا عن امتيازات

(1) سرّي إي. كانون الثاني 1889، رقم 45-90 (رقم 68).

(2) المرجع نفسه رقم 73.

حصرية لأنفسهم، ولكنهم كحلفاء وأصدقاء لفارس، التي ضمنت حكومة جلالتها استقلالها وسلامتها، معنيون بتقديم نصيحتهم في الموضوع. وقد أجمل القول بأنه: "لذلك فإن حكومة جلالتها، كأصدقاء فارس وحلفائها، قد أصدرت لي تعليمات بأن أتحقق متى يمكن أن يتوقعوا تنفيذ التأكيدات والوعود التي أعطيت، وهم يثقون بأن الجواب الرسمي الذي سيتسلمونه سيكون مطابقاً تماماً لمشاعر الصداقة والتفاهم الودي بين البلدين، والذي رغبة حكومة جلالتها أن تعززه وتحافظ عليه".

137. تم تسليم هذه الملاحظة باليد لأمين السلطان من قبل السيد إس. تشيرتشل⁽¹⁾. وقد وُجد أن الشاه ميال بشكل إيجابي تجاه فتح الملاحة في نهر الكارون للتجارة العالمية. ولكن العقبة الكبيرة الوحيدة كانت أن الشاه خائف من غضب الروس. وقد بدا أن الشاه قد أعطى عهداً للقيصر بأنه لن يقرر أبداً أن يعطي امتيازاً أو أذونات لإنشاء سكك حديد، طرق، وطرق مائية لمؤسسات من دول أجنبية قبل استشارة جلالته الإمبراطور. وقد تمت مناقشة الأمر من قبل المفوضية البريطانية بأن المطلوب ليس امتيازاً لأي شركة أجنبية، ولا احتكاراً حصرياً لأي جهة أجنبية معينة، ولكن فتح طريق مائي سريع موجود فعلياً للتجارة العالمية.

138. كانت الصعوبة الأخرى هي خوف الحكومة الفارسية من أن الحكومات الأجنبية ستقوم بإنشاء قلاع على جانب النهر، أو تستعمل النهر لغايات عسكرية. وبالنسبة لهذا الأمر، فقد تم بيان أنه بيد الحكومة الفارسية أن تعدّ

(1) المرجع نفسه رقم 69-67.

تعليمات صارمة بعدم إقامة قلاع، استيراد الأسلحة، أو أي استعمال آخر للملاحة لأعمال الحرب أو الأغراض العسكرية.

139. وافق الشاه أخيراً على الالتزام بطلب الحكومة البريطانية بالشرطين الآتيين⁽¹⁾:

(1) تقديم باخرتين؛

(2) ضمانات حكومة جلالته بنوع من الحماية ضد الروس في حال أن فتح الكارون أغضب تلك القوة.

وقد وعدت حكومة جلالته بالالتزام بهذين الطلبين. وأكثر من ذلك، فقد حُوِّلت حكومة الشاه بأن تظهر للروس ملاحظة السفير البريطاني المؤرخة 18 أيلول 1888، لتبرير الإجراء المتخذ.

140. ولترتيب ذلك، تظهر الملاحظات الآتية والتي استمدت من محادثة مع أمين السلطان وتم إيجازها من قبل سعادته بالفارسية لتقديمها للشاه، بتاريخ 1 تشرين الأول 1888، ما هي شروط التفاهم المبدئي:

ملاحظات لترتيب الأمر، كما استمدت من محادثات مع أمين السلطان وتم إيجازها من قبل سعادته بالفارسية لتقديمها إلى الشاه، بتاريخ 1 تشرين الأول 1888.

يتعهد الشاه أنه بتاريخ 1 كانون الأول القادم سينشر إعلان فتح الملاحة في الكارون حتى الأحواز لجميع السفن التجارية الأجنبية، الشراعية وغيرها، ولمدة خمس وعشرين سنة. سيتم دفع رسوم بمقدار - لكل طن من قبل كل سفينة عند

(1) المرجع نفسه رقم 77.

دخولها النهر بالإضافة لرسوم الاستيراد كما هي عليه الآن ولرسوم التصدير عند المغادرة.

توافق الحكومة الفارسية فيما هو آت على إنشاء خط ترام عبر الحاجز عند الأحواز ويحتفظون لأنفسهم بحق الملاحه بين ذلك المكان وشوشتر.

يجب أن يتم تضمين التعهدات والتحفظات المذكورة أعلاه في الإعلان الذي سيُنشر ويتم إعمامه على المفوضيات الأجنبية في طهران.

تتعهد الحكومة الفارسية في ما هو آت بالمحافظة على النظام على الطريق بين ديزفول وخرم أباد وأن تنشئ خلال ثلاث سنوات طريق عربات من شوشتر إلى قم.

ستقدم حكومة جلالتها إلى جلالة الشاه سفينتين مناسبتين للملاحه فوق الأحواز، وسيتم نشر الرسوم بين الأحواز وشوشتر وتعرفة نقل البضائع من قبل الحكومة الفارسية في إعلان لاحق، وذلك بعد أن يتم الاتفاق عليها سرّاً بين الحكومتين.

فور نشر الإعلان الأول، فإن الضمانة المعطاة من قبل حكومة جلالتها ستكون نافذة المفعول.

تم الإصرار على مدة ثابتة بخمس وعشرين سنة لفتح الملاحه، وذلك كي لا تُعطى الحكومة الفارسية مناسبة قد يجدونها في حال أن لم تُذكر مدة محددة، لسحب المنحة بأسرع مما أعطيت.

141. تم إعداد مسوّد إعلان من قبل الوزير البريطاني بطلب من الشاه وذلك لتحقيق ما يأتي:

مسوودة إعلان

إن جلالة الشاه، بسعة حكمته وبرغبته في تعزيز رفاهية شعبه، وتجارتههم واقتصادهم مع الأمم الأجنبية، يعلن أن الملاحة في الكارون حتى الأحواز مفتوحة لجميع السفن البخارية والشراعية التجارية التي تنتمي إلى الأمم التي في وثام مع فارس ولمدة خمس وعشرين سنة، وأكثر، ما لم يسمح بها جلالتة، من ناحية أخرى، في نهاية المدة المنصوص عليها.

جميع السفن الشراعية ذات الحمولة فوق 70 طناً، وكذلك جميع السفن البخارية، ستدفع عند دخول الكارون لمكتب الجمرك الفارسي رسماً بمقدار- كران لكل طن، متضمناً الضرائب المعتادة للاستيراد والتصدير، وغير ذلك مما يدفع حتى الآن. تتعهد الحكومة الفارسية على نفسها بأن تسهل نقل البضائع بواسطة طريق ترام عبر الحاجز عند الأحواز ثم بواسطة النهر أو البر إلى شوشتر. كما ستسهل الحكومة الفارسية الأمر لطرق آمنة وصالحة من شوشتر باتجاه طهران.

سيتم نشر هذا الإعلان عبر البلاد وإعلام المفوضيات الأجنبية في طهران به.

مسوودة ضمانة يقول أمين السلطان إنها ستحظى بموافقة الشاه.

في حالة أن الحكومة الروسية اتخذت ذريعة لإزعاج فارس، أو تصرفت بطريقة عدائية تجاه فارس، أو حاولت التدخل في الحقوق الفارسية أو احتلال منطقة فارسية، فإن حكومة جلالتها ستتخذ إجراءات قوية لجعل الروس يكفون عن ذلك.

142. تم منح فتح نهر الكارون لتجارة العالم في تشرين الأول 1888، وتم الإبراق بالخبر من قبل وزير جلالته إلى سيلما في 25 تشرين الأول⁽¹⁾:

لقد تسلمت ملاحظة من وزير الشؤون الخارجية بما يأتي:

[تقبل الحكومة الفارسية طلب حكومة جلالته لفتح الكارون للتجارة العالمية؛ تحتفظ بحقها لإصدار تعليمات وفرض رسوم فيما بعد. وفي هذه الأثناء صدر أمر لحاكم عربستان للسماح بمرور سفن تجارية بخارية وشرعية من قوى صديقة إلى الأحواز. يحتفظ بحق الملاحه بعد السد للحكومة الفارسية. سيتم عمل طريق ترام عبر الجسر من قبل الحكومة الفارسية. طريق للعربات المدولبة سيتم إنشاؤها خلال ثلاث أو أربع سنوات من ديزفول إلى أصبهان أو قم].

لا يرغب الشاه في ظهور أي شيء في الصحف حتى يتم نشر مادة ستظهر قريباً في الجريدة الرسمية الفارسية، وقد أكدت لجلالته أنه لا شيء سيرشح ليربط هذا التصرف بحكومة جلالته أو بي.

لقد اقترحت على سكرتير الدولة أنه يجب اتخاذ بعض الترتيبات فوراً مع لينش لتأسيس خدمة بسفنه البخارية الاحتياطية من أجل تأسيس حق.

143. تم نشر التعليمات الموعودة في الجريدة الرسمية الفارسية مباشرة بعد ذلك، وهي مبينة أدناه⁽²⁾:

تعليمات الملاحه في نهر الكارون

من أجل تسهيل التجارة، وزيادة ثروة البلاد وأن تجعل أراضيها ذات

(1) سرّي إي. تشرين الثاني 1888، رقم 58.

(2) تقرير إدارة الخليج للسنوات 1888-89.

جدوى، فإن الحكومة الفارسية قد فتحت نهر الكارون، استناداً للتعليمات الآتية، وسمحت بالملاحة من المحمرة إلى الأحواز من قبل البحرية التجارية لجميع الأمم. يجب على السفن التي تبحر في الكارون أن تتبع تعليمات الحكومة، والتي ستستمر قائمة لمدة عشر سنوات دون تعديل، وبعد ذلك سيتم تعديلها حسب الاضطراب والظروف.

(1) يجب أن لا تبقى السفن البخارية الخاصة بالتجار من الحكومات الصديقة في أمكنة التنزيل أو في النهر أكثر مما هو ضروري لأغراض التحميل والتنزيل وتموين أنفسهم للرحلة.

(2) يجب أن لا يتم تحميل الأشخاص الذين يكون حضورهم ضاراً بالنظام والذين قد يسببون مصاعب بحضورهم، على السفن، وكل من يحضر يجب أن يكون مزوداً بجواز سفر من حكومته، وإلا فإنه إذا حضر أي شخص بدون جواز سفر فمن المستحيل معرفة طبيعة عمله.

(3) لا يجوز تحت أي ذريعة مهما كانت أن يكون لأي سفينة الحق في حماية أي شخص فارسي بأي طريقة كانت.

(4) يمنع منعاً باتاً نقل الأسلحة، وإذا ما تمت مخالفة هذا البند فسوف تُصادر الأسلحة.

(5) يمنع نقل أي بضائع متفجرة.

(6) يجب أن لا يقيم مالكو السفن أي بنايات مهما كانت، مثل مستودعات حفظ الفحم، الدكاكين، خانقات، أو مصانع، الخ، على شواطئ النهر.

- (7) يتم إنشاء مستودعات تخزين البضائع والفحم وكذلك أماكن التنزيل بكميات كافية من طرف الحكومة الفارسية أو التجار الفرس.
- (8) يتم دفع أجور معقولة من قبل مالكي السفن، وسوف تستعمل هذه المبالغ لإنشاء المستودعات والمخازن.
- (9) سيكون موظفو المستودعات ومخازن الفحم من الرعايا الفرس.
- (10) لن تصل السفن إلى أكثر من الأحواز.
- (11) سيتم اختيار رجل موثوق به في فارس من أجل المخازن، وسيتم اختيار شخص آخر من طرف مالكي السفن، ومعاً سيهتمان بالمخازن.
- (12) سيتم اختيار مراقبي المخازن، كالحراس، الخ، من قبل الحكومة الفارسية.
- (13) لا يحق لأي شخص ينتمي لأي سفينة، مهما كان، أن يشتري، يبيع، أو يرهن، الخ، أي ملكية من أو إلى شخص فارسي.
- (14) يُستوفى من كل سفينة تبحر في الكارون إلى الأحواز، وللذهاب والإياب: إذا كانت سفينة بخارية كران واحد لكل طن من حمولتها، وإذا كانت سفينة شراعية 10 شاهيات رسم مرور وحق عبور الطريق. تدفع السفن غير المحملة نصف الرسوم. السفن التي تعود للرعايا الفرس بحمولة أقل من 30 طناً ستعفى من هذه المستحقات.
- (15) سيتم توفير الحمالين الذين هم بسن العمل كحمالين، من أماكن التنزيل إلى السفن من السفن إلى أماكن التنزيل من قبل الحكومة الفارسية، والتي ستحتفظ بسجل لهم وتزودهم ببطاقات تعريف.
- (16) عندما يعتبر شخص فارسي دخل خدمة السفن بإذن من الحكومة

الفارسية نفسه خاضعاً للقانون، فإن محاكمته وعقوبته سيتم تنفيذهما بدون أي تدخل.

(17) بالنسبة لأعلام السفن، سيتم تنظيمها بقوانين بحرية عامة فيما يتعلق بالموضوع.

(18) يُمنع إقراض موظفي السفن للفرس بشكل عام أي مبالغ من المال تتجاوز عثمانيتين، ويُستثنى من ذلك أمور التجارة.

(19) ليس لأي حكومة صديقة الحق في التدخل بأي شكل من الأشكال بعمق أو مجرى النهر.

(20) يجب أن يتم إدخال أعداد وأسماء ووظائف الأشخاص المستخدمين على سفن الحكومات الصديقة في سجلات الحكومة وأن يحصلوا على جوازات سفر فارسية، وبالعكس ذلك فلن يُسمح لهم بالاستفادة من الخدمة.

(21) بما أن هذا الإذن لبحرية الحكومات الصديقة التجارية للإبحار في الكارون قد مُنح فقط بهدف تسهيل وتشجيع التجارة وليس غير ذلك، فإن هذا لا يسمح بأي وسيلة كانت أن يكون هذا ذريعة لنقاشات سياسية من أي نوع.

(22) ستغطي التعليمات المعمول بها عموماً بخصوص الحطام أو الشواطئ مثل هذه الحالات وسيتم دفع تكاليف الإنقاذ إلى سكان الشاطئ.

(23) يمنع بيع البضائع الخطيرة مثل الأسلحة، الخ، من قبل موظفي السفن إلى الرعايا الفرس، البدو أو القبائل، وإذا ما تم ذلك فستُصادر وتعاد قيمتها.

(24) إذا خرقت أي سفينة من سفن القوى الصديقة هذه التعليمات، ستغرم؛ إذا كانت سفينة بخارية ما قيمته 600 عثمانية، وإذا كانت سفينة شراعية ما قيمته 300 عثمانية، وستمنع السفينة من الإبحار لمدة سنتين.

ملحوظة- في حالة المخالفة فإن النص الفارسي هو الذي سيعمل به.

144. تم عمل ترتيبات فورية بالتلغراف لإرسال زورق السادة جراي مكينزي وشركاهم البخاري، (العربي)، بغاطس خمسة أقدام في الماء⁽¹⁾. وقد غادر البصرة في 30 تشرين الأول ومضى باتجاه أعلى نهر الكارون. وبما أنه كان من المشكوك فيه ما إذا كان (العربي) سيصل إلى الأحواز، باعتبار أن النهر كان في أخفض مستوى له في ذلك الوقت، فقد تم إعداد (بلوسّي لينش) الذي يعود إلى السادة لينش إخوان أصحاب شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية، والذي غاطسه 3 أقدام فقط في الماء، وأرسل خلال ثلاثة أيام.

145. ولكون زعيم الحمرة لم يتسلم أوامر بعد بالسماح لسفن بخارية أجنبية بالمرور أعلى نهر الكارون، ولتجنب عواقب غير سارة للشيخ، فقد تم الترتيب على أن تمر السفن بالحمرة ليلاً ويجب أن يبلغ قباطتها أنهم فعلوا ذلك إلى الحاكم العام لعربستان نظام السلطنة.

146. كان يجب أن تتم ملاحاة الكارون الأعلى بعد منحدرات الأحواز من قبل الحكومة الفارسية، ولذلك تم جرّ واحدة من السفينتين اللتين يتكون منهما الأسطول الفارسي، سوسا، (السفينة الأخرى هي بيرسيبوليس)، إلى الجانب

(1) سرّي إي. كانون الثاني 1889، رقم 45-90، (رقم 45-63).

الآخر من المنحدرات، في كانون الثاني 1889.⁽¹⁾ ومن الوصف الذي أعطاه كرزون في كتابه "بلاد فارس" يبدو أن ذلك لم يخدم أي هدف سوى أخذ نظام السلطنة إلى أعلى وأسفل النهر، لأن غاطسها كان كبيراً بحيث لا يسمح لها أن تستعمل كسفينة شحن بضائع، ما عدا حين يكون الماء عالياً. وقد كانت تتم قيادتها وتوجيهها من قبل عرب، تحت إمرة مهندس تركي من بغداد، جديد تماماً على النهر.

147. تبين أن بلوسّي لينش طويلة جداً بالنسبة للمنعطفات المفاجئة والتعرجات في نهر الكارون وأنها ذات غاطس عميق جداً لا تستطيع به أن تمر فوق المياه الضحلة في الماء المنخفض.⁽²⁾ ولذلك فقد استبدل بها بعد جريانها لبضعة أشهر شوشانا، وهو قارب عجالات في المؤخرة صغير، بثلاث دفات. وقد تم أخذ شوشانا لاحقاً إلى فوق الكارون الأعلى، كإحدى السفن الخاصة للشاه. تم وضع بلوسّي لينش مرة أخرى في الكارون المنخفض، ولكن في سنة 1891 تركت مكانها لسفينة بخارية بدواليب ومجاديف، إس. إس. مالامير، من التصميم نفسه الذي للسفن العاملة على دجلة، ولكن أصغر منها بقليل. وقد ناسبت هذه السفينة بشكل أفضل الملاحة على الكارون وجذبت فوراً مسافرين أكثر وحركة نقل بضائع أكثر.

148. كان أحد الامتيازات التي بحث عنها الشاه في تجاوبه مع المتطلبات البريطانية لفتح نهر الكارون هو وجود سفينتين للخدمة في الكارون الأعلى

(1) خارجي أ. آذار 1889، رقم 125 26، وكتاب كرزون "بلاد فارس" الفصل 2، ص: 356.

(2) كتاب كرزون "بلاد فارس" الفصل 2، ص: 354.

من الأحواز إلى شوشتر.⁽¹⁾ وقد اعتقد سير دروموند وولف أنه يمكن تحويلهما إلى مزية كبيرة، وذلك بينائهما ليتم تزويدهما بسهولة بالأسلحة التي تُحفظ في بوشهر لاستعمالها عند الضرورة. وقدم في الوقت نفسه اقتباساً من تقرير الكولونيل بيل العسكري حول جنوب شرق فارس:

"تقع مدينة شوشتر على نهر الكارون، حوالي 25 ميلاً فوق الأحواز، وتحتل موقعاً مهماً من الناحيتين السياسية والتجارية؛ سياسياً بسبب قوتها العسكرية الطبيعية، وموقعها الجغرافي فيما يتعلق بالقبائل العربية التي تشغل سهول الشاطئ عند سفوح التلال وقبائل نبال اللورية، البختاريون، كاشجاي، كوهجيلو، وغيرها، التي تحتل منطقة الجبال الممتدة إلى خط بوروجيرد-أصبهان، وكل هؤلاء، في قليل أو كثير، ساخطون على أسيادهم الفرس؛ إن إمكانية احتلالها بواسطة قوات عسكرية لن يفشل في جلب بلاط طهران، والنفوذ العالي الذي سيتبع تأسيس علاقات قوية هناك. وتجارياً، إن المدينة مهمة كسوق تجارية طبيعية للتجارة بقرب خط الكارون."

149. في تشرين الثاني 1888 اقترحت حكومة جلالتهما أن تعرض على الشاه زورقي قَطْرَ بخاريين للخدمة فوق الأحواز، تكلفة الواحد منهما تقدر بـ 10,000 جنيه استرليني⁽²⁾. وقد تعهد السادة لينش إخوان بدفع نصف الكلفة إذا دفعت الحكومة البريطانية النصف الآخر. وقد سُئلت حكومة الهند ما إذا كانت ستساهم بـ 5,000 جنيه استرليني. وقد كان يُعتقد أن حكومة الهند ليس لها تجارياً مصلحة في الملاحة في نهر الكارون، ولكن الاعتبارات

(1) رقم 74-أ من سرّي إي.، كانون الثاني 1889، رقم 45-90.

(2) سرّي إي.، تشرين الثاني 1888، رقم 183-184.

السياسية بررت هذا الإنفاق. وبناء على ذلك وافقت الحكومة على الدفع. وفي الحقيقة، فإن سفينة واحدة تم منحها أخيراً، وقد أخذ الأمر وقتاً طويلاً حتى وافق الشاه (انظر الفصل الخامس، الفقرة 167، 168).

150. تم تعيين وكيل فارسي (كارجوزار) نيابة عن مكتب الشؤون الخارجية الفارسي، ليقوم في المحمرة بهدف تنفيذ التعليمات. كما تم تعيين موظف في الأحواز لتنفيذ وظائف مماثلة تحت إدارة أمين السلطان. أما كيف استعمل الكارجوزار في المحمرة وظيفته أو أساء استعمالها فذلك ما سوف نراه في الفصل القادم.

151. فيما يتعلق بفتح الكارون، فقد اعتبر من المفيد فحص نهر بهمانشير، الذي يشكل القناة القديمة للكارون، ولذلك صعدت لورنس سفينة المقيم في كانون الأول نهر بهمانشير لمسافة 20 ميلاً. ولاحقاً، صعد كابتن بترورث من المحمرة إلى البحر بواسطة بهمانشير في زورق بخاري وسبر أغواره. وقد كان ذلك النهر قابلاً للملاحة لمسافة 30 ميلاً من مصبه بواسطة سفن بخارية تقطع المحيط ذات غاطس خفيف؛ ولكن القناة التي تقود إلى المصب كانت متعرجة، وكانت هناك ضفة رملية ضحلة يجب قطعها للوصول إليه.

152. كانت السنتان 1891 و1892 مئمتين في فتح عدة خطوط للمواصلات، والتي أعدت لمساعدة حركة السير على الكارون.

153. تم إكمال خط تلغراف في شهر آب 1891 من المحمرة إلى الأحواز، ديزفول، وشوشتر. كما تم فتح مكتب بريد فارسي في المحمرة في شباط 1892، كما تم فتح مكتب بريد بريطاني كذلك في القنصلية هناك في تموز 1892. وقد تم تنظيم خدمة بريد نصف شهرية بعد ذلك بين المحمرة، شوشتر

وديزفول. وأكثر من ذلك، تم ترتيب تبادل بريد بين مكتب البريد الفارسي في المحمرة ومكتب البريد التركي في البصرة. وعلى كل حال، فقد سُجِّل في سنة 1894، أن الترتيب البريدي بين المحمرة وشوشتر قد تدهور بسبب الحاجة إلى التمويل لتغطية الخدمة، وأن مكتب البريد في المحمرة قد أُغلق.

الفصل الخامس

العقبات في طريق المشروع
البريطاني على نهر الكارون

الفصل الخامس

العقبات في طريق المشروع البريطاني على نهر الكارون

154. الصعوبات الرئيسية التي كان على شركة لينش أن تواجهها نجمت من العمل بتعليمات نهر الكارون المشار إليها أعلاه (فقرة 143). لقد نُظر إليهم بروح ليست كريمة، وعمولوا من قبل الموظفين المحليين بقسوة، تعطي انطباعاتاً للشك بأن الفرس يتمنون بأن يربح الملاحون البريطانيون أقل ما يمكن من المنحة. ولذلك لجأت السلطات الفارسية إلى سلسلة من الأساليب والمراوغات المعيقة، والتي وبشكل متكرر، قادت الشركة البريطانية الوحيدة التي تعهدت بالمشروع إلى اليأس، وما أعانها على التحمل هو فقط طاقتها الدؤوبة وصبرها المستمر.

154. أ. ويجب أن تُنسب هذه السياسة المعيقة إلى الارتياح الذي دأب الفرس على إعماله ضد الأجانب (وخاصة البريطانيين والروس)، لكونهم حسب رؤيتهم الخاصة، يحققون مكاسب سياسية من خلال مشاريعهم التجارية. وقد كان هناك أيضاً في هذا الوقت انفجار كبير للمشاريع التجارية بين الفرس، وكان الجو مليئاً بالخطط لشركات فارسية لتشغيل مشاريع سفن بخارية، إنشاء طرق، طريق ترام، وسكة حديد. وقد كان الفرس مهتمين بعدم السماح للأجانب بحصة في هذه المشاريع وكانوا غيورين جداً من المشاريع الأجنبية في بلادهم⁽¹⁾. هذا الشعور المعادي للأجانب يعود غالباً إلى الإعلان

(1) تقارير إدارة الخليج، 1888-89.

الآتي الذي نشر في الجريدة الرسمية الفارسية في الوقت نفسه تقريباً الذي صدرت فيه تعليمات نهر الكارون:

"لما كان الله القدير قد خص طبيعتنا المباركة بصفات العدالة والبركة وتجلت فينا أوامره وقوته، وتعهد خاصة بحماية جميع حياة وممتلكات رعايا إمبراطورية إيران المحروسة إلهياً؛ وامتناناً لهذه العظيمة العظيمة، نعتبر أنه يتوجب علينا تنفيذ الواجبات التي يفرضها علينا، حتى لا ندع شيئاً إلا ونفعله لنضمن لأهل هذه المملكة، التمتع بحقوقهم والحفاظة على حياتهم وممتلكاتهم من مضايقات الظالمين، وعدم توفير أي جهد حتى النهاية، بحيث إن الناس وهم آمنون على أنفسهم وأملاكهم، سوف في هدوء ويسر تامين، يشغلون أنفسهم في أمور تفضي إلى انتشار الحضارة والاستقرار.

ولذلك، ومن أجل إعلام جميع رعايا هذه المملكة وسكانها وإعادة التأكيد لهم بشكل عام، نعلن أن جميع رعايانا أحرار ومستقلون فيما يتعلق بأشخاصهم وممتلكاتهم؛ وإنها إرادتنا وسعادتنا أنهم، وبدون خوف أو شك، يجب أن يوظفوا رؤوس أموالهم بأي طريقة يريدونها، وأن يرتبطوا بأية مشاريع، مثل مجموعات تمويل، تكوين شركات لبناء المصانع والطرق، أو في أي وسيلة لنشر الحضارة والأمن. لقد تم الاهتمام بهذا من قبلنا؛ وليس لأحد الحق أو السلطة بالتدخل في، أو وضع اليد على ممتلكات رعايا فرس، ولا أن يضايق أشخاصهم أو ممتلكاتهم، أو يعاقب رعايا فرساً باستثناء ما يسيىء إلى القانون المدني أو الديني".

شهر رمضان 1305 للهجرة.

155. سوف نفصل الآن العقبات المختلفة التي كان على المشروع البريطاني أن يتعامل معها على نهر الكارون.

(أ) إقامة المستودعات ومباني الأعمال على ضفاف النهر.

156. تنص التعليمات على:

- "(6) يجب أن لا يقيم مالكو السفن أي بنايات مهما كانت، مثل مستودعات حفظ الفحم، الدكاكين، خانقات، أو مصانع، الخ، على شواطئ النهر.
- (7) يتم إنشاء مستودعات تخزين البضائع والفحم وكذلك أماكن التنزيل بكميات كافية من طرف الحكومة الفارسية أو التجار الفرس.
- (13) لا يحق لأي شخص ينتمي لأي سفينة، مهما كان، أن يشتري، يبيع، أو يرهن، الخ، أي ملكية من أو إلى شخص فارسي."

156. (أ) بموجب معاهدة تيركومان تشاي، فإن التجار البريطانيين محولون بشراء ممتلكات تكفي لمنزل سكن بمستودعات ومباني أعمال، وهو حق تم إلغاؤه بموجب التعليمات المشار إليها أعلاه. وبموجب التحويل في المعاهدة، فقد طلبت شركة لينش إذناً بالحصول على فدانين من الأرض في المحمرة والأحواز، يبعاً أو استئجاراً، والتي كانت ضرورتها حتمية لبناء رصيف ميناء، مستودع ومكاتب. ولكن سيره. دروموند وولف أبرق بتاريخ 23 تشرين الأول 1888:

"بخصوص العاصفة التي أثارتها المفوضية الروسية حول الكارون وإصرارهم على أننا نقصد إقامة مستوطنة بريطانية، وكذلك خوف الشاه من استحواذ الأجانب على الأرض، فإنني لا أعتقد أنه من الحكمة في الوقت الحاضر تقديم طلب لينش. ألم يستطيعوا شراءها بشكل خاص من أفراد فرس أو من خلالهم؟"

156. ب. تنص التعليمات، على كل حال، على إقامة المباني الضرورية من قبل

رعايا فرس، وقد مُنح هذا الامتياز لشخص واحد، معين التجار من بوشهر، وهو صديق للحاكم العام⁽¹⁾. وقد أثبتت شروطه أنها باهظة، لدرجة أنها من المستحيل الموافقة عليها. وبتعليق المفاوضات فقد رضي وكيل الشركة بسقيفة قديمة إيجارها من 500 إلى 600 عثمانية (حوالي 150 إلى 170 جنيه استرليني) سنوياً. وقد كان هذا هو الكوخ الذي وجد السيد كرزون (الآن اللورد كرزون) وكيل الشركة مقيماً فيه عندما زار الأحواز سنة 1889. وقد كان هذا الكوخ، ومقر إقامة الحاكم المحلي، المشابه هيكلياً، مع قلة آخرين من النوع نفسه، كانوا البداية المتواضعة للمدينة الجديدة الناهضة حالياً باسم بندر الناصري، فوق مكان التنزيل الخاص بسفن شركة لينش تحت منحدرات الأحواز وعلى بعد نحو ميل تحت قرية الأحواز. لقد كان فقط في سنة 1894، أن استطاعت الحكومة الفارسية إقامة البنايات التي منذ ذلك الحين شغلها وكيل شركة لينش بالإيجار بشروط يُفترض أنها تمنح السلطات الفارسية الفرصة لتدخل بغيض.

(ب) سوء التفاهم بخصوص مستحقات الحمولة.

157. ظهرت صعوبة كذلك بخصوص تأويل بند التعليمات رقم 14، الذي يشترط دفع كران واحد لكل طن كرسم لسفينة تبخر باتجاه أعلى النهر وعودتها، ونصف كران رسم تفريغ السفينة⁽²⁾. فقد أصر الكارجوزار في الحمرة على دفع كران لكل طن كرسم منفصل لكل مرور صعوداً أو نزولاً،

(1) انظر: كرزون "فارس" ج 2، ص: 352-350. و تشرول "مسألة الشرق الأوسط"

ص: 163-164. وتقارير إدارة الخليج، من 1891-1895.

(2) سرّي إي.، تشرين الأول 1898، رقم 251-263.

في حين ادعت شركة لينش أن رسم الكران الواحد يغطي الاثنين. وقد تقرر أن يُرجع بالأمر إلى قرار حكومة الشاه بالتشاور مع مفوضية جلالته. في حين أن السادة لينش قدموا تعهداً يعدون فيه بدفع مستحقات الحمولة المطلوبة، إذا قرر الشاه بعد عودته من أوروبا لمصلحة الكارجوزار. وقد رفض الكارجوزار ذلك.

158. تم اقتراح من قبل السادة لينش عندها بأن يُدفع كران واحد لكل طن للمرور أعلى النهر على حمولة السفينة إذا كانت السفينة محملة، ونصف كران إذا كانت فارغة، وأن يُدفع كران واحد لكل طن على الحمولة الفعلية لرحلة النزول. واقترح أمين السلطان تسوية أخرى، وهي أن تدفع السفينة التي تدخل الكارون رسوماً كاملة إذا كانت محملة، وإذا كانت فارغة تدفع النصف، وأن السفينة التي تغادر الأحواز يجب أن تدفع رسوماً كاملة إذا كانت محملة ولا تدفع شيئاً إذا كانت فارغة. وهذا الامتياز الأخير لم يكن ذا فائدة للشركة، إذ إنه في رحلة العودة قلما تكون سفينتهم فارغة ويجب أن تنقل بعض الحمولة، مهما كانت قليلة. وأخيراً اقترحت حكومة طهران الترتيبات الآتية، والتي وافقت عليها شركة لينش: إذا كانت السفن التي تدخل النهر محملة تدفع كراناً واحداً لكل طن، ونصف كران إذا كانت فارغة، والسفن القادمة إلى أسفل النهر، لاتدفع شيئاً إذا كانت فارغة، وإذا كانت محملة تدفع كراناً واحداً لكل طن من الحمولة الفعلية.

(ج) الصعوبة بخصوص شهادة الحمولة لـ بلوسّي لينش

159. رغب كارجوزار المحمرة أن تبرز شركة لينش النسخة الأصلية من شهادة

الحمولة لـ بلوسّي لينش الصادرة من قبل الصانع⁽¹⁾. وهذه الشهادة كانوا قد تركوها في مكتبهم الرئيس في لندن حيث تأسست الشركة في البداية. وقد أصروا لاحقاً أن الأصل قد فُقد واستخرجوا شهادة موقعة من القنصل البريطاني، لم يقبلها الكارجوزار كشهادة موثوقة بما فيه الكفاية. وقد أحيل الأمر إلى الحكومة المركزية، التي قررت أن شهادة القنصل يجب أن تقبل من أجل الإجراءات⁽²⁾.

(د) التهم الموجهة ضد السيد جون جاسكن بسلوك مخالف للقواعد ومعارضة توظيفه لخادمه الخاص.

160. قدم الكارجوزار أيضاً شكوى ضد السيد جون جاسكن، وكيل السادة لينش وشركاهم في الأحواز، بخصوص بعض المخالفات في سلوكه. كانت الادعاءات الرئيسة ضده أنه ارتدى زياً محلياً من أجل أهداف سيئة وأنه يعيش حياة رعية. كونه في بعض الأوقات ارتدى لباساً محلياً، هذا لا شك فيه، ولكن هذا كان حقيقة معروفة جيداً، والسبب البسيط لذلك أن زيه الأوروربي الذي يتسخ كثيراً لا يمكن غسله من أجل الاستعمال لحاجته لمن يغسله. لم يكن هناك أبداً أساس لتهمة أنه يستعمل هذا اللباس لأهداف سيئة. لم يكن من شك لدى الكولونيل روس بأن التهم قد تم اختلاقها من قبل أطراف مهتمة من أجل جعل الأشياء غير جيدة بقدر الإمكان بالنسبة لشركة لينش.

161. وظف السيد جاسكن طباحاً مسيحياً وأراد خادماً آخر لإحضار الماء،

(1) سرّي إي.، تشرين الأول 1889، رقم 251-263.

(2) سرّي إي.، تموز 1890، رقم 327-352. (رقم 328).

والعناية بالحصان، الخ. وقد أصر الموظفون الفرس على تعيين هذا الرجل بأنفسهم، ولكنهم شغلوه أيضاً بواجباتهم الخاصة وغرموه بحصة من أجرته. لم يوافق أحد على البقاء مع السيد جاسكن، مع أنه حاول أن يحتفظ بهم بدفع رواتب أعلى. وقد كانت هذه بعضاً من المضايقات المحزنة التي تعرض لها السيد جاسكن.

162. كتب الكولونيل روس في رسالته بتاريخ 10 أيلول 1889: "يبدو أن الموظفين الفرس، الكبار والصغار، يفترضون أن هذه المنطقة استثنائية تماماً فيما يخص الرعايا الإنجليز، أي أنه من المسلم به بالنسبة لهم المعاناة كامتياز كبير، ولكنهم ليسوا مخولين بالحصول على امتيازات كاملة وحرية من التدخل في شؤونهم، الأمر الذي يتمتع به الأجانب في أجزاء أخرى من فارس. وما لم يحصل تغير جذري ويتم تعيين موظفين أقل ضيق أفق، فسيأخذ الأمر وقتاً طويلاً للتغلب على هذه الصعوبات والكمية الكبيرة من الضغط الشديد".

163. إن السلطة الوحيدة التي يمتلكها الموظفون الفرس لتدخلهم في مسألة الخادم كان البند رقم 15 من التعليمات والتي تنص على أن الشركة يجب أن تعين حاملين لنقل البضاعة فقط كما يتم تعيينهم من قبل الموظفين الفرس. ولكن من المؤكد أن هذا لا يخول تدخلهم في حالة الخدم المحليين.

164. ويبدو أن نظام السلطنة لم يأخذ أية ملاحظة بخصوص التهم ضد السيد جاسكن. وسيكون من غير الجيد كلياً بالطبع لحاكم أن يتخذ أي إجراء بخصوص مثل هذه التهم. ولكن هناك سبباً للشك بأنه وبشكل سرّي فقد كان على اتفاق تام مع وسائل معاونيه المعيقة.

165. من اللافت للانتباه أن الكارجوزار ذهب إلى أكثر من ذلك فاعترض على السيد جاسكن، على أرضية أنه أوروبي، وأنه ليس من حق شركة لينش أن تعين أوروبياً في الأحواز. من الصعب اعتبار هذه الصفاقة من طرف الموظف الفارسي معقولة، ولكن الحكومة الفارسية وجدت فيه معيقاً فارسياً مثالياً يُعملُ بنجاح للمصالح الفارسية التعليمات التي أعدت بكرم عظيم لفائدتهم على حساب المصالح الأجنبية.

