المسألة الكويتية

ثمرة الصراع السياسى الدولى

د. ميمونه خليفه العذبى الصباح

مقدمة :

نظرا لما تتمتع به منطقة الخليج العربى من مميزات هامة ، تتمثل بالموقع الاستراتيجى ، وما تمتلكه هذه المنطقة من ثروات ، فقد تعرضت فى تاريخها الحديث لضغوط سياسية وصراعات دولية ، تركت ظواهر واضحة فى التطورالسياسى لدول المنطقة .

ولعل من أبرز تلك الظواهر السياسية ، ما اصطلح على تسميته " بالمسألة الكويتية " التى تمثل الصراع الدولى على الكويت ، اثناء العقد الأخير من القرن التاسع عشر وحتى الحرب العالمية الأولى ، وما نتج عن هذا الصراع من نتائج واضحة المعالم على تاريخ الكويت الحديث والمعاصر .

ولما كانت الدراسات السابقة لهذه المرحلة رغم أهميتها محدودة وتتصف بالجهود الجزئية ، فقد اتجهت الى القاء اضواء جديدة على هذه المرحلة من خلال مجموعة من الوثائق الهامة التى تتصل بجميع أطراف الصراع فى محاولة لتقصى الحقيقة التاريخية ، لهذا قسمت هذا البحث الى أقسام ثلاثة يتقدمها تمهيد يتناول نشأة المسألة الكويتية ، والتعرف بالعوامل الداخلية والخارجية التى ساعدت على ابراز الموقع الاستراتيجى للكويت ودوره الهام فى تلك المسألة .

ويتعرض القسم الأول لمراحل الصراع الدولى على الكويت ، بحيث

يوضح أدوار كل من الدولة العثمانية ، وروسيا ، وبريطانيا ، حتى ابرام معاهدة ١٨٩٩ م بين الكويت وبريطانيا • ويوضح القسم الثانى ، الدوافع البريطانية لعقد معاهدة الحمايه مع الكويت وابرز النتائج التى ترتبت على هذه المعاهدة ويستقصى الفصل الثالث ، مراحل الصراع بين المانيا ، بريطانيا على الكويت حتى الحرب العالمية الأولى •

وفى الخاتمة أوضحت أبرز النتائج التى نجمت عن المسألة الكويتية والصراع الدولى على الكويت فى التاريخ الحديث ، وآثار ذلك على معاهدة استقلال الكويت عن بريطانيا عام ١٩٦١ م •

" تمهيد "

تميزت السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر ، وأوائل القرن العشرين ببروز الكويت على الساحة الدولية (١) ، وظهور ما أصطلح على تسميته " بالمسألة الكويتية " ، حيث تضافرت عدة عوامل على قيام هذه الظاهرة السياسية ، منها عوامل داخلية وأخرى خارجية . أما العوامل الداخلية فيتعلق بعضها بالموقع الجغرافى بين خطى طول ٤٦° - ٤٨° شرقا ، ودوائر العرض ٢٨° - ٣٠° شمالا ، الذى يمتد على ساحل الخليج العربى على شكل مثلث ضلعه الشمالى فى جنوب العراق ، وضلعه الجنوبى على حدود اقليم الاحساء ، فى حين يرتكز ضلعه الشرقى على خليج عميق يشكل ميناء طبيعيا على ساحل الخليج العربى يصلح لرسو السفن الكبيرة . والكويت بهذا الموقع تمثل ميناء يصل شمال شبه الجزيرة العربية بالعالم الخارجى ، الى جانب كونها محطة تجارية هامة للقوافل التجارية البرية التى كانت تتجه من نجد وشرق الجزيرة العربية والبصرة وبغداد الى الشام عبر قرية الجهراء من أجل الراحة والتزود بالمؤن (٢) .

كما أسهم استتباب الأمن والسلم الذى كان يسود الكويت فى ذلك الوقت الى جانب موقعها الاستراتيجى فى نمو التجارة (٣) . وقد كان لنشاط الشركات الأوربية العاملة فى المنطقة - الى جانب الأوضاع غير المستقرة فى كل من العراق فى ظل الحكم العثمانى ، وفارس ، خلال النصف الأول من القرن الثامن عشر - أثر واضح فى أن تحتل الكويت مكانة مرموقة فى منطقة الخليج العربى (٤) .

ولقد أسهمت تلك العوامل التى برزت خلال القرن الثامن عشر فى أن تجعل من الكويت مكانا متميزا فى القرن التاسع ، فأصبحت خلاله قبلة الأنظار ومحطا للمتنافسين ، وموطن الخطر فى الوقت ذاته (٥) .

أما العوامل الخارجية فتتمثل بالاهتمام الدولى بالكويت وبموقعها ، وما ترتب على ذلك من صراعات دولية بهدف السيطرة على الكويت ، حيث برزت ظاهرة النزاع والتسابق الامبريالى بين كل من بريطانيا ، والدولة العثمانية ، والمانيا وروسيا وكانت كل دولة تسعى الى أن تجد لها موطىء قدم فى الكويت ، من أجل احتوائها والسيطرة عليها تأمينا لمصالح معينة وتحكما فى موقعها الهام باعتباره أحد الطرق التجارية والعسكرية الهامة بين الشرق والغرب • ومن الجدير بالذكر أن هذا الصراع سبق اكتشاف النفط فى الكويت بسنوات طويلة •

ولقد كان الصراع الدولى على الكويت فى أواخر القرن الثامن عشر، امتدادا طبيعيا لاهتمامات الدول الكبرى فى ذلك الوقت ، وبخاصة كل من الدولة العثمانية وبريطانيا •

كما برز الاهتمام البريطانى بالكويت من خلال مصالح بريطانيا التجارية حيث تطور من اهتمام ، الى بسط النفوذ ، ثم الى الصراع مع الدولة العثمانية صاحبة السيادة ومع الدول الكبرى الأخرى من أجل السيطرة •