166. بعد ذلك تترس الكارجوزار وراء البند رقم 2 من التعليمات الذي ينص على عدم تحميل السفن لأشخاص يضر وجودهم بالنظام، الخ. ولكن لم يكن هناك صحة أبداً مهما كانت في اتهاماته ضد السيد جاسكن، التي كان من الواضح أنها طبخت لتضمن إزالة شخص، يمكن أن يعمل بكل أمانة لمصلحة الشركة وتعيين وكيل محلي من المرجح أن يكون لعبة بأيدي الفرس. كانت شركة لينش مصرة أن تقف بثبات على أرضها ولا تستجيب للمطالبة بإزاحة السيد جاسكن، إذ إن هذه الخطوة ستحسب للتقليل من الهيبة البريطانية وتشجع الفرس في أساليبهم المعيقة.

(هـ) الملاحة في الكارون الأعلى

167. لاحظنا أن قارب سوسا الفارسي يستعمل من قبل موظفين فرس لأغراض الملاحة في الكارون الأعلى. ولكنه قد يكون استعمالاً قليلاً لأغراض التنقل، بسبب أنه يجر كثيراً من الماء وكذلك بسبب أنه كان هناك محاولة بسيطة من قبل الفرس لسحب أي نقل إلى أسفل النهر من شوشتر،

يمكن سحبه في قوارب الشحن⁽¹⁾. في كانون الأول 1889، أرسلت شركة لينش السفينة شوشانا كهديه للشاه للملاحة من الأحواز إلى شوشتر، ولكن الشركة، وبمشورة من حكومة جلالتها، قررت أن لا تسلمها إلى موظفين فرس إلا بالشروط الآتية:

- (1) تحصيل الجمارك في الأحواز وشوشتر حسب مكان وصول البضاعة؛
 - (2) اتصالات منتظمة بين الأحواز، شوشتر وديزفول، فيما يتعلق بسفنهم على الكارون الأسفل؛
 - (3) تعود أرباح السفينة إلى الحكومة الفارسية، ولكن تبقى الإدارة بأيدي الشركة؛
 - (4) إعطاء الإذن بوضع طريق ترام بين السفينتين البخاريتين عند الأحواز؛
 - (5) إعطاء الإذن بجر قوارب الشحن والإعفاء من مستحقات الشحن حتى يتم تأسيس حركة المرور بشكل مناسب.
168. تم قبول السفينة فقط في سنة 1890، على الشروط التي سجلت في مذكرة أعدت من قبل سير ه. دروموند وولف⁽²⁾:
- سير ه. دروموند وولف إلى ماركيز سالزبوري

طهران؛ 15 شباط، 1890.

أتشرف الآن بأن أرسل إلى سيادتكم ترجمة للملاحظة التي أعطيت لي من

(1) سرّي إي.، كانون الثاني 1890، رقم 98-99.

(2) سرّي إي.، حزيران 1890، رقم 221-225.

قبل أمين السلطان، والتي يوافق بموجبها الشاه على قبول السفينة التي قدمت له من قبل السادة لينش.

"وأرفق لكم كذلك نسخة من المذكرة التي أرسلتها في الوقت نفسه إلى أمين السلطان، بخصوص الوعود الشفوية التي أعطاها لي بخصوص تسيير السفينة".
أمين السلطان إلى سي ه. دروموند وولف.

(ترجمة)، 14 شباط 1890.

"يسر صاحب الجلالة (أدام الله سلطانه) بهذه الوثيقة أن يقبل سفينة شوشانا التي قدمتها مؤسسة الملاحة البخارية على الفرات ودجلة لنقل الركاب والبضائع بين الأحواز وشوشتر وديزفول، وصاحب الجلالة الإمبراطورية (أدام الله سلطانه) يعطي الشركة المذكورة سابقاً تأكيداً بأنه السفينة المذكورة أعلاه ستعمل باستمرار وبارتباط مع سفن الشركة المذكورة والتي تبخر في الكارون من المحمرة إلى سد الأحواز، ما لم تمنعها من ذلك ظروف قاهرة غير عادية"
(مختوم على الخلف من قبل أمين السلطان) (توقيع شخصي من الشاه بالموافقة).

مذكرة

ما يأتي هي الوعود الشفوية التي أعطيت من قبل صاحب السمو أمين السلطان بالتزامن مع تسليم وثائق الموافقة على سفينة السيد لينش:
(1) إن السلطات المحلية ستستشير ممثلي السيد لينش بخصوص تعيين القبطان والمهندس.
(2) إن ساعة إقلاع السفينة وتكلفة الشحن سيتم ترتيبها كذلك من قبل السلطات المحلية بالتعاون مع ممثلي السيد لينش.

(3) إن الجمارك سيتم تحصيلها في الحمرة، الأحواز وشوشتر حسب جهة وصول البضائع.

169. علقت الشركة أهمية كبيرة على تحصيل الضرائب في الأحواز وشوشتر على الحمولات المشحونة إلى هذين المكانين، بدلاً من فتحها في الحمرة⁽¹⁾: لكون هذه الأخيرة تسبب تلف البضائع بشكل كبير وتعطي مناسبة لضرائب إضافية بأشكال مختلفة. وقد تم رفض منح الامتياز الذي طلبته الشركة لوقت طويل، وأخيراً عندما تم منحه من قبل الحكومة المركزية، مضت عدة شهور قبل أن يتم حث السلطات المحلية على تنفيذه.

170. كان لدى حكومة الشاه إذن كامل من أجل إبحار شوشانا إلى ديزفول وكذلك شوشتر، ولكن السلطات المحلية وجدت وسائل للتهرب من هذه الأوامر بمختلف الطرق⁽²⁾. وقد رغبت شركة لينش في حزيران 1891 أن ترسل سفينة إلى أعلى أبي ديز، إلى أبعد مدى تستطيع وصوله، وذلك لتثبيت حقها في المرور، حيث إن الشاه قبلها بهدف الملاحة في روافد الكارون الأعلى الثلاثة، شتات، جرجر، وأبي ديز. وعلى كل حال، فقد تم الاعتراض على التحرك باتجاه أعلى النهر الأخير من قبل الحاكم، مع أن سوسا كانت قد تحركت إلى أعلى النهر.

171. أما بخصوص إدارة ملاحاة السفينة، فقد اقترحت الشركة قبطاناً ومهندساً أوروبين، يزيد راتبهما عن حوالي 500 كران شهرياً تُدفع من قبل الحكومة

(1) سرّي إي. تشرين الأول 1890، رقم 1-28 آب 1891، رقم 132-137؛ و رقم 162-165.

(2) سرّي إي.، آب 1891، رقم 132-137، ورقم 162-165.

الفارسية⁽¹⁾. إن الملاحة في الكارون الأعلى عملية صعبة جداً، ولا يمكن الوثوق بالمحليين لسفينة مثل شوشانا. وقد اعتبرت الحكومة الفارسية تقديرات الشركة لكلفة الإدارة عالية جداً واقترحت تخفيضها. ولكن الشركة لم تجد طريقة لأي تخفيض بدون تعريض السفينة لمخاطر متكررة من التحطم. عندها قررت الحكومة الفارسية أن تترك شركة لينش تدير الأمر لمدة ثلاثة أشهر على سبيل التجربة. وعلى كل حال، فما يزال هذا الترتيب مستمراً: عملت الشركة لعدة سنوات بخسارة، لم يتم تعويضها عنها ومن الممكن أن لا تعوض أبداً.

172. كان إنشاء خط ترام عند منحدرات الأحواز مهماً جداً لتسهيل نقل سريع للبضائع من سفينة إلى أخرى. ولكن السلطات الفارسية لم تكن في مزاج يسمح لشركة لينش بامتياز إنشائه، الأمر الذي كانت الشركة ستجنزه في فترة قصيرة.

وقد فضل الفرس منحه لشركة محلية، الناصري، التي استغرقت سنتين لإنهاء العمل. ثم بعدها، لم تكن الرسوم التي فُرضت من قبل شركة الناصري بأي شكل من الأشكال قليلة، وكانت، كما أخبرنا السيد تشيرون، ممنوعة من أن تُجعل منافسة لعربات البغال القديمة، التي حاول الفرس، حتى اليوم بدون نجاح، أن يهزموها بتخويف سائقي البغال.

173. أما بخصوص قوارب الشحن، فقد كان قد أُعطي الإذن من قبل أمين السلطان إلى الشركة لجر قارين، ولكن الكارجوزار تدخل في الإذن وجعله

(1) سرّي إي،، تموز 1890، رقم 326-351 (رقم 347)، وتشيرين الأول 1890، رقم 1-29 (رقم 11-12).

يغطي فقط قوارب خشبية محلية، واعترض على رسو قارب شحن معدني للشركة قبالة الحمرة، كانت الشركة قد بنته للاستعمال على الكارون الأعلى⁽¹⁾. وقد جادل الكارجوزار المعيق أيضاً بأن كلمة "دوباه" قد استعملت في تلغراف نقل الإذن، بمعنى سفينة شراعية، وليس قارب شحن. وقد تم تسوية الأمر لصالح الشركة، فقط بعد إحالة الأمر إلى طهران.

(و) شركات شيخ الحمرة المنافسة ومؤامراته.

174. لقد تمت صياغة تعليمات الكارون لتسمح بمدى واسع، ليس فقط لتدخل مزعج بالمشاريع الأجنبية، ولكن أيضاً لمصلحة المشاريع المحلية. لقد كان يسمح فقط للفرس بموجبها أن يبنوا أرصفة ميناء، مستودعات ومباني أخرى مطلوبة لتسيير أمور التجارة على النهر، ولم تكن السفن المحلية توضع تحت أي قيود⁽²⁾. وبناء على ذلك بدأ أمين السلطان ونظام السلطنة يهتمان بحركة قام بأمرها معين التجار، وهو تاجر فارسي من بوشهر، لتشكيل شركة، منافسة للشركة البريطانية، تهدف إلى (1) تسيير سفينة خاصة بهم من الحمرة إلى الأحواز، (2) تسيير سوسا من الأحواز إلى شوشتر، (3) إنشاء خط الترام عند منحدرات الأحواز، (4) إنشاء أرصفة ميناء، مستودعات، الخ، في الأحواز (بندر الناصري) وأماكن أخرى. وقد نجحوا بهذه الحركة في جرّ شيخ الحمرة، وتم استعمال نفوذه كلياً - مع كون ذلك سرياً - لسحب حركة السير من أيدي شركة لينش، إلى سفنهم الخاصة التي كانوا يمتلكون منها ثلاث سفن. وقد ذهب الشيخ إلى أبعد من ذلك بممارسة سياسة مقاطعة

(1) سرّي إي،، كانون الثاني، 1890، رقم 69-71.

(2) سرّي إي،، آب 1891، رقم 138-141.

الشركة البريطانية بمنع العمال غير المهرة من العمل لها ويجعل التموين قليلاً: وقد كان نفوذه على القبائل العربية كبيراً جداً، لدرجة أن أولئك الذين يقدمون أي مساعدة للشركة البريطانية كان من المؤكد أنهم سيكونون في ورطة.

175. كانت هناك أيضاً محاولة لمنافسة شوشانا على الكارون الأعلى يجذب حركة السير إلى سوسا، التي تجرّ قوارب الشحن لنقل الحمولة.

176. كمثال آخر من الروح الشحيحة التي بدت للعيان من قبل الفرس تجاه البريطانيين بخصوص حركة السير على الكارون الأعلى، والتي تعود فائدتها في نهاية المطاف على الحكومة الفارسية، يمكن أن نذكر ما سيأتي.

176. [مكرر في أصل الكتاب] في أيار 1892، أخذت شوشانا أسفل إلى البصرة للتصليح، وفي طريق عودتها لم تكن قادرة على إعادة عبور المنحدرات بسبب انخفاض مستوى النهر حتى كانون الأول 1892. تم الطلب من الحكومة الفارسية أن تسمح باستعمال زورق بخاري وقارب شحن على الكارون الأعلى من أجل العمل على استمرارية الاتصال مع شوشتر حتى يمكن أخذ شوشانا فوق منحدرات الأحواز، ولكن خشيت الحكومة الفارسية أن يكون في هذا انتهاك لتعليمات الملاحه على الكارون، وتم رفض الطلب. وهكذا تم احتكار التجارة على الكارون الأعلى من قبل شركة الناصري التي استغلت الفرصة لترفع من أسعار الشحن الخاصة بها.

(ز) الحظر على الحبوب

177. وسيلة أخرى وجدها الفرس لحرمان الشركة البريطانية، أو بمعنى آخر، عقبة وقفت في طريق نجاحها، مع أنها لم تكن دائماً تُرمى في طريقها بتعمد،

تلك هي الحظر الذي كان يُفرض بشكل متكرر من قبل السلطات الفارسية على تصدير الحبوب، المنتج الرئيس لعربستان.

178. بعد فتح نهر الكارون مباشرة، تم تمرير أمر يمنع تصدير القمح من المنطقة التي تقع حول الكارون الأسفل. وقد امتد هذا بسرعة إلى الكارون الأعلى: وكانت الذريعة لذلك أن هناك نقصاً في البلد. وحتى لو كانت هذه هي الحقيقة، فإن الناس بشكل عام يستفيدون القليل من تخزين القمح في البلد. ولم يجد الموظفون الفرس، المعروفون بمهارتهم في (الزوايا الهندسية) في القمح، أي صعوبة في استعمال نفوذهم للشراء والبيع حسب أسعارهم الخاصة.

179. كانت المحاصيل في سنة 1893-94 جيدة، ومع ذلك كان تصدير الحبوب ممنوعاً⁽¹⁾.

180. على الرغم من أن المحصول كان موافياً، إلا أن تصدير الحبوب كان ممنوعاً في منتصف سنة 1895. كان الإشعار المعطى لفرض هذا المنع المزعج قصيراً جداً للمتطلبات العملية لعمليات التجارة، حيث إن الظروف المحلية جعلت من الضروري عمل ترتيبات مهمة مقدماً، لشراء ونقل الحبوب، وتأمين الشحن وأمور أخرى. ولذلك تم الحصول على تمديد له، مع أن ذلك تم ببعض الصعوبة.

لقد كان الاستمرار في هذا الإجراء البغيض غير مؤكد وغير منتظم، وقد تم إبداءه ليستتبعه الحد الأعلى من التقييد على التجارة الأجنبية المستقيمة في

(1) تقرير إدارة الخليج، 1893-94.

حين يفشل في إدراكِ فعال للهدف الظاهري، وهو استبقاء الحبوب في البلد. وقد تم التهرب منه بنقل الحبوب في مراكب محلية إلى البصرة، في حين أنه يمكن تصديرها بسهولة؛ كان النقل برأ من منطقة الحويزة إلى النهر في البصرة مفتوحاً، والشحن من ميناء معشور الذي يتصل بمنطقة رام هرمز كان غير مقيد. وقد كان بيع الإنتاج بأفضل الميزات من قبل الناس على الكارون الأسفل، على كل حال، وبدون شك، ممنوعاً إلى حد ما، وكان شيخ الحمرة والعرب الذين تحت سيطرته يتدمرون من صعوبة مواجهة ضرائبهم.

181. ساد ارتياب كامل بخصوص المدة المحتملة للحظر، وكانت المؤشرات أنه محكوم باعتبارات تعسفية ومصالحية، وأنه في الحقيقة بعد مدة سيعتمد تراخيه على ترتيبات مالية مع السلطات. وبناء على ذلك استمر التجار الأجانب في شراء القمح في المنطقة؛ ولكن ذلك لم يكن بوضوح ليناسب المشاريع التي ترمي إلى إرغام التجار على ترتيبات دائمة مناسبة مالياً لأولئك المهتمين، ولذلك فقد منعت المشتريات التي ترمي إلى تجميع المخزون المشتري ووضعه للتخزين.

في كانون الثاني 1896 كان هناك انفتاح مع أنه مايزال تراخياً غير منتظم، وذلك بسماع الحاكم العام بتصدير أنواع معينة، وفي اللحظة نفسها، اقترحت الحكومة المركزية الاعتراف بذلك، شريطة أن لا يتم عمل مشتريات حديثة حتى يتم تأمين المحصول التالي. ولكن حقيقة أن الكارجوزار، وكيل مكتب الشؤون الخارجية، تنكر لسلطة الحاكم العام، في حين طالب الشيخ حاكم الحمرة بإعادة الضريبة التي تم دفعها إلى الحاكم العام لحسابه الخاص، تبين الارتباك العام وتضارب السلطات في جميع الإجراءات غير المنتظمة بهذا الخصوص. وقد نقضت الحكومة المركزية كلا هذين المعيقين. في آذار، أوقف الحاكم العام

التصدير مزاجياً، مع أنه في ذلك الوقت كان من الصعب الشك في وفرة المحصول، وأخيراً، ومباشرة بعد ذلك، شحن التجار المحليون والأجانب بحرية وأنهى الحظر ضمناً، مع أنه، فيما يخص الإشعار الرسمي، بقي نافذ المفعول كلياً كما صدر.

182. وهكذا، فقد بقي الحظر على تصدير القمح عملياً معلقاً، مع أنه لم يُلغ رسمياً⁽¹⁾. وقد تم الإشعار بفرضه مرة أخرى في حزيران 1896 من قبل الحاكم العام، ليتم التقيد به فقط بأمر من الحكومة، من خلال مفوضية جلالته، لإزالته. كان المحصول الذي جُمع في ربيع 1896 وبيعاً، ولكن الأسعار مع ذلك ارتفعت بعد بضعة أشهر، مع أن المعدل السنوي أكثر من الضعفين بالنسبة للسنة الماضية، ويعود ذلك بشكل رئيس إلى نقص المحصول في بلاد ما بين النهرين. كانت التوقعات بالنسبة للمحصول القادم مشكوكاً فيها، وفي كانون الثاني 1896، تم إعلان منع تصدير حبوب الغذاء، ليتم التنفيذ في آذار؛ وعلى كل حال، لم يتم الإشعار بذلك من قبل السلطات المحلية في الكارون حتى نيسان.

183. ولكون المحصول سيئاً سنة 1897 فقد تم منع تصدير الحبوب مرة أخرى⁽²⁾. وقد أثر هذا بكل جدية على الشركات البريطانية، التي دفعت دفعات مقدمة إلى المزارعين، وبعد الضغط، تم عمل استثناء لصالح تصدير بذور السمسم. وقد استمر الحظر لمدة طويلة بعد تأكيد توقعات لموسم جديد جيد. وقد كتب الكولونيل ميادي في تقرير إدارة الخليج، 1899-1900: إن

(1) التقرير الإداري، 1897-98.

(2) المرجع نفسه، 1897-98.

التوقعات في عربستان في الوقت الحاضر، تزدهر باستمرار وإذا ما أزيل الحظر على تصدير القمح، فإن ازدهار المنطقة سيزداد بسرعة".

(ح) انفجارات تعصبية في القبائل المحلية والجنود الفرس ضد البريطانيين.

184. وآخر سلسلة المعينات، ولكن ليس أقلها، التي كان على المشروع البريطاني أن يواجهها على الكارون، كانت الموقف المتعصب لبعض القبائل المحلية، وخاصة تلك التي حول شوشتر (مقر قيادة المجتهدين)، ضد وجود البريطانيين، وكذلك الانفجارات التعصبية للجنود الفرس ضد موظفي شركة لينش. وسوف نذكر بعض الحوادث المهمة من هذا النوع.

185. في تموز 1893 كانت هناك مظاهرة تعصبية ضد منزل السادة لينش في شوشتر. كان ذلك يوم 10 محرم، وكانت العواقب لتكون جديفة، حيث حاصر حوالي 3,000 شخص المنزل، مهددين حياة النزلاء. وعند إعلام الأمير الحاكم بذلك اتخذ إجراء فورياً بإرسال قوة مسلحة شتت الغوغاء، وتم بذلك تجنب حدوث كارثة. ويبدو أن نوعاً من التدمير قد جرى من قبل أولئك المسؤولين عن هذا الشغب، ولكن يمكن اعتبار ذلك فقط كمحاولة لتجنب اللوم باستباقه باتهام. تم محضر تحقيق من قبل نائب القنصل في المحمرة، للتأكد من الحقائق الصحيحة، وتم إعطاء تنازل مكتوب عن أي سبب للتدمير ضد وكيل السادة لينش من قبل نائب حاكم شوشتر.

186. تم ارتكاب هجوم وحشي، كان يمكن أن يكون له أخطر النتائج وأكثرها كارثية، على رعايا بريطانيين في تشرين الثاني 1898، من قبل الجنود المتمركزين في الأحواز. هؤلاء الرجال الموجودون بشكل ظاهري للمحافظة على السلام والنظام، قد أسلموا أنفسهم في هذه المناسبة وغيرها من

المناسبات، إلى العنف والشطط. في هذه المناسبة، كان ممثلو السادة لينش إخوان ماضين وبأسلوب نظامي تماماً ليقدموا شكوى عند الحاكم المحلي ضد جماعة الجنود، الذين بتسلطهم وإجراءاتهم غير القانونية في إجراء بحث غير مبرر تماماً قد تسببوا في مشاجرة جدية على ظهر سفينة الشركة. وقد سارع هؤلاء الجنود، الذين كان بعضهم فعلياً من حرس منزل الحاكم، رافضين لهذا التصرف القانوني الذي تم إجراؤه باعتدال، إلى أسلحتهم وأهانوا بكل وحشية أولئك الرجال المحترمين، مسببين لهم جراحاً خطيرة.

لم يتم تدارك هذا الهياج الكبير بأكثر من استعراض باعتقال بعض الذين تسببوا بالمشاجرة على السفينة، كما لو أنه أمر تافه تماماً نسبياً: وسُمح للجنة الفعليين في العنف الوحشي اللاحق بالتملص.

187. في حزيران 1896، تم ارتكاب هجوم ليلي أكثر وحشية وإجراماً على السيد تانفيلد، أحد موظفي السادة لينش إخوان في شوشتر، من قبل شخص فارسي يعمل في خدمته، وقد كان هروب الضحية الأخير بجياته، مع أنه كان مشوهاً بشكل مخيف، كان تقريباً معجزة. مثل هذه الحادثة لو حدثت، بدون شك، حتى في ظرف وجود حكومة جيدة بشكل معقول، وفي مثل هذه الحالة، فلن تتطلب معاملة خاصة. في اليوم التالي حصل اعتداء من قبل جمهور متوحش وغير إنساني، كان له مظهر الحشد والتعصب، حين هاجم مجموعة غوغاء بعنف الجماعة التي كانت تنقل الرجل الجريح إلى الباخرة، بصيحات ورجم بالحجارة. وماعدا حجز القاتل المشتبه به، لم يحصل أي تعويض من قبل السلطات المحلية. وفي الحقيقة، فقد كان فقط بعد شهر، أنه تحت ضغط الإعلام الذي شُدَّ بهذا الهياج الوحشي الأخير، فقد كانت الدفعة

التأخرة من التعويض، قد أتاحت التعويض الوحيد لاعتداء قاتل مساوٍ ولكنه كلياً علي، من قبل جنود الدولة في الأحواز، على مجموعة من الرجال البريطانيين المحترمين، قبل ثمانية شهور. في هذه الحالة، كان الأوغاد مذنبين بشكل عملي أكثر، ومع أنهم فعلياً جنود للنظام الفارسي، فقد تملصوا كلياً من العقاب. إنه بالكاد يمكن الشك بأن الإفلات من العقوبة الذي سُمح به سابقاً ساهم في الاعتداء الحالي، على الأقل في جانبه العام والشعبي.

188. بعد تأخير كبير، حُمل المهاجم إلى طهران، وسُجن هناك، وصدر الأمر بعزل نظام السلطنة، وسند المُلْك، أخيه ونائبه من عربستان: وقد عُين الأول فيما بعد في منصب عالٍ في العاصمة. ومع ذلك، لم تنتهِ حكاية العداء الحاقداً والتي لم يتم ردعها في شوشتر ضد الأجنبي. ففي كانون الثاني 1896، قامت مجموعة غوغاء قوية بعد نهب قافلة للسادة لينش إخوان، في عملية نقل بين المدينة والنهر، على بعد بضعة أميال، بالهجوم على مكتب السادة هوتز ونهبه كلياً في المدينة. ولم يتم أي تدارك لهذه الاعتداءات.

علاء الدولة، الذي عين حاكماً عاماً مكان نظام السلطنة، وصل إلى شوشتر بعد رحلة ملكية متعمدة جداً، في شباط 1897، أي بعد ثمانية أشهر من العنف الذي كان تعيينه نتيجته الواضحة. وبمساعدة القوات المجنّدة من البختيارى وبعض القوات العسكرية التي جلبها معه، دخل على كراهية للمدينة العنيدة. الشوشتريون، على كل حال، مخلصين لتقاليدهم، استأؤوا بشدة لمحاولة جلب المذنبين للمحاسبة، وعلى الرغم من الدعم المسلح الكبير الذي لدى الحاكم، كان هناك تحدٍ وتمرد مفتوحان. حصل إطلاق نار شديد لعدة أيام، وكان للحكومة الأفضلية بمساعدة بعض المدافع ووجود قلعة، وقد تم قتل بعض سكان المدينة المشاكسين. تم بعد ذلك تعليق ملصقات بنوع

من الشروط، ولكن لا حاجة للقول إنها حتى لم تتضمن عقوبات لمثيري الشغب المذنبين بسرقة بضائع السادة لينش ونهب مكتب السادة هوتز. ومنذ ذلك الحين، تباهى متعصبو شوشتر السيئو السمعة بصددهم للمحاولة الضعيفة من حكومتهم لإجبارهم، وتم تشجيعهم أكثر لوضع مطالبته للمفاوضة، لصالحهم الشخصي، على شروط التسوية مع الشركات البريطانية.

189. لم يكن سراً أن مثل تلك القوة المتواضعة التي عرضها علاء الدولة لم تنسب نفسها للحكومة الفارسية، ولهذا غالباً، بمقياس معين، كانت النتيجة غير الحاسمة لإجراءاته. وعلى أي حال، تاركاً الإجراءات الفعالة، فقد استقال من وظيفته، وكما يبدو، دون أن ينتظر موافقة حكومته على استقالته، ترك البلد. وقد كانت استقالته إشارة لذلك أيضاً لنائبه، شهاب السلطنة، مع تابعيه من البختياري، من شوشتر، الذين تُركوا بذلك بدون أي ممثل للسلطة الحكومية، وبجماهيرها المتعصبة المظفرة، لم يكن يستطيع أي أوروبي العودة إلى المدينة لمدة طويلة. لقد كانت أحداث السنة بدون شك معاكسة للتجارة والنفوذ البريطانيين، في منطقة كان يُعللون أنفسهم فيها بأمال كبيرة لتطورهم، ولهذه النتيجة، وبشكل عام، فإن الحكومة الفارسية بتجاهلها التام لمعظم الالتزامات العادية من قبل سلطة حاكمها، ولا مبالاتها في مواجهة الاعتداءات الشعبية الجسيمة وغير المبررة، يجب اعتبارها مسؤولة كلياً.

لثورات القبائل الأخيرة في عربستان، انظر الفصل الحادي عشر.

الفصل السادس

دعم نهر الكارون، 1890-1900

الفصل السادس

دعم نهر الكارون، 189-1900

190. في أيار 1890، أوضح السادة لينش إخوان أنهم كانوا يشغلون خدمات سفنهم على الكارون بخسارة، ولذلك التمسوا معونة مالية بريدية بقيمة 3,000 جنيه استرليني سنوياً لمدة خمس سنوات لتمكين الشركة من القيام بخدماتها. وقد أظهروا أن النفقات على الملاحة تتجاوز بكثير الإيرادات، فقد تم شطب مبلغ 651.4.1 جنيه استرليني سنة 1888، وفي سنة 1889 تم شطب مبلغ آخر بقيمة 3,674.17.3 جنيه استرليني. كما أوضحوا كذلك بأنهم حملوا 300 إلى 400 رسالة بريدية وطرذاً بريدياً في كل سفينة بدون مساعدة من الحكومة.

191. بخصوص خدماتهم لدائرة البريد يبدو أن الترتيب في ذلك الوقت كان كما يأتي: تحمل سفن شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية البريد بين البصرة وبغداد، مقابل 36,000 روبية سنوياً تُفَع من قبل الحكومة الهندية. وبناء على طلب القنصل البريطاني في البصرة، تم ترتيب في حزيران 1889، يتم بموجبه تسليم الرسائل المرسلة إلى المحمرة، والتي كانت سابقاً قد بقيت في البصرة حتى يتم تسليمها أو حتى تنتهي مدة بقائها مودعة، إلى السادة لينش إخوان وشركاهم، لنقلها وتسليمها إلى مكتبهم في المحمرة. وعندما تم افتتاح الكارون، حملت سفنهم الرسائل والمواد البريدية إلى أعلى وأسفل النهر، والتي قالوا إن عددها ما بين 300 إلى 400 في كل سفينة. وقد طلب سكرتير الدولة وجهة نظر حكومة الهند حول طلب لينش إخوان.

192. وقد ورد الرأي الآتي من قبل سير دافيد باربور، العضو المالي، حول النقطة موضوع البحث:

أعتقد أننا يجب أن نكون حذرين حول كيف نقبل، متطوعين، أي أعباء على العوائد الهندية على حساب المزايا التجارية أو السياسية المزعومة في فارس. إن الاتجاه العام للخبزينة الإنجليزية هو أن تلقي مثل كل هذه الأعباء على الهند، وهم يفعلون ذلك لتجنب النقد الذي يمكن غالباً أن يتلو إدخالها في التقديرات الإنجليزية.

وقد كنا سابقاً قد اختلفنا طويلاً حول معونة مالية بريدية ندفعها للسادة لينش. وقد رفضت الخبزينة الإنجليزية دفع أية حصة منها، ووقعت كلها على العوائد الهندية.

وفي المثال الحالي، يُطلب منا أن ندفع معونة مالية بريدية مقابل الخدمات على الكارون. ولكن السادة لينش لا يقدمون لنا أية خدمات بريدية على الكارون، وأعتقد أننا يجب أن نقتصر على قول ذلك، وأن نرفض دفع معونة مالية على هذا الأمر. إذا كان مكتب الشؤون الخارجية (الإنجليزي) كان من رأيه أن هناك أرضيات سياسية لدفع معونة مالية، فإنهم يستطيعون أن يوجهوا الطلب مباشرة، ويمكن التعامل معه حسب استحقاقه.

إذا كنا سنخرج عن خطنا لنوفر معونة مالية سياسية، فإننا سنوضع في موضع خطأ، وقد نكون متأكدين من أن الصفقة ستتحول غير ملائمة جداً لنا.

أعتقد أننا، على أقل تقدير، يجب أن نترك الأمر إلى مكتب الشؤون الخارجية ليقول ما هو اقتراحهم. إن كل ما فعله مكتب الشؤون الخارجية حتى الآن هو التوصية بموضوع المعونة المالية البريدية إلى اهتمام اللورد كروس. وإذا،

تحت هذه الظروف، تطوعنا بمعونة مالية سياسية، فنحن نضع أنفسنا تحت رحمة مكتب الشؤون الخارجية، وإنني أشعر بثقة أن تحديدنا للمعونة بخمس سنوات سيثبت فعالية، وأن المعونة ستصبح بشكل عملي دائمة.

193. وقد أشار اللورد لانسدون (نائب الملك في الهند) بما يأتي:

أرجو أن يكون قد تم إيضاح المسألة البريدية. إنهم يحملون الرسائل والطرود، يقولون 300 إلى 400 في كل سفينة وأنا أفترض أن الرعايا الهنود يستفيدون من ذلك إلى درجة ما. ولكن على كل حال قد يكون هذا، أعني الجهود التي تبذل من قبل إنجلترا لكسب نفوذ سياسي في فارس، هي بشكل رئيس من أجل مصلحة الهند، ولا أعتقد أننا بحاجة للتذمر من دفع 1,000 جنيه إضافية للمساعدة في ضمان تلك النهاية.

194. وقد ردت حكومة الهند على سكرتير الدولة ببرقيتها تاريخ 30 آب 1890:

إن خدمات السادة لينش البريدية لا تفيد مكتب البريد الهندي أو تبرر الدعم المالي من العائدات الهندية؛ ولكن إذا كانت إدامة الخدمة تعتبر من قبل حكومة جلالته مرغوبة على أرضيات سياسية، فإن مساهمة ليست بأكثر من 1,000 جنيه استرليني لمدة خمس سنوات سيتم دفعها من قبل حكومة الهند.

195. وقد تم التعبير عن وجهة نظر بيت الخزينة في رسالة تاريخ 15 تشرين الأول 1890، من السيد ويلبي إلى مكتب الشؤون الخارجية⁽¹⁾:

لقد علم سادتي من المدير العام للبريد أن مكتب البريد الإمبراطوري ليس مهتماً بأي شكل من الأشكال في الملاحظة موضع البحث، ولذلك فلا توجد

(1) سرّي إي، آذار 1891، رقم 55-66 (رقم 45).

أرضية يمكن الطلب إلى البرلمان على أساسها منح معونة مالية لهذه الشركة. وأكثر من ذلك، فإن سكرتير الدولة يعي أن معونة مالية لمساعدة شركة على القيام بنوع معين من التجارة، شركة لا تستطيع دعم نفسها، سيكون مخالفاً للسياسة الاقتصادية التي قادت هذا البلد لسنوات عديدة.

وعلى كل حال، يبدو أن هناك ظروفاً خاصة في هذه الحالة تستدعي هذه المعونة، لدرجة كبيرة، على صعيد الاقتصاد التجاري أكثر منها على صعيد السياسة. إن على شركة دجلة والفرات للملاحة البخارية أن تواجه عقبات سياسية، مع عوائق الموظفين الحكوميين، وليس مع مزاحمة منافسين أو نفور الزبائن، وإذا ما تمت إزاحتهم من النهر فإن الخسارة لن تكون خسارتهم هم فقط، ولكن خسارة الميدان الجديد الذي تم فتحه للتو للتجارة البريطانية في جنوب فارس، مع خسارة عمل كثير، قد يتم إغلاقه مرة أخرى كلياً. إن هدف المعونة المالية في هكذا حالة ليست لتشجيع احتكار أو تبني صناعة فاشلة، ولكن لمنع إحباط قوى منافسة للجهود التي تم بذلها من قبل حكومة جلالتهما لصالح التجار البريطانيين بشكل عام."

196. بينما كانت الشركة على وشك إرسال سفينة جديدة في هذا الوقت عينت خصوصاً لخدمة النهر، وكان قد اقترح إضافة شروط للمعونة المالية، قررت حكومة جلالتهما أنه سيُدفع للشركة للسنتين الأوليين مبلغ مجد أعلى مقداره 3,000 جنيه استرليني سنوياً، ويُخفض إلى 2,000 جنيه سنوياً للسنوات الثلاث الباقية. وقد وافق سكرتير دولة الهند على دفع شطر من هذه القيمة من العائدات الهندية⁽¹⁾.

(1) المرجع نفسه رقم 48-53.

197. في سنة 1894، طلبت شركة لينش تجديداً للمعونة المالية لخمس سنوات أخرى. أظهرت حسابات سنة 1893 رصيماً سلبياً بقيمة 4,000 جنيه تقريباً، مقابل ما تسلمته الشركة من الحكومة 2,000 جنيه فقط. كان يتوقع أن تكون الحسابات لسنة 1894 أفضل، ولكن مازال هناك عجز كبير. وقد ظهر أن أسباب هذه الحال غير المرضية للأمر كانت سياسية أكثر من غيرها. والافتباس الآتي من رسالة الشركة تاريخ 26 تشرين الأول، يلقي بعض الضوء على الأمر:

لقد كلفنا المشروع بالتأكيد أكثر مما كنا قد توقعناه أصلاً. وقد تسبب في هذه النتيجة الصعوبة الكبيرة التي عانينا منها في إقناع الحكومة الفارسية لاتخاذ إجراءات إضافية ضرورية لتقدم التجارة، وكذلك التأخيرات الهائلة التي حصلت بين التبيي الرسمي لهذه الإجراءات في طهران وتنفيذها على أرض الواقع في الكارون. لقد كانت عقول الوزراء الفرس مليئة بمخطط هائلة لبنوك وطرق واحتكارات واسعة، وكان من المستحيل تقريباً حثهم على الاهتمام بالتفاصيل المرهقة للمشروع التجاري العادي. لقد مرت سنة تقريباً قبل تأخذ الحكومة الفارسية السفينة التي بالتنسيق مع حكومة جلالتها أرسلناها لتقديمها للشاه، من أجل تأسيس اتصال مع شوشتر، وأن تسمح لها بعبور المنحدرات عند الأحواز. إن تسوية أمر الجمارك، وهي مسألة مهمة جداً، تجسدت في اتفاقية مكتوبة مع الحكومة الفارسية في شباط 1889، ولكنها لم توضع موضع التنفيذ حتى الجزء الأخير من سنة 1891. لقد كان من الممكن فقط خلال الصيف الماضي أن يجري ترتيب أمكن بموجبه بناء بيت لوكيلنا في الأحواز. وخلال كل هذا الوقت كانت تتم إدارة الشركة في مواجهة كل هذه العقبات، وقد شقت طريقها ببطء، ولكنها فعلت ذلك بالتأكيد. وهكذا، فقد نقلنا 1,327 طناً من الحمولة، و1,872

مسافراً، وربحنا 1,018، خلال سنة 1890، وقد كانت الأرقام في سنة 1893 1,851 طن حمولة، 2,644 مسافراً، بأرباح بقيمة 1,517، وفي النصف الأول من السنة الحالية، 1,142 طن حمولة، و2,096 مسافراً بربح مقداره 990.

198. وعلى كل حال، فقد توقعت الشركة تقدماً في التجارة في وقت قريب. فعلى الممر من شوشتر إلى أصبهان قامت قوافلهم الخاصة وعلى نفقتهم الخاصة، بعدد من الرحلات الكاملة خلال الستين الماضيتين بأمان تام. وكانت الصادرات من جهة سلطان آباد وبشكل خاص من السجاد، في تزايد.

199. في سنة 1894، تم أيضاً إنهاء العقد لنقل البريد بين بغداد والبصرة من قبل لينش إخوان. وقد تم تجديد العقد، إلا أن المعونة المالية خُفضت من 36,000 روبية إلى 24,000 روبية، وهو محضر قبلته الشركة دون احتجاج. وقد تم الاستشهاد بهذا التخفيض من قبلهم، على كل حال، كأرضية أخرى على وجوب استمرار معونة الكارون المالية.

200. اعتقد سكرتير الدولة أنه بالنظر في التقدم المشار إليه في زيادة حركة السير على الكارون وتطور التجارة مع جنوب غرب فارس بوساطة هذه القناة، على بطئه، فسيكون من الملائم للصالح العام الاستمرار في المعونة المالية للشركة لمدة زمنية محدودة أخرى: وبعدها سيؤمن وضع الشركة توقعاً لاتساع التجارة بواسطة هذا الخط، مما سيجعل الشركة في غير حاجة لمساعدة الحكومة⁽¹⁾.

(1) المرجع نفسه رقم 1.

201. تم التعبير عن وجهات نظر الحاكم العام في المجلس في إرسالياتهم رقم 36-
خارجي، تاريخ 20 شباط 1885⁽¹⁾:

إن بيان شركة دجلة والفرات للملاحة البخارية بأنهم سيكونون مضطرين
لترك خدمتهم البخارية على نهر الكارون تبعاً للتخفيض في المعونة المالية
المدفوعة من قبل الصندوق الهندي مقابل خدمتهم البريدية على نهر دجلة، يشير
إلى الاستدلال على أن هذه الدفعة، في الحقيقة، عملت كمساهمة لخدمة
الكارون، التي تدعم مصلحة الحفاظ على النفوذ البريطاني في جنوب فارس.

في الحقيقة، إن الشركة وبشكل طبيعي تعتبر جميع المعونات المالية المقدمة
لها، سواء أكانت من الصندوق الهندي أم من حكومة جلالته، كمساهمة من
صندوق الدولة مقابل عملياتها؛ إلا أن السؤال إلى أي مدى تعتبر الحكومات
المساهمة هذه المعونات كدفعات من أجل الخدمات البريدية أو دفعات من أجل
تعزيز النفوذ البريطاني في فارس، فإن هذا لا يهم الشركة. والدفعات التي تقدم
للشركة من العائدات الهندية، في الحقيقة، بقدر ما تُنفق على تعزيز النفوذ
البريطاني، بقدر ما تُنفق على الخدمات الفعلية للبريد.

ولذلك، فنحن نعتقد، أنه ما دامت المعونة المالية لحساب الخدمة البريدية
على شلالات دجلة، حصرياً على حساب التمويل الهندي، فإننا لن نُستدعى
للمساهمة ببعضها تجاه خدمات الكارون. ولكننا سنكون راغبين في عمل ذلك
إذا ما ساهمت حكومة جلالته بالحصة نفسها من الدفعة التي نقدمها لحساب
الخدمة البريدية على دجلة.

(1) المرجع نفسه رقم 10.

202. رفضت حكومة جلالته، على كل حال، أن تساهم بأي شيء لخدمة دجلة، ورفضت حكومة الهند أن تستمر في مساهمتها في الكارون، على أرضية أن المصالح المقصودة كان إمبراطورية صافية⁽¹⁾.

203. بدأت شركة لينش عندها في الضغط على الحكومة الأم لمنحة المعونة المالية، وإلا، كما هددت، ستتخلى عن مشروعها في الكارون. وقد أعلموا مكتب الشؤون الخارجية أن شيخ المحمرة كان يفاوض لشراء سفينتهم البخارية مالا مير، التي تعمل على الكارون الأسفل، وأنه على الرغم من أنه سيثقلها بخسارة، فقد كان الشيخ راغباً في إنفاق مبلغ كبير من أجل أن يتخلص من الموظفين الفرس، الذين كان وجودهم مطلوباً بسبب الشركة الأجنبية. وقد كان التخلي عن مالا مير يتضمن ترك شوشانا التي تعمل الكارون الأعلى. وقد أوضحت الشركة أن الحكومة الفارسية مدينة لهم إلى حد 2,000 جنيه استرليني، النفقات التي تكبدوها من جيوبهم الخاصة من أجل تسيير شوشانا، حيث إنها للتو قد بدأت تغطي نفقات التشغيل، وهم يأملون عاجلاً أو آجلاً أن يستعيدوا الدين؛ في حين أنهم لو تخلوا عن المشروع فإنهم سيضطرون للضغط على الحكومة الفارسية لدفع هذا الدين، الأمر الذي لن يكون مرغوباً فيه بالنسبة للمصالح البريطانية. وقد اشاروا كذلك إلى أن مصالح الهند التجارية على الكارون لم تكن غير مهمة، فمن بين مجموع الحمولة المنقولة إلى أعلى الكارون ولمدة سنة من تموز 1894 وبالغة 8,403 رزم، فقد تم التصريح بما مقداره 4,804 رزم كحمولة بضائع من الهند. وليس من شك في أن التجارة الهندية على الكارون تزايدت

(1) خارجي أ.، تشرين الأول 1896، رقم 73-91.

على الأقل منذ سنة 1892؛ وقد ارتفعت قيمة السلع الهندية التي أعيد شحنها من المحمرة من 3,114 إلى 24,294 جنيه استرليني. ومن الأساليب المعيقة التي ما تزال تمارس من قبل الموظفين الفرس كان واضحاً أن فارس من جانبها ستشاهد برضى انهيار المشروع الأوروبي على النهر.

204. وقد اعتقد لورد سالزبوري أن المصالح الهندية والإمبراطورية ستأثر بشكل خطير بخسارة النفوذ الذي سيترتب على ترك الملاحة البخارية على النهر.

205. عندما نوقشت هذه النقطة من قبل الحاكم العام في المجلس، نبه سير جي. و. ويستلاند إلى أنه بما أن الملاحة على دجلة والكارون تسييران معاً يبدأ بيد، فإن المعونات التي تُدفع للشركات القائمة عليهما يجب أن تعتبر حساباً واحداً، بحيث تتحمل كل من الحكومة الهندية والحكومة الإمبراطورية نصف القيمة.

206. بعد مناقشة موسعة قُرر الرد كما يأتي إلى سكرتير الدولة (برقية بتاريخ 3 شباط 1898):

نوافق على قبول وجهات نظر مكتب الشؤون الخارجية حول أن جميع مسألة توزيع الكلفة بخصوص دجلة والكارون تحال إلى اللجنة الملكية المنعقدة الآن.

207. قررت حكومة جلالته أن تضع مسألة تقسيم التكلفة بين الحكومة الأم وحكومة الهند أمام اللجنة الملكية، وبانتظار تسليم تقريرهم وإصدار تعليمات إضافية بهذا الشأن، صادق سكرتير دولة الهند على استئناف دفع

مساهمة بمبلغ 1,000 جنيه استرليني سنوياً من عائدات الهند إلى ملاحه الكارون اعتباراً من 1 كانون الثاني 1895⁽¹⁾.

208. نأتي الآن إلى إرسالية حكومة لورد كرزون الشهيرة الموجهة إلى سكرتير الدولة، والتي نوقشت فيها كل المشكلة الفارسية من وجهتي النظر السياسية والمالية معاً، والتي فيها، بخصوص معونة الكارون (فقرة رقم 69 ورقم 75)، عبرت حكومة الهند بعبارات قوية عن موافقتها على وجهات نظر الحكومات السابقة فيما يخص الصفة الإمبراطورية والصفة غير الهندية للاستحقاق.

209. في أيلول 1899، تقدمت شركة لينش مرة أخرى بطلب استمرار آخر للمعونة لخمس سنوات أخرى. وفيما يأتي الحجج التي استشهدت بها هذه المرة⁽²⁾:

- (1) لقد أظهرت الشركة تقدماً، مع أنه بطيء، فقد انخفض العجز من 5,000 جنيه استرليني سنة 1890، إلى أعلى بقليل من 2,000 جنيه سنة 1898.
- (2) من بين الشحنات التي حُمّلت أعلى الكارون، كان حوالي النصف مستورداً من بومي.
- (3) كانت هناك صعوبات غير متوقعة كان الرئيس منها الحظر الذي وضع على تصدير الحبوب والذي وقف في طريق ازدهار العمل.
- (4) النفقات العالية لصيانة الطريق من الأحواز إلى أصبهان.
- (5) تخفيض معونة دجلة.

(1) خارجي أ.، أيار 1896، رقم 205-211.

(2) سرّي إي.، شباط 1900، رقم 45-47.

210. تم تحويل الطلب لاهتمام حكومة الهند وقامت حكومة لورد كرزون بتوجيه الرد الآتي (إرسالية رقم 228، تاريخ 21 كانون الأول 1899):

لقد سبق أن تطرقنا إلى هذه المسألة في الفقرتين 69 و75 من إرساليتنا السرية رقم (خارجي)، تاريخ 21 أيلول 1899، التي أشير إليها في رسالة سير هوراس والبول إلى مكتب الشؤون الخارجية، تاريخ 31 تشرين الأول 1899. إن المساهمة الهندية في معونة الكارون المالية في رأينا ليست ضرورية للمصالح التجارية الهندية، ونحن نعارض استمرارها. وعلى كل حال، نحن راغبون، إذا اعتبرتم سيادتكم هذا مرغوباً، أن نتحمل بعضاً من معونة الكارون المالية لمدة سنة أخرى، وتحديداً، السنة المالية 1900. ونحن نوافق على هذا، في المقام الأول، لأننا نفترض أن تقرير اللجنة الملكية وتوصياتها سيتم نشرهما خلال السنة القادمة، وفي المقام الثاني، لأننا نتظر رداً على إرساليتنا بتاريخ 21 أيلول 1890، والتي تتعامل مع إجمالي مسألة المحافظة على النفوذ البريطاني في فارس. وعلى كل حال، فنحن نرغب أن نبين أننا لا نستطيع أن نوافق على تمديد المساهمة لما بعد سنة 1900، ونود مرة أخرى لفت انتباه سيادتكم إلى الظلم في ترتيب تكون فيه العائدات الهندية ليس فقط تواجه نصف معونة الكارون المالية، والتي تكون فيها المصالح الهندية، إذا وجدت أصلاً، غير مهمة، ولكنها أيضاً تتحمل كل التكلفة لمعونة الفرات - دجلة المالية، والتي مصالح الحكومة الإمبريالية معنية بها أيضاً، على الأقل كما هي في الكارون، وفي الحقيقة، في رأينا، أكثر حيوية.

211. التقى اللورد جورج هاميلتون مع وجهة النظر هذه، ووافق على المصادقة

على معونة مالية مخفضة بقيمة 1,000 جنيه استرليني فقط لسنة واحدة⁽¹⁾.
 212. لم تقتنع الشركة بهذه المنحة، وضغطت مرة أخرى من أجل معونة أكبر.
 وقد تم تقديم الحسابات الآتية من قبلهم لبيان خسارته.
 كشف بالنفقات حول توسع الكارون من قبل شركة دجلة والفرات للملاحة البخارية
 بالجنيه الاسترليني

6,030 4 0		قيم مشطوبة حتى 31 كانون الأول 1899
....	4,887 14 10	رصيد نفقات على الأرباح لسنة 1900 كما قدمت للحكومة نصف سنوياً
....	5,264 19 3	= = = = = = = 1892
....	2,984 7 11	= = = = = = = 1892
....	3,935 13 7	= = = = = = = 1893
....	3,033 8 3	= = = = = = = 1894
....	3,752 7 3	= = = = = = = 1895
....	3,433 13 9	= = = = = = = 1895
....	3,513 2 7	= = = = = = = 1897
....	2,256 2 1	= = = = = = = 1898
....	2,400 0 0	= = = (تقديري) = = 1899
35,460 9 6		

(1) سرّي خارجي، تموز 1900، رقم 134-148.

....	946 16 1	رصيد النفقات على الأرباح للسفينة شوشانا التي يملكها صاحب الجلالة الشاه، تحملتها الشركة، ولم تدفع بعد من قبل خزينة حكومة جلالته 1891
....	555 9 10	= = = = = = = = 1892
....	599 9 8	= = = = = = = = 1893
....	190 16 1	= = = = = = = = 1894
....	744 13 8	= = = = = = = = 1895
....	1,113 5 8	1896 (يتضمن إصلاحات مرتفعة القيمة)
....	376 8 1	= = = = = = = = 1897
....	78 10 10	= = = = = = = = 1898
4,623 8 11		
7,333 0 0		نفقات تم تحملها في إنشاء طريق من الأحواز إلى أصبهان، بطول 270 ميل.
		ما تم تسلمه من الحكومة
....	3,000 0 0	معمونة مالية من الحكومة حتى 31 كانون الأول 1890
....	3,000 0 0	1891 = = = = = = = =
....	2,000 0 0	1892 = = = = = = = =
....	2,000 0 0	1893 = = = = = = = =

....	2,000 0 0	1894 = = = = = = = =
....	2,000 0 0	1895 = = = = = = = =
....	2,000 0 0	1896 = = = = = = = =
....	2,000 0 0	1897 = = = = = = = =
....	2,000 0 0	1898 = = = = = = = =
....	2,000 0 0	1899 = = = = = = = =
22,000 0 0		
31,447 2 5		رصيد النفقات على الأرباح من جميع المصادر

213. تم تحويل بيان الشركة إلى حكومة الهند، التي على كل حال، رأت أن لا تغير رأيها الذي عبرت عنه في إرساليتهم رقم 228 (خارجي) تاريخ 21 كانون الأول 1890⁽¹⁾. وفي هذه الأثناء كان التقرير النهائي للجنة الملكية حول إدارة نفقات الهند قد نُشر، والذي تم فيه بيان الرأي بأنه "إذا حافظت حكومة الهند على خدمة بغداد- البصرة، فإن مستحقات خدمة الكارون سوف تُدفع من قبل بريطانيا العظمى". وقد عبرت حكومة الهند عن توافقها مع وجهة النظر هذه كلياً.

(1) سرّي خارجي، تشرين الأول 1900، رقم 60.

الفصل السابع
تعيين الموظفين القنصليين
في عربستان

الفصل السابع

تعيين الموظفين القنصليين في عربستان

(أ) تعيين السيد ماك دوال نائب قنصل في المحمرة، 1890.

214. في آذار 1889، تسلم الكولونيل روس من القنصل في البصرة إشعاراً بأن هناك ضرورة قصوى لتعيين سياسي بريطاني في عربستان لمتابعة تحقيق العدالة لممثلي الشركات البريطانية المرتبطة بفتح التجارة عن طريق الكارون⁽¹⁾. وبتصاله مع المفوضية في طهران، تم سؤال الكولونيل روس من قبل سير دروموند وولف ما إذا كان لا يستطيع، كإجراء مؤقت، إرسال أحد مساعديه إلى المحمرة. وقد وافق الكولونيل روس على ذلك بموافقة حكومة جلالته؛ التي أعطيت بموجب (المكتب الهندي لدائرة الشؤون الخارجية، حكومة الهند، رقم 72، تاريخ 29 آذار 1889).

215. اقترح عندها الكولونيل روس أن قنصلنا في البصرة يمكن أيضاً أن يُعين نائب قنصل في المحمرة، شرط أن يتم تزويده بزورق بخاري وأن يتم إعطاؤه علاوة إضافية للنقل 200 روبية في الشهر. كانت حكومة الهند، على كل حال، معارضة لأي اقتراح يتضمن نفقات إضافية من عوائد الهند (انظر:

(1) سرّي خارجي، تموز 1889، رقم 147-152.

شبه- رسمي من سير مورتيمر ديوراندي إلى كولونيل روس، تاريخ 1 تموز 1889⁽¹⁾.

216. بخصوص كلفة التعيين الجديد المقترح، خاطب سير ه. دروموند وولف في برقية سرية في كانون الثاني 1889، اللورد دوقيرن، مبيناً أنه يستطيع توفير 100 جنيه استرليني سنوياً، وسأل ما إذا كانت حكومة الهند تستطيع أن تساهم بمبلغ مشابه كجزء لراتب نائب القنصل. وقد رد اللورد دوقيرن بأن حكومة الهند لن تعتبر نفسها مؤهلة في تحمل النفقة المقترحة⁽²⁾.

217. عندها، اقترح مكتب الشؤون الخارجية في لندن أن يكون راتب التعيين 150 جنيه استرليني مع علاوة مكتب بقيمة 100 جنيه سنوياً، وأن التعيين سيكون في المرحلة الأولى لمدة سنتين⁽³⁾. تم تقديم المنصب في البداية إلى السيد سيمور من (فحص عوائد السند)، ولكن كما يبدو كان لديه صعوبة في قبوله بالراتب المعروض والظروف المذكورة⁽⁴⁾. تسلمنا بعدها توصية باسم السيد ويليام ماك دوال، وهو كاتب في دائرة البرق الحكومية في الخليج الفارسي، الذي أُفيد أنه يعرف الفارسية جيداً وبعض العربية وله خدمة 15 سنة في الخليج الفارسي، يعرف الناس وتقاليدهم بشكل جيد. وقد تم مدحه بشكل كبير. وافق نائب الملك على تعيين السيد ماك دوال (برقية من نائب الملك إلى مكتب الهند، تاريخ 14 أيار 1890).

(1) = = = = = = = =

(2) سرّي خارجي، شباط 1889، رقم 71-72 (K-W).

(3) سرّي خارجي، حزيران 1890، رقم 490-503.

(4) = = = = = = = =

218. بناء على ذلك تم تعيين السيد ماك دوال نائب قنصل في المحمرة وأعلن تعيينه في جريدة لندن الرسمية بتاريخ 14 حزيران 1890⁽¹⁾.

(ب) تعيين الميجور إي. بي. بيرتون للقيام بأعمال السيد ماك دوال، 1903-04.

219. في شباط 1903، طلب السيد ماك دوال مغادرة لمدة 8 أشهر واقترح بديلاً له السيد فرانسيس وهو مساعد جراح أوراسي موظف من قبل الفرس في أداء واجب ضد الطاعون في المحمرة⁽²⁾. وقد أبدى نائب الملك، على كل حال، شكوكاً حيال الموافقة على ترك إدارة نيابة القنصلية لذلك الوقت بين يدي السيد فرانسيس، وأوصى بأن ينوب الميجور إي. بي. بيرتون، 17 رماح البنغال، للمنصب، براتب إجمالي 800 جنيه استرليني سنوياً.

220. كان السيد بيرتون قد تنقل سابقاً في فارس، وخاصة في مقاطعتي البختياري واللور، وقدم تقارير إلى فرع المخابرات. ولذلك، فقد اعتُبر مناسباً من كل ناحية، للواجبات المطلوبة من نائب قنصل في عربستان⁽³⁾. وبناء على ذلك تم تعيينه ليقوم بأعمال السيد ماك دوال، وتم إعلام الكولونيل كيمبول من قبل حكومة الهند أنه قد تم اختياره خصيصاً للمنصب نظراً لدخوله في علاقات مع زعماء اللور والبختياري، وأنهم يرغبون بأن يتم إطلاعهم

(1) سرّي خارجي، تشرين الأول 1890، رقم 393-397.

(2) سرّي خارجي، أيلول 1908، رقم 444-453.

(3) المرجع نفسه رقم 483.

بشكل كامل بتحركاته والمعلومات المحلية التي قد يجمعها بواسطة يوميات أسبوعية. (رسالة رقم 1769- خارجي، تاريخ 5 آب 1903، مكتوم).

221. لقد تم فهم الأثر المالي للاقتراح تقريباً كالاتي: بمعنى، أنه من أجل احتساب الكلفة الإضافية للترتيب، يجب أن يُقتطع من الراتب المقترح، الذي كان 800 جنيه استرليني لمدة 8 أشهر، مبلغ 533.6.8 جنيه استرليني: (1) علاوة مكتب السيد ماك دوال بمعدل 140 جنيه استرليني سنوياً، لمدة 8 أشهر، أو 93.6.8 جنيه استرليني.

(2) أي اقتطاع يمكن أن يتم بموجب القوانين القنصلية من راتب السيد ماك دوال أثناء غيابه، والذي كما يبدو يبلغ حوالي 36.10.0 جنيه استرليني.

وستكون النتيجة مبلغ 403.10.0 جنيه استرليني، والذي سيبقى مقسوماً بالتساوي بين الخزنتين الإمبراطورية والهندي. (المكتب الهندي لمكتب الشؤون الخارجية، تاريخ 5 أيار 1903).

(ج) تعيين الملازم لوريمير نائب قنصل لعربستان، كانون الأول 1903.

222. كانت مهمات نائب القنصل في الحمرة بشكل رئيس ذات طبيعة تجارية⁽¹⁾. ولكن كانت هناك عوامل تتطور في عربستان، تتطلب وجود موظف قنصلي في الأحواز، سيكون عليه التعامل مع مسائل سياسية وشبه عسكرية حساسة، ولهذا الغاية، يجب أن يجمع بين الخبرتين السياسية والعسكرية. ولذلك، قررت حكومة جلالته بناء على توصية من حكومة الهند، أن توجد منصب نائب قنصل مستقل في الأحواز، وكان يجب أن يُعبأ بموظف عسكري من

(1) سرّي خارجي، آب 1904، رقم 400-449 (رقم 420).

الهند (انظر المراسلات بين مكتب الهند ومكتب الشؤون الخارجية، تاريخ 12 و18 حزيران 1903).

223. عند تعيين الميجور بيرتون للقيام بأعمال نائب قنصل في المحمرة، تحول مركز نشاطات نائب القنصل من المحمرة إلى الأحواز، وبدأ مجال مهماته الذي كان تجارياً بشكل رئيس، يضم مهمات سياسية مهمة، تم وصفها أعلاه. بدأ الميجور بيرتون مهماته في حزيران 1903، وكان عليه أن يعود إلى مهماته العسكرية في الهند في شباط 1904. لذلك كان من المهم تعيين موظف لمنصب نائب القنصل في الأحواز، يمكنه أن يتولى مهمات الميجور بيرتون. وقد وجدت حكومة الهند مثل هذا الموظف في الملازم دي. إل. آر. لوريمير، متدرب في الدائرة السياسية، ولديه بعض الخبرة في مهمات مماثلة في الحدود الشمالية الغربية للهند.

224. تم تعيين الملازم لوريمير مساعداً سياسياً، من الدرجة الثالثة، ونائب قنصل لعربستان اعتباراً من 24 كانون الأول 1903 (إشعار رقم 249 - E.A.، تاريخ 2 كانون الثاني 1904).

225. في رسالة الشؤون الخارجية رقم A.1741 - E.-، تاريخ 28 أيار 1904، أقرت المستحقات الآتية للتعيين الجديد، كنفقات تأسيسية ومتكررة:

لكل شهر

راتب نائب قنصل 500 0 0 روبية

علاوة محلية 200 0 0 روبية

بدل كمالية 50 0 0 روبية

تعويض صرف 81 4 0 روبية

كتبة

1 هيرزا 100 0 0 روبية

الخدم

2 فراش بـ 18 روبية لكل واحد 36 0 0 روبية

1 سقاء 11 0 0 روبية

1 كناس 11 0 0 روبية

2 ساعي بـ 16 روبية لكل واحد 32 0 0 روبية

1 جنائي 8 0 0 روبية

1 حارس بوابة 16 0 0 روبية

المجموع 1045 4 0 روبية

في السنة

12,544 80

النفقات المتكررة

استتجار وسائل نقل	0 0 6,000 روبية
إيجار منزل	0 0 1,200 روبية
وبنود أخرى	

226. تم إرسال 12 إسواراً كحرس للقنصلية في الأحواز بواسطة السفينة لورنس التي غادرت بومباي حوالي نهاية آب (رقم F.-B.,3217- تاريخ 18 آب 1904، إلى الدائرة العسكرية).

(د) تعيين قنصل جراح لعربستان

227. أرسل ماركيز لانسدونني، سير أ. هاردنج تقريراً بإرسالته رقم 9، تاريخ 14 كانون الأول 1903، بأن الميجور بيرتون قد لفت انتباهه إلى رغبة تم التعبير عنها له هو نفسه ولمسافرين آخرين من قبل زعماء البختياري، لخدمات طبيب إنجليزي ويُعتقد أنهم سيكونون مستعدين لدفع 300 جنيه استرليني سنوياً للإبقاء عليه. وقد كان هناك حديث حول الحصول على واحد من كنيسة المجتمع التبشيري في أصبهان. ولكن من وجهة النظر السياسية لم تكن هذه الخطوة هي الأحكم. ولذلك، اقترح سير أ. هاردنج إلحاق موظف طبي لقنصلية عربستان، يمكن أن يسمح له بالقيام بممارسة خاصة وقبول رسوم محتجزات منتظمة من خانات البختياري إذا رغب هؤلاء في توظيفه.

228. توافقت حكومة الهند مع هذا الاقتراح واقترحت أن تنتدب كجراح قنصلي لعربستان وكرمانشاه موظفاً من مؤسستنا الهندية، والذي يمكن أن

يتسلم راتب جراح وكالة من الدرجة الثانية مع علاوة محلية بقيمة 200 روبية شهرياً. ويمكنه أن يأخذ معه المنشآت والأدوات الطبية كما هو الأمر في حالة قنصلية تربة الحيدري. كما اقترحت حكومة الهند كذلك أن يُعين للمنصب الجديد الكابتن ويليامز، من الخدمات الطبية الهندية، الذي انتدب إلى كرمانشاه للمساعدة في مراقبة انتشار الكوليرا هناك (إرسالية إلى سكرتير الدولة، رقم 135، تاريخ 28 تموز 1904).

(هـ) مقر إدارة ومنزل إقامة لنائب القنصل، والجراح القنصلي، عربستان.

229. شغل الملازم لوريمير جزءاً من منزل السيد ويلسون، وكيل السادة لينش إخوان في الأحواز، بعدم رضى كبير منه ومن عائلة ويلسون. وقد أجلت حكومة الهند مسألة توفير مقر إقامة دائم لنائب القنصل في حزيران الماضي بانتظار قرار بخصوص الوضع الأفضل لمقر إدارته.

230. ناقش الملازم لوريمير في رسالته رقم 44 تاريخ 25 تموز 1904، هاتين المسألتين معاً بالتفصيل. بخصوص مسألة مقر الإدارة فضل الأحواز بقوة، وأجمل نقاشه في الفقرة رقم 26:

إن الأحواز ليست بذات أهمية كمجتمع محلي، ولكن الشيخ يقضي الشتاء قربها، وهي النقطة الأخيرة في الاتصال المباشر بالعالم الخارجي. وهي مقر إدارة لينش في فارس الجنوبية الغربية. وهي نقطة انطلاق طريق البختياري، وكذلك الخط إلى شوشتر وديزفول. ومهما كانت المحاذاة المتبناة لطريق كرمانشاه، فإن الأحواز ستكون محطتها الأخيرة. إن التقارير المبكرة لأي أحداث تؤثر على سلامة حركة سيرنا تُجلب بشكل طبيعي هنا إلى وكيل السادة لينش الذي يعمل كذلك لمصلحة شركة المواصلات الفارسية.

ستبقى الأحواز بالضرورة مقر الإدارة لجميع الاهتمامات البريطانية، ومن غير المرجح أن ترسل أي شركة وكلاء أوروبيين إلى مكان آخر مثل ديزفول. في أية حال، ستبقى الإدارة الرئيسة دائماً موجودة في الأحواز، والتي هي في الحقيقة ميناء عربستان، لوريستان، وخط البختباري.

231. وهو يقترح أيضاً أن يتم استئجار المنازل المحلية كاستراحات في ديزفول، شوشتر، خرم أباد وراموز لإقامة نائب القنصل المؤقتة خلال جولته.

232. بخصوص ترتيبات الإقامة في الأحواز، فقد فقدنا أفضل منزل متوفر، وهو الذي كان مؤجراً لسلطات الجمارك البلجيكية من قبل الوكيل الحاج رئيس التجار.

233. وضع الملازم نظره الآن على موقع اقترحه عليه شيخ الحمرة، وهو عبارة عن قطعة أرض تملكها الحكومة الفارسية موجودة على الجانب الشمالي من ناصرى على الكارون، بين بنايات الحكومة ودار حدود حديقة تعود لمعين التجار. ولذلك فمحيطها مرضٍ ومأمون. وهي من ناحية الاتساع أكثر مما هو مطلوب، ربما 400 قدم × 200 قدم، ولكنها تحتوي على منطقة محدودة من الأرض مأمونة من الفيضان تماماً.

234. ويبدو أن شيخ الحمرة قد قرر أن يبني على هذا الموقع قصرًا شتويًا، تاركاً مكاناً كافياً لبناية نائب القنصل (رسالة الملازم لوريمير إلى الميجور كوكس، رقم 48، تاريخ 21 تموز 1904).

235. بلغ الميجور كوكس مقترحات الملازم لوريمير للاهتمام، بخصوص صعوبة الحصول على مقر مؤقت مناسب في الأحواز (رقم 275، تاريخ 20 آب 1904).

236. في رسالته رقم 312 تاريخ 10 أيلول 1904، بُلغ الميجور كوكس أن الملازم لوريمير نجح في تأمين منزل بأجرة سنوية مقدارها 252 عثمانية من الحاج محمد رضا.

237. بخصوص موقع الجراح القنصلي، فقد فضل الملازم لوريمير أن تكون الأحواز مقر إدارته، خصوصاً بسبب وجود مجتمع أوروبي صغير هناك. وعلى كل حال، فقد اعترف بأن انتباه الجراح سيكون مقسماً بشكل خاص بين قبائل البختياري واللور، ولذلك فإن مقر إدارته لن يكون ذا أهمية كبيرة ولن يؤثر بشكل كبير على عمله.

238. بما أن الملازم ويليامز كان ما يزال في كرمانشاه، ولم يتم التعبير عن رأي لا من قبل الميجور كوكس ولا سير أ. هاردينج حول المسألة، فقد قُرر فقط أن يتم إخبار الميجور كوكس بقرينة تاريخها 12 تشرين الثاني 1904:

"نفترض أن الموقع المقترح لنائب القنصل سيكون كبيراً بما فيه الكفاية للسماح به، إذا طُلب، وحين يُطلب، لبناء مقر للجراح."

(و) الهجوم على الملازم لوريمير والكولونيل دوجلاس.

239. في ختام هذا الفصل، يجب أن نذكر الهجوم المؤسف الذي حصل يوم 25 تشرين الأول من قبل بعض أعضاء قبيلة ديرآك واند على الملازم لوريمير والمرافق العسكري له، كولونيل دوجلاس، في طريقهما من خرم أباد إلى ديزفول. وقد جُرِحَا كلاهما وتم نهب حقائبهما من قبل الرجال. وقد وجد الرجلان طريقهما بصعوبة إلى بوروجيرد، حيث وُضعا تحت عناية الملازم

ويليامز، من الخدمات الطبية الهندية، ثم القائم بأعمال القنصل في كرمانشاه،
ودكتور فَنك من الإرسالية الأميركية.

240. تمت مناقشة مسائل العقوبات التي يجب أن توجه إلى القبيلة المعتدية
والتعويضات للموظفين، تفاصيل ذلك لن يتم ذكرها في هذا الملخص.
ولتقصير الحكومة الفارسية في القيام بواجبها، فيمكن أن تضطر الحكومة
البريطانية أن تقوم بالحملة العقابية بنفسها أو تتخذ الإجراءات الضرورية
بنفسها لتأمين الخط في لوريستان.

241. وبما أنه سيمر بعض الوقت قبل شفاء الملازم لوريمير كلياً وعودته لممارسة
واجباته، فقد فهم أنه سيكون هناك تأخير مؤسف في الإجراءات التي قام بها
لتأسيس علاقات صداقة مع قبائل اللور وفي افتتاح خط ديزفول - كرمانشاه
(كما سنرى في الفصل القادم).

الفصل الثامن

بناء طرق للمساعدة في تجارة نهر
الكارون

الفصل الثامن

بناء طرق للمساعدة في تجارة نهر الكارون

242. أحد الأهداف الرئيسية لمشروع نهر الكارون كان فتح خط سهل وقصير من الخليج الفارسي إلى شمال فارس، وخاصة مدن أصبهان وطهران والتماس مع تجارة الشمال. وللوصول إلى ذلك كان من الضروري إنشاء طرق جيدة بين الأحواز وشوشتر والمدن الشمالية. وقد تم فتح بضعة خطوط مؤخراً من قبل شركات بريطانية بواسطة حقوق امتيازات تم الحصول عليها بصعوبة كبيرة، وأنجزت وسط صعوبات لا يمكن التغلب عليها تقريباً.

(أ) طريق الأحواز- أصبهان أو طريق البختياري.

243. في سنة 1897، منحت الحكومة الفارسية امتيازاً لزعماء البختياري لإنشاء وصيانة طريق، مع خاناتها (فنادقها) من الأحواز إلى أصبهان عبر مالامير، جوداري بالتوك وخافورخ، وكذلك من شوشتر إلى أصبهان⁽¹⁾. وقد عهد زعماء البختياري بالعمل إلى السادة لينش إخوان، بناء على الشروط الآتية: يسمح للسادة لينش بكامل الحرية لتهيئة الطرق أو الممرات الموجودة للقوافل وعمل التحويلات وبناء الجسور أو الخانات، وأي شيء فيما يتعلق بالطرق. ويوافق السادة لينش إخوان من طرفهم وبأسرع أسلوب عملي ممكن، على وضع جسر معدني على الكارون عند جوداري بالتوك، وبناء جسر عند

(1) سري خارجي، أيلول 1898، رقم 213-219، (رقم E-253).

بولي عمارات، وتنظيف الممر الحالي من الصخور حيثما يرون ذلك ضرورياً أو ملائماً، وبناء خانات وأمكنة إقامة مؤقتة للمهندسين أو العمال في أماكن يرونها ضرورية في وقتها. يوافق السادة لينش إخوان على القيام بهذه الأعمال مقابل مبلغ لا يتجاوز 5,500 جنيه استرليني. يدفع خانات البختياري للسادة لينش إخوان 6٪ سنوياً على مصاريفهم ويعيدون دفع رأس المال بدفعات سنوية مقدارها 1,100 عثمانية: الدفعة الأولى وفائدة السنة الأولى تستحق في 3 آذار 1901، وأما الدفعات والفوائد اللاحقة فتدفع في نهاية كل سنة تلي ذلك - تُحتسب الفائدة على رصيد رأس المال بعد اقتطاع الدفعات المستردة لحساب رأس المال.

244. تم بناء ثلاثة جسور على الطريق:

(1) فوق الكارون عند جوداري بالوتاك؛

(2) فوق نهر بوروف عند بولي عمارات؛ و

(3) فوق الكارون عند دوبولان.

245. الجسر الأول جسر معلق، وهو الأكبر من بين الثلاثة، تم الانتهاء منه في كانون الأول 1899، وافتتحت الطريق بعد ذلك مباشرة لحركة السير⁽¹⁾.

246. ظهرت بعض الخلافات الجدية بين خانات البختياري ولينش إخوان حول دفع دين هؤلاء الأخيرين، ولا حاجة لذكر تفاصيل ذلك هنا، حيث إن الموضوع خارج نطاق هذا الملخص.

(1) سرّي خارجي، آذار 1900، رقم 188.

(ب) طريق شوشتر- أصبهان.

247. تمت تغطية هذه الطريق بالامتياز الممنوح لخانات البختياري من الشاه سنة 1898⁽¹⁾. وقد كان لضم طريق الأحواز- أصبهان عند مالا مير. وقد كانت

الطريق من ضمن الاتفاقية بين زعماء البختياري ولينش إخوان.

248. سنة 1902، تم اقتراح أن تتولى شركة المواصلات الفارسية التي يكون لينش إخوان وكلاءها الإداريين ومن حملة أسهمها، إنجاز هذه الطريق (بما في ذلك فرع شوشتر- الأحواز- مالا مير كما يفترض).

ولم يبدأ ما إذا كان هذا الاقتراح قد نُفذ.

(ج) طريق شوشتر- طهران.