ويتضح من الوثائق المتوفرة التى تتصل بهذه المرحلة ان بريطانيا لم تضع الكويت أول الأمر فى مكانها المناسب فى السياسة البريطانية الخارجية بصورة عامة ، وسياسة حكومة الهند بصورة خاصة ، اذ أن وثائق الهند لا تهتم اهتماما كافيا بالاشارة الى الكويت ، اللهم الا فى بعض الأوقات التى تجد فيها حكومة الهند فى الكويت مخرجا لمشاكلها ، مثلما حدث حين احتلال الفرس للبصرة فى الفترة من ١٧٧٥ ــ ١٧٧٩ م ، مما اضطر شركة الهند الشرقية الى نقل نشاطها التجارى الى الكويت ، ثم أخذت ترسل بريدها الصحراوى عبر الكويت لا الزبير • وعندما اختلف ممثلو وكالة شركة الهند الشرقية مع سلطات البصرة نقلوا مقر الشركة من البصرة الى الكويت بصورة مؤقته ، وقد حدث ذلك مرتين الأولى ، فى

الفترة الواقعة بين عامى ١٧٩٣ و ١٧٩٥ م [٦] ، والثانية فى ٢٥ ديسمبر ١٨٢١ م حين فرض عليها باشا بغداد رسوما مجحفة ، الى جانب بعض المضايقات الأخرى [٧] الى غير ذلك من الأسباب التى دعت بريطانيا الى الاهتمام بالكويت [٨] .

لقد حققت بريطانيا فى ذلك هدفين هامين ، يتمثل الأول بمنع الوهابيين والقوى الأخرى من بسط نفوذهم على ساحل الخليج والمناطق الغربية منه ، أما الهدف الثانى فهو توفير موقع خلفى لبريطانيا على ساحل الخليج والمناطق القريبة منه [٩] ، يمكن لبريطانيا اللجوء اليه عندما تضطر الى التراجع من البصرة ، وهو ما حدث خلال الأعوام ١٧٧٥م، ١٧٩٣ م ، و ١٨٢١ م على التوالى [١٠] .

وعلى الرغم من الفائدة الاقتصادية التى كانت تجنيها الكويت ، كلما انسحب البريطانيون من البصرة ، الا أنها اتبعت سياسة حكيمة باتخاذها موقفا محايدا حكيما يقوم على المحافظة على علاقات ودية مع الدولة العثمانية فى العراق ، ومع الوهابيين ، والابقاء على قنوات الاتصال مفتوحة مع جميع الأطراف [١١] .

وابتداء من ١٨٢٩ م بدأت مرحلة هامة فى العلاقات الكويتية البريطانية ، اذ حاول البريطانيون مد نفوذهم الحقيقى الى الكويت لمواجهة النفوذ الروسى فى العراق من جهة ، ووضع حد لتوسع محمد على فى منطقة الخليج العربى من جهة أخرى .

ومن نفس المنطلق حاولت بريطانيا عام ١٨٣٩ اتخاذ الكويت مركزا عسكريا وبحريا لها ، الا أن محاولاتها جوبهت بالرفض من قبل شيخ الكويت ، الذى تعاطف فى مواجهة تلك المحاولات مع الدولة العثمانية ، ورفع الراية العثمانية على قصره [١٢] .

ويتضح من الأدلة التاريخية المختلفة ان المحاولات البريطانية

لم تتوقف ، اذ يتبين من تقرير صادر عام ١٨٤١ م من قنصل بريطانيا فى دمشق عن الوضع فى جنوب العراق والخليج العربى ، ما يؤكد استمرار الاهتمام البريطانى بالكويت ، فقد تضمن ذلك التقرير نصيحة الى الحكومة البريطانية بوضع الكويت تحت الحماية البريطانية (١٣) . وفى نفس العام (١٨٤١ م) وقعت بريطانيا مع الكويت اتفاقية لحفظ السلام فى البحر وحظر تجارة الرقيق ، ومدة هذه الاتفاقية سنة واحدة قابلة للتجديد (١٤) .

أما الانعطافة الهامة فى العلاقات الكويتية البريطانية ، فقد حدثت فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر ، حين برزت الكويت على مسرح الأحداث بصورة جلية ، حيث أصبحت ميناء هاما على الخليج العربى .

ويمكن التعرف على مكانة الكويت فى هذه المرحلة وأهميتها على الساحة الدولية من خلال الكتابات والوثائق التى تتصل بهذه المرحلة ، وبخاصة فيما سجله الرحالة ، والتجار والساسة على حد سواء .

ففى عام ١٨٦٢ م ، زارها الرحالة البريطانيى وليم بلجريف W. Palgrave ووصفها بأنها من أنشط موانىء الخليج وأكثرها حركة (١٥) . كما زارها الكولونيل بيلى Col. Pelly المقيم السياسى البريطانى فى الخليج العربى عام ١٨٦٣ ـ ١٨٦٥ وأشار فى تقريره الى أهميتها القصوى لبريطانيا وهذا ما أكده لوريمر Lorimer حين ذكر ما يلى : " لقد أدرك الكولونيل بيلى بوضوح امكانية أن تصبح الكويت ميناء تجاريا ومركزا لتجمع البضائع المنقولة بحرا ، والسلع الأخرى ، وموقعها المناسب فى ظروف معينة لاقامة محطة تلغراف بريطانية ، ومستودع ساحلى للذخيرة . وأن خور عبد الله قد يصبح فيما بعد خط الملاحة الرئيسى المفضى الى العاصمة التجارية فى العراق ، وقد يربطه سكه حديدية بالبحر المتوسط (١٦) .

وتشير الأدلة الى أنه ، على الرغم من مقاومة الكويت الشديدة لكافة المشاريع البريطانية الرامية لاخضاعها ، الا أنها احتفظت مع بريطانيا بعلاقات صداقة وطيدة فى تلك المرحلة . كما تبين تلك الأدلة أنه على الرغم من أن السياسة البريطانية قد حققت نجاحات هامة ، وبخاصة فى المجال الاقتصادى مع الكويت ، الا أنها لم تضع الكويت فى المكان اللائق لها ضمن استراتيجيتها الأمنية عندما اعترفت فى عدة مناسبات بتبعية الكويت للدولة العثمانية ، ومن تلك الأمثلة ، أن الكولونيل بريدو Prideaux نائب المقيم السياسى البريطانى فى الخليج عندما عدد الموانىء العثمانية الرئيسية على الجانب العربى ، عام ١٨٧٦ م ، ذكر الكويت ، والقطيف ، والعقير من ضمن تلك الموانىء (١٧) .