249. مُنح امتياز لإنشاء طريق من طهران إلى شوشتر أو الأحواز عبر قم، سلطان آباد، بروجوird وخرم آباد من قبل الشاه سنة 1889 إلى يحيى خان مشير الدولة ولمدة 60 سنة، وقد اكتسبه من سنة 1890 بنك فارس الإمبراطوري. ولم يتم عمل أي شيء من قبل البنك سوى إنشاء طريق عربات بين طهران وقم، بكلفة 80,000 جنيه استرليني⁽²⁾. تم تجديد الامتياز لعشر سنوات أخرى سنة 1896، وتم الحصول عليه سنة 1902 من قبل شركة التجارة والمواصلات الفارسية، مع امتيازات عمل الطرق الأخرى التي

(1) سرّي خارجي، أيلول 1898، رقم 213-239 (رقم B-235). انظر تقرير نابيير

العسكري حول جنوب غرب فارس، ص: 24.

(2) سرّي خارجي، تموز 1903، رقم 236.

منحت أصلاً للبنك الإمبراطوري. وقد تم منح الشركة معونة مالية لعشر سنوات بـ 2,000 جنيه استرليني سنوياً لعمل هذه الطريق.

250. سافر الملازم دي. إل. لوريمير مؤخراً من الأحواز إلى خرم أباد وعودة (17 نيسان إلى 5 حزيران 1904)، وحصل على صداقة عدد من قبائل اللور، بتوجه لتأمين مساعدتهم في إعادة فتح الخط من ديزفول إلى خرم أباد⁽¹⁾. وقد قدم خطة لهذا الغرض، ما تزال في مرحلة التحضير، ولكونه الخوض في تفاصيل الأمور فوق سهول عربستان بعيداً عن هدف هذا الملخص، سنكتفي بالقول إن نجاح الخطة كما يُعتقد، يعتمد على صفقة جيدة-

(1) بناءً على إعادة الأمير سالار الدولة إلى منصبه، الذي عُزل من حاكمية عربستان ولورستان، والذي كان دائماً يحظى برضى البريطانيين وقبيلة الساجواند ومحاربيها، والذي مساعدته مطلوبة بشكل رئيس لضمان أمن الخط؛ و

(2) بناءً على نفقة سنوية بقيمة 93,000 روبية تقريباً للحصول على حراسة للطريق.

251. ترتبط هذه الخطة بشكل وثيق بالشكل المقترح لفيلق حرس الطريق من بين قبائل اللور والبختياري، الذي كتب حوله الميجور بيرتون والملازم لوريمير.

(1) رسائل الميجور كوكس، رقم 205، تاريخ 2 تموز 1904، و 232 تاريخ 28 تموز 1904، مع مرفقاتها.

الفصل التاسع

رغبة الشيخ خزعل في وضع
نفسه تحت الحماية البريطانية

الفصل التاسع

رغبة الشيخ خزعل في وضع نفسه تحت الحماية البريطانية

تدخل إدارة الجمارك البلجيكية في جمارك المحمرة والتدخل البريطاني،

1898-1904.

(أ) الشيخ خزعل يسعى للحماية البريطانية، 1898-99

252. عبر الشيخ خزعل للسيد ماك دوال في تشرين الثاني 1898 عن رغبته في وضع نفسه تحت الحماية البريطانية⁽¹⁾. بعد ذلك مباشرة زار الكولونيل ميادي الشيخ وحصل منه على أنه مدرك لسقوط الملكية الفارسية مبكراً يتبعه نزاحم عام لتقسيم المملكة، وفي هذه الحال فهو تواق لأن تكون حصته مع البريطانيين.

كان الشيخ مزعل، الذي اغتيل سنة 1897 ميالاً بشكل محابٍ للأتراك، وأكثر من ذلك كان معارضاً للمشروع البريطاني في الكارون، في حين كانت ميول الشيخ خزعل المؤيدة لبريطانيا معروفة جيداً وعمل الكثير لدعم المصالح البريطانية. ولذلك اعتقد الكولونيل ميادي أنه يجب أن يكون لنا تفاهم سرّي مع الشيخ. وقد رغب وكيل الشيخ السريّ رئيس التجار أيضاً أن يفاوض من أجل الحصول على قرض من البنك الإمبراطوري. وقد

(1) سرّي خارجي، آذار 1899، رقم 257-260.

استطلع الكولونيل ميادي رأي وكيل البنك في بوشهر، دون أن يحصل منه على شيء مؤكد.

253. اعتقدت حكومة اللورد كرزون أنه "على الرغم من أن مصالح بريطانيا العظمى في الخليج الفارسي تقتضي أنه من غير المرجح أننا سنعترف هناك بأي تدخل لأي نفوذ أو مؤامرة أجنبيين، ومن المستحيل إعطاء أي تأكيد من ذلك النوع المطلوب، لأن الحمرة جزء من منطقة النفوذ الفارسي". كما أن المسألة ليست مما تتعامل معه حكومة الهند. ولذلك طلب من الكولونيل ميادي انتظار نصيحة سير مورتيمر ديوراندا، الذي كتب له أصلاً.

254. بعد استشارة سير مورتيمر، أخبر الكولونيل ميادي الشيخ أنه باعتباره من رعايا فارس، فإن الحكومة البريطانية لا تستطيع أن تعده بالدعم ضد حكومته، ولا في حالة انهيار الحكومة الفارسية تستطيع أن تضمن استقلاله مهما كان سيحدث في الحقيقة، لأن حكومة الهند لم تقرر في حال حدوث مثل ذلك الطارئ على أي مسار تسير؛ ولكن بما أن الشيخ هو أكثر الزعماء نفوذاً في ذلك الجزء من فارس، فنحن نرغب في رؤيته قوياً والعرب متحدين تحت سلطته؛ وأنه يمكنه أن يكون متأكداً تماماً من دعم الوزير البريطاني في طهران ونصيحته ما دام ذلك يتم بدون نوايا سيئة تجاه الحكومة الفارسية؛ في حين أن الحكومة البريطانية تثق بأنه في المقابل سيعمل الشيخ كل ما في وسعه لدفع مصالحنا التجارية أماماً.

(ب) "1" اقتراح تأسيس جمارك فارسية في الحمرة. "2" الشيخ خزعل يناشد للحماية البريطانية، 1900-1904.

255. لقد لاحظنا سابقاً كيف أن الزعماء العرب في عربستان يتمتعون بحكم

ذاتي كبير في الإدارة الداخلية لمناطقهم، شريطة أن يدفعوا عوائدهم (الديوان والبشكاش) التي تقررها حكومة الشاه. وقد كان هذا بشكل خاص حال زعيم المحمرة، على الرغم من أن محاولات بُذلت غير مرة لإدخال القوانين الفارسية إلى مناطقه. والآن جرت حركة بخصوص إدخال إدارة الجمارك الفارسية تحت إدارة موظفين بلجيكين، مما يهدد بشكل كبير للتدخل في حقوق العوائد المستقلة، التي تمتع بها العرب في المنطقة منذ زمن سحيق.

256. بتاريخ 6 آذار 1900 تسلمت مفوضية طهران برقية من كولونيل ميادي، يقول فيها إن شيخ المحمرة سمع أن إدارة الجمارك البلجيكية ستتولى أمر مكتب الجمارك في المحمرة، وأنه إذا وافق على هذه الخطوة فسيكون في خطر من جهة رجال القبائل⁽¹⁾. وكان من رأي الكولونيل ميادي أن الشيخ يستطيع إذا رغب أن يبدي مقاومة فعالة للحكومة الفارسية، وأن البديل لذلك سيكون رحيله إلى ممتلكاته التركية. وفي كلتا الحالتين ستنجم نتائج قد تكون ضارة بالمصالح البريطانية. ووجه الكولونيل ميادي الانتباه أيضاً إلى إمكانية تدخل روسي ووجود سفينة حربية روسية في الخليج.

257. وصلت هذه البرقية تماماً مع مغادرة سير ديورانده طهران، ولكنه وجه السيد سبرنج رايس للرد إلى حدّ أننا لا نستطيع نصيحة الشيخ بالثورة، ولا نستطيع نصيحة الحكومة الفارسية أن تلغي فكرة تولي أمر جمارك المحمرة، والتي هي جزء ضروري من خطة تنظيم الجمارك التي عليها يعتمد الاستقرار المالي لفارس. ونستطيع، على كل حال، أن ننصح الطرفين أن يقبلوا بتسوية يمكن بواسطتها القيام بتنظيم الجمارك المقترح بدون الإضرار بسلطة الشيخ

(1) سرّي خارجي، حزيران 1900، رقم 38-69.

الظاهرة. إن الشيخ ليس في حال أسوأ من الحكومة الفارسية نفسها، التي سلمت جماركها في جميع أنحاء فارس إلى موظفين أجانب".

258. بتسلم موافقة لورد سالزبوري على هذه البرقية، أعلم السيد سبرنج رايس كلاً من وزير الشؤون الخارجية والصدر عزام، في سياق الكلام، بالأخبار التي وصلته من الحمرة، وسأل ما إذا كان الموظفون البريطانيون في الخليج يستطيعون المساعدة في الأمر. وقد تم بيان أنه لا توجد نية للتدخل في الأمور الداخلية لفارس، ولكن الشيخ كان ذا خدمة كبيرة للتجار البريطانيين في حفظه للنظام على النهر، وأن أي اضطراب في منطقته يمكن أن يغلق المنطقة أمام تجارتنا. الصدر عزام قال في رده، إنه سيرسل موظفاً مع هدايا لشرح الأمر للشيخ، وأن الشيخ سيتلقى تعويضاً عن أية خسارة قد تظهر.

259. زار السيد سبرنج رايس لاحقاً السيد ناوس، مدير إدارة الجمارك، وبناء على طلبه أرسل إلى الكولونيل ميادي رسالة ليتم تسليمها إلى الشيخ، يشرح فيها طبيعة الخطوات المنوي عملها، ويعلمه بأن الشاه سيرسل مديراً ليجتمع معه⁽¹⁾. أجرى الكولونيل الذي ذهب إلى الحمرة، مقابلتين مع الشيخ، كتب بهما تقريراً إلى مكتب الشؤون الخارجية. عبر الشيخ عن قلقه خشية أن يتم إرسال موظف بلجيكي ليتولى أمر الجمارك قبل وصول مبعوث الشاه، وأمل الكولونيل ميادي أن تُتخذ خطوات للفت انتباه الحكومة الفارسية إلى خطر اتخاذ محضر متسرع.

260. زار السيد سبرنج رايس إم. ناوس مرة أخرى، الذي طلب منه إرسال

(1) سرّي خارجي، حزيران 1900، رقم 35-69 (52).

برقية رد بعدم إرسال موظف بلجيكي حتى يصل مبعوث الشاه⁽¹⁾. وعلى كل حال، فقبل أن يرسل هذه البرقية، تسلم ملاحظة من إم. ناوس يطلب من تأجيل أي محضر آخر في الموضوع حتى يراه. وطوال اليوم التالي كان السيد ناوس مرتبطاً مع الصدر عزام والبنك الإمبراطوري، ولكنه مبكراً في اليوم الذي تلا ذلك جاء، وشرح للسيد سبرنج رايس في مقابلة طويلة أنه، ولأسفه، فإن الصدر عوام قرر عدم اتخاذ أي خطوات مهما كانت حتى يعود الشاه.

261. وقال: في الحقيقة إن الشاه رغب في وضع نهاية لشبه استقلال القبائل العربية في الجنوب، وتفضل الحكومة الفارسية أخذ الشيخ في لقمة واحدة بدلاً من اثنتين". إذا وافق الشيخ على الترتيبات المقترحة، فستخسر الحكومة الفارسية ذريعة ممتازة للتدخل. وأما إذا قاوم، فسيتم تأجيل رحلة الشاه. وسيتم اتخاذ إجراء حاسم عند عودة الشاه، وقد يتم إرسال قارب مسلح للاستعمال في النهر. إن خسارة الجمارك بهذا التأخير ستكون حوالي 20,000 ليرة، والتي يمكن للحكومة بصعوبة أن توفرها. وقد كانت، على حال، مقررة في هذا المسار من العمل. وقد ذكر هذا بثقة عالية، وعبر عن أسفه الشخصي، كما عبر عن شكره للمساعدة التي عرضت.

262. وهو نفسه، كان تواقاً لترتيب هادئ، وراغباً تماماً لتقديم كل بديل لحساسيات الزعيم ومقامه.

263. في محادثة لاحقة مع الصدر عزام ووزير الشؤون الخارجية، بين السيد سبرنج رايس أن حكومة جلالته كانت تواقّة لتقديم خدماتها الجيدة لأن

(1) المرجع نفسه (رقم 53).

لديهم كل الأسباب ليتمنوا النجاح لأي إجراء لإعادة تنظيم مالية فارس أو إدارتها. وأضاف، على كل حال، أن العرض لم يكن مرحباً به، ولا الموضوع من المواضيع التي يميلون إلى الاتصال بشأنها.

264. بتسلم تحذير من مصدر متعاطف عنا بأن جمارك المحمرة قد اعتبرت مضمنة للروس، تم انتهاز فرصة لسؤال مشير الدولة حول حقيقة الأمر. وقد اعترف بعد بعض التردد أن المحمرة ليست مستبعدة من المناطق المضمنة.

265. كان رأي الجنرال شيندلر، على كل حال، على العكس من ذلك، وعندما تم إخبار زعيم البختياري المقيم في طهران أن جمارك المحمرة ستقع تحت سيطرة الروس إذا لم يتم تسديد فوائد الدين، أصر بشدة أن ذلك لا يمكن، ويجب أن لا يسمح به.

266. كتب السيد سبرنج رايس إلى لورد سالزبوري في رسالته تاريخ 20 آذار 1900⁽¹⁾:

"بالنسبة لمقاومة الشيخ، والاتصالات التي مرت بينه وبين وزير جلالته، أتشرف بأن أرفق مذكرة وُضعت من قبل السيد رينيه، الذي عاد لتوه من الجنوب. إن السلطات الفارسية واثقة تماماً من قدرتها على طرد الشيخ إذا أرادت، وزعيم البختياري من هذا الرأي. ولكن الجنرال شيندلر يصر على أن الشيخ يتصرف بقوة كبيرة، ويشك في ما إذا كان الفرس (الذين يكرههم العرب) سيكونون قادرين على إجباره على الخضوع.

ما من شك في أنه من مصلحة إدارة الجمارك العامة أن لا يتم استثناء

(1) المرجع نفسه (رقم 66).

المحمرة من الإشراف المباشر الذي سيمتد عبر جميع الإمبراطورية، ويبدو أنه تناغماً مع السياسة العامة لحكومة جلالته أن تساعد الحكومة الفارسية في أي إجراء إعادة تنظيم، خاصة في إجراء يعتمد عليه استقلالهم عن السيطرة الروسية فوراً. ومن جهة أخرى، فإن الشيخ قد استحق جيداً من حكومة جلالته وعلى أحوال ودية مع موظفينا؛ ولكن استقلاله يعتبر هنا خطراً على فارس، ومساعدتنا له في ذلك سينظر لها على أنها أقل قليلاً من تشجيع على الثورة. ولذلك، سيكون أمراً ذا حساسية بالغة أن يتم التوسط له. ومع ذلك، فإذا تم الرجوع إلى محض إجراءات خطيرة، فإن التجارة البريطانية ستعاني بشكل واضح، ووجود مشاكل في منطقة مخولة للروس كما تم زعمه مؤخراً، قد يكون ذريعة لإرسال القوقازيين إلى المنطقة، أو طلب مساعدة سفينة روسية.

لذاك فإنني سأقترح لسيادتكم أنه لن يكون مرغوباً في الوقت الحاضر أن ألمح إلى الموضوع لدى الحكومة الفارسية، أو أن يتخذ موظفونا أية خطوات أخرى في الأمر، حتى يتم أخذ الموضوع بعين الاعتبار بحذر.

إنني متأكد من وجود قناعة عميقة متجذرة في هذا البلد بأن حكومة جلالته ترغب في الاستيلاء على جنوب فارس، وهي تهيئ السبيل لذلك بخداع القبائل.

وقد اقترح عليّ أن سياسة حكومة جلالته بخصوص الخليج يجب أن تُشرح للشاه بمناسبة زيارته لإنجلترا، ويجب انتهاز فرصة للتأثير على جلالته بالطبيعة الخطيرة لمسألة المحمرة.

267. في كانون الثاني 1901، ذهب السيد سيامايس، المدير العام لدائرة الجمارك الفارسية في بوشهر إلى المحمرة بهدف مقابلة الشيخ في مسألة تولي منصب

إدارة جمارك المحمرة من قبل الحكومة الفارسية⁽¹⁾. وقد كتب الكولونيل
كيمبول تقريراً بخصوص الترتيبات المقترحة، بتاريخ 9 آذار 1901:

"يقدر مجموع الضريبة التي يدفعها الشيخ للحكومة الفارسية بحوالي
60,000 عثمانية سنوياً (ولا يُعرف ما هي الحصة من هذا المبلغ التي تُستمدّ من
الجمارك بعيداً عن ضريبة الأرض)، وقد اقترح أن يُدفع للشيخ مقابل تسليمه
بأمر الجمارك مبلغ 30,000 عثمانية سنوياً، وأن يمنح بالإضافة لذلك راتب
تقاعد بقيمة 12,000 أو 15,000 عثمانية بدلاً من إعفاء إنتاجه من الرسوم.

إن رأيي، الذي أيده السيد ماك دوال، الذي قابل الشيخ مؤخراً حول
الموضوع، هو أن موقف الشيخ في المحمرة هو أنه من المستحيل بالنسبة له الموافقة
على تولي الفرس لإدارة الجمارك في المحمرة والكارون. وهو لا يعلق أية أهمية
على مصالحه المالية الخاصة في الأمر، لأنه يعي أن الحكومة الفارسية ستعوضه
عن أية خسارة قد يتكبدها، ولكنه يقول إن القبائل العربية التي تعترف بسلطته
لن تخضع بطوعية لتسليم حقوقها وامتيازاتها القديمة، وأنه بدون شك ستحدث
مشاكل إذا تولى الفرس إدارة الجمارك.

السيد سياميس، الذي ناقشت معه الأمر لا يشاركني وجهة النظر هذه.

وهو يعتقد أنه يستطيع إحداث التغيير بدون أية مشكلة؛ وأنا أعتقد أن
الحكومة الفارسية مصرة على إدخال التغييرات بدون كثير من التأخير."

268. في كانون الأول 1901، تم الإبلاغ أن الأمير سالار الدولة، الحاكم العام

(1) سرّي خارجي، نيسان 1901، رقم 109-111.

لعربستان ينوي زيارة عربستان⁽¹⁾. وقد شعر الشيخ خزعل بخطورة كبيرة حيال مشروع الزيارة هذه. وقد خشي أنها تنذر بشيء غير جيد له، وأذاع أن العرب ليسوا ميالين بأي شكل من الأشكال للترحيب به في تلك المرحلة، إذ إنهم سمعوا عن خطط الحكومة الفارسية للتلاعب بحقوقهم القديمة فيما يخص الجمارك، وأنه من المؤكد أنه سيكون هناك ثورة بينهم، قد تقود إلى عواقب خطيرة.

لذلك قرر الشيخ أن يمنع زيارة الأمير. وطلب أن يتحرك البريطانيون في الأمر حيث إن الاضطرابات في عربستان ستؤثر على مصالحهم التجارية، أو أنهم يجب أن يتدخلوا كوسطاء بين العرب والحكومة الفارسية.

269. مع أن سير أ. هاردينج اعتقد أن خطر ثورة العرب كان مجرد ذريعة، إلا أنه وقف مع الشيخ في اقتراحاته الشخصية، ولأن الأمير كان قد تلقى إشارات من الشيخ، كما أبلغ هذا الأخير، لم يكن هناك ضرورة كي تأخذ المفوضية البريطانية أي إجراء. وفي الحقيقة، فإن الأمير لم يتقدم وراء شوشتر.

270. في آذار 1902، وجهت المفوضية الروسية احتجاجاً إلى الحكومة الفارسية ضد المخالفات الموجودة آنذاك في تحصيل الجمارك في المحمرة، ولمصلحة التماثل وبنظرة إلى معاملة الموردين من جميع الأمم بالتساوي، طالبت بتأسيس إدارة جمارك مناسبة بدون أي تأخير في ذلك الميناء⁽²⁾. أرسل الشيخ مبعوثاً إلى طهران لعمل تسوية، واستشار الوزير البريطاني حول الاعتراض الذي أبداه حول الموافقة على موظف بلجيكي للجمارك في المحمرة، والذي

(1) سرّي خارجي، نيسان 1902، رقم 137-138.

(2) سرّي خارجي، أيار 1902، رقم 53-55، محضر رقم 54.

رأى فيه أداة لروسيا والحافة الحادة لإنهاء الحكم الذاتي العربي⁽¹⁾. وأخيراً، في أيار 1902، وصل وكيل الشيخ إلى ترتيب اتفاقية مع الحكومة الفارسية تلزمه بالموافقة على مكتب للجمارك الفارسية في الحمرة، مع مساعد بلجيكي، على أن يكون الشيخ مديراً للجمارك⁽²⁾. وقد شوهد هذا الاتفاق المكتوب بنسخته الأصلية من قبل السيد جراهام في المفوضية البريطانية، ولكن الوزير الأكبر أنكر وجوده في كانون الأول 1902. وقد استمر الوكيل في حث حكومة جلالته على إعطاء الشيخ تأكيداً بالحماية مشابهاً لذلك المعطى للشيخ مبارك في الكويت، شارحاً ذلك بأنه ليس خائفاً من الحكومة الفارسية، ولكنه، في ضوء انهيار فارس الممكن في وقت ليس بالبعيد، يرغب أن يشعر أن وضع عرب الحمرة مؤمن.

271. بتاريخ 17 أيلول 1902⁽³⁾، خاطب السيد دي غراز بموجب تعليمات من لورد لانسدوني، مشير الدولة قائلاً إن حكومة جلالته قد سمعت باتفاقية تم عملها بين الحكومة الفارسية وشيخ الحمرة بخصوص تأسيس جمارك، وبعد تذكيره بالوعود المختلفة التي أعطيت من قبل الحكومة الفارسية باستبعاد السيطرة الأجنبية على الجمارك في جنوب فارس، وتعهد الشاه بعدم اخذ أية خطوات مهمة، فيما يخص المصالح البريطانية، قبل استشارة الحكومة

(1) سرّي خارجي، آب 1902، رقم 91-94، محضر رقم 93.

(2) مرفق رقم 4 في سرّي خارجي، كانون الأول 1902، رقم 120-13- محضر رقم 121.

وسرّي خارجي، حزيران 1903، رقم 337-356، محضر رقم 340.

(3) مرفق رقم 1 في سرّي خارجي، كانون الأول 1902، رقم 120-130، محضر رقم 121.

البريطانية، أنهى خطابه بطلب أن يتم إعلامه رسمياً بشروط الاتفاقية موضع البحث بالضبط.

272. في رده بتاريخ 7 تشرين الأول 1902، استثنى مشير الدولة كلمة "اتفاقية" من استعمالها للإشارة إلى العلاقة بين الحكومة الفارسية وأحد موظفيها مثل الشيخ خزعل خان شيخ الحمرة. وبقي تساؤل السيد دي غراز بدون إجابة⁽¹⁾.

273. بتاريخ 23 تشرين الثاني أبرق سير أ. هاردنج إلى لورد لانسدونني قائلاً أنه ما لم نستطع إعطاء الشيخ ثقة حقيقية في قوتنا وقرارنا، سيغدو النفوذ الروسي في الحمرة قوياً وفعالاً. وأضاف: إن التعيين الأخير لقنصل روسي هناك، حيث لا ذريعة مطلقاً بوجود تجارة روسية، له تأثير لا يمكن إغفاله.

274. وقد تم دعم موقف سير هاردنج بقوة من قبل نائب الملك، الذي ببرقية إلى سكرتير الدولة بتاريخ 26 تشرين الثاني، قال: "إن ضعفنا في فارس يبرز بشكل كبير من الفشل في دعم الزعماء والموظفين الذين يميلون إلى جانبنا. وإذا كان هناك زعيم يستحق مثل هذا الدعم فهو شيخ الحمرة، وإذا كان هناك جزء من جنوب فارس حيث تتطلب المصالح البريطانية حماية ضد المنافسة أو المؤامرات الأجنبية فهو مصب نهر الكارون".

275. بتاريخ 26 تشرين الثاني 1902، أبرق لورد لانسدونني إلى سير هاردنج⁽²⁾ بوجود اعتراض على ضمانات شخصية بأن الحكومة البريطانية ستمنع

(1) سرّي خارجي، كانون الأول 1902، رقم 120-130، مرفق رقم 1، محضر رقم 123.

(2) سرّي خارجي، حزيران 1903، رقم 337-356، مرفق رقم 1، محضر رقم 341.

الحكومة الفارسية من تقليص سلطة الشيخ أو من ناحية أخرى تسبب له مشكلة، وأنه ليس من المرغوب فيه وضعه في موقف يكون فيه قادراً على طلب دعمنا براً وبحراً في حال تهديد فارسي بدعم روسي.

276. بتاريخ 26 تشرين الثاني 1902، أبرق سير هاردنج إلى ماركيز لانسدونني بأن وكيل الشيخ قد ضغط مرة أخرى بقوة لتعطي تأكيداً سرّياً مكتوباً بأنه ما دام الشيخ وعربه يتبعون نصيحتنا، فسنمنع انتقاصاً آخر لحقوقهم⁽¹⁾. كان سير هاردنج يفضل إعطاء مثل هذا الإعلام للفرس والعرب معاً، في بداية حقبة الجمارك الروسية البلجيكية في المحمرة، وذلك كأفضل تأمين ضد أي محاولات تملق للشيخ أو استقواء عليه لقبول وصاية روسية خفية. وأخيراً تم إعطاء الشيخ تأكيداً، يمكن تلخيصه في البرقية الآتية:

سير أ. هاردنج، طهران، إلى سعادة نائب الملك، كلكتا.
برقية، 4 كانون الأول 1902.

تم إرسال البرقية الآتية اليوم إلى مكتب الشؤون الخارجية:
برقيتكم رقم 3.

تلخص مسودة رسالتي إلى الشيخ، بعد حثه على المحافظة على علاقات جيدة مع حكومة الشاه، مطالب وكيله في أيار الماضي بخصوص استعدادنا لحماية فقط ضد الخطر الذي يخشاه، أعني: محاولة قوى أو سفن أجنبية، سواء أكانت في حال حرب مع فارس، أو تدعي الصداقة معها، أن تعزله أو أن تجرد العرب من حقوقهم التاريخية؛ وردني بأن [الحالتين ليستا مرجحتين؛ ولكن إذا أي منهما ظهرت، فإننا باعتقادي نتدخل، شريطة أنه كان قد تصرف حسب

(1) المرجع نفسه، مرفق رقم 9، محضر رقم 345.

نصيحتنا؛ وأن قوتنا البحرية التي هي الأقوى في الخليج، سيتم تسخيرها لمنع عمل قسري ضده⁽¹⁾. [إنني أقترح الآن الجملة الآتية التي تجسد كلمات سيادتكم الخاصة: [إنني أقرر، على كل حال، أنني يجب أن أحيل هذه الأسئلة إلى وزير خارجية الحكومة البريطانية؛ وهو قد فوضني الآن أن أقول إننا سوف نحمي المحمرة ضد هجوم بحري، من قبل قوة أجنبية، مهما كانت الذريعة المتخذة لمثل هذا الهجوم؛ وأيضاً، ما دمت أنت باقياً على إخلاصك للشاه، وتعمل وفق نصيحتنا، فسنستمر بإعطائك دعمنا وخدماتنا الجيدين].

لقد تحدثت إلى الوزير الأكبر في الموضوع الاثنين الماضي. ولم يبد أي ملاحظات تستحق الإبراق بها، ولكنني أعتقد أن كلماتي كان لها تأثير جيد.

277. من الإرسالية الآتية، يتضح أن سير هاردنج شرح شفاهياً للوزير الأكبر النطاق الكامل للوعد الذي أعطاه للشيخ، والأسباب التي أدت لاتخاذ مثل هذا المحضر:

من سير أ. هاردنج إلى ماركيز لانسدون.

طهران، 5 كانون الأول 1902

(مقتطف)

(رقم 167)

لقد تحدثت مع الوزير الأكبر بالدرجة الأولى حول المحمرة وأشارت إلى الملاحظتين اللتين أبداهما السيد دي جراز لمشير الدولة، والأخيرة التي لم يتم الإجابة عنها⁽²⁾.

(1) سرّي خارجي، كانون الأول 1902، رقم 120-13-، محضر رقم 129.

(2) سرّي خارجي، حزيران 1903، رقم 337-356، محضر رقم 340.

حاول سعادته عندها أن يجادل بأن مصالحنا لم تتأثر بأي تغيير في وضع الشيخ، والذي كان حاكماً محلياً مثل غيره. قلت له: إنني أمل أن يسمح لي أن أكون صريحاً معه حول الموضوع. وليس لدي رغبة التدخل في مسألة نفوذ الشاه على زعيم الحمرة أو أهلها، وهو ما اهتمت به حكومة جلالته دائماً.

إن تجربتنا في سيستان كانت على كل حال درساً في التأثير على مصالحنا الذي يمكن أن يسببه قنصل روسي وموظفو جمارك بلجيكيون لم يكونوا دائماً حصيفين، بوجود حاكم فارسي قليل المعرفة ويُتحكم به عن بُعد. وفي الكارون، كما في سيستان، ليس للروس مصالح تجارية أصلية وتعيينهم الأخير لقنصل ليس له أكثر من هدف سياسي. ونحن مصرون، إذا استطعنا ذلك، على عدم تكرار سيستان أخرى في الحمرة، ولذلك، نريد أن نجعل الشيخ خزعل يفهم أنه إذا حاول وكلاء الروس تهديده، أو الدسّ بأنهم يستطيعون الضغط عليه بسبب النفوذ الذي يتمتعون به في طهران، فإننا من طرفنا مستعدون لدعمه. وقد كان بسبب تهديدات من هذا النوع استعملها الأمير داييجا القنصل الروسي في أصبهان عندما زار الحمرة، أنني شعرت أن من واجبي أن ألمح للشيخ بأن قواتنا البحرية في الخليج كانت لأقوى بكثير من الروسية، وأنها يمكن أن تُسخر في بعض الأحوال لغرض الحفاظ على الحالة الراهنة التي هو ونحن مهتمون بها على حد سواء.

من سير أ. هاردنج إلى مشير الدولة.

5 كانون الأول 1902.

لم يتم تسليم رد من قبل هذه المفوضية من سعادتكم على الملاحظة تاريخ 11 تشرين الأول، والتي تشرف السيد دي جراز بمخاطبتكم بها بخصوص

التغييرات الجمركية في المحمرة، وقد قلتم سعادتكم في ردكم على مخابرة سابقة حول الموضوع أن الأمر يمكن أن يحول إلى جلاله الشاه، وقد تحدثت بعض الشيء حول الموضوع مع سمو الأتابك عزام بالدرجة الأولى⁽¹⁾.

وقد لاحظ الأتابك عزام أنه قد شارك سعادتكم الدهشة حول استعمال السيد دي جراز لكلمة [قرار داد]، لوصف الإجراء الذي نفذت به الحكومة الفارسية تغييرات إدارية معينة في منطقة حاكمها أحد رعاياكم. وقد لاحظ سموه على كل حال أن هذه التغييرات بما تؤثر به على التجارة البريطانية كانت موضوع اهتمام منطقي لحكومة جلالته، ومع رفض الاعتراف بأن التعليمات المعطاة من قبله لبضع سنوات مضت بأن لينش إخوان يسمح لهم بدفع الرسوم في الأحواز وشوشتر كانت ملزمة على الدوام للحكومة الفارسية، فقد كان ذلك توجيهاً للسيد ناولس كي يناقش هذه المسألة معي بهدف الحصول على تسوية مؤقتة.

وقد لاحظت من جهتي، مستنكراً بكل قوة أي اقتراح بأن استعمال كلمة [اتفاقية] يمكن أن يفسر بأنه يعني من طرفنا شكاً بنفوذ فارس على الشيخ وأهل المحمرة، وهو ما لاحظته حكومة جلالته دائماً، إننا شعرنا مع ذلك أن تبني إجراءات معينة تجاه العرب، مثل تحويل وظائف يتمتع بها الشيخ حتى الآن إلى أوروبيين، يمكن أن يؤثر على مصالحنا بشكل جدي، مع ما يسببه ذلك من عدم رضى واضطرابات محلية. وقد كان بسبب ذلك أننا اعتبرنا أن علاقات الصداقة بين الحكومتين الفارسية والبريطانية وأن الضمانات التي أعطتنا إياها الحكومة الفارسية باستمرار، تبرر لنا الطلب لكامل المعلومات بخصوص الطبيعة الدقيقة

(1) مرفق رقم 1، محضر رقم 540، سرّي خارجي، حزيران 1903، رقم 337-356.

للتغييرات المقترحة. وقد أكد لي سموه استعداداه للتلاقي مع وجهات نظرنا بهذا الخصوص، وعندما بعد يوم أو أكثر، طلبت منه، من خلال عباس خولي خان، نص الترتيبات مع شيخ المحمرة، والتي علمت أنها تمت أو على وشك أن تتم، رد بأنه لم يتم عمل ترتيبات مكتوبة مع الشيخ، ولكنه كان سيحصل على الرتبة الإسمية لرئيس الجمارك وأنه سيتسلم زيادة في الراتب تصل إلى 12,000 عثمانية في السنة للمحافظة على أقاربه العرب. وأكثر من ذلك، بعض أقاربه تم تعيينهم في خدمة الشرطة. وأضاف سموه، إن الحكومة الفارسية كلها ثقة في حكومة جلالة ملك بريطانيا العظمى وتأمل أن يكون هذا الشعور متبادلاً.

وقد بلغت بما تم بين سموه وبينني إلى اللورد لانسدونني، الذي أمرني بأن أقدم التصريح الآتي لسعادتكم لمعلومات الحكومة الفارسية وبهدف بيان موقفنا في هذا الموضوع بوضوح تام:

(1) لم تشك الحكومة البريطانية قط في الطابع المطلق لسيادة الشاه على منطقة المحمرة حاكماً وشعباً. إن أي شك قد يكون قاد الحكومة الفارسية للتفكير في أننا سعيماً لإقامة أي تشابه بين وضع شيخ المحمرة وشيخ البحرين أو شيخ الكويت أو للتمييز بين وضعه ووضع الحكام الفرس الآخرين، وعلى سبيل المثال، نستشهد بتوضيح سعادتكم في المحادثة مع السيد دي جراز، أن زعيم الكوخان يمكن أن يقترح فقط من قبل أشخاص راغبين في قسمة المنطقة بين الدولتين الصديقتين. وفي الحد الأقصى للأمر، نحن ندرك أن سعادة السردار عرفة هو أحد رعايا الدولة الفارسية وخادم لصاحب الجلالة الإمبراطورية الشاه.

(2) وفي الوقت نفسه، فإن المصالح المهمة التي تمتلكها بريطانيا العظمى في

جنوب فارس تمنعنا من متابعة أي تغييرات في نظام الحكومة في مقاطعة عربستان بلا مبالاة، قد تعرض تجارتنا وأمن الرعايا الأجانب للخطر بإثارة المشاكل بين القبائل العربية، أو تعطي مناسبة لتدخل قوى أخرى، وهكذا تجربنا، من جهتنا، على اتخاذ خطوات فعالة لحماية الحقوق البريطانية. ومعلوم أنه عندما أعلن في البداية أن جمارك عربستان ستوضع تحت سيطرة البلجيكين، كان هناك هياج معين بين العرب، وقد ذهب بعضهم بعيداً إلى حد معارضة نزول الكارجوزار إلى اليااسة في بوشهر والمحمرة بشدة. إن سوء الفهم الذي سبب هذا الهياج قد أزيل لحسن الحظ، ولكن لو أن الحكومة الفارسية لم تتصرف بسياسة حكيمة ولبقة لكانت تسببت بسهولة في طابع خطير وأدت إلى نتائج مميته وبعيدة المدى. لقد أخذت الحكومة البريطانية ملاحظة برضى التصريح الذي مكنتني صاحب السمو الأتابك عزام من إبدائه، بأنه على الرغم من عدم وجود ترتيبات مكتوبة تعدل نظام الجمارك على الكارون بين الحكومة الفارسية وشيخ المحمرة، بصفته ممثلها المحلي الرئيس، فإن الشيخ سيبقى الرئيس الإسمي للجمارك، بزيادة في الراتب وتوظيف أقاربه، وإن الحكومة البريطانية تأمل جداً بأن إدارة الجمارك الجديدة، التي تعاطفنا دوماً مع تأسيسها، ستثبت فائدتها لجميع الأطراف المعنيين. كما أنها تعلم بكل سرور أن الحكومة الفارسية ترغب بالاحتفاظ بمكتب الجمارك الموجود في الأحواز، وهو ما يعتبر مهماً لمصالح التجار البريطانيين الذين يعملون في التجارة على الكارون. ولكنها مرة أخرى، تحتفظ بحقها، في حالة حصول تغييرات أخرى لن تنظر لها باستحسان مماثل، أن تتقدم ببيانات ودية بخصوصها إلى الحكومة الفارسية، وإذا دعت الحاجة، أن تتخذ خطوات أبعد تعتقد أنها ضرورية لحماية المصالح البريطانية،

السياسية والتجارية معاً، فيما إذا كانت تلك التغييرات تعتبر في رأيها مهددة. ومن دواعي سرور حكومتنا أن تنتهز الفرصة للتعبير عن ثقتها في التأكيدات الودية التي جددها لها صاحب السمو الأتابك، والتي يسعدها من جهتها أن تتبادلها معكم.