وفى عام ١٨٧٨ م ، اقترحت حكومة الهند على الحكومة البريطانية ، أن تعترف بسيطرة السلطان على الأراضى الواقعة جنوب البصرة ، ولكن بشرط أن تستمر السيادة البريطانية على مياه ذلك الساحل (١٨) . وقد وافق اللورد سولزبرى Salisbury وزير خارجية بريطانيا على هذه الفكرة ، وأصدر أوامره الى السفير البريطانى فى الاستانة السير هنرى لايارد بعرض الفكرة على الباب العالى بشرط موافقة السلطان على حق السفن الحربية البريطانية فى تفتيش السفن المحملة بالعبيد ومطاردة القراصنة فى المياه الاقليمية (١٩) . وعليه اعترفت الحكومة البريطانية عام ١٨٧٨ م بالسيادة العثمانية على ساحل نجد الذى حددته ب وكره ، وبدعه (٢٠) ، بالاضافة الى اعترافها فى نفس التاريخ بالسيادة العثمانية على الكويت .

ولابد من التأكيد هنا على أن اعتراضات بريطانيا تلك لم تكن تعنى وقوع الكويت فعليا تحت السيادة العثمانية المطلقة ، اذ ان تلك السيادة كانت مجرد سيادة اسمية دون نفوذ أو سلطة فعلية فلم تكن الدولة العثمانية تحصل من الكويت أو تتلقى منها جزية (٢١) أو تضع فيها موظفين عثمانيين رسميين بل أن الشيخ مبارك رفض فى وقت لاحق

محاولة الدولة العثمانية لتعيين مدير عثمانى لميناء الكويت (٢٢).
ويستدل من واقع الأمور أن الكويتيين قاوموا بنجاح بجميع المحاولات التى بذلتها الدولة العثمانية لوضع بلدهم تحت سيطرتها أو نفوذها ، وأنهم حافظوا على استقلالهم ، وفى هذا الصدد يشير الكولونيل كمبول Col. Kemball المقيم السياسى البريطانى فى الخليج - الى أن سكان الكويت كانوا يعترفون حقيقه بالسيادة العثمانية ، الا أن ذلك لم يتعد أن يكون اعترافا اسميا (٢٤)، وليس أدل على استقلال الكويت عن الدولة العثمانية من انتقال نشاط وكالة شركة الهند الشرقية الى الكويت ، ابان حصار الفرس لمدينة البصرة واحتلالها فى الفترة من ١٧٧٥ الى ١٧٧٩ م ، ثم انتقال الوكالة مرتين متتاليتين الى الكويت ، الأولى فى الفترة من ١٧٩٣ - ١٧٩٥ م (٢٥) والثانية بين عامى ١٨٢٠ و ١٨٢١م٠ كما التجأ مصطفى أغا متسلم البصرة الى الكويت ، أثر فشل محاولته للاستقلال عن بغداد عام ١٧٨٠م (٢٦) ٠ كما تشير الأدلة الى أنه كثيرا ما التجأ شيوخ الكويت الخارجون على السلطات العثمانية (٢٧) الى بغداد ، بل ان الكويت غدت ملجأ للفارين من الطغيان العثمانى (٢٨)، وظل امراء الكويت بمنأى عن السيطرة العثمانية يشكلون وحدة مستقلة حرصت على حريتها وازدهار تجارتها (٢٩) ٠ وقد كان التحرر من التبعية عاملا سائدا ومؤكدا فى سياسة شيوخ الكويت (٣٠) فعندما كانوا يتعرضون للخطر الخارجى ، لم يلتجئوا الى الدولة العثمانية ، بل كانوا يعتمدون على أنفسهم فى رد الأخطار كما كان الحال عند تعرضهم للهجمات الوهابية ٠

ومن جانب آخر فان استقلال الكويت كان أمرا واقعا اعترفت به الدولة العثمانية نفسها فى أكثر من مناسبة أيضا ، ومن تلك الأمثلة ، اعتراف مدحت باشا ، الذى عرف بتطلعاته نحو مد سلطة الدولة العثمانية على الكويت حيث جاء فى مذكراته وفى مراسلاته مع الصدر الأعظم فى معرض وصفه لاحوال الكويت ما يلى :

" ٠٠ ومع ان جميع أهلها مسلمون ، الا انها لم تكن مرتبطة

بأية جهة ، وبالرغم من محاولات نامق باشا الوالى السابق لالحاقها بالبصرة وتشبثه بادارتها عن طريق تكليف أهلها بقبول ذلك ، الا انها لتمتعها بادارة مستقلة مستثناة ، مجردة من جميع التكاليف ، وخشية من تحميلهم الضرائب ورسوم الجمارك ، لم يوافقوا على تغيير حالهم ، وفضلوا البقاء على وضعهم ... ، وبالنظر لمساعدة موقعهم الجغرافى ، فانهم يؤلفون مملكة اشبه ما تكون بالجمهورية ، حيث يحكمون أنفسهم بأنفسهم منذ القدم " (٣١) .

وفى ضوء ما تقدم ، يتضح بما لا يدعو للشك ، أن الكويت كانت عمليا تحظى بالاستقلال عن الدولة العثمانية ، وان اعترافات بريطانيا المتكررة بتبعية الكويت للدولة العثمانية كانت تمليها مصالح بريطانيه فى مناسبات معينة ، اذ كانت تشترط مقابل كل اعتراف ان تحقق مكاسب خاصة ، كما كان الحال عندما اعترفت بسيطرة السلطان على الأراضى الواقعة جنوب البصره والعقير ، مقابل استمرار السيادة البريطانية على مياه ذلك الساحل (٣٢) . ونجد بريطانيا فى مناسبة أخرى تشترط موافقة السلطان على حق السفن الحربية البريطانية بتفتيش السفن المحملة بالعبيد ومطاردة القراصنه فى المياه الاقليمية العثمانية (٣٣) . ولما تأكد لها أن الباب العالى لم يقبل باعتراف محدود بالسيادة ، وطالب بكل الساحل العربى عادت بريطانيا وأبلغت سفيرها فى القسطنطينية بأنها لا توافق على الاعتراف بأية حقوق للدولة العثمانية على الساحل العربى جنوب القطيف وانها تود لو انحصرت ممارسة الحكومة العثمانية لسلطانها داخل هذه الحدود .

وتشير الأدلة الى أن التنازلات البريطانية لم تنحصر باعترافاتها بالسيادة العثمانية على المناطق العربية فى الخليج والجزيرة العربية فى مقابل اعتراف ، أو قبول ، الدولة العثمانية لنفوذها ، أو سيطرتها على المناطق الساحلية ، أو حقها فى تفتيش

السفن المحملة بالعبيد وممارسة القرصنة ، وانما راحت تتنازل الى حد الحصول على مجرد تعويض عن سفينة كما كان الحال عندما تعرضت احدى السفن للقرصنة فاعترفت عام ١٨٩٦ م بتبعية الكويت للدولة العثمانية لكى تلزم الدولة العثمانية بدفع التعويض عن السفينة الهندية " دهاريباز " عندما اتهمت الكويت بارتباطها بحادث القرصنة التي تعرضت لها (٣٤) .

ومن ناحية أخرى ، نجد الحكومة البريطانية تتبع نهجا مخالفا تماما من أجل تحقيق مصالحها الخاصة ، كما كان الأمر عندما تنكرت للسيادة العثمانية على الكويت وغيرها عندما شعرت بتعرض مصالحها للخطر .

ومن الواضح ان بريطانيا لم تضع الكويت فى مكانها المناسب من استراتيجيتها الامنية الا خلال العقد الأخير من القرن التاسع عشر ، ومع زحف الخط الحديدى باتجاه الخليج ، وما يحمله هذا المشروع من مؤثرات روسية أو المانية ، أو عثمانية ، وما يمكن ان يحدثه من ربط الخليج العربى بالظهير العربى الذى كانت بريطانيا لا تود ان تتدخل فى سياساته ولو أنها اضطرت للخضوع للامر الواقع (٣٥) .

الكويت والصراع الدولى :

تميزت السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ببروز الكويت على الساحة الدولة ، وظهور ما أصطلح على تسميته بـ " المسألة الكويتية " التى نشأت من تقدير الدول الأوربية صاحبة المصالح فى منطقة الخليج الغربى لأهمية الكويت وصلاحيتها من ناحية الموقع الاستراتيجى الممتاز ، والميناء العميق ، والاستقرار السياسى والزمنى ، لقيام المشاريع الكبرى على أرضها . فكان من أبرز السمات التى تميز بها تاريخ الكويت فى تلك الفترة ، هو التنافس بين

القوى الاوربية الذى شهدته الكويت بهدف الحصول على المصالح من ناحية وتقليص النفوذ البريطاني ، ومواجهته فى منطقة الخليج البالغة الحساسية من ناحية أخرى (٣٦) .

وقد أشتدت المنافسة بين الدول الكبرى المتمثلة بكل من روسيا وألمانيا وبريطانيا والدولة العثمانية ، حول اقامة مشاريع السكك الحديدية عبر منطقة الخليج العربى ، وما يحمله زحف الخطوط الحديدية من مؤثرات على نفوذ بريطانيا فى المنطقة وفى امبراطوريتها فى الهند ، الى جانب الصراع من أجل الحصول على الأسواق الجديدة ، والبحث عن المواد الأولية ، والاتجاه الى استثمار رؤوس الأموال فى مناطق غير متطورة من الناحية الصناعية والاقتصادية ، حيث كان ذلك من أهم مظاهر الصراع فى نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين على الساحة الأوربية عندما تعددت مشاريع بناء السكك الحديدية والموانى الحديثة (٣٧) . لذا كان لابد من تسليط الضوء على تلك المنافسات والمزاحمات الدولية على الكويت فى تلك الحقبة الهامة من تاريخها .

لم يكن بروز أهمية الكويت وليد تلك الفترة ، فقد عرفتها الشركات الأوربية العاملة فى الخليج منذ نشأتها فى مطلع القرن الثامن عشر ، وتعاملت معها تجاريا وسياسيا ، لاسيما شركتا الهند الشرقية البريطانية فى البصرة ، والهولندية فى جزيرة خرج ، فحظيت الكويت بثقة مسئولى الشركتين وبالتالى فازت بكثير من الفوائد والمصالح التى انعكست على تطورها وازدهارها السياسى والاقتصادى . وفى المقابل أفادت الكويت الشركتين المذكورتين فى حل كثير من المشاكل التى واجهتها خصوصا فيما يتعلق بالوكالة البريطانية فى البصرة التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية .

وكان الأثر الخارجى الرئيسى على مجريات الأحداث فى الكويت

بحلول القرن التاسع عشر هو تحول نظامها الذى كان يتسم بالطابع القبلى ، بسرعة الى نظام الدولة ، فازداد دخول الكويت فى حلبة السياسة الدولية فى المنطقة (٣٨) .

لقد جذبت الاحداث الدولية التى حدثت فى منطقة الشرق الأدنى ومنطقة الخليج العربى فى الفترة الواقعة بين عامى ١٨٩٠ و ١٩١٤ انتباه رجال الدبلوماسية الدولية وكبار الشركات الاستثمارية الى الكويت أكثر من أى فترة أخرى الى جانب أهمية الكويت الاستراتيجية واستقرارها الأمنى ونشاطها التجارى مما أدى الى ازدياد التنافس الامبريالى الشديد على النفوذ والمصالح فى الكويت بين روسيا والمانيا وبريطانيا ، فرغم أن بريطانيا كانت حتى ذلك الوقت تعترف بتبعية الكويت للدولة العثمانية (٣٩) . الا أنها بدأت منذ ذلك الحين تنكر هذه التبعية وتؤكد أن الكويت بلد مستقل ، حيث قام سفيرها فى القسطنطينية (سير فيليب كورى Sir Philip Currie) بتحريات كشفت أنه حتى فى القسطنطينية هناك من يؤكد أن الكويت مستقلة تماما عن الدولة العثمانية ، وأنه يعتقد أنه على الرغم من اعتراف شيخ الكويت بالسيادة العثمانية الا أنه حاكم مستقل تماما ولا يخضع للسلطان الا خضوعا أسميا (٤٠) .