إنني واثق من أن هذا البيان الصريح والواضح لوجهات النظر المتبادلة حول الموضوع من قبل حكومة جلالته قد يزيل كل إمكانية للشك أو سوء التفاهم من جانب الحكومة الفارسية.

من سير أ. هاردنج إلى ماركيز لاندسوني

(رقم A-19)

طهران، 1 شباط 1903

أتشرف بأن أرسل طيه ترجمة لرد مشير الدولة للملاحظة بخصوص الجمارك وحال شيخ المحمرة، التي خاطبت سعادته بها، بتوجيهات سيادتكم، كما تم الإبلاغ بها في إرساليتي رقم 1 تاريخ 6 من الشهر الماضي⁽¹⁾.

إن هذه الملاحظة، كما ستلاحظون سيادتكم، لا تستثني أي تحفظ عمل من قبلي، وقد صيغت بلغة ودودة جداً.

من مشير الدولة إلى سير أ. هاردنج.

13 كانون الثاني 1903

(1) سرّي خارجي، آب 1903، محضر رقم 139.

(ترجمة)

لقد تلقيت بسرور رسالة سعادتكم تاريخ 9 كانون الثاني⁽¹⁾ الماضي، وقد اطلعت بكل رضى على محتوياتها التي تدل على الصداقة الحميمة بين حكومتينا، وأود الآن التعبير عن قناعاتي القلبية حول التأكيدات الودودة المتبادلة بين القوتين، وأنا واثق أن التناغم وحسن النية اللتين طالما كانتا موجودتين بين الدولتين يمكنهما أن تصبحا أقوى، وأن المشاعر الطيبة بين سلطات الدولتين ستميل كما هي دوماً إلى مزيد من الوثام.

278. بتاريخ 10 كانون الأول 1903، أبرق سير هاردنج إلى مكتب الشؤون الخارجية وإلى نائب الملك أن مسألة الحمرة من المرجح أن تصبح خطيرة مرة أخرى⁽²⁾. شكّا الشيخ أن الحكومة الفارسية تسعى إلى إلغاء الاتفاق الذي تم سنة 1902، وبخلافه، تحاول أن تفرض عليه ضرائب وأن تعين موظفي جمارك بلجيكيين إضافيين، وبشكل عام، أن تضعف سلطته. وقد أراد أن يعرف بالتأكيد ما إذا كنا سندعمه في مقاومة هذه الاعتداءات، ولو اضطر الأمر إلى منع الحكومة الفارسية من استعمال القوة ضده في حال أنه من جانبه رفض هذا الترتيب إلا إذا عاد عنه الفرس. كان سير هاردنج شخصياً يفضل أن نفعل ذلك، واعتقد أن الجواب غير المقنع الذي أعطته الحكومة الفارسية بخصوص تضمين الحمرة في تأمين القرض الروسي يمكن أن يبرر كوننا أكثر صلابة في أي أمر يخص ذلك الميناء. يجب أن لا نخسر فرصة استعادة نفوذنا الكامل على الشيخ. كانت الحكومة الروسية تزاود عليه

(1) 6 كانون الثاني.

(2) سرّي خارجي، شباط 1904، رقم 24-33، محضر رقم 24.

وترسل له وساماً روسياً رفيع الدرجة. وقد نصح سير هاردنج بأن نخبره أننا سندعمه في الإصرار على استبعاد اتفاه مع الحكومة الفارسية بخصوص الجمارك، وإذا كان الأمر ضرورياً، في المقاومة الشديدة لأي محاولة قد يقوم بها الفرس إجباره على الطاعة (مع أنه من غير المرجح أن يحاولوا ذلك).

279. كان نائب الملك على اتفاق تام مع اقتراح الوزير البريطاني حول شيخ الحمرة، شريطة أن يتبين أن الفرس يعتمرون أن يجيدوا عن اتفاههم الأخير معه⁽¹⁾؛ وبعد مناقشة الأمر مع سير هاردنج خلال جولة الخليج الفارسي، أبرق سعاده بتاريخ 21 كانون الأول 1903 إلى سكرتير الدولة أنه سيكون من الحكمة في رأيه أن ندعم الشيخ، إذا اعتمزم الفرس أن يجيدوا عن اتفاههم معه. وقد بدا لنائب الملك أنه من سوء الحظ أنه قد سُمح للبلجيكين بالوجود كثيراً في الحمرة، وأنه من الضروري أن نرغب في استعادة ما فقدناه.

280. بتاريخ 23 كانون الأول 1903، أبرق سكرتير الدولة إلى نائب الملك الملخص الآتي لبرقية أرسلت إلى سير هاردنج بتاريخ 11 كانون الأول:

تفترض حكومة جلالتة أن الحكومة الفارسية تحاول حقاً التهرب من الالتزامات⁽²⁾. إنك مفوض في هذه الحال بإعلام الشيخ أن حكومة جلالتة تعتبره مخلواً بمقاومة محاولة الحكومة الفارسية حرمانه من الحقوق بموجب اتفاهية 1902، والضرورة فيما يتعلق بأنك يجب أن تؤثر على الحكومة الفارسية بقوة. يجب أن يتم تذكير الشيخ بالتأكيدات التي أعطيت له من قبل حكومة جلالتة في كانون الأول 1902. تلك التي تتعلق بالتفكير في إمكانية حدوث هجوم بحري

(1) المرجع نفسه، محضر رقم 27.

(2) سرّي خارجي، شباط 1904، رقم 24-32، محضر رقم 20.

من قبل قوة فارسية، والتي كانت عندئذ خطراً يمشاه الشيخ، الذي اعتبر نفسه واثقاً من قدرته الشخصية على مقاومة الاعتداءات الفارسية. من الممكن إبقاء الشيخ متأكداً من أننا سوف نقدم له دعمنا وخدماتنا الجيدة، ما دام يفي بالتزاماته بموجب الاتفاقية".

281. بناء على هذه التعليمات أرسل سير هاردنج الرسالة الآتية إلى الشيخ:

بغداد؛

24 كانون الأول 1903.

(مكتوم)

سعادتكم

لقد تسلمت برقية رداً على التي أرسلتها إلى سكرتير جلالته للدولة للشؤون الخارجية من الحمرة بعد مقابلي الأولى مع سعادتكم⁽¹⁾.

يقول اللورد لانسدون، كما يفترض حسب تقرير حول بيان سعادتكم لي، إذا كانت الحكومة الفارسية تحاول حقاً أن تلغي الاتفاق الذي عملته معك السنة الماضية، فإنني مفوض أن أقول إنك في رأيه غول لرفض مثل هذه المحاولة. وقد أعطاني تعليمات لتذكيركم بالرسالة التي أرسلها لكم السنة الماضية، ويضيف بأن تبقوا متأكدين من دعم الحكومة البريطانية لكم ما دتم من جانبكم تتقيدون بشروط الاتفاقية التي حصلت بين الحكومة الفارسية وبينكم.

لقد فوضني أن أبين إلى تلك الحكومة ضرورة احترام شروط الاتفاقية من

(1) المرجع نفسه، مرفق ثانوي، المرفقات، محضر رقم 32.

جانبيهم، ولكنني أقترح أن لا أفعل ذلك حتى أسمع منكم لاحقاً، حيث إنني أعتقد أنه من الأفضل لمصلحة العلاقات الجيدة بين السلطات الفارسية وبينكم أن لا يكون تدخلنا مطلوباً حتى يتم استنفاد كل وسائل تسوية الأمور بينهم وبينكم. وفي هذه الأثناء، سأكون مسروراً إذا أرسلتم لي إلى طهران، من خلال مقيم جلالتة في بوشهر، نسخة من ملاحظة السيد نوس، التي يعد فيها بعدم أخذ ضريبة على مستورداتك الشخصية وأي معلومات أخرى حول هذه المسألة.

(ج) وجود قوارب جمارك فارسية بإدارة جمركية بلجيكية في بوشهر على شط العرب، 1904.

282. في أيلول 1904، وُجدت باخرة الإيرادات الفارسية مظفري (بإدارة إدارة الجمارك البلجيكية في بوشهر) والقارب المسلح بيرسيبوليس مشغولين في شط العرب بالبحث عن الممنوعات دون استشارة شيخ المحمرة كما يبدو⁽¹⁾. وقد احتجزوا قارين كويتيين بين جوسباه والفاو. أحدهما، كان يحمل 14 بندقية، وقد أطلق سراحه مقابل دفع غرامة بمقدار 800 عثمانية تحت الإكراه، والآخر الذي كان يحمل 28 بندقية احتجز في بوشهر بانتظار دفع غرامة بمقدار 1,200 عثمانية.

283. احتج شيخ الكويت بخصوص أعمال تدخل أخرى في السفن الكويتية من جانب إدارة الجمارك الفارسية. زُعم أن ذلك حصل مع سفينتين شرعيتين كانتا تحملان التمور والأخشاب بين الفاو والكويت. كما حُجز قارب كويتي

(1) برقية الميجور كوكس، تاريخ 13 و15 أيلول 1904.

آخر كان متجهاً إلى البصرة، تم تفتيشه وجُرد من 12 سلاحاً صغيراً، كان يحملها طاقم القارب بمعدل سلاح لكل واحد، للحماية من القرصنة.

284. وقد لاحظ الكابتن كنوكس، وهو وكيل سياسي في الكويت، في رسالته رقم 24 تاريخ 14 أيلول 1904، مشيراً إلى هذه الحالات، أن هذه الشكاوى المتكررة تثبت وجود سياسة متعمدة من جانب الحكومة الفارسية، هدفها تدمير النفوذ البريطاني في الخليج الفارسي. وقد أبلغ بأن المشاعر في الكويت نفسها كانت قوية وقد تقود في أي وقت إلى أعمال انتقامية ضد الفرس ويصبح الوضع بذلك حاداً وخطيراً.

285. ويبدو من تقرير الكولونيل كنوكس، أن الفرس استمروا على الافتراض غير العادي بأن عرب ناخوداس ملزمون بإثبات أنهم لم يرتكبوا إساءة ضد دائرة الجمارك، وهذا في رأيه، سيكون له نتيجة واحدة فقط، حيث من جهة، هناك دائرة منظمة جيداً، مسلحة بكتبة، تعليمات، أدوات قمع من كل نوع، ومن الجهة الأخرى الناخوداس الجهلة والذين حتى نادراً ما يقرؤون ويكتبون.

إذا استمرت إدارة الجمارك في هذا المسار من السلوك، فإن العلاج الوحيد كما يبدو له من المرجح لمواجهة الوضع كان أن أحد قواربنا المسلحة يجب أن يرافق مظفري بيرسيبوليس، حيثما ذهباً وخاصة في البحر المفتوح، وعندما يفحصان قارباً قادمًا من الشواطئ الغربية للخليج، فيجب على قائد القارب المسلح أن يصر على وجود حالة (لأول وهلة) ضد القارب يتم عملها بناء على قناعته أو لإطلاق سراح السفينة على الفور.

286. بقدر ما يهم شيخ الحمرة، عندما تم الإبراق بأخبار أول تحركات السفن

الفارسية من قبل الميجر كوكس إلى حكومة الهند، أبرقوا إلى سير هاردينج بتاريخ 21 أيلول:

"بموجب اتفاقية 1902، فإن الشيخ يجب أن يكون مساعداً لوزارة الجمارك فقط⁽¹⁾. إن جمارك عربستان كانت منفصلة عن جمارك الخليج. ألا تشكل الزيارة إلى مدير بوشهر في بيرسيبوليس انتهاكاً مباشراً للاتفاقية بين الحكومة الفارسية والشيخ. لا يوجد لدينا معلومات عما إذا كان الشيخ قد ألغى إعاره قواربه إلى موظفي الجمارك المحلية كما هو مشروط في الاتفاقية، ولكن إذا لم يفعل، فإن وجود سفن جمارك خارجية في منطقة نفوذه يبدو أنه يتطلب تفسيراً، وعلى الأخص لأن موافقته مطلوبة على تعيين مثل هؤلاء الموظفين".

287. تم تمرير هذه البرقية إلى كابتن كوكس، وتأكد من قبل قنصل الحمرة أن الشيخ لم يرفض قط إعاره زوارقه البخارية إلى موظف الجمارك المحلي (برقية كابتن تريفور، تاريخ 30 أيلول 1904).

288. أبرق السيد إي. جرانت داف (القائم بالأعمال في طهران) رداً على برقيتنا تاريخ 21 أيلول:

"يقول مدير الجمارك إن الباخرة مظفري قد أرسلت لمصادرة أسلحة في جوسباه. إنني أبين له بأن جمارك الحمرة ليست تحت سلطة جمارك بوشهر أو عربستان وأن إرسال الباخرة بدون استشارة شيخ الحمرة على ما يبدو، كان غير مبرر ومن المرجح أن يقود إلى سوء تفاهم.

لا تعلم الحكومة الفارسية أننا على علم باتفاقيتهم المكتوبة مع الشيخ

(1) لم نجد هنا بنود الاتفاقية المذكورة. م.ع.

(أرجو مراجعة إرسالية سير أ. هاردينج رقم 167 تاريخ 5 كانون الأول 1902).
289. بخصوص امتداد طريق القوارب المتجهة إلى البصرة، أبرق الكابتن تريفور
بتاريخ 3 تشرين الأول من بوشهر:

أبلغ قنصل جلالتة في البصرة بأن القائم بأعمال الوالي احتج من خلال
القنصل العام الفارسي في البصرة لدى الحكومة الفارسية ضد القارب المسلح
الذي يوقف ويفتش السفن المتجهة إلى البصرة وأنه أبرق إلى وزير الداخلية
بالموضوع.

290. وكما يبدو، فإن السلطات البلجيكية في الوقت الحاضر قد سحبت
القوارب من شط العرب، مع أنه من ليس من المستبعد أنهم سيعيدون
بطولاتهم هذه على النهر قبل مضي وقت طويل.

الفصل العاشر

محاولة تغيير نظام تحصيل
الجمارك على نهر الكارون 1902-03

الفصل العاشر

محاولة تغيير نظام تحصيل الجمارك

على نهر الكارون، 1902-03

290- أ. لقد رأينا سابقاً⁽¹⁾ بخصوص الجمارك على نهر الكارون، أن الترتيبات بموجب أوامر حكومة الشاه، كانت أن الرسوم يجب أن تُحصّل في المحمرة، الأحواز وشوشتر حسب مكان وصول البضائع⁽²⁾. في سنة 1902 بدأت سلطات الجمارك البلجيكية في وضع نهاية لهذه الترتيبات وطالبت بأن يكون التفريغ، والفحص، ودفع الرسوم على الصعود والنزول من خلال الحمولة في المحمرة. وقد اعترض السادة لينش وشركاهم، محتكمين إلى اتفاقية حكومة الشاه بخصوص الشروط التي قبلت بموجبها السفينة الهدية شوشانا (انظر الفقرتين 168-169 سابقاً).

291. تأسست حجج تغيير النظام وصيغت الحجج المضادة لها باختصار في البرقية الآتية الموجهة من ماركيز لانسدونني إلى السيد إيرسكاين، تاريخ 8 تشرين الثاني 1902:

"تم إرسال برقيتين من مشير الدولة والوزير الأكبر من قبل الوزير الفارسي، تبينان أنه في المحمرة، كما في جميع الموانئ الأخرى، قد تم إيجاد سجل جمرك

(1) انظر الفقرة رقم 168 ورقم 169 سابقاً.

(2) سرّي خارجي، حزيران 1903، رقم 327-356 (328).

كنتيجة للترتيبات الجمركية الجديدة، في حين أنه في الأحواز وشوشتر وديزفول والمحطات الداخلية الأخرى، سيتم التخلص من مكاتب الجمارك. لقد كان الترتيب السابق أن الضريبة على البضائع التي تخص الرعايا الفرس، مستوردة كانت أم مصدرة عن طريق الكارون، تستوفي في ميناء الوصول. وقد أعطيت المعاملة نفسها التي تخص الرعايا الفرس للسادة لينش إخوان، وبناء على طلب مفوضية جلالته، أرسلت تعليمات بذلك لبضع سنوات خلت. ولكن لم يعد للسادة لينش الحق في استثنائهم الآن، حيث يتم استيفاء الرسوم من قبل الأجانب والفرس بالتساوي في المحمرة، حيث فقط يوجد سجل الجمارك. ذلك أنه إذا حصل مثل ذلك الاستثناء، فإن تجاراً آخرين قد يطالبون بحق دفع الرسوم في طهران على البضائع التي تصل إلى ذلك المكان. لذلك كان من المستحيل تحقيق مطلب السادة لينش، وقد تم تحويل الوزير الفارسي لمناقشة المسألة معي.

وقد تم إعلامه في الرد، أنني أعتبر أن الموقف في المحمرة يجب أن يختلف عنه في أي ميناء آخر، كونها موجودة على مصب نهر مفتوح للملاحة البخارية. لقد وافق السادة لينش على القيام بالملاحة فقط بناء على تأكيد أن الحمولات لن يتم تفريغها في المحمرة، ولكن يمكن دفع الضرائب المستحقة في مكان الوصول. وإذا كان لابد من العمل بهذه الترتيبات بدون إشعار أو أي مزايا تعويضية، فسيكون ذلك غير عادل وغير منسجم مع النية الحسنة، وستتأثر التجارة، التي تستفيد منها الإيرادات الفارسية بشكل خطير. وقد سررت لسماع أنه تم عمل ترتيب مؤقت، وأنا واثق أن وزير جلالته سيكون قادراً على الوصول إلى اتفاق مع الوزير

الأكبر إما لاستمرار النظام الحالي، أو أن يحل محله ترتيب آخر مساو له في تحقيق الرضا، وبانتظار مثل هذا الاتفاق سيستمر العمل بالترتيب المؤقت".
292. بعد كثير من الضغط، وافق السيد ناوس على إعادة فتح مكتب الجمارك في الأحواز في تشرين الثاني 1902.

وقد كان إلى شباط 1903 حتى ووفق على اقتراح إعادة فتح مكتب الجمارك في شوشتر كترتيب مؤقت. وقد تم جعله ترتيباً دائماً في نيسان 1903⁽¹⁾.

(1) المرجع نفسه، رقم 356.

الفصل الحادي عشر

الوضع المضطرب في عربستان

الفصل الحادي عشر الوضع المضطرب في عربستان

(1) حالة مضطربة في عربستان.

(2) هجوم على شوشانا.

(3) إجراءات حمايتها، 1902-04.

293. حصلت مؤخراً اضطرابات متكررة في عربستان، خاصة على ضفاف الكارون الأعلى، بسبب غارات قبيلة الخزرج. وقد عُرف الخزرج بأنه نهايون، وهم ينتمون أصلاً إلى منطقة تركية وراء الكرخة⁽¹⁾. وينقسمون إلى تسعة أقسام مستقلة، وهم بدو خُلص، ليس لهم أرض معتادة للزراعة وبالتالي فمن الصعب الوصول إليهم. ينضم أفراد من القبيلة مؤقتاً إلى غيرها من القبائل في موسم القمح. (رسالة من نائب القنصل في المحمرة إلى القنصل العام في بوشهر، رقم 40، تاريخ 27 أيار 1903).

294. بتاريخ 11 أيلول 1902، أبلغ السيد كنج، المسؤول عن شوشانا، أنه في ليلة 5 أيلول، هوجمت شوشانا من قبل عصابة من أربعين مسلحاً عريباً، أطلقوا حوالي سبعين عياراً نارياً في السفينة وقتلوا ولدأ وجرحوا بحاراً ترك في حالة خطيرة؛ وجندياً كذلك. كما تم تمزيق الأجزاء الخشبية للقمرات بثقوب الرصاص، واخترقت إحدى الرصاصات المدخنة. وبعدها صعدوا إلى

(1) سرّي خارجي، تموز 1903، رقم 279-285.

السفينة ونهبوا الحمولة، وسرقوا جميع أواني الطهي وأشياء الطاقم الشخصية. وبعد مكثهم على ظهر السفينة لحوالي الساعة، تجولوا خلالها بحرية فيها، رحلوا آخذين معهم غنائمهم. وقد كان هناك ثلاثة حراس فُرس للسفينة وقت الهجوم ولكنهم هربوا عند اقتراب اللصوص.

295. قيل إن اللصوص الذين هاجموا السفينة شوشانا بتاريخ 5 أيلول 1902 ينتمون إلى قسم الشيخ تقي من قبيلة الخزرج.

296. وقد رتب عزام السلطنة، الذي كان في ذلك الوقت نائب الحاكم في عربستان، عشرة رجال لمرافقة السفينة، وتم الإبلاغ أن الأمير سالار الدولة رتب لإرسال مجندين بختيارين لوضع حد لأعمال اللصوصية. لم يتم اتخاذ خطوات من قبل السلطات الفارسية لمعاينة اللصوص. وقد كانت حجة الملازم الحاكم أن الخزرج رعايا أترك، وأنه كان من غير المفيد أن يتخذ إجراءً على نطاق ضيق، لأن الأمير الحاكم كان سيرسل قوات لإعادة النظام. ولكن هذه القوات لم تصل قط.

297. بقيت المنطقة المحيطة حول الكارون الأعلى مضطربة بسبب غارات الخزرج وقبائل أخرى. استقال عزام السلطنة، الذي كان الحاكم الملازم لعربستان تحت إمرة صاحب السمو الملكي سالار الدولة، وغادر عربستان في حزيران 1903. وكان الأمير الحاكم قد طلب من السردار عرفة استعادة النظام: وقد أجاب بأنه سيفعل ذلك إذا ما أعطي حرية مطلقة وتعهداً بأنه لن يُحاسب بعد ذلك على أي إجراءات ضرورية قد يتخذها، وطالب بنفقات. ولكن لم يتم عمل شيء: وتم ترك التنفيذ المحلي بيد أمر القوات، يمين النظام. أثناء الهجوم على شوشان، كان هذا الضابط بالقوات القليلة تحت إمرته يدعمون السردار عرفة فيما يتعلق بثورة بني طرف. وقد غادر هذا

الرجل المقاطعة فوراً مع قواته. (رسالة السيد ماك دوال رقم 74، تاريخ 25 آب 1904، إلى الميجور كوكس).

297. أ. هوجت شوشانا مرة أخرى من قبل اللصوص مساء 15 نيسان 1904، بينما كانت راسية على الضفة في بندر شليلة مرسى شوشتر. وبناء على معلومات أعطيت من قبل السيد ماكلور، المسؤول على السفينة، فقد تم إطلاق 50 أو 60 طلقة حوالي الساعة 8:30 مساء على السفينة من الأرض المرتفعة. ولم يكن ممكناً الرد من السفينة حيث كان هناك مسافرون متوقعون ببغالهم وحميرهم على الشاطئ على طول السفينة. وقد انطلق العرب منحدرين على المسافرين وأخذوا بغلاً واحداً وأربعة حمير؛ في حين هرب المسافرون إلى الجانب الآخر من النهر في قوارب شحن كانت راسية هناك.

297. ب. نزل جميع العرب من المنطقة المرتفعة، وبينما انشغل بعضهم بالمسافرين على الشاطئ، أطلق البقية النار على جسم السفينة، وقتلوا امرأتين من المسافرين وجرحوا أخرى، مدمرين الأعمال الخشبية والمدخنة بما قيمته حوالي خمسين جنيهاً. اقترب عشرة رجال وقد سحبوا الخناجر إلى ممشى السفينة وبدأ الجنود في التفاوض مع قائدهم كي يسمح بوقت لابتعاد المسافرون عن الطريق. تمركز المسؤول عن السفينة مع بحارين ببنادقهم في غرفة المحركات، والحرس التسعة كانوا أيضاً مستعدين. كان قائد العرب ينادي على رجاله ليندفعوا إلى السفينة وكان حوالي عشرين عربياً آخرين يصعدون عندما أطلق الجنود والطاقم الرصاص، قاتلين القائد واثنين آخرين فيما يبدو. أطلق العرب النار مرة أخرى عن بعد وتم تبادل النار حتى الساعة 10:30 مساء. بقي الجنود يراقبون طوال الليل، ويطلقون النار على أي شيء يتحرك؛ ولكن لم يتم عمل هجوم آخر، وواصلت شوشانا سيرها إلى الأحواز

في الصباح حاملة جثة قائد العرب معها والتي تم تسليمها إلى ممثل السردار عرفة للتعرف عليها. وقد اعتبر السيد ماكلور أن الجنود بقيادة محمود حسن وكيل باشي قد تصرفوا بشكل رائع وحافظوا على السفينة من أن تؤخذ. كان هناك عشرة آلاف كران بقطع معدنية على ظهر السفينة. ويُعتقد أن ستة من العرب قد قُتلوا وثلاثة قد جُرحوا، وهناك شك قليل بأنهم ينتمون إلى قسم بنات من قبيلة الخزرج. بعد ذلك بوضع ليال شوهد بعض العرب في الأحواز يراقبون شوشانا، وحين استقال السيد ماكلور سابقاً، سمح له السادة لينش بالمغادرة فوراً معتقدين بأن حياته يمكن أن تكون في خطر (رسالة السيد ماك دوال رقم 1، تاريخ 27 نيسان).

298. لم يكن في ذلك الوقت حاكم فارسي فعلياً في عربستان. وكان قد تم عزل

سالار الدولة، ولم يصل عزام السلطنة الذي عين بعده حتى تموز 1904.

298. أ. ترتب على الهجوم على شوشانا، أن الحكومة الفارسية، وبناء على

عرض سير أ. هاردنج، طلبت من السردار عرفة أن يستعيد النظام

ويعمل على حفظه في عربستان حتى وصول الحاكم الذي سيعين من

جديد، وقد تم إرسال قوة من أربعمئة خيال عربي لهذا الغرض إلى

شوشتر وديزفول، تمركز حوالي ستون منهم في شليلة، وتم تخصيص

مرافقة للسفينة. تمت استعادة النظام في المقاطعة: ولكن لم يتلق السردار

عرفة أي مقابل لهذه الخدمات من الحكومة الفارسية، ماعدا الشكر من

الشاه في رسالة من الوزير الرئيس. وقد تكلف سعادته نفقات كبيرة

لتأمين دوريات النهر وإجراءات شُرطية أخرى في منطقة نفوذه، لم تكن

مفروضة على أسلافه، وقد أفاد أنه لا يستطيع تحمل إنفاق مال خارج

منطقة نفوذه الخاصة لا يتلقى مقابله شيئاً.

298. ب. لدى وصول عزام السلطنة، الحاكم العام لعربستان، في الأول من تموز 1904، تم سحب الفرسان العرب من ديزفول وشوشتر، ولكن السردار عرفة، وافق بناء على طلب الحاكم بأن يستمر في حماية خط الأحواز- شليلة حتى يكون لدى عزام السلطنة الوقت للاتصال مع طهران حول الموضوع؛ ومن المفهوم أنه أوصى بأن حرس السردار يجب أن يستمروا وأن يُدفع لهم مقابل خدماتهم. ويبدو أن الحكومة الإمبراطورية قد أمرت عزام السلطنة أن يفعل كل ما هو ضروري لتأمين سلامة خط الأحواز- شليلة؛ ولكنها لم تقر أية نفقات لهذا الغرض. كان لدى عزام السلطنة ثمانون خيلاً فقط من فرسان الشاه الأتراك كحرس خاص وحوالي خمسون كارسوران أو حارساً محلياً؛ وإذا ما استعمل هؤلاء الأخيرين من أجل شليلة فلن يتوفر أحد لبقية الخطوط. وقد وُعد بفوج من المشاة؛ ولكن يفترض أنهم قليلو الفائدة لهذا الغرض.

298. ج. ومع أن السردار عرفة كاره إلى حد ما لتشغيل رجاله باستمرار خارج منطقة نفوذه، إلا أنه سيكون مستعداً للاستمرار في تأمين سلامة خط الأحواز- شليلة إذا ما ضُمنت له جميع النفقات، ويقدر الشيخ هذه النفقات بألف عثمانية على الأقل سنوياً أو بنحو ألفين وخمسمئة وستين روبية. (رسالة السيد ماك دوال رقم 1، نيسان 1904، ورسالة الملازم لوريمير رقم 43، تاريخ 22 تموز 1904).

299. إذن، فالأستلة التي تثار هي:

(أ) ألا يجب علينا أن نصر على الحكومة الفارسية بأن تتخذ الإجراءات الضرورية لحماية شوشانا على الكارون الأعلى؟

(ب) وإذا ما وجدنا أن الحكومة الفارسية عاجزة عن القيام بذلك، أمكن
حث شيخ المحمرة (السردار عرفة) على أن يتخذ الإجراءات الضرورية
بشكل دائم؟

(ج) إلى أي مدى تمتد منطقة نفوذه، والتي يمكن ضمنها أن يكون ملتزماً
بتوفير حماية للتجار البريطانية؟

(د) إلى أي مدى وتحت أية شروط يمكن حثه على اتخاذ إجراءات الحماية في
منطقة وراء منطقة نفوذه. من الذي سيدفع له لقاء خدماته، الفرس أم
الإنجليز؟

(هـ) هل نستطيع تجنيد خدمات البختياري لهذا الغرض؟

300. سنأخذ هذه الأسئلة واحداً إثر الآخر، ليس بالترتيب المبين أعلاه، ولكن
حسب الأسهل للحل.

(1) هل نستطيع تجنيد خدمات البختياريين لغرض حماية الكارون الأعلى؟

301. من تقرير الملازم دوجلاس (ملحق عسكري في طهران)، تاريخ 14
تشرين الثاني 1903، يبدو أن زعماء البختياري قد مددوا في السنوات
الأخيرة تدريجياً منطقتهم إلى المنطقة السهلية عند سفوح التلال. لقد مرت
الآن ثمانين سنوات منذ أن اشتروا رام هرمز، ومنذ ذلك الحين اكتسبوا عدة
قرى عريية أبعد إلى الشمال. وقد كانوا يشترون أراضي أكثر على الضفة
اليسرى لنهر أبي ديز، بين شوشتر وديزفول، وهم الآن يملكون كل تلك
القطعة من البلاد باستثناء القرى بجوار تلك المدن مباشرة والتي تعود ملكيتها
لها. هناك بعض أراضي على الضفة المقابلة، بجوار سوسا، تعود لهم أيضاً.
ويتم الاحتفاظ بقوة من حوالي خمسين من أساورتهم في ديزفول وشوشتر

لحماية الطرق، تحت إمرة زعيم محلي يسمى أمير كولي خان. والشريط الأرضي على الضفة اليسرى من أبي ديز ولمسافة 12 ميلاً إلى الجنوب من ديزفول مروّي جيداً وخصب جداً، مع حدائق وقرى كثيرة، ولا يبدو عليها أنها منطقة حيث الحياة والممتلكات محمية.

302. اقترح الملازم دوجلاس أن يتم تشكيل البختياريين في فيالق لحماية الطريق بين ديزفول وشوشتر.

303. ولكن نفوذهم لا يمتد كما يبدو بشكل كبير على أبي جرجر حيث تبخر شوشانا. وبين الملازم لوريمير أنه على الرغم من أن البختياري قد اكتسبوا بعض الأرض في ماينداب، فما تزال أمور جرجر لا تقع بشكل طبيعي في نطاقهم، ولا يرى سبباً يؤيد امتدادها في ذلك الاتجاه، حتى لو كان خانات البختياري أنفسهم يريدون ذلك برضاهم (رسالة الملازم لوريمير رقم 17، تاريخ 21 حزيران 1904، إلى المقيم في الخليج)؟

(2) هل يمكن توقع أن تفعل فارس ما هو ضروري؟

304. في الرسالة المشار إليها أعلاه، يبين الملازم لوريمير أن الطريقة الوحيدة التي يمكن للحكومة الفارسية أن تعتني بواسطتها بسلامة أبي جرجر هي بوضع عدد من النقاط العسكرية على طول ضفتي النهر. وهو لا يعتقد، على كل حال، أن الحكومة الفارسية ستوافق على الإطلاق على إعطاء ضمانات كافية للخطة المبينة من قبله.

305. ولذلك، فقد كان من رأي الملازم لوريمير أننا يجب أن نتوجه إلى شيخ الحمرة. فهو الرجل الوحيد الذي يمتلك قوة لتشكيل مجموعة ضد الخزر

ووضع عقبات في طريق وصولهم إلى ماينداب (انظر رسالة الملازم لوريمير المشار إليها في الفقرة 303 أعلاه).

(3) إلى أي حد إذن نستطيع أن نتوقع استعمال السردار عرفة لقواته ونفوذه من أجل حماية النهر

(أ) كالتزام في المنطقة التي ضمن نفوذه.

(ب) مقابل مال أو أي شيء آخر خارج منطقة نفوذه؟ وما هو حد منطقة نفوذه عند ذلك؟

306. فيما يتعلق بالسؤال حول منطقة نفوذ الشيخ، يمكن قراءة تقرير الملازم لوريمير (رسالة رقم 61، تاريخ 20 آب 1904) كما هو مقتبس كاملاً أدناه:

"مجال الاختصاص العملي لشيخ الحمرة؛ 2 من نفوذه السائد؛ كما أمكنني أن أتأكد منهما.

من الضروري التقديم للملاحظات الآتية بالقول إن الحقائق الفعلية غامضة جداً ومن الصعب التأكد بأي درجة من الدقة.

باستثناء هذه، فقلما توجد أي نقاط ثابتة لتخدم كمعالم، وعلى كل حال، فإن الحدود السياسية أو بالأحرى تلك المتعلقة بالنفوذ، عرضة إلى التغيير المستمر.

وسوف أقتصر في معلمي للوقت الحالي على الحدود الشمالية والغربية لعربستان.

ابتداءً من رام هرمز في الشمال الشرقي نجد أنفسنا ضمن منطقة نفوذ البختياري.

وبالتقدم غرباً باتجاه الأحواز عبر قرية مير باخا، فإن حدود شيخ المحمرة مضروبة، في مكان ما على جدول كوبال. وهي تسير غالباً شمال شمال غرب وجنوب جنوب شرق. وبتابع هذا الخط الذي يعلم الحد الشمالي من منطقة نفوذه، نصل إلى نقطة حُسّانية، والتي هي إما على أو قرب جرجر. ويبدو أنها بعد ذلك تسير إلى أسفل الضفة اليسرى من جرجر، حيث تعبرها لتضم باندي كير. يتم بعدها عبور شتايت أو الكارون مباشرة تحت النقطة حيث ديز ينضم إلى الكارون (وهذا بالضبط مقابل مصب جرجر وأقل من ميل أعلاه كما هو مبين في الخريطة).

ويبدو أنها من هذه النقطة تمضي جنوباً موازية للضفة الغربية من الكارون وعلى مسافة ليست كبيرة منه، ولكنني لا أستطيع العلم كم هي تلك المسافة بالضبط.

يتمهي هذا الخط فيما أعتقد في الفيلية على شط العرب.

فيما يتعلق بتعريف منطقة النفوذ، هي منطقة حق تحصيل العائدات لشخص ما وإدارة المنطقة، مع تحمل المسؤوليات المتعلقة بها، بدون الرجوع إلى أي سلطة أخرى.

يتركنا هذا مع النفوذ الشكلي لحاكم عربستان الفارسي. ويتضمن هذا غالباً جميع ميانداب؛ شوشتر؛ ديز فول والمنطقة جنوباً بين أبي ديز والكارون وشتايت؛ المنطقة بين أبي ديز والكرخة من ديز فول أو شوش (لست متأكداً من الحدود بين حاكميتي عربستان ولورستان) أسفل إلى حدود الشيخ، قليلاً إلى غرب الكارون.

مناطق الجيريا (سيد علي)، بني طرف، والحوية، وفي الحقيقة كل الأرض غرباً من حدود الشيخ الموصوفة، إلى الحدود التركية الفارسية.

منطقة نفوذ الحاكم الفارسي الفعلية لا تمتد على كل حال وراء المحيط المباشر لشوستر وديزفول.

أتساءل ما إذا هناك أي اتصال مباشر بين الحاكم وأي من القبائل العربية من جماعة الشيخ فرحان أسعد غرباً و جنوباً.

يبدو أن شيخ المحمرة يُستدعى دائماً كوسيط أو ربما بالأحرى كوكيل.

ويبدو أنه من المؤكد جداً أن الشيخ يحصل العوائد من الحوية لصالح الحكومة الفارسية وبمساعدها أو دعمها الشكليين.

بخصوص القبائل إلى الشرق من أبي ديز وبين ديز والكرخة، والذين الأشهر من بينهم جماعة فرحان أسعد، حيدر وعلي غافل، لست على الدرجة نفسها من التأكد. يقال إنهم يدفعون عوائدهم مباشرة إلى الحاكم، ومرة ثانية، من جهة أخرى يقال بأن الشيخ قد عُهد إليه بتحصيل العوائد من المنطقة الثانية المذكورة.