وقبل تتبع الأهتمام البريطانى بالكويت ، الذى تعزز بصورة كبيرة فى العقد الأخير من القرن التاسع عشر ، وتوثق فى نهاية ذلك القرن ، بعقد اتفاقية الحماية فى ٢٣ يناير عام ١٨٩٩ م ، ينبغى التركيز على موضوع المسألة الكويتية ، التى ظهرت بوضوح فى تلك الفترة بالذات ، والتى تولد منها الاهتمام البريطانى بالكويت ومن ثم اتفاقية الحماية .

فقد نتجت المسألة الكويتية عن دخول الكويت بفعل التنافس

الدولى عليها الى مجال السياسات الأوربية الهادرة فى تلك الفترة التى أعتبرت عصر شق السكك الحديدية الكبرى وازدهار الاستعمار ، حيث سار الاستعمار فى ذلك الحين جنبا الى جنب مع مشاريع السكك الحديدية (٤١) .

وهكذا تمثلت المسألة الكويتية فى ذلك السياق الأوسع للأمبريالية فى الكويت وأرتبطت أرتباطا وثيقا بالوضع السياسى العام فى أوربا فى العقد الأخير من القرن التاسع عشر ، والعقد الأول من القرن العشرين . فبالنسبة للدولة العثمانية أو ما يسمى بالرجل المريض فقد كاد أن يلفظ أنفاسه فى أواخر القرن التاسع عشر ، لولا اختلاف الدول الأوربية على تركته ، مما اعطاه فترة اضافية للبقاء والمقاومة للحفاظ على تلك الممتلكات وتبرز فى مقدمة الدول الأوربية المهتمة باوضاع الخليج ، وممتلكات الدولة العثمانية فيه بريطانيا صاحبة الأمبراطورية فى الهند ، والتى أرتبطت بسلسلة من المعاهدات مع مشيخات الخليج ، فكان لابد لها من الدخول الى حلبه المنافسة على الكويت . ثم كانت هناك المانيا الدولة الأوربية الحديثة التى كانت تتربص للحصول على الامتيازات فى الخليج ، والتركيز على الكويت الواقعة على رأسه بمحاذاه العراق العثمانى . ذلك أن المانيا لم تتحد الا عام ١٨٧٠ على يد الرجل الحديدى بسمارك الذى كان يتطلع للفوز بمستعمرات خاصة فى آسيا وأفريقيا ، أو تأسيس احتكارات المانية فى المقاطعات العثمانية وكانت روسيا هى الاخرى تحاول الوصول الى مياه الخليج العربى الدافئة والحصول على المصالح فى المنطقة . وأخيرا فقد كانت فرنسا حريصه على ايقاف بريطانيا عند حدها (٤٢) .

وهكذا يمكن أن نتبين بوضوح أن المسألة الكويتية أرتكزت على أربعة محاور رئيسية هى : **أولا** : الدولة العثمانية ، **ثانيا** : روسيا ، **ثالثا** : بريطانيا ، **رابعا** : المانيا ، وقد كونت هذه المحاور الأربعة

الرئيسية فيما بينها قوى التنافس الذى قام حول الكويت فى نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين وكان كل من المحور الأول والثانى والرابع يتحرك بقوة منفردا وبالتعاون مع المحورين الآخرين للحصول على المصالح واقامة المشاريع الاستثمارية فى الكويت ثم للوقوف والتصدى للمخططات البريطانية الرامية للسيطرة التامة على منطقة الخليج العربى بصورة عامة ، والكويت بصورة خاصة وابعاد كافة القوى المتنافسة عن المنطقة لتبقى لها وحدها ودون سواها ، وهو الأمر الذى نجحت فى تحقيقه فى النهاية .

فقد سعت بريطانيا الى احباط مخططات منافسيها فى منطقة الخليج والى ضم الكويت الى مخططها للسيطرة على المنطقة . وقد رأت فى منافسة القوى الأوربية تهديدا واضحا لتنامى أمبراطوريتها فى الهند ، وقضاء على ما تأكد لها بوضوح من مصالح حيوية فى الكويت .

وفى مواجهة تلك المساعى البريطانية ، كان لابد أن تتعاون القوى المتنافسة على الكويت لمقاومة التحدى البريطانى لمصالحها ونفوذها فى المنطقة . وأتخذ تعاون تلك المحاور شكلا صريحا هو مساعدة الدولة العثمانية لتأكيد سيادتها على الكويت ، وتحويل تبعية الكويت لها من شكلها الصورى الى آخر رسمى وفعلى ينعكس بصورة عملية على تعزيز مصالح ومشاريع تلك القوى .

وفى ضوء ذلك ينبغى دراسة دور كل محور من المحاور على حده

من خلال عملية التنافس والصراع الذى كانت الكويت ميدانا له فى تلك الحقبة من الزمن ، وذلك لكى نبتعد بموضوعنا عن التشابك والتداخل ونبين جوانب الموضوع بوضوح ونسلط الضوء على تلك المزاحمات الدولية على الكويت والتى عرفت بـ " المسألة الكويتية " .

أولا : الكويت والدولة العثمانية :

لم تبذل الدولة العثمانية محاولات جادة فى أعقاب حملة مدحت باشا لتأكيد سيطرتها ونفوذها فى الكويت ، وأكتشفت بما حققته اجراءات مدحت باشا من توثيق صلات الدولة بالكويت ، وربطها بها اسميا غير ان الدولة العثمانية عادت الى الاهتمام بالكويت فى العقد الأخير من القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين ، عندما لاحظت الأهتمام الأوربى بها .