ولفحص مسألة النفوذ بدقة أكثر:

أعتقد أنه من الأسلم أن يقال: باستثناء نفوذ السردار عرفة لا يوجد نفوذ خارجي على المنطقة من ديز والكارون إلى الحدود التركية جنوب الخط المرسوم شرقاً وغرباً عبر سوسا. يستثنى من ذلك ربما الزاوية الجنوبية الغربية لصالح والي بوشتي كوه.

ومن هذا المنطلق، يمكن أن يقال إن نفوذ السردار عرفة سائد في جميع الأحياء، ولكن لا ريب أن ذلك يختلف كثيراً في فعاليته في مختلف المناطق.

إلى الشرق من ديز، يلتقي فرحان في أرضه مع طموح الشيخ، وبالمقابل ومن أجل الدعم يبدو أنه سلم أن يكون خادمه المطيع. ويستعمله السردار عرفة كأداة لإضعاف الشيخ حيدر من خلاله، والذي لا يعترف بسلطته.

لا يوجد ما يدعو للتساؤل فيما أعتقد بأن نفوذ السردار عرفة سيكون واحداً بشكل كامل على هذه المنطقة - وفي نهاية المطاف فإن الطرق البطيئة مؤكدة ومفضلة مادام لا يوجد سبب محدد للسرعة.

ليس لدي معلومات دقيقة حول كيفية عمل نفوذ الشيخ في الخويزة. وفي الحقيقة، فإن أهل الخويزة لا يسبون أي مشكلة كما يبدو عندما كان يتم التعامل مع بني طرف، ويبدو أن سلطة الشيخ هنا معترف بها.

وفي الوقت الحاضر، يمكن اعتبار بني طرف تحت نفوذ الشيخ إلى حد ما.

بالنسبة للقبائل المتنقلة: الخزرج، الكنانة، الخ، والتي لها دائماً ملاذ أمن وليس لديها ما تخسره، فهذه من الصعب أن تخضع لسلطة أي كان. ولكن الشيخ يدعي أنه يملك بعض النفوذ عليهم. وقد أخبرني أنه أرسل لهم رسالة بعد الهجوم على شوشانا بأن عليهم أن يفهموا أنهم لا يمكنهم إيذاء المصالح البريطانية دون أن يتعرضوا لاستيائه.

لقد كان من المفهوم ضمناً أن هذا سيكون تهديداً فعالاً. وعلى كل حال، فمع ديبلوماسي مثل الشيخ، على المرء أن ينظر بعمق شديد للدوافع المحتملة. وما يزال أن الأمر سيكون مفاجئاً جداً إذا وجدناه يقترب من الاعتراف

بمسؤوليته عن أعمال الخزرج، إلا إذا كان له بعض السلطة الحقيقية أو النفوذ عليهم.

لدي قليل من الشك أنه لأي هدف محدد سيجعل الشيخ سلطته فوراً مطلقة في أي جزء من المنطقة شرق الكرخة وحويزة.

نسيت أن أذكر أن طريق البختياري تقطع حدود منطقة نفوذ الشيخ حوالي ميل على جانب الأحواز من علواني، التي هي في مرحلة منتصف الطريق بين ويس وجورو.

كما أن حدود الشيخ تقترب من جيريًا غير الميمنة على الخرائط، وقد علمت الموقع التقريبي لجيريًا في الرسم الشفاف المرفق لشمال غرب الأحواز.

يجب أن لا تعتبر الخريطة أكثر موثوقية من البيانات المكتوبة.

الحدود حدسية، والمعالم الجغرافية مأخوذة من خريطة (رقم 72) التي وجدت أنها غير صحيحة).

307. في رأي السيد ماك دوال، تمتد منطقة نفوذ السردار عرفة على الكارون على الضفتين معاً من شط العرب باتجاه أعلى إلى باندي كير، غرب الكارون، وتقريباً باتجاه أعلى إلى الحدود التركية، وإلى الشرق يأتي البختياريون إلى حدود بضعة أميال من النهر ويسيطرون على رام هرمز. جنوب رام هرمز تمتد منطقة نفوذه إلى حدود المقاطعة التي تمتد على البحر إلى شاه بولشاه.

بخصوص وجهات نظر حاكم عربستان، من رأي السيد ماك دوال أنه سيوافق على حماية السردار عرفة لخط الأحواز- شليلة. إن عزام السلطنة على

وفاق مع السردار عرفة، وقد كانت سياسية الحكام على الدوام تقريباً أن يحتفظوا بعلاقات جيدة معه. (رسالة السيد ماك دوال رقم 1، تاريخ 27 نيسان 1901).

308. يبلغ الملازم دوجلاس أن سلطة الشيخ تمتد على الضفة اليسرى من النهر لحوالي 12 ميلاً شمال باندي كير، والمنطقة التي وراءها مباشرة، وكذلك المنطقة بين أبي جرجر وأبي شتايت، التي تقع تحت سلطة نائب الحاكم، وأن الشيخ أيضاً يمارس سلطة خفية على القبائل التي على الضفة اليمنى للكارون، وكان مؤخراً يحاول أن يسيطر على نزعاتهم للإغارة، وذلك بترحيل بعض رجاله إلى ذلك الجانب من النهر، ولكن يبدو أن سلطته عليهم قليلة جداً. (رسالة الملازم دوجلاس إلى سير أ. هاردنج، تاريخ 14 تشرين الثاني 1903).

309. يتبين من هذه التقارير أن منطقة نفوذ الشيخ على الكارون الأعلى لا تمتد وراء باندي كير عند ملتقى أبي جرجر وأبي شتايت، في حين أن المنطقة من باندي كير إلى شليلة هي التي يتعرض فيها النهر للهجمات من قبل القبائل المغيرة.

310. يمكن الحصول على مساعدة الشيخ على هذا الجزء من النهر فقط على أساس المقايضة. قُدرت تكلفة الحصول على الحرس من قبل الشيخ بألف عثمانية شهرياً. ولكن سير أ. هاردنج يعتقد أن خمسمئة عثمانية (100 جنيه استرليني) أكثر حد معقول يمكن أن يطلبه الشيخ (رسالة سير أ. هاردنج إلى لورد لانسدون، تاريخ 1 تموز 1904).

311. حث سير أ. هاردنج في ملاحظة بتاريخ 24 حزيران 1904 إلى مشير الدولة، حكومة الشاه على أن لا يكون هناك أي نوع من التراخي في بذل

الجهود من جانب السلطات المحلية لحراسة النهر. ولكن يمكن عمل هذا فقط بدعم شيخ المحمرة مالياً، وهو الأمر الذي من الصعب توقع أن تفعله فارس. 312. السؤال إذن هو ما إذا كانت الحكومة البريطانية يجب أن لا تقوم بالمهمة. سير أ. هاردنج يفضل قيامنا بالمهمة، حيث إن تأثير مثل هذه الخطوة سيكون أن يعتبر الشيخ إلى حد ما تابعنا المدعوم مالياً وأن نشدد القبضة التي أعطتنا إياها تأكيداتنا عليه. (رسالة سير أ. هاردنج إلى لورد لانسدونني تاريخ 1 تموز 1904).

313. ولكن يبدو مما يقوله الملازم لوريمير حول هذه النقطة، أنه ليس مجرد التعويض المالي هو ما يتوقعه الشيخ. من المحتمل أنه لا يأبه بالتعويض المالي، ما دمنا نستطيع أن نمنحه شيئاً ما أكثر واقعية، وهو حمايتنا له ضد تعديات الفرس المستمرة على امتيازاته القديمة كزعيم إقطاعي. يمكن أن نقطف من الملازم لوريمير ليشرح لنا كيف يبدو له أن الشيخ يشعر حيال هذا الأمر:

"ما دام الشيخ مقتنعاً، فلا يوجد جدال حول مصلحة الحكومة البريطانية في زيادة إجراءات تأييدها أو التزاماتها الفعلية أو الأخلاقية والتي يمكن في أي لحظة أن تصبح غير ملائمة. ولكنني أشعر بالقلق تحديداً حول موقف الشيخ العقلي تجاه هذا الأمر. أنا شخصياً أعتقد أنه غير مقتنع بأن جميع الخدمات التي قدمها وما زال يقدمها ستعزى إلى رغبة في إجبار الحكومة البريطانية على تقديم دعم أكثر ضماناً وحميمية له، على استحقاقه له. إنه يرتب الآن لحصر خدماته وسؤال نفسه ما الذي أكسبته له.

ما الذي حصل عليه مقابل الإزعاج والمصاريف التي تحققت لإنهاء القرصنة عملياً على شط العرب؛ ماذا بالنسبة لثمانني سنوات مضت من عدم

استمرار عمل زوارقه البخارية التجارية على الكارون بخلاف السادة لينش إخوان؟ ما الذي سيحصل عليه الآن مقابل عدم راحته الشخصية وإنفاقه 100 عثمانية يوماً لحماية تجارتنا في عربستان الفارسية؟ إنني أوجه هذه الأسئلة وأنا متأكد أنه يسألها لنفسه. وقد تطول القائمة بينود كثيرة أخرى صغيرة.

لن يتلقى مقابل خدماته الحالية بنساً واحداً من الحكومة الفارسية، وأنا أعتقد أنه قد كان بعد بعض التردد أنه قام بالعمل المقرر باستشارة الحاج رئيس التجار، ولا اعتبارات أنه سيشكل مطالبة حقيقية لعرفاننا بالجميل والآمال المعطاة بتطوير صداقتنا التي كانت تستحق ثمناً كبيراً. وقد ألمح لي من طرف خفي على كل حال أنه لن يطلب من الحكومة البريطانية حث الحكومة الفارسية على تعويض نفقاته الحالية.

إن الإجابات التي أعطاها له تفكيره على أسئلتنا ليست فيما أعتقد إيجابية. وقد تقوده خيبة الأمل المتكررة إلى أن يجد إن بإمكانه الوقوف على قدميه وحده، أو تدفع به لإلقاء نفسه بين يدي أي قادم جديد قد يمنحه وعوداً مزيفة أكثر منا. لم نكن نحتاج أدلة على المصالح الروسية في جنوب فارس وعربستان هذه السنة؛ وقد وصل للشيخ اهتمامهم الخاص. وقد كان آخر مؤشر أن وكالة الخط الروسي لسفن بخارية قد تم تحويلها من السيد ميولن، وكيل القنصل الروسي، إلى ابن الحاج رئيس التجار، أعني، إلى الحاج رئيس التجار، والحاج رئيس التجار هو الذي يزود الشيخ بسياسته.

من المؤسف أنه في المناسبة الوحيدة، كما أعتقد، التي طلب فيها الشيخ مساعدتنا- في حالة جمارك المحمرة- كان من المستحيل أن نقدمها له.

إنه لا يخفي سراً بقناعته أننا أهملناه في هذه المناسبة الوحيدة التي احتاجنا فيها.

ويقدر ما يعلن اعتماده علينا، وحبه لنا، إلا أنه لا يترك التلميح إلى أنه يأمل منا ما هو أكثر. إن الوضع يصبح خطيراً في اللحظة التي نعترف فيها بأي شك بخصوص عدم استحالة انفصاله عنا.

وفي حين أنني مقتنع، على أرضيات عامة، بأن حماية خط الأحواز-شوشتر، وهو هدفنا في الوقت الحاضر، يمكن إنجازه بكفاية تامة من خلاله، فإنني لا أخفي أنني أعتبر أن الحقيقة مع مصلحة النظر بجلبها لنا إلى علاقات أوثق مع الشيخ، ستوجد علاقة يكون هو من خلالها ملزماً بأخذ مشورتنا ونكون نحن ملزمين باستئناف دعمنا له علناً.

لا يوجد شك، كما أثق، في أننا مستعدون للوقوف إلى جانبه في أية حالة حقيقية؛ ولكن يجب تأكيد هذا الاستعداد بوضوح أكثر ولو في أمر صغير، وهذا لا يمكن، كما أعتقد، إلا أن يكون له تأثير مفيد على علاقتنا به وعلاقته بالحكومة الفارسية.

الفصل الثاني عشر

استعادة عيلاَم القديمة: أعمال

الريّ المتوقعة في عريستان 1903-04

الفصل الثاني عشر

استعادة عيلام القديمة: أعمال الري المتوقعة في عربستان، 1903-04

314. أحد أحلام الأوقات الحاضرة كان استعادة حديقة آسيا الغربية، التي كانت عربستان في الأيام الخالية. لقد قرأنا حول خطط السيد ديولافوي ود. ثولوزان،⁽¹⁾ التي كانت في الأجواء في أوائل ثمانينيات القرن الماضي. وقد ماتت هذه الخطط كما هو مصير معظم المشاريع التي بدأت لمصلحة فارس. وكان المونسور روجين، وهو مهندس هولندي، يقوم بمسح لعربستان ويعدّ خططاً للري، يبدو أنها أيقظت مخيلة الشاه واقتنصت حماسه إلى درجة ليست قليلة. ولا يمكن الحكم على الطبيعة الدقيقة لخطط الريّ هذه ومداهها من سجلاتنا. ولكنها تتكون تقريباً من (1) إعادة بناء السد على الأحواز، (2) استعادة بعض القنوات القديمة.

315. هناك بعض الشك بخصوص الجدوى الاقتصادية لهذه الخطط، ويبدو من تقرير الملازم لوريمير (رقم 25، تاريخ 2 تموز 1904)⁽²⁾ ومذكرة الميجور بيرتون حول أنهار عربستان، أن كل عربستان يمكن ريّها من نهر الكارون وغيره من الأنهار، بموجب نظام مناسب للريّ. وسنقتبس الفقرة الآتية من مذكرة الميجور بيرتون:

(1) انظر الفصل الثاني.

(2) انظر الفقرة 329-329-د أدناه.

"لإعطاء مثال على السهولة التي ستمنح هذه الأنهار بها أنفسها إلى خطة للريّ، تشمل كل المنطقة من الكرخة إلى هنديجان، يمكن ملاحظة أنه بواسطة فيضان أصبح الكرخة يُعرف أنه يتحد مع نهر شاور، ويتدفق في أبي ديز؛ وأن مياه الكارون يمكن دفعها بواسطة مدّ ريبي في هور يتلقى فائض الجراحي غرب الفلاحية.

إن جميع السهول من الحويزة إلى تيار هنديجان يمكن أن تكون تشكلت خلال أوقات تاريخية.

وبافتراض أن اليابسة تتمدد عند مصب شط العرب ثلاثة أميال في كل مئة سنة، وتسمح بمعدل أقل لنمو دلتا أنهار صغيرة إلى الشرق من الكارون لمسافة رحلة نيارخوس⁽¹⁾، فإن الشواطئ الشمالية للأهوار والمسطحات المديّة التي ضمنها كانت تتدفق الأنهار الستة من الفرات إلى هنديجان قد تمددت من المنطقة المجاورة للبحيرة إلى 40 ميلاً جنوب الأحواز، ثم جنوب شرق إلى جنوب بهبهان. إن كل تلك المنطقة ذات مستوى متساوٍ، ويمكن حمل الماء من الأنهار المختلفة في قنوات إلى كل الأراضي التي تتوسطها.

316. نأتي بعد ذلك إلى السؤال بخصوص تكلفة الخطط ووسائل مواجهتها. يبدو من إرسالية للسير أ. هاردنج إلى اللورد لانسدونني بتاريخ 20 حزيران 1904، أن المونسور روجين قدر كلفة إعادة بناء سد الأحواز وأعمال الريّ التمهيدية الضرورية بـ 400,000 جنيه استرليني واقترح ثلاث خطط بديلة-

(1) نيارخوس: أحد ضباط جيش الإسكندر الأكبر. المعروف برحلته الشهيرة من نهر السند إلى الخليج العربي في أعقاب حملة الإسكندر الأكبر الهندية من 326 إلى 324 قبل الميلاد. (ويكيبيديا الموسوعة الحرة- المترجم).

(1) أن يتم العمل من قبل الحكومة الفارسية، أو (2) من قبل فرس، أو(3) وهي الخطة التي يفضلها هو نفسه، من قبل شركة عالمية أجنبية يتم تعويمها في هولندا. وهذه الشركات، أو الحكومة إذا قامت بالعمل، يستردون أموالهم بتأجير الأراضي التي سيتم تخصيصها بواسطة أعمال الريّ للمزارعين العرب، والتي حسب قناعته ستغل خلال سنوات قليلة محصولاً ممتازاً جداً لتصبح صومعة الحبوب لجميع الخليج الفارسي، وربما أيضاً لمناطق أخرى نائية أكثر.

318. ⁽¹⁾ أعلم السيد نوس سير هاردنج أن الشاه كان مشدوداً كثيراً إلى الفكرة، ولكنه يعارض بقوة إعطاء أي امتياز فيما يتعلق بها إلى أجنب أو أية جنسية أخرى. وقد عبر عن نفسه، على كل حال، بأنه يرغب أن يأمر ليتم إكمال العمل في مدة تمتد لأكثر من عشر سنوات من قبل الحكومة الفارسية (التي ستحدد سنوياً مبلغ 40,000 جنيه استرليني لهذه الغاية)، وأن يكرس له عوائده الخاصة بعيداً عن أموال الدولة.

319. بخصوص اقتراح الشاه حول كيفية إيجاد التمويل، فقد كان يؤمل أن يتم تسديد عجز الموازنة في أكثر عهد اقتصادي لـ عين الدولة، ليس من الممكن أن يكون فوق طاقة ذلك الوزير إيجاد مبلغ 40,000 جنيه استرليني سنوياً لأعمال عامة. إن ثروة الشاه الخاصة، التي يمكنه الوصول إليها، ويعتقد أنها أكثر من مليون جنيه استرليني (30 مليون فرنك)، ليست متوفرة نقداً على الأغلب، باستثناء كمية من اللآلئ والمجوهرات بقيمة 50,000 جنيه، ستستهلك إذا كُرس للخطة، في حوالي السنة. كانت فكرة السيد نوس أنها إذا وضعت الحكومة فعلاً بعض المال في العمل وأظهرت أنها جادة

(1) هكذا الترقيم في الأصل؛ لا يوجد 317.

بخصوصه، فإن هناك تجاراً فرساً كثيراً كثيراً أصحاب أموال سيكونون مستعدين للانضمام لذلك العمل، ولكن سير هاردنج لم يكن مقتنعاً باستعداد مثل هؤلاء التجار لتوظيف رأسمال على نطاق واسع في أي مشروع في فارس، ليست الأرباح فيه مضمونة بطريقة ما من قبل قوة أجنبية، أو على الأقل، بواسطة مساهمة حملة أسهم تحت حماية أجنبية.

320. وعلى كل حال، فإن الوضع المالي لفارس أصبح مؤخراً ضعيفاً جداً. السيد نانس تحدث إلى سير أ. هاردنج بشكل سرّي في 4 تموز حول تأثير الحرب اليابانية ووباء الكوليرا على إيرادات الجمارك في فارس، وقال: إنه يعتقد أن الوقت قد حان لطلب إكمال الدفعة المقدمة بقيمة 300,000 ليرة التي عُرضت السنة الماضية من قبل حكومة جلالته، والتي سُحب منها 200,000 ليرة فقط من قبل الحكومة الفارسية. وقد شرح سعادته أنه لم يُفوّض بعد من قبل عين الدولة لمفاوضة سير أ. هاردنج وكان مجرد محضر الأراضية للمناقشة التي يعتقد أنها لن تتأخر كثيراً.

321. وقد عرض بعد ذلك مسودة الاتفاقية على سير أ. هاردنج. وتابع: لقد أوفت بالشرطين اللذين أصررنا عليهما في ربيع 1903، وهما: ضمانة التسديد المبكر وتخصيص جمارك الخليج الفارسي. وقد أصر سير هاردنج، على كل حال، على أن الدفعة الثالثة بقيمة 100,000 ليرة، يجب أن يؤمن عليها بجمارك الخليج وحدها دون الرجوع إلى مسمكات كاسي أو بريد وتلغراف، وأنه على الرغم من أن هذه النقطة يمكن أن لا تكون بتلك الأهمية العملية، إذ إن تنفيذ الضمانتين السابقتين بشكل تام يجعل النهائية، والتي هي جمارك الخليج، الضمانة الحقيقية، إلا أن حكومة جلالته، بصفتها المقرض، ماتزال ترغب أن يتم إثبات ذلك بوضوح. لم يكن واضحاً تردد

الحكومة الفارسية في إعادة التأكيد كتابةً لتخصيص الضمانة التي كانوا مستعدين لمنحها في الحقيقة. أجاب السيد ناولس إنه سيكون قادراً على الحصول على موافقة الوزير الفارسي والشاه بسهولة أكثر لو أن النقطة التي يتم الضغط عليها لا تؤكد. وقال: "إن الشاه يدفع كلمات"، وأن لدى جلالته فكرة بأن أي رهن آخر على الجمارك سيؤثر على قائمته المدنية، التي تُدفع من خلالها، ولذلك كان من الأفضل أن نخفي الحقيقة عنه أو على الأقل لا نلفت انتباهه إليها. إن ذكر مسمكات كاسي بصفتها الضمانة المحددة الأولى، وإن تكن عبارة بلا معنى أو مجرد عبارة تزيينية، ستكون علاوة على ذلك مساعدة للحكومة الفارسية لتمكنهم من تغطية ما هو في الحقيقة قرض أجنبي، يتعارض مع تعهداتهم لروسيا، على شكل غطاء من عملية خصم حدّي من قبل البنك الإمبراطوري.

322. كما أعلم السيد ناولس سير هاردنج كذلك أن ما يريده عين الدولة فعلاً هو دفعة بقيمة 300,000 ليرة وليس 100,000 ليرة. وقد اقترح سموه طلب 100,000 ليرة لمواجهة العجز الذي يتوقع ظهوره هذه السنة من تراجع في عوائد الجمارك. لقد كان مستعداً لإعطائنا التزاماً بأن الـ 200,000 ليرة المتبقية سيتم توجيهها إلى أعمال الريّ في عربستان، التي ترغب الحكومة الفارسية في القيام بها. وقد اقترح السيد ناولس أن العوائد المتحققة من هذه الأعمال، وكذلك الملكيات الناتجة عنها، يمكن أن يُتعهد بها كضمانة إضافية للدفعة الإضافية، وأن هذه الضمانة يمكن أن تُرفق بتعهد بأن التقييدات على تصدير الحبوب من وادي الكارون سيتم إلغاؤها من الآن فصاعداً. وقد اعتقد أن اكتساب مثل هذه الضمانة لا يمكن أن يُستخف به

كلياً من قبل حكومة جلالته. كما أنه اعترف أنه قد يتعرض لمصاعب كبيرة في جعل الشاه يوافق على هذه الأمور، ولكن ليس يائساً كلياً من فعل ذلك. 323. في إبلاغه الحقائق الميينة أعلاه إلى مكتب الشؤون الخارجية، قدم سير هاردينج أيضاً بعض الاقتراحات، والتي يمكن إجمالها كما يأتي (رقم 133، تاريخ 19 تموز 1904):

"والخلاصة، فإن ما أريد أن أطلبه من سيادتكم وبكل احترام هو أن تفعلوا ما يأتي: ⁽¹⁾ أن تسمحوا لي بإسقاط الشرط الجديد الذي يستلزم إصراراً على تعريف فارس والخليج الفارسي وأن تتركوني أستمر في مناقشة المسألة الأخيرة، والتي حققت بالفعل تقدماً أكيداً، حتى تتم تسويتها بالشكل الذي ترغبونه، بصرف النظر عن أي مفاوضات مالية. إنني أعلق أهمية كبيرة على ذلك، وإنني أرجو من سيادتكم أن تمنحوني شرف الثقة بمعرفتي ومقدرتي على التمييز محلياً حول هذه النقطة ⁽²⁾. أن تسمحوا لي بذل أفضل الجهد، بالمشاركة مع السيد نانس، لتشكيل صيغة لإنهاء أمر الدفعة، والتي في حين تعطيك ما ترغبون فإنها ستتمكن من ترتيبها بأقل ما يمكن من الصعوبة. إحدى الطرق لعمل ذلك ستكون أن نضيف بعد كلمات السيد نانس الآتية:

أن الضمانات المخصصة تحت الإجراء المذكور أعلاه ستغطي لتسديد المبلغ المذكور بقيمة 290,000 ليرة،

(1) ريّ جزء من عربستان بواسطة 5 أو 6 زوارق ضخ بخارية توضع على نهر الكارون تحت الأحواز.

(2) إنشاء أعمال ريّ على المنحدرات عند الأحواز على موقع السدّ القديم.

الكلمات الآتية:

"ولكن، في حال غياب عدم كفاية الضمانتين الأوليين المذكورتين هناك، لتغطية جميع قيمة الدفعة، فإن مبلغ 100,000 ليرة، سيتم تسديده من الضمانة الثالثة والأخيرة،

والتي يمكن، إذا كان ذلك ضرورياً بشكل قاطع، إضافة الكلمات الآتية إليها:

"وللعلم، فهي جمارك فارس والخليج الفارسي".

وقد بدت لي طرق أخرى للالتفاف حول الصعوبات، ولكن من السابق لأوانه مناقشتها في المرحلة الحالية⁽¹⁾. إنني أرغب أن أكون قادراً على تشجيع عين الدولة لتبني فكرة أن حكومة جلالته مستعدة للمساعدة مالياً وبذلك نكسب تدخلاً في مشروعاته لريّ الكارون. لقد أعطيت السيد فون روجين استجابة لطلب منه لتلك النتيجة، رسالة تعريف إلى وزير جلالته في لاهاي حيث بدأ فوراً بالمغادرة. إنني متأكد من أننا إذا لعبنا لعبتنا بحكمة وصبر فسنكون ما زلنا قادرين على استغلال حاجات فارس المالية لمصالحنا على نحو مفيد كما فعل منافسوننا من وجهة نظرهم في الماضي".

324. وقد عبر مكتب الهند عن وجهات نظره بخصوص هذه النقاط بتاريخ 25 آب 1904 كالآتي⁽²⁾:

"بخصوص دفعة الـ 100,000 ليرة المكملة لمبلغ 300,000 ليرة المقدمة في

(1) شراء أرض معينة من نظام السلطنة.

(2) مكتب الهند إلى مكتب الشؤون الخارجية، بتاريخ 25 آب 1904.

السنة الماضية إلى الحكومة الفارسية، فإن سكرتير الدولة في المجلس مستعد لدفعها إلى البنك الإمبراطوري عند العلم بأن مسودة الاتفاقية المرفقة بإرسالية سير أ. هاردنج رقم 133 تاريخ 19 تموز الماضي والتي تم تلخيصها في برقيته بتاريخ 5 تموز قد تم الحصول عليها. وأضيف هنا، أن المبلغ سيكون متوفراً بعد إشعار يوم واحد بتبادل المقاصة.

وأما بخصوص قرض آخر بضمانة خطة ريّ الكارون، فإن السيد برودريك يجري استشارات مع حكومة الهند حول مسألة التزويد بمبلغ 200,000 ليرة لهذا الغرض من عوائد الهند، على أساس أن حكومة جلالتة ستضمن الهند ضد نصف أي خسارة بخصوص فائدة رأس المال.

326. طُلب من حكومة الهند أن تعبر عن وجهة نظرها، في إرسالية سكرتير الدولة رقم 38 تاريخ 26 آب 1904.

327. هناك صعوبات أخرى معينة تظهر من المصالح المكتسبة لعدة أطراف من المرجح أن تتأثر من أعمال الريّ المتوقعة.

328. هناك، أولاً، نظام السلطنة والحاج معين التجار، مساعده، الذي استثمر رأس مال كبير في ملكية أراض على الكارون، والتي يمكن أن تُغرق بالماء بإنجاز الأعمال. لذلك من الضروري تملك أراضيهم وتعويضهم عنها.

329. ثانياً، سيكون شيخ المحمرة مهتماً بأن المنطقة حول المحمرة لن يتم تجفيفها بإعادة بناء سد الأحواز. وأكثر من ذلك، سيكون متلهفاً، بشكل شخصي، للحصول على حصة من الأعمال، ويبدو من رسالة الملازم لوريمير إلى الميجور كوكس رقم 25 تاريخ 1 تموز 1904، أن الشيخ لديه ثلاث خطط

كبيرة من جهته يستثمر أمواله بقدر ما يستطيع، ولبقية التكلفة سيكون سعيداً أن يحصل على مساعدتنا. وهذه الخطط هي:

329. أ. الخطة الأولى هي نفسها التي فكر فيها السيد بلونسوم من شركة تجارة البصرة وفي تنفيذها، والتي سيكون سعيداً بتقديم مساعدته في ذلك، مع الأخذ بعين الاعتبار أن يُعطى أولية في شراء ناتج الأرض المروية. تقدر قيمة تنفيذها بحوالي 15,000 أو 20,000 جنيه استرليني، والتي هناك استعداد عند الشيخ لإنفاقها، ولكن إذا كلفت أكثر فسوف يسعى لمساعدة بريطانية.

329. ب. الخطة الثانية تقدر تكاليف تنفيذها بحوالي 500,000 جنيه استرليني، والتي سيعتمد الشيخ فيها كلياً علينا.

يكتب الملازم لوريمير: إن الخطة كبيرة وصعبة، ولكنها ستحيل جزءاً كبيراً من عربستان إلى حديقة دائمة، وبأمان مضمون، هناك مجال ضيق للشك أنها ستكون استثماراً ممتازاً. وسيكون من الضروري طبعاً اختراع بعض الوسائل لضمان الفائدة لتجارنا نحن.

329. ج. الخطة الثالثة تتعلق بمساحة كبيرة من الأرض على الضفة الغربية من نهر الكارون. ويجمع الملازم لوريمير من الحاج رئيس التجار النقاط الآتية:

تعود ملكية لأرض إلى نظام السلطنة وهي مؤجرة منه للشيخ مقابل 1,500 جنيه استرليني سنوياً. وفي أيام الشيخ مزعل، وبسبب الحالة غير النظامية للسكان العرب، كان نظام السلطنة متلهفاً لبيعها. ولم يكن الشيخ مزعل آنذاك يريد الشراء، وبدلاً من ذلك أخضع العرب للنظام؛ ووصلنا إلى الترتيب الحالي. وفي ظل الظروف الحالية المتطورة سيطلب نظام السلطنة

سِعراً مستحيلاً أو باهظاً لها. وقد ألمح الحاج رئيس التجار على كل حال أنه قد يأتي يوم يكون فيه نظام السلطنة راغباً في البيع. وعنده سينزل السعر إلى 30,000 جنيه استرليني ربما.

329. د. باستثناء ميزة زيادة السيطرة على "تعلق" الشيخ، فإن الملازم لوريمير لا يرى بوضوح أننا سنزبح أي شيء بمساعدته في هذا المشروع. وهو سيساعد بالطبع باتجاه تعزيز قوته في عربستان.

وسعياً لمساعدة مالية، فإن هدف الشيخ النهائي لن يكون مجرد المال، ولكن بالأحرى ضمانة فعلية أو عملية من قبل الحكومة البريطانية.

330. أبلغ السيد ماك دوال في رسالته إلى سير أ. هاردنج، تاريخ 25 آب 1904:

أتشرف بالإبلاغ أنه، لاحقاً للزيارة الأخيرة لمهندس هولندي إلى الكارون، أصبح هناك فكرة بأن الحكومة الفارسية قد تمنح امتيازاً لبناء سد الأحواز، ويبين السردار عرفة أنه ما لم يحصل على مثل هذا الامتياز أو يكون له سيطرة على مثل هذا السد، فمن المرجح أن يحدث دماراً كبيراً لمنطقته. إن نقصاناً في جسم الماء الخارج منه يمكن في رأيه أن يؤثر على بساتين النخيل على نهر بهمانشير، حيث سيمتد ماء البحر أكثر إلى الأعلى ويدمر أشجار النخيل بالطريقة نفسها التي دُمرت فيها مزارع قُبان بسبب فشل الماء في مارد أو القناة القديمة للكارون. وسوف يدمر أيضاً ذلك الجزء من الفلاحة الذي يُروى بواسطة القنوات من الكارون المعروفتين بقناتي السلمانية والفلاحة. ولذلك فهو يعارض مثل هذا الامتياز أو أنه سيطلب بتعويض كبير.

ويبدو أن هناك بعض الأرضية لمخاوفه، ولكن في الوقت نفسه، فإنه في الأغلب (أي بناء السد) فقط سيسرع ما هو من المرجح أن يحصل بسبب

الطبيعة، بالحكم على ذلك من خلال جفاف قنوات أخرى في الدلتا وازدياد ضحالة المياه في بهمانشير.

وتحتاج المسألة كلها إلى رأي خبير، فيما إذا كان فتح قناة من الكارون من على بُعد عدة أميال فوق، وضمن بهمانشير لن يحول مياهاً أكثر في الأخير.

331. وحول الخطتين الأخيرتين عبر سير أ. هاردنج عن الرأي الآتي⁽¹⁾:

"بخصوص أولى هاتين الخطتين، أي ريّ جزء من عربستان بواسطة 5 أو 6 زوارق ضخ بخارية، أعتقد أنه من غير المرجح أن حكومة جلالته ستعطي الشيخ أية مساعدة مالية مباشرة لتنفيذ هذا المشروع.

وهو يستطيع غالباً، على كل حال، الحصول على مثل هذه المساعدة من البنك الإمبراطوري الفارسي، وقد يكون ممكناً أن دفعة له من تلك المؤسسة يمكن، تحت ظروف معينة، ضمانتها من قبل حكومة جلالته.

لا يبدو لي أن مسألة استحواذ الشيخ على أراضي نظام السلطنة على الضفة الغربية من الكارون ستكون مما يمكن أن يكون من المفيد أن تتدخل فيه مفوضية جلالته. إن نظام السلطنة، كما أعرفه جيداً، رجل شكاك جداً ومغلول اليد، ومتوقد الذهن بخصوص المال، ومجرد معرفته بأننا مهتمون بتحويل تلك الملكية إلى الشيخ سيجعله في الغالب يطالب بسعر أعلى بانطباع أنه يتعامل مع طرف أجنبي ثري بخصوص ذلك التحويل."

332. وهناك، ما يجب اعتباره ثالثاً، المصالح البريطانية الراسخة في عربستان،

(1) سير أ. هاردنج إلى الميجور كوكس، رقم 38، تاريخ 31 آب 1904.

التي ستتأثر بأعمال الريّ. وحول هذه النقطة سنقتبس محضر اللورد كرزون بتاريخ 1 آب 1904:

محضر بقلم لورد كرزون.

ريّ الكارون.

بخصوص خطة ريّ الكارون، فإنني أود أن أوجه انتباه المكتب الهندي إلى نقطة مهمة جداً.

إن أي خطة كهذه، إذا لم يتم إنجازها بنجاح، فإنها عملياً ستدمر الكارون كنهج قابل للملاحظة، وستوقف بشكل فعال مشروع السادة لينش.

حتى الآن يبلغ عمق الماء 3 أقدام فقط في كثير من الأماكن، وتجنح السفن بشكل متكرر في طريقها إلى الأحواز. وإن تخفيضاً بمقدار حتى ولو 6 بوصات في العمق سيغلق الملاحة لأربعة أشهر من آب إلى كانون الأول. وقد أظهرت تجربتنا الهندية في البنجاب أن أنهار الملاحة الكبيرة، مثل جومنا، رافي، تشيناب، سوتليج وجيلوم، يتم استنزافها لحد الجفاف التام لمعظم السنة بواسطة خطط الريّ الكبيرة، وأنا أفكر بقليل من الشك أن هذا سيكون مصير الكارون.

ولذلك، يجب أن توازن حكومة جلالته المزايا التي ستمتد من الريّ بالضرر الذي سوف ينعكس على التجارة البريطانية. من الواضح أنه إذا تم إخراج السادة لينش، وأخذ مكانهم موظفون بلجيكيون ومهندسون هولنديون أو أصحاب امتياز يعملون على مشروع ريّ كبير بمصلحة أنانية أو عدائية للمصلحة البريطانية، فسوف نكون الخاسرين بشكل كبير بهذا التغيير.

من الجهة الأخرى، إذا كان لدينا حضور أو تفوق جوهري في السيطرة،

فقد نكون قادرين على إحلال شكل من أشكال النشاط التجاري محل آخر؛ ويمكن أن نفتح خطأً آخر للملاحة إلى سهول عربستان باستغلال خور موسى، أو أحد المداخل المجاورة التي استكشفتها مؤخراً، وعمل طرق جديدة من هناك إلى الداخل.

إن ما قلته يؤكد على الأهمية العظمى للمساهمة والسيطرة المشتركة البريطانية في أي خطة ريّ على الكارون، إذا كانت ستبدأ، والعكس بالعكس أيضاً، فإن الخطر الداهم للمصالح البريطانية يمكن أن ينجم عن بقائنا خارج المشهد في أي مشروع كهذا.

قد يشاهد مكتب الشؤون الخارجية نسخة من هذه الملاحظات، حيث إن وجهة النظر هذه يجب بأي شكل من الأشكال أن لا تضيع، وأنا أعرف الكارون جيداً من مشاهدات شخصية.

333. حيث إن المصالح البريطانية الكبرى معنية، فقد أبرق مكتب الشؤون الخارجية إلى سير أ. هاردنج بتاريخ 27 آب بالإشارة إلى إرسالته رقم 133 تاريخ 19 تموز 1904:

إذا تم تنفيذ مثل هذه الخطط، فمن الواضح أهمية أن تبقى السيطرة والإدارة بأيدينا. لذلك نرى أن يتم اتخاذ خطوات فورية للتأكد إلى أي درجة يمكن القيام بأعمال الريّ على الكارون باحتمالية معقولة للنجاح ودون تعطيل الملاحة، وأنه إذا أثبت التحقيق أن الأمر مرضٍ، فيجب تشجيع الشاه بأن ينفذ المشروع تحت الرعاية البريطانية. لذلك يُقترح إرسال مهندس خدمات ريّ هندي إلى عربستان ليستقصي، بدون لفت انتباه غير ضروري، ويكتب تقريراً حول

المشروع. ونستطيع عندها أن نشكل رأياً أكثر دقة بخصوص إمكاناته المالية والسياسية.

لقد تمت استشارة حكومة الهند حول مسألة توفير 200,000 جنيه استرليني إضافية؛ كما تم سؤالهم ما إذا كانوا يستطيعون توفير خدمات مهندس بارع إذا طُلب.

ما هي وجهات نظركم وهل ترون أي اعتراض حول اقتراح إرسال مهندس؟

334. لم يرَ سير أ. هاردنج أي اعتراض لاقتراح إرسال مهندس إلى عربستان.

335. يمكننا إذن أن نلاحظ المراسلات البرقية الآتية بين حكومة الهند وسكرتير الدولة: برقية E.A.2578- تاريخ 4 أيلول 1904.

من: سعادة نائب الملك، سيلما.

إلى: سكرتير جلالته لدولة الهند، لندن.

بالإشارة إلى برقية سير أ. هاردنج تاريخ 28 آب، بخصوص القرض الفارسي، فقد علمت أن حكومة جلالته تفكر في إرسال مهندس هندي ليستقصي أعمال الري في عربستان.

من خلال معلومات أعطيت من قبل لوريمير وبيرتون، نرى أن جميع سهول عربستان يمكن ريّها من الكارون وأنهار أخرى، وأن شيخ المحمرة الملح إلى لوريمير حول أرجحية مساعدة الحكومة، إذا تعهد القيام بخطط الريّ. ومع أن لا حيلة لنا هنا، فإننا سنبدل جهدنا لتوفير مهندس ريّ، إذا كان ذلك مطلوباً، ولكن عليه أن يذهب فوراً لبدء العمل في تشرين الأول. يقترح ويلكوكس من

مصر، أن يزور في الأول من تشرين الثاني منطقة ما بين النهرين. إنني أقترح أن يتم الحصول على رأيه حول المشروع، محضراً من قبل مهندس، حيث إن ذلك له وزنه عند الممولين.

برقية بتاريخ 8 أيلول 1904.

من: سكرتير جلالته لدولة الهند.

إلى: سعادة نائب الملك.

بخصوص برقيتكم تاريخ 4 أيلول، ريّ الكارون. يستعلم مكتب الشؤون الخارجية بخصوص نصف التكلفة، ما الذي سيُدفع وعلاوات موظف مناسب.

برقية رقم E.A.3096 - تاريخ 18 أيلول 1904.

من: نائب الملك، سيلما.

إلى: سكرتير جلالته للدول، لندن.

شؤون خارجية. برقيتكم 8 أيلول. المهندس الذي سيُختار يجب أن يكون موظفاً خبيراً لأرائه وزن. الراتب والعلاوات وحسب ماهو معروف قد يصل إلى 187 جنيه استرليني شهرياً بالإضافة إلى توفير مساعد.

برقية رقم E.A.742 - تاريخ 2 تشرين الثاني 1904.

من: سعادة نائب الملك، سيلما.

إلى: سكرتير جلالته لدولة الهند، لندن.

ريّ الكارون. أرجو الرجوع إلى برقيتي بتاريخ 18 أيلول 1904. تم تقدير

أن المسح الضروري لعربستان سيكلف 300 جنيه استرليني شهرياً ولمدة 8 أشهر
بالإضافة لدفع علاوات المهندس.

برقية بتاريخ 3 تشرين الثاني 1904.

من: سكرتير جلالته لدولة الهند، لندن.

إلى: سعادة نائب الملك، سيلما.

أرجو الإشارة إلى برقيتكم تاريخ 2 تشرين الثاني، بخصوص خطة ريّ
الكارون. أرجو إعلامي ما هي طبيعة المسح المقترح من قبلكم. تبدو الكلفة
عالية.

برقية تاريخ 9 تشرين الثاني 1904.

من: سكرتير جلالته لدولة الهند.

إلى: سعادة نائب الملك، سيلما.

ريّ الكارون. إن وجهة نظر اللورد لانسدونني هي أن الموظف الذي سيتم
اختياره يجب أن يبدأ بأسرع ما يمكن ويثبت حضوره لموظفي القنصلية في المحمرة
والأحواز ويناقش معهم الخط الذي سيتبناه مع الفرس. يمكنه إذا كان لوريمير
غائباً أن يخاطب ويلسون، وكيل لينش، الذي سيقدم المساعدة، ولكن في هذه
الحالة يجب أن لا يذكر القرض المقترح لفارس، ولكنه يجب ببساطة أن يقول إنه
حصل أن حضر إلى فارس وطلب منه بالمناسبة من قبل حكومة الهند أن يدرس
مسألة سد الأحواز للتأكد من الجدوى الاقتصادية لخطة فان روجين. لدى
وصوله إلى فارس، يُقترح إعلام الحكومة الفارسية سراً بمهمة المهندسين. تبدو

هذه التعليمات متعارضة مع المسح على النطاق المتوقع في برقيتكم تاريخ 2 تشرين الثاني. أرجو الرد بالسرعة الممكنة على برقيتي تاريخ 3 تشرين الثاني.

رقم E.A.3884 تاريخ 12 تشرين الثاني 1904.

من: سعادة نائب الملك، سيلما.

إلى: سكرتير جلالته لدولة الهند، لندن.

أرجو الإشارة إلى برقيتكم تاريخ 3 وتاريخ 9 تشرين الثاني. يستطيع مهندس خبير بفحص بسيط أن يقول ما إذا كان موقع السد مناسباً وأي منطقة هي الخصة ويمكن ريبها، ولكنه لا يستطيع، بدون مسح حقيقي يسمح به تقديرنا، أن يقول ما هي المنطقة المطلوبة، ولا ما إذا كانت الخطة هي مما سيرر استقصاءً واستكشافاً كاملاً. إذا لم ير سير أ. هاردنج أي اعتراض، فنحن نعتقد أنه من الأفضل كثيراً عمل مثل هذا المسح الحقيقي، ولكن هذا لا يتفق مع فكرة اللورد لاندسوني حول زيارة طارئة.

برقية تاريخ 16 تشرين الثاني 1904.

من: سكرتير جلالته لدولة الهند، لندن.

إلى: سعادة نائب الملك، سيلما.

أرجو الإشارة إلى برقيتكم تاريخ 12 تشرين الثاني بخصوص خطة ري الكارون. في ظل الظروف الحالية تعتقد حكومة جلالته أنه من الضروري الرضى بخطة مجرد فحص بسيط كما وصفتم. ووفقاً للتعليمات المتضمنة في برقيتي تاريخ 9 تشرين الثاني، أرجو الترتيب لبداية مبكرة للمهندس.

336. حول مختلف النقاط التي ظهرت بخصوص مسألة الري المهمة هذه، فقد

عبرت حكومة الهند عن وجهات نظرها في إرساليته رقم 210 تاريخ 10 تشرين الثاني، إلى سكرتير الدولة: "نتشرف بإعلامكم أننا تسلمنا إرساليتكم السرية رقم 38 تاريخ 25 آب 1904، بخصوص قرض مقترح للحكومة الفارسية لغرض خطة لريّ عربستان وتأمينها⁽¹⁾.

2. لقد لفت الأمر انتباهنا، ونتشرف الآن بإرسال نسخ من أوراق مزودة بهوامش حول الموضوع.

3. في برقيتنا بتاريخ 4 أيلول، اقترحنا انتداب خبير من الهند لفحص إمكانات الريّ في هذه المنطقة. لم نتسلم حتى الآن تعبيراً نهائياً عن وجهات نظركم حول هذا الاقتراح، الذي نثق أنه سيلقى موافقتكم. وبانتظار مثل هذا الفحص كما نتوقع، نشعر أن أي رأي قد نعبر عنه حول الموضوع سيكون بالضرورة مؤقتاً. وعلى كل حال، وبقدر ما نستطيع حالياً أن نحكم على الأمر، فإننا نميل إلى الاعتقاد أن الخطة تستحق الدعم من حكومة جلالته وحكومة الهند معاً، والتي سنكون مستعدين لتقديم مساعدة مالية بخصوصها.

4. ونحن كذلك لسنا قادرين على مناقشة الشروط التي سنقدم دعمنا بموجبها بالتفصيل، وذلك حتى نصبح في وضع نقدر من خلاله بوضوح أكثر النطاق المحتمل للعمل. هناك نقاط معينة، على كل حال، يمكن ملاحظتها في المرحلة الحالية. في إرساليته رقم 133 تاريخ 19 تموز 1904، ذكر سير أرثر هاردنج اقتراح السيد ناوس بأن القرض المنوي إعطاؤه يجب أن يؤمن

(1) من الملازم لوريمير، رقم 25، تاريخ 2 تموز 1904. (2) مذكرة حول أنهار عربستان كتبها الميجور بيرتون.

بالعوائد المتحصلة من أعمال المشروع وبالملكيات التي سيتم تخصيصها بالتالي، وأن التحويل يجب أن يتضمن أيضاً تعهداً من الحكومة الفارسية بأن جميع التقييدات على تصدير الحبوب من وادي الكارون يجب من ذلك الحين فصاعداً أن تُلغى. في ملاحظته⁽¹⁾ بتاريخ 19 آب، على كل حال، وجدنا أن السيد ناولس قد ذكر رهن المحاصيل فقط، وليس الأرض، وأكثر من ذلك، لا توجد إشارة إلى إزالة الحظر على تصدير الذرة. نحن نعتبر هذه النقاط مهمة، وسوف نضغط على تبني الشروط كما تم بيانها في إرسالية سير آرثر هاردنج تاريخ 19 تموز.

5. نحن نتفق كلياً مع وجهة نظر اللورد كرزون في محضره بتاريخ 1 آب 1904، بأنه فيما يتعلق بأي خطة ري، يجب أن لا نفقد رؤية إمكانية أن انخفاض الماء المتسبب به بالتالي قد يجعل الملاحة في الكارون مستحيلة. لقد ذكر الميجور بيرتون في مذكرته أن هذه النتيجة ستتحقق إذا أعيد بناء السد على الأحواز. لذلك ليس من الضروري أن نعتبر احتمال هذا الطارئ كمانع لنا من تشجيع مشاريع من هذا النوع، نحن نحفظ بما يبرر كلياً مطالبتنا بأن خطط الري يجب أن تنجز حسب خطوط موافق عليها من قبلنا، وفي الوقت الذي يتم فيه إنهاء ترتيبات تنفيذها سوف نتسلم امتيازاً رسمياً بحق استبدال للممر المائي الذي يوفره الآن الكارون، مثل الطرق، سكك الحديد، مع محطة بحرية أخيرة، قد تكون ضرورية لأغراض مصالحنا التجارية في عربستان. قد يكون هناك امتياز آخر يجب أن يُطلب، وهو أن نخوّل بمشاركة كاملة في أي خطط أخرى لتطوير عربستان بواسطة الري

(1) أرسل من قبل الوزير بإرسالته رقم 44 تاريخ 20 آب 1904 (مرفق نسخة).

من أنهار أخرى في المقاطعة إلى جانب الكارون، مثل الكرخة، شاور، ديز، أو الجراحي؛ وأن يكون من الضروري الحصول على مساعدة مالية من مصادر غير فارسية، ويجب أن يكون للحكومة البريطانية أو الشركات البريطانية الأولوية. وهناك تبريرات كثيرة لمنح مثل هذه الأعمال بشكل واضح. فقد حصل فتح الكارون للملاحة من خلال النفوذ البريطاني. الجزء الأكبر من حركة المرور بأيدي شركة بريطانية هي السادة لينش إخوان. وكذلك فقد أخذنا الجزء الرئيس من تطوير الخطوط الأرضية التي بواسطتها توزع بالتالي البضائع المستوردة. وإن الطريق من الأحواز إلى أصبهان قد تم إنشاؤها من قبل شركة بريطانية، وتستعد الآن شركة بريطانية لفتح خط آخر من الاتصالات إلى الشمال استناداً إلى امتياز حصلت عليه من حكومة الشاه.

6. بعيداً عن الاعتبارات التي أشرنا إليها توأ، هناك عوامل أخرى تعطينا وضعاً خاصاً. إن الاقتراحات التي أحيلت إلينا تدّعي، كما فهمنا، أنها تنبع من الحكومة المركزية في طهران. لقد تم الاهتمام بمشاريع مماثلة، على كل حال، من قبل شيخ الحمرة، كما سنرى من رسائل الملازم لوريمير⁽¹⁾. إن شيخ القبيلة هذا مؤهل لاهتمام كامل فيما يتعلق بالخطوة، التي لن تنفذ بدون موافقته - الموافقة التي بدون شك لن يكون هناك صعوبة في إقناعه بمنعها، إذا ما كان هناك أي شك بخصوص المنفعة له أو لنا. إن مسألة حقوق الإشغال والملكية في تراب عربستان شكلت موضوع مناقشة بين الشيخ والشاه سنة 1902، وإن تسوية مصالح القبائل المحلية ومصالح

(1) مرفق رقم 1.

حكومة طهران هو أمر يمكن أن يسبب بعض الصعوبة فيما يتعلق بالعمل المقترح.

7. هناك نقطة أخرى تستدعي الاهتمام، تلك هي طريقة صرف القرض. يجب أن يكون لدينا بعض الثقة في تخصيص القرض للغاية التي قصد لها به إذا مرت النقود فعلياً من خلال أيدي أي موظف فارسي، ونحن نعتبر أن الطريقة العملية الوحيدة لتأمين هدفنا هي عمل اتفاقية مناسبة مع شركة تعهدات موثوقة، وأن تدفع النقود مباشرة إلى الشركة في تعديل لحساباتهم. وكما نستنتج من ملاحظة السيد ناولس تاريخ 19 آب، فإن هذا سيكون مقبولاً من قبل الحكومة الفارسية.

8. نحن نفترض أن حكومة جلالته مستعدة لمشاركة الحكومة الهندية بالتساوي في المسؤولية بخصوص رأس المال وفوائد القرض، وإن موافقتنا على تزويد حصة من التمويل خاضعة لهذا الشرط. وسواء أشكلت أم لم تشكل جزءاً من القرض بقيمة 500,000 جنيه استرليني والذي شكل موضوع مفاوضات بين الحكومتين البريطانية والفارسية خلال الثمانية عشر شهراً الأخيرة، والذي دفع منه 300,000 جنيه استرليني، فلا يبدو لنا ذلك أمراً كبير الأهمية. نحن نعتقد، على كل حال، أنه من الأفضل أن تعتبر الدفعة الحالية كتحويل مستقل عن المتعلقة بالقرض المطلوب لأغراض عامة وذلك مادام الهدف من أجله سيتم إعطاء القرض مختلفاً، وما دام التأمين الذي على أساسه سيتم منح منفصلاً.

ملحق

مذكرة حول قبيلة كعب والمحمرة

ملحق مذكّرة حول قبيلة كعب والمحمرة

بقلم سيره، راولينسون، تاريخ 6 كانون الثاني 1844.

ملخص للمذكّرة.

تابعية قبيلة كعب

التاريخ المبكر للقبيلة.

أصلاً: رعايا أتراك.

الهجرة إلى قبّان.

استمرار الاعتماد على الأتراك.

العبور على المنطقة الفارسية.

وضع القبيلة تحت سلطة الشيخ سلمان مستقلة عملياً.

فشل الفرس والأتراك في محاولة الحد منهم.

تأسيس الفلاحية في المنطقة الفارسية.

افتتاح صلة سياسية مع فارس.

تركيا تحافظ على مطلبها.

العلاقة بين تركيا وقبيلة الكعب خلال القرن الماضي.

الدلالة على أي شيء ما عدا التابعة.
أعمال عنف وعدائية من جانب بني كعب.
الشيخ ثامر وحده يبدي ميلاً لحماية البلاط.
مقارنة مع الصلة أعلاه خلال الفترة نفسها كعب مع فارس.
مسؤولية مالية متعلقة بالقبيلة ولكنها غير معرفة في طبيعتها ومداهها.
التابعة لفارس بدت لمدة طويلة أنها كانت جزئية فقط.
حديثاً أصبحت سيطرة فارس كاملة.
الحالة الحاضرة لمسألة التابعة.

الحق الإقليمي

حدود الإمبراطوريتين، العراق العربي وخوزستان.
أساس التمييز الجغرافي بين هاتين المقاطعتين.
التطبيق العملي لذلك في تعليم الخط القديم من الحدود.
التذبذب الحاصل والمخير من التغيرات في مجاري الأنهار.
صعوبة التحقق من المبدأ في العصر الحديث.
لحظة الانتقال منها فيما يتعلق بأراضي قبّان.
الوسائل المتوفرة لإثبات الحقوق الإقليمية لتركيا في الأراضي على شط
العرب، بشكل مستقل عن مجرد السوابق الجغرافية.

المحمرة متضمنة في هذه الأراضي وضمن ملكية تركيا حتى خلال السنوات القليلة الماضية.

تابعة المحمرة السابقة حسب تصحيح البصرة الجغرافي.

في الوقت الحاضر وبسبب التغيرات في مجرى النهر فهي تتبع جغرافياً لخوزستان.

مخطط للحدود كما يجب أن تكون قد رسمت مطابقة لأساس التمايز القديم بين العراق العربي وخوزستان.

إعطاء تركيا جميع الأراضي على شط العرب والمحمرة لفارس.

التاريخ الحديث للمحمرة

بناء قلعتي المحمرة وكوت الشيخ.

وريث زعامة الكعب يتمركز في كوت الشيخ.

هذا المكان ذو تابعة أصلية للفلاحية.

زعيم المحمرة يسعى ليكون تابعاً للكعب.

تخريب المحمرة من قبل علي باشا.

الزعيم الحاج جابر يلقي بنفسه إلى حماية فارس.

الشيخ ثامر زعيم الفلاحية يعلن تابعيته لتركيا.

فارس تفرض سلطتها على المحمرة والكعب معاً.

ثار بين زعماء المحمرة والفلاحية.

احتلال مؤقت للمحمرة من قبل قوات فارسية بناء على طلب الشيخ جابر.

استمرار إقامة موظف هناك من طرف الحكومة الفارسية.

المظهر الحالي للمحمرة.

وضع التجارة.

حتى الآن هي ميناء حر.

احتمال فقدان هذه الميزة بعد تسوية الخلاف قيد الانتظار حالياً.

عداوة الشيخ جابر المستحكمة للشيخ ثامر اعتبار يتلو تعديل الحدود.

يجري تعداد للأراضي والقرى حالياً في النزاع القائم بين فارس وتركيا.

مذكرة

تابعية قبيلة كعب

يبدو أن هناك مسألتين منفصلتين متضمنتين في الخلاف القائم حالياً بين حكومتي فارس وتركيا بخصوص موضوع المحمرة. إحداهما تابعة قبيلة كعب. والأخرى الحقوق الإقليمية في بعض الأراضي، التي يقيم عليها أجزاء من القبيلة.

في سياق مناقشة تابعة قبيلة كعب، لن يكون من الضروري المتابعة التفصيلية لتاريخ القبيلة وتحركاتها بأي جزئيات موثقة. فالأحداث التي تعطي البراهين لدعم مطالبة أي من الحكومتين لولائها، وحدها تحتاج للمعالجة بالتفصيل.

إن مخططاً هيكلياً يتعلق بهذه الأحداث جميعاً سيني بالغرض لبقية تاريخها. إنه ليس ثمة تساؤل إذن من قبل الفرس، ولكن في فترة ختام توقيع المعاهدة بين السلطان مراد والشاه طهماسب، كانت قبيلة كعب أصلاً رعايا للحكومة التركية، إذ إنهم عُرفوا في ذلك الوقت، ولمدة طويلة فيما بعد، أنهم أقاموا في الأهوار عند ملتقى دجلة والفرات، ومثل جميع القبائل العربية المجاورة، كانوا يدفعون لحكومة البصرة ضريبة تسمى ميري كلامية من أجل حق رعي جواميسهم على الأراضي التركية.

بدأت مسألة التابعة تصبح محلاً للخلاف عندما غادرت قبيلة كعب، حوالي سنة 1683م، أهوار واسط بسبب موسم جفاف غير عادي، وهاجرت

باتجاه الجنوب، وأقاموا مساكنهم في مساحة من الأرض شكلت في ذلك الوقت دلتا الكارون. وتدعي فارس بأنه مادامت الأراضي التي تشغلها قبيلة كعب الآن موجودة ضمن الحدود الإقليمية لخوزستان، فيجب اعتبار أن القبيلة، استناداً لهجرتها، قد نقلت ولاءها إلى التاج الفارسي. وتؤكد تركيا بالمقابل، أنه لا كون الأراضي التي استقرت عليها القبيلة ضمن المنطقة الفارسية، على افتراض أن هذه النقطة يمكن الاعتراف بها، ولا مجرد عبور قبيلة كعب للحدود، يجعلها تغير فجأة جنسيتها. وأكثر من ذلك، تبين تركيا أن تابعة القبيلة فعلياً للبصرة بقيت حتى بعد الهجرة نفسها بالضبط كما كانت قبلها؛ إذ إن القيمة نفسها من الميري الكلامية كان تدفع من قبل قبيلة كعب إلى الحكومة التركية للرعي على ضفاف قبان، بالضبط كما كانت تدفع لأراضيهم القديمة في أهوار واسط، كما أن التنصيب السنوي من البصرة استمر للشيخ دون أي إشارة لتغيير مكان إقامته.

وبوضع مسألة الحقوق الإقليمية للأراضي التي استقرت عليها قبيلة كعب جانباً حالياً، فإنه من الواضح بالنسبة لي، أنه في هجرتهم الأولى إلى منطقة قبان، ولمدة 50 أو 60 سنة تالية، كانت القبيلة تعتبر من الرعايا الأتراك. كانت الأعداد قليلة جداً، ومنطقتهم أفقر من أن تجلب انتباهاً كثيراً، ولكن من النقاط الأساسية التي تعتبر من قبل العرب لإثبات التبعية، دفع الميري الكلامية والتسلم السنوي لرداء المنصب، ومن المؤكد أن شيخ قبيلة كعب، ومنذ سنة 1740م، استمر وكما كان متوقفاً تابعاً لحكومة البصرة. والعلاقة الوحيدة في الحقيقة للقبيلة مع فارس حتى هذا الوقت كانت تقديم هدايا سنوية معينة من الخيل، الزبدة، الخ، الخ، إلى الأفسار زعيم الدورق باعتبارها رسوماً للرعي على الضفة المباشرة فرع قبان نهر الكارون، كون الأراضي في تلك المنطقة كانت قبل هجرتهم ملكية لقبيلة

الأفشار، والذين عندما جاءت قبيلة كعب تراجعوا وانضموا مرة أخرى إلى إخوتهم على الجراحي.

بين سنتي 1740 و1750م، حصلت تغيرات أخرى في موقع قبيلة كعب تضمنت إلى مدى معين تابعيتهم السياسية. أقام الشيخ حتى هذه اللحظة في مدينة قبان الموجودة على الضفة اليسرى للفرع الشرقي لنهر الكارون، وكانت قوة القبيلة الرئيسة متركزة في ذلك الجوار، ولكن حوالي سنة 1745 سُدَّ مجرى نهر قبان. وصبَّ الكارون مياهه خلال قناتي بهمانشير والحفار، وخلت الأراضي على طول المجرى القديم أو الشرقي للنهر تقريباً كلياً من الزراعة. وبذلك أصبح من الضروري بالنسبة للقبيلة البحث عن مساكن جديدة، وعلى حين استقرت أطراف منفصلة من القبيلة تبعاً لذلك على طول الحفار وعلى حدود شط العرب حيث تم تشغيلهم كفلاحين من قبل أصحاب الأرض الأتراك، فقد عبر الجسم الرئيس من قبيلة كعب بقيادة زعيمهم المشهور الشيخ سلمان، من قبان إلى نهر الجراحي، وجردوا الأفشار من مدينة الدورق والمنطقة التابعة لها، وحصلوا على موطن قدم دائم في منطقة، حق الفرس فيها ليس موضع تساؤل.

خضع ظرف قبيلة كعب السياسي الآن لتغير سريع وملحوظ. فقد تمتعوا دائماً بعنصر قوة في ارتباطهم العام بشخص زعيمهم الوارث، كما أنهم خلال إقامتهم في قبان قد ازداد عددهم بشكل كبير، ولم يكن مطلوباً أكثر من أن الشخص الذي يتزعمهم يجب أن يمتلك المهارة والقوة، بما يكفي ليستفيد من توجيه طاقاتهم الموحدة، ليؤمن رفح مستواهم من حال رعاة جواميس غير معروفين، إلى شيء مثل قوة دائمة وحقيقية. وقد كان الشيخ سلمان على نحو رائع مناسباً لهذا الأمر؛ موهوباً بكل ميزة أصبحت منزلته الاجتماعية عالية،

وأفاد نفسه إلى أقصى درجة من ارتباطه بأتباعه، ليكبر نفسه وينمي ازدهارهم، وبعد حياة طويلة وتعرضه لتقلبات كثيرة، يمكن أن يقال إنه في النهاية نجح في تحقيق تمتع حقيقي بالاستقلال لقبيلته. لقد كان من أول اهتماماته بعد بسط قوة قبيلة كعب على الجراحي، أن يعيد تأسيس عاصمة أسلافه قَبان، ولتحقيق هذا الهدف بنى سداً عبر الكارون عند نقطة تشعبه، وبذلك أدخل قسماً من الماء في القناة القديمة، وبإعادة الخصب للأراضي المهجورة نفذ على جميع الجوانب خطة منهجية لضم الأراضي. وقد امتد استحواذه من فارس إلى نهر هنديجان وشمالاً على طول الكارون إلى تخوم باندي كير، في حين أنه من حكومتي بغداد والبصرة، حيناً بالتهديد وحيناً بالسطو، حصل على ملكية قبيلته لجزيرة عبادان من منطقة الدواسر على الضفة اليمنى لشط العرب، وكذلك على مساحة من الأرض شمال قناة الحفار وعلى طول مجرى شط العرب، تتكون من مناطق المحمرة والحفار والتمار.

ولم يكن من المفترض أن إيجاد قوة كبيرة ومستقل تقريباً على شواطئ الخليج الفارسي سيُنظر إليها بلا مبالاة، لا من قبل فارس ولا من قبل تركيا. وقد جرت عدة محاولات من قبل كلا الحكومتين لجلب الشيخ سلمان للطاعة؛ ولكن لأن تحاسدهما المتبادل منعهما من العمل معاً، فقد كان نجاحهما ذا طبيعة جزئية. فشل كريم خان كلياً سنة 1757 في محاولة للدخول إلى قَبان، وفي سنة 1765 نجح بالكاد في اجتياح المنطقة مؤقتاً. ولم يتلق من الشيخ سلمان بيعة قط، وبعد انسحابه، استعادت قبيلة كعب ملكية أراضيها كلياً بصرف النظر عن سلطته. ومن الجهة الأخرى، وخلال اكتمال قوة الشيخ سلمان، كانت تركيا لتكون سعيدة بدون منافسة أن تتنازل عن مطالبتها بالسيادة على قبيلة كعب؛ ولكنها كانت ملزمة من أجل استعادة استقلال البصرة، أن تحاول التعافي من

رعاياها الثائرين، في المناطق التي احتازوها على الضفة اليمنى لشط العرب. وبناء على ذلك، فقد حصلت مواجهة في نهاية سنة 1765 بين قبيلة كعب والأسطول التركي مقابل مصب قناة الحفار. وقد أسعف الحظ مرة أخرى الشيخ سلمان، ومع أن عمليات القتال في هذه المناسبة كان لها في الأصل مرجعية حصرية في محاولة طرد قبيلة كعب من الدواسر، فإن تحرير القبيلة من أي تبعية سياسية أخرى على البصرة يمكن اعتبارها الموضوع الحقيقي والشرعي للصراع.

ظرف آخر هذا الوقت اتجه ليكمل انسحاب قبيلة كعب من السيطرة التركية كان تغيير مقر إقامة الشيخ من قبان إلى الجراحي. وقد حصل ذلك على النحو الآتي؛ من أجل إضعاف ومضايقة خصمه، دمر كريم خان السد المشهور الذي قسم مياه نهر الكارون، وبذلك أصبحت قناة قبان مرة أخرى جافة تقريباً. وعندما رجع الشيخ سلمان من ثم بعد انسحاب الفرس ووجد عاصمته مدمرة والأراضي حولها خالية من وسائل الري، كان عليه أن يختار بين تحمل العمل ومصاريف إنشاء سد، قد يكون عرضة في أي لحظة للتدمير من قبل أي عدو يملك قوات متفوقة في الميدان، أو أن يثبت بشكل دائم إقامته في موضع أكثر مناسبة، وحيث يكون الماء حماية له أكثر من كونه سبباً لدماره. وقد اختار المسار الأخير وأسس الفلاحية.

كان تأسيس الفلاحية أحد أكبر الحقب في تاريخ قبيلة كعب، ويمكن أن يكون من الممتع متابعة المظهر السياسي العام الذي قدمته القبيلة في هذه الفترة. كان حوالي أربعة أخماس امتداد المنطقة المحتلة من قبل قبيلة كعب منطقة فارسية دون جدال، ومسؤولية القبيلة عن دفع العوائد للتاج الفارسي عن هذه الأراضي، في حال أن هذه القوة كانت في وضع تفرض من خلاله حقوقها، لا يبدو أنها موضع تساؤل أبداً.

عندما احتكت قبيلة كعب حقيقة في البداية مع الأفشار الفرس وجردهم من أراضيهم على الجراحي، استمر الشيخ سلمان لوقت قصير يدفع إلى والي الحويزة المبلغ نفسه من العوائد، الذي كان يدفعه المحتلون السابقون. وقد قام كريم خان بغزوته الأولى بعد توقف هذه الدفعة من العوائد، وقد حول الشيخ سلمان له مبلغاً كبيراً بعد انسحابه. حقيقي أن الغزوة الفارسية الثانية كانت لإخضاع المقاطعة المتمردة، أكثر منها مجرد حملة لفرض ضريبة، إلا أن المفاوضات التي جرت بين الشيخ سلمان والعاقل الفارسي خلال سير الأعمال القتالية كان لها مرجعية عامة لقيمة التخمين التي يجب أن تفرض على القبيلة. ولم يتم تأكيدها البتة، في الحقيقة، ولكن قبيلة كعب كانت مدينة للتاج الفارسي باستئجار الأراضي التي زرعتها على الجراحي، وهنديجان والجزء الأعلى من مجرى الكارون، وإنني أستنتج من ازدياد العلاقات الملحوظ بين الحكومة الفارسية وقبيلة كعب، لاحقاً لتأسيس الفلاحية، أن التمييز بين هذا الخضوع لدفع الإيجار كمستأجرين للتراب والخضوع لدفعه كرعايا يدفعون ضريبة ثابتة قد بدأ يختفي تدريجياً؛ وأن قبيلة كعب التي تقيم على جزء كبير من المنطقة الفارسية والحكومة من قبل زعيم عاصمته الفلاحية، كانت ضمن الحدود المؤسسة جيداً لمقاطعة فارس، وخاضعة سنوياً على الأغلب للمطالبة بعوائد من قبل التاج الفارسي، جاؤوا باعتبارهم مستوطنين أتراكاً هاجروا إلى المنطقة الفارسية ومع استمرار إقامتهم لسنوات عديدة جنسوا أنفسهم كرعايا فرس.

حجج الحكومة التركية فيما يخص مطالبتها المستمرة بولاء قبيلة كعب هي ببساطة ما يأتي؛ مع أنها لم تقدم أي تنازل رسمي قط عن حقوقها؛ إن قبيلة كعب، على الرغم من تغيير مقر الحكومة إلى الفلاحية، ما تزال تحتفظ بأراض فوق الحفار وشط العرب، التابعة للبصرة، وحتى إنها تدفع عوائد هذه الأراضي

إلى حاكم تلك المدينة: وأن الميري كلامية التي كانت تدفع سابقاً من قبل القبيلة توقف دفعها مجرد أن منطقة قبان التي كانت تُدفع عنها قد أصبحت صحراء، وأن رداء التنصيب كان باستمرار يتم منحه لشيخ قبيلة الكعب لمدة طويلة بعد استقراره على الجراحي، وفقاً للتقليد القديم في التنصيب السنوي.

بالنسبة لي، أعترف أنه يبدو منذ وفاة الشيخ سلمان وحتى الآن، بقيت قبيلة كعب مستقلة حقيقة عن البصرة وأن فكرة عدم إلغاء ولائهم لتركيا هي اختراع من السنوات الأخيرة، تم استحداثه كموازنة لمطالبة فارس بالحمرة. إن تصويراً سريعاً حول العلاقات بين قبيلة كعب والبصرة خلال القرن الماضي سيكون ضرورياً في الوقت نفسه لبيان الأرضيات التي تم تبني وجهة النظر هذه بناء عليها.

لم يكن هناك مسألة قط في المنطقة سوى أن الأراضي التي تُروى من شط العرب، خلال كل مجراه، تابعة للبصرة. ويمكن جلب مطالبة متواصلة لدليل يثبت هذا، من وقت بناء البصرة وحتى يومنا هذا. وعندما تدخلت قبيلة كعب من ثمَّ بهذه الأراضي، فإنهم قد تصرفوا إما كفاتحين في تحد مفتوح لجميع الحقوق، أو أنهم حصلوا على امتيازات من الحكومة، تمنحهم إقطاعية من الملكية، خاضعة للالتزامات العامة، أو عندما كانت الأراضي تعفى من الضرائب استناداً إلى منح مجانية إلى أفراد من قبل الباب العالي، كانوا يتعاملون مباشرة مع أصحاب هذه الأراضي، أحياناً كمستأجرين يأخذون الحصص المقررة من الناتج (الربح) مقابل العمل في زراعتها، وأحياناً يشترون الحق المجاني الممنوح للملكية: ولكن الأكثر اعتياداً كان أخذهم التملك غصباً بدون أي اعتبار للمالك السابق. وبذلك، فإن لا شيء من العلاقات المختلفة على كل حال التي حملتها قبيلة

كعب لحكومة البصرة، بصفتهم محتلين لشواطئ شط العرب، يبدو لي مؤشراً على تابعيتهم الوطنية. وعلى العكس، وإذا استمروا غالباً بدون انقطاع في دفع أجرة أرض الحفار والتمّار فوق الحمرة لحكومة البصرة، والتي حصلوا عليها بمنحة من سليمان باشا حاكم بغداد، في حين منعوا طويلاً أي دفعات أخرى، فالافتراض هو أنهم اعتبروا أنفسهم موالين على ذلك الأساس فقط، وبذلك فيجب أن يعتبروا أنفسهم أجنب يمتلكون أراضي تركية؛ إما كإقطاعية أو بحق الاحتلال.

وأكثر من ذلك، فالعلاقات السياسية التي بقيت بين قبيلة كعب والبصرة، منذ موت الشيخ سلمان وحتى أوقات حديثة نسبياً، تغيرت من كونها علاقات حماية وتابعة لتصبح مطبوعة بطابع من العدائية الدائمة المكشوفة غالباً. وهكذا، قام الشيخ بركات ابن أخي الزعيم العظيم ووريثه، بجيازة منطقة بوجديع الواسعة والخضبة من الممتلكات التركية بين التّمّار والحفار، وأنعم بها على عرب الباوية الذين تزوج منهم.

وأما ابنه غضبان، فمرة أخرى تملك كامل الضفة اليسرى لشط العرب حتى جارديلان، حتى إنه استوطن مع قبيلة كعب الضفة اليمنى من البحر إلى ضمن 10 أميال من البصرة. وقد كان يمكن أن يملك البصرة نفسها؛ ولكنه خاف الامتداد الكبير جداً لمنطقته، واعتبر في نهاية المطاف أن من الأسلم أن ينسحب كلياً من الضفة اليمنى لشط العرب، وأن يركز قواته بين الشط والجراحي.

الشيخ غيث، ابن غضبان، الذي ورث الزعامة بوفاة عمه، الشيخ محمد، أخي ذلك الزعيم، استعاد، وهذه حقيقة، الحدود القديمة لمنطقة قبيلة كعب، كما

أسسها الشيخ سلمان، مع عدم الاحتفاظ بأي شيء أعلى من شط العرب أكثر من منطقة التمار؛ ولكنه تأثر بهذا الانسحاب بشكل أكثر نفوراً من أن يصطدم مع القوة الناشئة لقبيلة المنتفك، وبضرورة الإعداد ضد فارس، أكثر من أي اعتبار لحقوق الحكومة التركية، أو مخالفة لرغباتها، وفي الوقت نفسه أو بعد ذلك بوقت قصير بنى قلعة على كِلا جانبي قناة الحفار، وذلك من وجهة نظر، لحماية حدوده ضد المنتفك كما يبين ذلك، وعهد بالدفاع عن الموقع إلى خادمه السري، مرداو. ولم تكن ذات أهمية في البداية، ولكن تحت حكم الحاج جابر بن مرداو، جذب موقعها المميز التجارة، وبرزت بسرعة بشكل متميز بصفاتها الحمرة، المدينة التجارية.