وكانت الدولة العثمانية مدركة تماما لأهمية ربط ولاياتها الآسيوية بشبكة مواصلات جيدة ، لما فى ذلك من أثر كبير فى تعزيز سلطتها على تلك الولايات . لذلك بدأت تتعاون مع أصدقائها الالمان فى هذا المجال . وكان السلطان عبد العزيز قد دعا مهندسا المانيا فى عام ١٨٧٢ م لدراسة مشروع لتطوير طرق المواصلات فى آسيا الصغرى . كما قدم مهندس ألمانى آخر فى عام ١٨٨١ م دراسة لمشروع مد سكة حديد من أزمير الى بغداد الا أن هذا المشروع لم يكتب له النجاح لضعف الامكانات المادية اللازمة لتمويله بالاضافة الى معارضة بريطانيا للمشروع (٤٣) .

ان هذا الفشل لم يثن الدولة العثمانية عن مواصلة مشاريعها بهذا الخصوص ، فقد تابع السلطان عبد الحميد مشروعا بدأه السلطان عبد العزيز ، فى مجال مشاريع السكك الحديدية والاتجاه الى التعاون مع الالمان فى هذا الشأن . وكان السلطان عبد الحميد أول سلطان عثمانى بعد سليمان القانونى يشد انتباه الاوروبيين من بريطانيين وألمان وفرنسيين ، وذلك حين دعاهم الى المساهمة ، فى بناء سكة حديد فى الأناضول وسوريا (٤٤) . الا أن السلطان ركز على التعاون مع الالمان ، وتحول بذلك عن البريطانيين الذين كانت لهم السيادة الأقتصادية فى تركيا الآسيوية بدون منافس حتى عام ١٨٨٣ م .

ان السبب فى تحول السلطان عبد الحميد عن البريطانيين يرجع الى ان الاخيرين قد أحتلوا مصر فى ذلك العام ، فكان هذا الاحتلال بمثابة تحد للسلطات العثمانية التى عجزت عن التصدى لهذا الاحتلال بقوة السلاح فكان لابد لها من اللجوء الى أساليب أخرى فى المجابهة وذلك باتساع المجال أمام الالمان لمنافسة بريطانيا ليس فى تركيا الاسيوية فحسب بل فى العراق والكويت وقطر (٤٥) .

وازاء ذلك كان لابد أن تعتمد الدولة العثمانية على الالمان فى تنفيذ قرارها الذى أتخذته بعد الحرب مع روسيا (١٨٧٧ ــ ٧٨) والخاص بمد عدة خطوط حديديه تربط بين أجزائها المختلفه . ولما كانت الكويت من الناحية الجغرافية تفصل بين مقاطعة الاحساء ومقاطعة البصرة

التابعتين للدولة فان موقع الكويت بين هاتين الولايتين العثمانيتين كان من شأنه أن يقطع امتداد السيطرة العثمانية (٤٦) ، فى حالة وقوع الكويت تحت نفوذ دولة أخرى . لذلك أهتمت الدولة العثمانية بتعزيز سيطرتها على الكويت ، وابعادها عن نفوذ وسيطرة أى دولة أخرى ، لاسيما النفوذ البريطانى الذى بدأ يلوح فى الأفق بوضوح .

وقد شهدت فترة تولى السلطان عبد الحميد الحكم (١٨٧٦ - ١٩٠٩) تحولا كبيرا فى السياسة العثمانية ازاء الخليج العربى بوجه عام والكويت بوجه خاص فقد تمسك السلطان عبد الحميد بالكويت ولم يتنازل عنها الاتراك من بعده وظلت سياستهم ثابتة رغم حدوث الانقلاب الذى قام به الاتحاديون عام ١٩٠٨ م .

وكانت الدولة العثمانية تبذل قصارى جهدها لتوسيع نطاق نفوذها فى منطقة الخليج العربى . وقد أنتهج السلطان عبدالحميد الثانى سياسة واضحة بهذا الصدد بتعيين نظيف باشا واليا على البصرة فصرح أثناء مقابلته للمستر روبرتسون P. Robertson القنصل البريطانى فى البصرة بتاريخ ١٤ ديسمبر (كانون أول) سنة ١٨٨٧ م بأن مهمته تهدف الى تقوية العلاقات العثمانية مع امارات الخليج العربى بدون استثناء (٤٧) وتؤكد الدلائل التاريخية اتصالات نظيف باشا مع شيوخ امارات الخليج العربى ضمن محاولاته لتأكيد النفوذ العثمانى عليها واخضاع تلك الامارات التى ترددت فى قبول التبعية العثمانية ، كالبحرين التى رفضت رفع العلم العثمانى فوق مبانيها الرسمية (٤٨) .

ويتضح من اتصالات نظيف باشا ما يؤكد الاهتمام العثمانى بتعزيز نفوذ الدولة العثمانية على الامارات العربية فى الخليج العربى تطبيقا لسياسة السلطان عبد الحميد الثانى . ولا شك أن اهتمام الدولة العثمانية بالكويت يفوق اهتمامها بأى امارة أخرى من امارات الخليج ذلك لأن الكويت تعتبر مفتاح الخليج العربى بالنسبة للدولة العثمانية ونقطة ارتكاز وانطلاقه عسكرية لحملاتها المتعلقة بتثبيت نفوذها فى منطقة الخليج وحلقة وصل بين ممتلكات الدولة العثمانية فى كل من القطيف والبصرة .

وقد غدت الكويت فى تلك الفترة من المواضيع المهمة فى العلاقات الدولية ، ليس لكونها مسرحا لمشاريع السكك الحديدية فحسب ، بل لانها كانت تمثل موقعا استراتيجيا ، ومركزا لسياساتها ، بالنسبة للشرق الأدنى ، فعلاوة على أهميتها بالنسبة للسياسة الخارجية لحكومة الهند البريطانية ، فانها كانت الحليف الوحيد لعبد العزيز آل سعود فى مساعدته على استعادة ملك آل سعود فى نجد من آل الرشيد ، حلفاء الدولة العثمانية التى كانت تدعمهم بجهد كبير (٤٩) وكان ذلك فى عهد الشيخ مبارك الذى حكم الكويت (١٨٩٦ ـ ١٩١٥) على أثر قتله لشقيقيه الشيخ محمد (الحاكم) والشيخ جراح ، فأخذت الدولة العثمانية تنظر بعين القلق الى تغيير الأوضاع بالكويت ، لا سيما وأن أصابع الاتهام اشارت الى مشاركة بريطانيا بهذا الخصوص ، وجاءت الاتهامات من المسئولين البريطانيين أنفسهم مما يؤكد الاتهام ـ ففى تقرير

للمستر ستافريدس Mr. Stravrides المستشار القانونى فى السفارة البريطانية فى الاستانه نجده يشير الى أن ثمة ارتباكا كبيرا حدث فى محيط السلطان العثمانى عندما علم ان مبارك قد قتل اخاه وأغتصب الحكم بتحريض من المقيم السياسى البريطانى فى بوشهر والخليج العربى ولو أن المقيم السياسى أنكر ذلك بشدة (٥٠) ، وقد أضاف المستر ستافريدس الى ما سبق من اتهام المقيم السياسى بمعاونة الشيخ مبارك فى مؤامرة قتله لأخويه مدللا صحته بأن الشيخ مبارك كان قد مكث قبل اغتياله لشقيقيه مدة شهر واحد فى صحبة المقيم السياسى البريطانى فى بوشهر ويلسون الذى بدوره لم ينكر ذلك (٥١) . ولكن مذكرة وردت من فارس بتوقيع (ج . س هوايت J.C. Whyte) مساعد القنصل البريطانى فى بوشهر يشير الى أن معلومات ستافريدس غير دقيقه وان الدافع الحقيقى لاغتيال مبارك لأخويه هو السلطة والثروة . أما قصة تدبير القتل من قبل المقيم السياسى فلم نسمع عنها . ويضيف وايت أن الشيخ مبارك حاول تأمين الاعتراف به كشيخ ، الا أن والى البصرة حمدى باشا رفض الاعتراف به ، ورفض كذلك قبول مبلغ قدره مئة ألف ليرة تركيه قدمه الشيخ له (٥٢) .

وبينما أنكرت بريطانيا رسميا اشتراك أى من مسئوليها فى توجه الشيخ مبارك لقتل شقيقيه ، فان المقيم السياسى البريطانى دعا حكومته لقبول منح الشيخ مبارك الحماية مشيرا الى أن الشيخ بالرغم من حصوله على الحكم بعد اغتيال اثنين من اخوته ، فقد ظهر فى نظر الموظفين

البريطانيين كحاكم شعبى مستنير (٥٣) .

وقد أثارت الطريقة التى وصل بها الشيخ مبارك للحكم استياء وقلق الدولة العثمانية ، وجعلتها تتردد كثيرا قبل أن تصدر فرمان التنصيب فى العام التالى (٥٤) ، كما تشككت فى أن تكون لبريطانيا يد فى قتل الشيخ لشقيقيه ، الا أنها ونتيجة خشيتها من أن يزداد تقارب الشيخ مبارك مع بريطانيا ، فتتمكن الأخيرة من تنفيذ مخططاتها وتنفوذها فى الكويت ، فانها لم تكتف بالاعتراف بالشيخ مبارك بل راحت تستميله وتحاول بجهود حثيثة صرفه عن التقرب لبريطانيا وتمكينها من وضع أقدامها فى الكويت ، وما يتضمنه ذلك من تهديد لمركزها فى الكويت والخليج العربى والجزيرة العربية . فاستعملت فى استمالته شتى وسائل الترغيب لكسبه والابقاء على ولائه للدولة العثمانية ذلك بعد أن أحست بميله للبريطانيين وتباحثه معهم لربط بلاده بهم واستجابة البريطانيين له ، ومساعيهم للسيطرة على الكويت بعد أن تراءى لهم ما ستحققه بلادهم نتيجة لذلك من مصالح عسكرية وأقتصادية وسياسية .

وقد قدر المسئولون العثمانيون خطورة المخططات البريطانية فى الكويت ، وما سيترتب على نجاحها من أضرار جسيمة على الدولة العثمانية لذا قرر المجلس المخصوص (٥٥) ، وجوب العمل على احباط المؤامرات البريطانية فى الكويت ، بالعمل على استمالة الشيخ مبارك . ولهذا الغرض تم توسيخ نقيب أشراف البصرة السيد رجب النقيب لايفاده للشيخ ، لتقديم النصح له بأساليب اللين واللطف (٥٦) . لذلك

حاولت الدولة العثمانية التأثير على الشيخ بالوسائل الروحية ، وذلك باثارة حميته الاسلامية وجذبه لتأكيد ارتباطه بدولة الخلافة وولائه للخليفة رأس العقيد الاسلامية الى غير ذلك من الآثار المتعلقة بالدين واشعاره بأنه بابتعاده عن البريطانيين الكفار سينال رضاء البارى (الله) والرضاء العالى (السلطان) ، وسيحصل على المكافئة (٥٧) .

وتستمر الدولة العثمانية فى الاجتهاد لكسب الشيخ مبارك وصرفه عن الميل للبريطانيين فتعده بأنها اذا ما تأكد لها ولاؤه للدولة العثمانية ونبذه للمخططات البريطانية فى بلاده ستمنحه رتبة ميرميران (أمير امراء) مع وسام يتناسب مع وضعه وتعيد اليه مخصصات التمور التى قطعت بوفاة الشيخ محمد الصباح (٥٨) .

ولقد أظهر الشيخ مبارك استجابة للدولة العثمانية ، وكتب للسلطان عرض حال (عريضة) أكد فيها ولاءه للدولة العثمانية (٥٩) . الا أنه فى حقيقة الأمر استكمل اتصالاته ببريطانيا بعرض عقد معاهدة حماية يعتمد عليها فى تركيز حكمه وتثبيته فى الكويت .

وهكذا يتبين أن الدولة العثمانية بذلت قصارى جهدها لاستمالة الشيخ مبارك عند ظهور بوادر تقربه للمسئولين البريطانيين وحاولت صرفه عنهم ، خشية وقوع الكويت تحت النفوذ البريطانى ، تقديرا منها لخطورة ذلك على نفوذها ومصالحها فى المنطقة ، ولكن مساعيها بهذا الصدد لم تسفر عن شىء يذكر بالنسبة للتأثير على الشيخ الذى عقدت

بريطانيا سمه اتفاقية حماية فى ٢٣ يناير عام ١٨٩٩ م .