وقد حصل الشيخ ثامر، الأخ الأصغر للشيخ غيث ووريثه، خلال السنوات الثلاثين الأخيرة على أكثر صلات صداقة مع الحكومة التركية من أي من أسلافه، حيث إنه بدأ أكثر إدراكاً لميزة تابعة غير مؤكدة في منع فارس من محاولة زيادة مدى، أو منهجة شكل تدخلها في شؤون قبيلة كعب، بدون الاعتراف وفقاً لذلك، بأي نقطة ضرورية، بسلطة البصرة، وقد قدم باستمرار هدايا على شكل أموال وخيول إلى الحاكم التركي، بعيداً عن أجره الأراضي على شط العرب، وقد منّ عليه (المسيلم) بين الفينة والأخرى بالخلعة أو لباس الشرف.

كانت الممارسة الأولى للقوة التركية على شؤون قبيلة كعب، على كل حال، في الوقت الحاضر، هي الهجوم على الحمرة من قبل علي باشا سنة 1837، وتعيينه اللاحق للشيخ عبد الرزاق لحكم القبيلة مكان الشيخ ثامر. ولتبرير هذا الإجراء، تم إحياء الإصرار القديم على حقوق تركيا على ولاء قبيلة كعب، وقد بقيت هذه "مسألة شائكة" إلى اليوم. ولكن إذا أصبحت قبيلة كعب بذلك مستقلة

عن تركيا عملياً، فيمكن الاستدلال بأنهم، إلى المدى نفسه، يجب أن يصبحوا مستقلين عملياً عن فارس، ومن الضروري لذلك من أجل التحقق من هذه النقطة، فإن المخطط السابق لعلاقتهم مع تركيا، منذ موت الشيخ سلمان، يجب أن يقارن مع طبيعة وتطور صلات القبيلة خلال الفترة نفسها مع فارس.

إذن، فقد سحب كريم خان قواته دون الوصول إلى أي ترتيب مؤكد مع شيخ الكعب، بخصوص التزامات القبيلة، وخلال الحروب التي حصلت بين السلالتين: الزند والقاجار، بعد فترة قصيرة من تأسيس الفلاحية عاصمة لقبيلة كعب، فقد أصبح الأمر طبعاً خارج النقاش.

منذ بداية عهد آغا محمود خان، بدأ يُحسب حساب عطية قبيلة كعب للحاكم من حكومة فارس، كجزء من الدخل السنوي للمقاطعة، ويجب أن تتم المطالبة بها وفقاً لذلك؛ إلا أنه بقي هناك عدم انتظام في الدفع، وأكثر من ذلك، عدم تأكد بالنسبة لقيمة الالتزام. وبقدر ما أستطيع أن أكتشف، كانت الضريبة السنوية تُحتسب من قبل الحكومة الفارسية بحوالي 4,000 عثمانية، كما كانت القيمة الإجمالية المفروضة على الأفيشار الذين كانوا سابقاً يحتلون ضفاف الجراحي، ولكن يقال إن القيمة المعروفة، لم تتجاوز بالمعدل ربع هذا الالتزام الحقيقي أو المفترض. في عهد فتح علي شاه جرت المحاولة الأولى لتحديد دفعة منتظمة دائمة، وقد كانت عبارة عن الراتب السنوي لحسن خان، أحد موظفي محكمة شيراز الرئيسيين، والبالغ 1,000 عثمانية، يدفعها زعيم الفلاحية. ولكن ذلك لم يبدُ بأي شكل من الأشكال أنه اعتبر يبرئ ذمة كعب من التزاماتها تجاه فارس، أو أنه قد تم الاتفاق على تسوية حول على أي أساس دقيق فرضت القيمة. وبالمقابل، وبعيداً عن راتب حسن خان، فنادرأ ما مرت سنة دون هدايا من خيول وأموال بقيمة كبيرة تقدم من شيخ قبيلة كعب إلى حاكم شيراز،

وعندما زحف محمود علي ميرزا سنة 1818 إلى الفلاحية، طلب 13,000 عثمانية من الشيخ ثامر وتسلمها، على أساس أنها متراكمات متأخرة للعوائد كما زُعم.

ومع ذلك، فإنني أعتقد أن فارس بالكاد تستطيع أن تثبت مطالبة قانونية لتابعة قبيلة كعب لما سبق هذه الفترة. لقد كانت فعلياً أكثر من تركيا قرباً في الاتصال مع المنطقة؛ ولكن علاقتها مع قبيلة كعب تحمل مظهر التهديد من جهة والتنازل من جهة أخرى، أكثر من تأكيد الحقوق المعروفة لحكومة متفوقة واستيفائها: لم تجر أية محاولة من قبل فارس لتقييم الأراضي، لتعيين حاكم للقبيلة، لتجنيد قوات للدفاع عن الدولة، أو في الحقيقة لممارسة أي وظائف قانونية أو سيادة. كانت ترتضي في مناسبات عادية بقبول عطية، تصر قبيلة كعب الآن أن تكون بدلاً من إيجار الأراضي الفارسية التي مجوزتهم، وعندما أصبح لديها (الحكومة الفارسية) وسائل مناسبة انتزعت بعنف أكثر ما تستطيع قبيلة كعب أن تدفع.

منذ تولي الشاه الحالي السلطة، يجب أن يُعترف أن إجراءات فارس بخصوص قبيلة كعب أصبحت تنفذ بطريقة أكثر وضوحاً لتأسيس وإبراز حق السيادة. فقد غيرت حكماً وعينت آخرين، أخذت رهائن، أقامت حاميات لقوات فارسية في مدن قبيلة كعب، فرضت عوائد سنوية، ومؤخراً قامت بتقييم الأراضي وفقاً لقيمة الإنتاج بالطريقة نفسها في الجمارك في أجزاء أخرى من الإمبراطورية. ولكن سواء اعتبر أن هذه الإجراءات قد وثقت التبعية الجزئية وغير المؤكدة السابقة، أو أنه ستعتبر مجرد مفاومة للتعدي على الحقوق التركية، فإن ذلك يمكن تقريره فقط بتحديد إلى أي مدى يمكن لمطالبة بالولاء أن تخرج باعتراف قانوني، بعد أن توقفت بحكم الأمر الواقع.

لقد سمعت أن مطالبة تركيا بأراضي قبان قامت باستمرار على أرضية قوية بخصوص حقوقها في تابعة قبيلة كعب؛ ولكن يبدو لي أن نتائج لا ضرورة لها تعلقت بهذه النقطة. حيث إن قبيلة كعب كانوا رعايا أتراكاً في فترة معاهدة السلطان مراد مع الشاه طهماسب، والتي بتعريفها للحقوق الإقليمية لكلا الحكومتين يفترض أنها مازالت نافذة المفعول وتعتبر مسألة منتهية. إن كون القبيلة مستقلة فعلياً عن البصرة للقرن الأخير هو أمر مشهور. كيف يمكن إذن أن تؤثر مسألة التابعة الحالية فيما إذا كانت القبيلة بين هاتين الفترتين انتقالياً تقيم في منطقة فارسية أو تركية.

الحق الإقليمي

أستمر الآن لفحص الحق الإقليمي المكتسب على التوالي من قبل تركيا وفارس للمناطق على مصب نهر الفرات ومصب نهر الكارون.

ترجع معاهدة 1822 ومعاهدة 1746 إلى المؤتمر الذي عقد بين السلطان مراد والشاه طهماسب لتعريف الحدود الإقليمية للإمبراطوريتين، ولسوء الحظ لم أستطع الحصول على نسخة من تلك الوثيقة. وقد علمت، على كل حال، أن تمييزاً جغرافياً واسعاً متضمناً فيها وحدها، بين ممتلكات فارس وتركيا في منطقتيهما الجنوبية المشتركة بنسبة خوزستان إلى القوة الأولى والعراق العربي للثانية؛ وفي عصر لم تكن فيه الخرائط والمسح معروفين، أعترف أنه يبدو لي، أن هذا هو التقسيم الإقليمي الوحيد الذي تم تبنيه بشكل ملائم.

ولذلك سأفترض أن مسألة الحق بهذا الشكل قد حددت بصورة صحيحة وسأسعى بالتالي لإثبات الحدود الجغرافية للمقاطعتين.

إن قاعدة التخصيص من زمن التاريخ الحقيقي تبدو إذن ببساطة كما يأتي؛ إن الأراضي التي تستمد الماء من دجلة والفرات تنتمي إلى العراق العربي، في حين أن المنطقة على طول ضفتي الكارون، أو التي تستمد مياهها من الكارون كانت ضمن حدود خوزستان، ولا يوجد ربما شيء يمكن أن يكون أكثر بساطة من حيث المبدأ أكثر من هذا التوزيع: ولكن لا يوجد شيء يمكن أن يكون أكثر تذبذباً ومدعاة للحيرة أكثر مما ثبت عند الممارسة، بسبب التغيرات الهائلة في مجاري الأنهار.

وهكذا فقد كانت بهمانشير في العصور الأقدم، كما أعتقد، واحدة من القنوات الحقيقية للكارون، ولكن عندما تم إحياء علم الجغرافيا تحت الحكم المستنير لخلفاء بغداد وجرت محاولة لتثبيت تعيين الحدود للمقاطعات المختلفة في الإمبراطورية، فقد كان من المؤكد عند جميع المؤلفين أن الكارون ينضم إلى الجراحي في هور واسع قرب الموقع الحديث لمدينة قبان، ويصب في البحر بدلًا من قرب خور موسى. ولا يوجد أثر لدى الجغرافيين العرب القدماء لأي اتصال بين الكارون وبهمانشير. وعلى العكس من ذلك، ففي خط جيفاني، من القرن الرابع الهجري، رُسم الخط الذي يقسم خوزستان وعراق العرب من شاطئ البحر، بمنتصف الطريق بين مصب بهمانشير وخور موسى ويمتد باتجاه شمال غرب، موازياً لمجرى شط العرب ودجلة، وعلى مسافة كافية من هذه الأنهار إلى خارج خوزستان تسحب جميع الأراضي فوق ضفافها الماء منها، بارتفاع إلى حد 32 درجة من خط العرض.

في هذه الفترة، كما أكد ذلك عدد كبير من المؤلفين، كان بهمانشير الفرع الأيسر من نهر الفرات، والأراضي التي تستمد الماء منه ضُمَّت تبعاً لذلك في عراق العرب.

حوالي القرن السادس الهجري نجد الملاحظة الأولى لمصب فرع للكارون في بهمانشير، ولكن مما يستحق الذكر أن النهر الأخير لم يكن المخرج الشرقي الأقل أهمية للفرات، وهو ما أستنتج منه أن الماء يجب أن يكون جرى من شط العرب خلال الحفار في بهمانشير بدلاً من الكارون خلال الحفار في الثاني كما هو الآن. وبالطبع، تحت مثل هذه الظروف، فإن المنطقة على طول الكارون إلى نقطة اندماجه مع بهمانشير ستكون من نصيب خوزستان وحدها، أي أنه على طول الحفار وبهمانشير، فإن "شرب" الماء من الفرات سيستمر انتماؤه للبصرة.

ولكن إلى درجة ما، يبدو أن ماء الكارون قد هجر كلياً الفرع الشرقي، وبهذا يكون جميع جسم النهر يتدفق في بهمانشير، وليس مجرد يملأ ذلك المجرى حصرياً بمائه، ولكنه يوجه طريقه كذلك إلى شط العرب، خلال قناة الحفار، وبذلك يسبب تغيراً مهماً في حدود الإمبراطورية الفارسية؛ إذ إنه حسب التوزيع القديم، فإن الأراضي على طول الحفار وبهمانشير، ستصبح تحت مثل هذه الظروف، تابعة لخوزستان. وإذا ما تتبعنا، في الحقيقة، المبدأ الأصلي في التخصيص، فيجب أن نعترف أنه عندما بنى الشيخ سلمان سده عبر الكارون ليسد نقص نهر قبان، فقد استعاد أراضي الحفار وبهمانشير لتركيا، لأن كون ضغط مياه الكارون تضاعف، فإن الفرات دون شك استعاد المجرى السابق، ومرة أخرى، عندما دمر كريم خان السد، فلا بد أنه استعاد هذه الأراضي لفارس، حيث إن قوة الكارون تركزت في تيار واحد يتغلب الآن على الفرات، ويلائم لنفسه قناة بهمانشير والحفار.

أعترف أننا في الأوقات الحالية نمتلك إثباتاً صغيراً جداً حول القيام الفعلي بهذا التوزيع؛ لأن علم الجغرافيا قد انقرض في الشرق منذ عصر الملوك الجنكيزيين. حتى تلك الفترة، من المؤكد أن المدن قرب الخليج الفارسي، والتي

تذكر عند المؤلفين الشرقيين بصفتها تابعة للبصرة في خوزستان، هي التي تُسقى على التوالي بواسطة الفرات والكارون، ولكن قبل ظهور السلالة الصفوية بقليل، كان من المعروف في المنطقة أن مدينة قَبان قد أُسست من قبل مهاجرين من البصرة، قرب موقع حسن مهدي القديم، ووضعت تحت حماية حكومة المدينة السابقة، والتي مددت بالتالي حدودها السياسية كثيراً وراء حدودها الجغرافية الصحيحة.

وقد حكم خط من الأمراء في هذه المقاطعة لمدة تقارب 150 سنة، لُقّبوا بالباشوات، وتُبين الجهان نامه، وهي مؤلف تركي، أن باشوات قَبان هؤلاء كانوا تابعين لحكومة البصرة. وبقدر ما أستطيع أن أوكد، فإن باشوات قَبان كانوا فعلياً ذوي قوة في فترة معاهدة السلطان مراد مع الشاه طهماسب سنة 1639م، ولكن ما إذا كانت تبعيتهم للبصرة كانت فعلياً ذات طبيعة، تجعل المنطقة التي يحكمونها جزءاً متمماً للعراق العربي، بخلاف كل السوابق الجغرافية، أو ما إذا كانت صلاتهم بالحكومة الأم، بالصفة الضعيفة وغير المؤكدة نفسها كما كان الأمر مع قبيلة كعب، التي ورثتهم، وهي نقطة لم أكن قادراً على حلها، وفي الحقيقة، بما أن منطقة قَبان قد أصبحت الآن صحراء، وبذلك فقدت كل قيمتها الإقليمية، فليس هناك أية أهمية لتحديد تبعيتها الأصلية. وأكثر من ذلك أهمية هو مسألة الحدود المعلقة في الوقت الحاضر، منذ التأسيس المبكر للحكم التركي في منطقة ما بين النهرين، أي منذ بداية القرن السادس عشر، أن تجد تبعية الأراضي على الضفة اليسرى لشط العرب من البحر وحتى جيرديلان، للبصرة وبالتالي لتركيا، قد أعلنت وسُجلت؛ السلطان سليم المشهور، حوّل الأراضي موضوع المسألة سنة 1512م بمنحة مجانية إلى أربعة رجال دين في البصرة، الشيخ عبد السلام، الشيخ أحمد الرفاعي، الشيخ حبيب الله، والشيخ إبراهيم رودهين، وجزء كبير

من البراءات الأصلية التي صدرت بختم السلطان، ماتزال كما هي مؤكدة وموجودة. إن انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ معاهدة السلطان مراد مع الشاه طهاسب قبل أن تتأسس السلطة التركية بشكل نهائي ودائم في البصرة ليست فيما أعتقد ذات أي أثر مادي. إن الحق التركي في المدينة، وفقاً لتلك المعاهدة، كتابة لبغداد وجزء من العراق العربي لم يكن قط موضوع خلاف، وإذا كان سيُعترف بالمطالبة بالبصرة، فإن الحق بالأراضي التابعة لها سيتبع ذلك بطبيعة الحال.

والآن، فإن الأرض التي بنيت فوقها مدينة الحمرة بعد ذلك كانت بدون شك واحدة من هذه التوابع. وقد تم تحديد ذلك، في الحقيقة، كما أفهم في واحدة من منح السلطان سليم. وقد استمرة في أيدي ورثة المنحة الأصلية لما يزيد عن قرنين من الزمان، وقد تم ضمها بعد ذلك من قبل حكومة البصرة بأعذار تافهة مع كثير غيرها من الأراضي المتاخمة؛ وقد تم إعطاؤها لاحقاً مع أراضي الحفار والتّمّار من قبل سليمان باشا حاكم بغداد، كما بينت سابقاً، إلى زعيم الكعب الشيخ سلمان. وبذلك تكون تركيا قادرة على إظهار ممارستها الفعلية للسيادة على أراضي الحمرة لسلسلة متعاقبة لأكثر من 250 سنة. ولكن هذا ليس كل شيء، فقد كانت حقوقها تعتبر مما لا يقبل الجدل، حتى إن قبيلة كعب، ولمدة طويلة بعد أن أصبحوا مستقلين عملياً عن البصرة، استمروا في دفع قيمة إيجار أو ضريبة الأرض التي وضعت من قبل سليمان باشا لمنطقة التّمّار والحفار والحمرة. ما تزال ثلاثمئة طن من التمور في الحقيقة تُسلم سنوياً إلى موظفي حكومة البصرة كحصّة من إنتاج مزرعتين سابقتين، وإنه فقط منذ الاحتلال القسري لمدينة الحمرة من قبل القوات الفارسية، لم يستمر دفع ضريبة الأرض

البالغة 500 قرش (حوالي 40 جنيه استرليني) عن الأرض التي بنيت عليها المدينة.

أن تكون تركيا غير قادرة بالطريقة الحاسمة نفسها أن تثبت إعلان مطالبتها بما تبقى من المنطقة الممتدة على أسفل طول شط العرب من الحمرة إلى البحر، فذلك يعود لمجرد أن هذه المنطقة كانت قد أعفيت من الضرائب، تبعاً للبراءة الممنوحة من السلطان سليم، عندما انتزعتها قبيلة كعب من ملكية ورثة الشيخ عبد السلام، الممنوحة له أصلاً.

ولكن على الرغم من أن تبعية الحمرة السياسية والمنطقة المجاورة لها يمكن بذلك أن تعتبر مجرد مسألة حجة، إلى أن يثبت تقريباً بالبرهان لصالح تركيا التخصيص الجغرافي لهذه الأراضي، إلا أنه ليس من السهولة بأي شكل من الأشكال التخلص منها.

عندما منح السلطان سليم أراضي الحفار والحمرة للشيخ أحمد الرفاعي، كانت دون شك تابعة للبصرة، لأن نهر الكارون كان مازال يتدفق في مجرى القبان وكانت بذلك قناة الحفار التي كانت تتموضع الأراضي فوقها مازال قناة للماء من الفرات. وعندما حصل الشيخ سلمان أيضاً من سليمان باشا على الأراضي كانت في الوضع نفسه؛ لأن سده على الكارون سيطر مرة أخرى على قوة الفرع الشرقي من النهر وتبعاً لذلك صب الفرات مرة أخرى جزءاً من مياهه بواسطة قناة بهمانشير، مروياً الحفار والحمرة بمروره بهما. ولكن منذ التدمير الأخير لسد الكارون ووفقاً لذلك من مدة طويلة سابقة لتأسيس مدينة الحمرة الحالية، فيجب أن يكون واضحاً أنه وفقاً للقواعد القديمة للتوزيع، فإن الأراضي

التي تروى من الكارون، الذي لمرّة ثانية خصص لتياره مجرى الحفار، يجب أن تنتمي جغرافياً إلى فارس.

وأنا لا أعرف على أي أرضيات تطالب فارس بالضفة اليسرى لشط العرب، إلا إذا كانت في الحقيقة، تلك الأراضي ذات مرة محتلة من قبل قبيلة كعب، الذين تعتبرهم رعاياها. إن حق تركيا سياسياً وجغرافياً في جميع المنطقة التي تعتمد في زراعتها على مياه شط العرب هو، كما أعتقد، مسألة غير قابلة للنقاش.

يجب أن يتم بيان الحدود بين الإمبراطوريتين، وفقاً لسوابق جغرافية، بواسطة خط يُرسم طويلاً خلال جزيرة عبادان من البحر جهة الجانب الجنوبي إلى نقطة شمال غربيها ثم بعد ذلك من زاوية على الضفة اليمنى لقناة الحفار متشكلة من التقاء ذلك التيار مع شط العرب منتصف الطريق بين النهرين إلى الصحراء من حيث يسير إلى أعلى على طول الحدود القديمة موازياً للنهر، وعند مسافة ستة أو سبعة أميال من ضفافه ماراً بين علامتي أرض أثريت تسميان كوشي العجم وكوشي البصرة ويستمر على قرية سويب على الكرخة. فوق هذه النقطة، إذا كان تعيين الخط متنازعاً عليه، فسيكون الاعتناء بالأمر صعباً جداً، حيث إن جميع المنطقة المأهولة الآن ببني لام هي ضمن الحدود الجغرافية لخوزستان، بينما من الجهة الأخرى، في وقت معاهدة السلطان مراد، كانت الحويزة تدفع الضريبة للبصرة، ولكن لحسن الحظ، فإن هذه المسائل ليست موضوعاً للخلاف.

إن الخط الذي وضعته وفقاً لما يبدو أنه ملكية جغرافية محددة، له سبب فيما أعتقد لمطالبات الطرفين تركيا وفارس. وفي الحقيقة، فإن تركيا وعلى

أرضيات التبعيات المزعومة لباشوات القبّان للبصرة، تطالب بالحوض الجاف للفرع الشرقي للكارون كحدود لها في ذلك الاتجاه، وترغب في رسم خط من نقطة انقسام تلك القناة عن الكارون، حيث مازال آثار سد الشيخ سلمان بادية للعيان، مباشرة إلى الأرض المعلمة بكوشي العجم وكوشي البصرة. وعلى كل حال، فجميع المنطقة بين نهر قبّان القديم والتخوم المباشرة لضفاف شط العرب هي صحراء وبالكاد تستحق الخلاف عليها. إن المطالب القيمة الوحيدة التي ستخسرهما في حصر نفسها بالحدود التي عينتها، سيكون الأراضي على طول ضفتي قناة الحفار حيث تتموضع الآن مدينة المحمرة المزدوجة، ولكنها لا تستطيع تقديم أي مطالبة جغرافية سارية المفعول بهذه الأراضي، وقد ضاعت عملياً عليها منذ سنوات عديدة.

التاريخ الحديث للمحمرة

أقترح أن أنهى مذكرتي ببعض الملاحظات حول التاريخ الحديث للمحمرة.

بنت المدينة كما ذكرت حوالي سنة 1812م، من قبل مرداو وابنه الحاج يوسف، وفقاً لأوامر الشيخ غيث، في الوقت الذي انسحبت فيه قبيلة كعب أمام المتفك من الضفة اليسرى لشط العرب. كان البناء الأصلي مجرد قلعة بسيطة على جانبي قناة الحفار، والتي كانت عند هذه النقطة بعرض 150 ياردة.

وقد أقام الحاج يوسف منذ البداية في القلعة على الضفة الشمالية من الحفار، حيث إنه أبدى ميلاً مبكراً (اعتماداً على قوة وضعه) لعدم اعتبار سلطة شيخ الفلاحية، الوريث الثاني لزعامة القبيلة، والذي كان متمركزاً عادة في القلعة على الضفة الجنوبية من القناة لبيقيه تحت المراقبة، وفوق ذلك ليدير

شؤون قبيلة كعب، من جهة حدودهم الشرقية. وخلال حياة الشيخ غيث، عمل أخوه مباشر من ثمّ نائباً له على الحفار، وعندما حكم مباشر لاحقاً الفلاحية، ورث الأخ الثالث ثامر حكم المحمرة. وبالطريقة نفسها في سبيله إلى الارتقاء لزعامة القبيلة، وضع ثامر ابن أخيه فارس على المحمرة، ولأن فارس تمّ ترحيله إلى الفلاحية، تمّ وضع أخويه هاشم ومحمد كوريتين على الحفار. ومع أن القلعة على الضفة الجنوبية من النهر هي جزء من المحمرة الأصلية، إلا أنها حصلت بامتياز على اسم كوت الشيخ أو قلعة الشيخ، في حين أن تلك التي على الضفة الشمالية بقيت حتى اليوم على تسميتها الأصلية. ولكون كوت الشيخ تابعة مباشرة للفلاحية فقد تبعت في كل تغيراتها وتعديلاتها التبعية السياسية لقبيلة كعب، ولكن الشيخ المقيم في قلعة المحمرة تصرف أحياناً دون الرجوع إلى الشيخ الكبير، ولأن هذه القلعة الشمالية هي التي كانت موضوع الخلاف الكبير بين تركيا وفارس، فمن الضروري متابعة مصائرهما ببعض الاهتمام.

ورث الحاج جابر أخاه الحاج يوسف في حكم قلعة المحمرة قبل حوالي 25 سنة مضت. وبصفته ابناً لخادم شيخ قبيلة كعب وعلى رأس مستوطنة صغيرة من قبيلة كعب، لم يستطع بالطبع أن يظهر بشكل مفتوح عزمه على الاستقلال عن سلطة الفلاحية. وفي الحقيقة، فإنه في عدة مناسبات زوّد بحصته من ضريبة قبيلة كعب ليتمكن الشيخ من مواجهة طلبات فارس، كما أرسل رجالاً لمساعدة الشيخ ثامر عندما هُدّدت الفلاحية من قبل قوة عدائية، ولكن بقيت إثباتات الولاء هذه تبدو أنها جزئية وتُعطى كرهاً. وقد عمل تسوية مع حكومة البصرة للأراضي المؤجرة للمحمرة، وقدم هدايا عرضية إلى حكام ديزفول والحويزة الفرس، دون علم زعيم الفلاحية، مظهراً كما اعتقد، أن غيرته من شيخ قبيلة كعب فقط

لمعادلة لخوفه من فارس وتركيا. كان هدفه الحقيقي دون شك هو الاستقلال، وكان راضياً تماماً أن يُسمح له بالتمتع به دون أي إعلان فعال عن توجهاته.

ظهرت المحمرة، على كل حال، بتطورها من مجرد قلعة بسيطة إلى مدينة كبيرة بين سنتي 1830 و1838، وبكثير من التغيرات، كمركز تجاري كبير، لدرجة أنها جذبت الانتباه العام، وبدأ وضع الشيخ جابر الغريب طبعاً يصبح موضوعاً للتساؤل. ولرغبة علي باشا حاكم بغداد في حماية البصرة من أي نقص آخر في عوائلها، ومعتبراً الشيخ جابر ليس أكثر من مجرد خادم في قبيلة كعب، ومعتقداً أن الأرض التي بنيت عليها المحمرة ملكية تركية بما لا لبس فيه، زحف وفقاً لذلك ضد المكان سنة 1837، وأخذها بالاعتداء ونهب كل بضائعها المخزنة في مستودعاتها. وبعد تسوية جدران المحمرة، حمل كل البنادق وترك المكان بلا دفاعات، وأتبع نجاحه هذا كما ذكرت سابقاً بهجوم ضد الفلاحية، مما اضطر الشيخ ثامر للهرب إلى الكويت، ووضع تبعية قبيلة كعب كلها بين يديه. وفي هذه الأثناء هرب جابر إلى بوشهر، وسعى للحصول على اهتمام حكومة شيراز لصالحه، حاثاً إياها بطريقة معقولة (كما يظهر الآن للمرة الأولى) على أنه بما أن المحمرة تُسقى بواسطة الكارون، فيجب أن تعتبر ملكية فارسية، ولكن إغراءاته كانت في غير محلها وتبعاً لذلك لم تكن مثمرة، وبذلك كان مجبراً على الرجوع إلى مدينته المفككة والاعتماد على مصادره الخاصة لحماية أخرى. في الوقت نفسه، ولكون القوات التركية قد انسحبت إلى بغداد، عاد الشيخ ثامر أيضاً من الكويت، وحل محل الشيخ عبد الرزاق الذي ترك لحكم الفلاحية من قبل الأتراك، ووقع لمصلحته الخاصة اتفاقية مع باشا بغداد، مؤمناً نفسه في موقع المشيخة، ومتعهداً بتبعية قبيلته للبصرة. ولكن الشيخ جابر، الذي لم يصفح بسهولة عن تدمير مدينته المزدهرة من قبل الأتراك، رفض أن ينضم إلى معاهدته.

وقد أكد الآن استقلاله عن ثامر، وحصل عليه، وهدد بأنه إذا تم التدخل فيه أن يطلب حماية الفرس. وإنني أعتقد أن تواريخ الصلات السياسية المباشرة بين الحمرة و فارس لا تعود إلى أكثر من زيارة الحاج جابر إلى بوشهر سنة 1837، وكم كان من تبعية المودة أو حتى التبعية العملية في الصلات التي تشكلت من ثم، يمكن استيعابه من حقيقة أنه بعد أربع سنوات من ذلك الوقت زار معتمد الدولة للمرة الأولى الحمرة على رأس جيش فارسي متوجهاً إلى الفلاحية من جهة الجنوب (وهي جهتها الوحيدة الضعيفة). وقد خشي الحاج جابر أن يضع نفسه في أيدي زعيمه المعلن، فهرب مرة أخرى إلى الكويت تاركاً ابن أخيه الحاج محمد نائباً له للتعامل مع ما يسمى الجيش الفارسي الصديق. كانت الحمرة في هذه الأثناء قد أعيد بناؤها واستعادت كثيراً من سابق عهدها، لدرجة أن معتمد الدولة رأى على الفور استصواب وضع يده على هذا المكان، فقرر أن يترك موظفاً ليقوم من طرف الحكومة الفارسية مع الشيخ جابر، الذي كان غيابه اعتباراً منه لأمر لا أهمية له، واتجهت الأحداث اللاحقة بشكل استثنائي جداً لتعزز إنجاز النهايات التي أعد من أجلها هذه الترتيبات.

بعد عودة الحاج جابر إلى الحمرة إثر انسحاب معتمد الدولة، أرسل ابن أخيه الحاج محمد إلى الفلاحية ليتفق على إجراءات، كما قال، مع الشيخ فارس الذي وضع لحكم قبيلة كعب من قبل الفرس بعد استبعاد عمه ثامر، لدعمهما وحمايتهما المشتركين في حالة غزو فارسي ثان. وقد قُتل هذا الشاب بعد قليل من وصوله من قبل شيخ قبيلة كعب، بصفته متمرداً على زعيمه، وخائناً لقبيلته. وبالطبع فقد اشتعلت نيران الصراع مرة أخرى، وبشكل أكثر حدة من ذي قبل بين العائلتين الكعبيتين. قام هاشم، أخو فارس، حاكم كوت الشيخ، بمحاولة لعبور الحفار وطرده جابر من الحمرة، وهذا الزعيم الأخير، كان مضطراً لحماية

نفسه، بأن نفذ استدعاءه الذي خافه طويلاً لحضور حامية فارسية. فقامت مفرزة قوات من ديزفول وفقاً لذلك باحتلال المحمرة في ربيع 1843، وبقيت هناك حتى بضعة أشهر بعد ذلك، وحين شفي جابر من خوفه من هجوم من كوت الشيخ، تدبر أمر الاستغناء عن خدماتهم بإظهار صعوبة توفير أمور معيشتهم. ولكن الموظف الفارسي استمر في إقامته في المحمرة مع مجموعة قليلة من المرافقين كممثل لحكومته، والشيخ جابر ازدادت مخاوفه الآن بشكل كبير بمعرفته أن الفرس قد حصلوا على إمكانية الوصول إلى المحمرة، كما أنه بدعوة عدوه الشيخ ثامر إلى أرضروم لم يسر الأمر بالتأكيد بالنسبة له بشكل جيد، ولكن ما يزال يتصرف بطريقة محسوبة ليتجنب خسارة مطلبه لحماية فارس عند الضرورة، وفي الوقت نفسه ليستنكر عدم رضا الحكومة أو عدائيتها.

المحمة الحالية التي عيد بناؤها بعد زيارة علي باشا سنة 1837 عبارة عن منطقة مسورة مربعة الزوايا بحوالي 350 × 300 ياردة. والجدار الطيني الذي يحيط بها عادي جداً، وضعيف كلياً أمام المدفعية. فيها خان (فندق) واحد فقط لإقامة التجار، والمباني الأخرى داخل السور أكواخ خشنة، تتكون من الطين والقصب، وهو ما يشكل مساكن العرب العادية.

كان هناك 12 قارباً ترسو في الجون عندما زرت المكان، وكانت قد أنزلت بضاعتها مؤخراً. كما كانت سفينة حرب تركية بصاريين تقبع مقابل قناة الحفار، بالهدف المصرح به لمنع القوارب التي تعبر شط العرب محملة ببضائع هندية من الدوران في القناة، ولكن هذا العائق يمكن التهرب منه بسهولة. فالقوارب المتوجهة إلى المحمرة الآن إما تبحر إلى الأعلى باتجاه نهر بهمانشير، بدلاً من شط العرب، أو إذا كان غاطسها يحتاج إلى ماء عميق لعبورها الحاجز عند مصب النهر المذكور سابقاً، فإنها تنزل حمولتها في جزيرة عبادان، على بعد عدة أميال

تحت مصب قناة الحفار، ثم تعبر من سفينة الحراسة التركية فارغة، وترسو قبالة الحمرة، وتجلب بضاعتها عبر البر.

وقد نجحت الحمرة في أن تصبح ميناءً حرّاً، وهي مدينة بهذه الميزة لعدم التأكد من تبعيتها. إذا تم إعلام السلطة التركية، فإن رسوم الاستيراد بالطبع ستستوفى فوراً على قدم المساواة بالبصرة. ومن الجهة الأخرى، فإذا كانت السلطة الفارسية قد تأسست بشكل كاف لدرجة تجاهل التسوية، فإنني أتصور أن محاولة ستجري لتأسيس تعرفه مشابهة لتلك المعمول بها في بوشهر وبندر عباس. سترفض الحمرة في كلا الحالتين من غير ريب، لأنه في التقدير العربي لا يوجد لها مزايا طبيعية تتفوق على التي للبصرة كما أعتقد. ولا شك أن الشيخ جابر يعقل هذا، وقلقه بخصوص ازدهار مدينته من ثمّ مهتم بشكل مساوٍ بطموحه الشخصي لحماية استقرار المسألة. وعلى كل حال، فإن شعوره الغالب في الوقت الحاضر هو العدائية للشيخ ثامر، وعائلته، وبما أن الدم الآن قد سال بينهما، فسيكون من العبث كما أعتقد، انتظار ديمومة أي ترتيب يمكن أن يجعل الحمرة تابعة لقبيلة كعب، أو حتى سيضم قسمي القبيلة تحت الحكومة نفسها.

إنني أريد فقط أن أضع ملحوظة في الختام أن هناك في الوقت الحاضر استقلالاً لجزيرة عبادان في 12 مكاناً مأهولة من قبل قبيلة كعب شمال قناة الحفار، يختلف عليها الفرس والأتراك، منها الحمرة والحيزان التي تعود للشيخ جابر وفي الوقت الحاضر تعتمد على فارس، تلك القوة، على كل حال، التي لا تستمد منهم فائد مالية بالمرّة متناسبة مع قيمة حمايتها لهم. في حين تدفع بوجديع وكوت النواصر عوائدهما إلى عرب باوية، الذين يعتبرون أنفسهم رعايا للتاج الفارسي، سواء كمعتمدين على ديزفول أو الحويزة أو الفلاحية.

وكذلك التّمار الجديدة، خميسة، شاخوره، نهر يوسف، دارباند، الخين والحفار تحت الإشراف المباشر لزعيم كوت الشيخ، ويعمل كنائب لشيخ الفلاحية، وهم يخضعون لدفع 300 طن من التمور سنوياً كأجرة أرض إلى حكومة البصرة.

باستثناء هدايا عرضية من الشيخ جابر، فإن التاج الفارسي لا يستمد أية عوائد مالية من حيث النوع، أو أي حضور عسكري من أي من هذه الأراضي المتنازع عليها، ويمكنها أن تكون بهذا ذات مردود قليل بالنسبة له، فخط الحدود الذي تتبعته في فقرة سابقة، في حين يضمن لفارس كوت الشيخ في الجنوب والمحمرة والحفار في الجانب الشمالي من القناة، فإنه يستعيد لتركيا جميع الأراضي الأخرى في جزيرة عبادان وعلى ضفاف شط العرب فوق الحفار معاً، والتي تُزرع من قبل قبيلة كعب.

مقيمة بغداد؛ (موقع) ه. راولينسون

الوكيل السياسي، تركيا العربية 6 / 1 / 1844



جمالون

www.jamalon.com

محمد خير



nwf.com
نيلا وفرات كوم

www.nwf.com

دار دجلة ناشرون وموزعون

عمان - شارع الملك حسين - مجمع الفحيح التجاري
تلفاكس: +96264647550 خلوي: +962795265767

ص ب: 712773 عمان 11171 الأردن

E-mail: dardjlah@yahoo.com

www.dardjlah.com

ناشرون وموزعون
دار
دجلة