ونتيجة لأهمية الكويت بالنسبة للدولة العثمانية ، فانها لم تطق أن تفرض أى دولة أخرى نفوذها وسيطرتها على الكويت ، فتفقد هى فى المقابل ارتباط الكويت بها . لذلك انبرت لمواجهة المخططات البريطانية التى احاطت بالكويت بتولى الشيخ مبارك وتقربه لبريطانيين .

ولم يقلل سقوط السلطان عبد الحميد الثانى اهتمام الدولة العثمانية بالخليج بصفة عامة والكويت بصفة خاصة ومجابهتها للنفوذ البريطانى هناك فقد ازداد اهتمام الدولة العثمانية بالمنطقة نتيجة لتوطد أواصر الود بينها وبين المانيا على أثر الانقلاب ضد حكم السلطان عبد الحميد الثانى ، الذى تزعمه ضباط متشبعون بالنزعة الالمانية (٦٠) . وقد اتجهت سياسة رجال تركيا الفتاه الى تقوية السيطرة العثمانية على الخليج فعملوا على اضعاف سلطة الشيوخ وأنضوائهم الى فكرة الجامعة الاسلامية التى ورثوها عن السلطان عبد الحميد (٦١) .

ثانيا : الكويت والمشاريع الروسية :

اذا كانت المشاريع والمصالح وبالتالى الاتصالات الروسية بالكويت لا تقارن من حيث الحجم بمصالح واتصالات كل من بريطانيا والدولة العثمانية ، الا أن الاتصالات الروسية بالكويت على قلتها حرية بتسليط الضوء عليها لا سيما وان المشاريع الروسية فى الكويت كانت من الاسباب

المباشرة التى دعت بريطانيا الى عقد اتفاقية الحماية مع الكويت .

وتعود محاولات روسيا للاندفاع نحو الخليج العربى واقامة علاقات وارتباطات مع بلدانه الى النصف الثانى من القرن التاسع عشر حين وفد الروس الى المنطقة وفى اذهانهم وصية امبراطورهم بطرس الاكبر التى تحثهم على التقدم نحو سواحل الخليج العربى . فقد جاء فى تلك الوصية " توغلوا حتى تبلغوا سواحل الخليج العربى " فتعيدوا الحياة الى الطرق التجارية القديمة مع الشرق الادنى (٦٢) . ولقد أبدى الروس اهتمامهم بفارس لمحاذاتها لهم ولكونها توصلهم الى الخليج العربى ، الذى سينقذ روسيا من عزلتها وبعدها عن البحار الدافئة المفتوحة بعد ان فشلت فى تحقيق ذلك الهدف فى المضايق التركية . وفى سبيل تحقيق تلك الغاية استخدموا اساليب عديدة منها ارسال البعثات الروسية ثم مشروعات مد الخطوط الحديدية ، وقيام سفن الاسطول الروسى بزيارة بعض موانى الخليج كما قامت روسيا بمبادرات لاستطلاع الاوضاع ، واختيار القواعد البحرية ، فنظمت موسكو حملة من البعثات ، صبغتها بالوان مختلفة تفتيشية وتجارية وسياسية وغيرها (٦٣) .

ولما كانت روسيا هى الخصم التقليدى لبريطانيا العظمى فى الشرق الأوسط فقد أظهرت بريطانيا قلقا شديدا من خطوات روسيا فى منطقة الخليج العربى . ومما زاد مخاوف بريطانيا أن روسيا دخلت فى تحالف مع فرنسا عام ١٨٩٢ م وحاولت من خلال هذا التحاول الاتصال بالمراكز الرئيسية فى الخليج العربى التى ظلت بعيدة عنها لفترة من الزمن .

كما ان المخططات الروسية لم تكن لتغيب عن بال بريطانيا ، التى كان لها امر السيطرة على الهند ، فى الوقت الذى كان بيدها زمام الأمور فى منطقة الخليج بوابة الطريق المؤدى الى الهند . وكانت اطماع روسيا التقليدية تبدأ بالوصول الى المياه الدافئة وهذا يتطلب ايجاد موقع فى منطقة الخليج العربى ، يصلح كقاعدة لوجودها هناك ، فشرعت فى البحث عن ذلك الموقع لاستخدامه كقاعدة ، وقد ادركت ان تلك القاعدة لن تكتسب اهميتها وتحقق الغرض منها ما لم يتم الاتصال بينها وبين روسيا نفسها عن طريق مد الخطوط الحديدية عبر الاراضى الفارسية وتسيير الخطوط البحرية اليها على نحو يمكنها من ترسيخ نفوذها فى تلك المنطقة الحساسة من العالم . واذا كانت روسيا قد بذلت جهودها تلك على الجانب الشرقى للخليج العربى فانها بذلت الجهود المتتالية لكسب جانب المشيخات العربية على الشاطىء العربى ايضا عن طريق قيامها باجراء الاتصالات معهم ، وارسال السفن الحربية لارهاب الانكليز الذين كانوا متسلطين على منطقة الخليج العربى من ناحية ولجذب الشيوخ العرب من ناحية اخرى . وكانت بريطانيا مدركة ان نجاح خطط روسيا ستفتح الطريق نحو المحيط الهندى الى جانب ان ذلك النجاح سيعزز من سيطرتها على فارس ويزيد من قوة اعمالها الدفاعية ضد الامبراطورية البريطانية ونفوذها الضارب فى الشرق ، وتأكد لبريطانيا ان الوقت بات مناسبا لروسيا لتحقيق تطلعاتها وطموحاتها تلك ، فقد كان وضع روسيا فى منشوريا مستقرا فى حين كانت بريطانيا مشغولة بحربها مع البوير فى جنوب افريقيا (٦٤) .

ولقد تخوفت بريطانيا من ان يكون الميناء الذى تسعى روسيا للحصول عليه فى منطقة الخليج العربى هو الكويت ، فعلى الرغم من انهم كانوا يشكون فى البداية فى وجود نوايا للروس فى الكويت على اساس بعدها المكانى نسبيا عن مركز نشاطهم فى بلاد فارس (٦٥) الا انهم توقعوا بعد ذلك انه مادامت روسيا قد نزلت فارس بهدف اقامة نفوذ لنفسها على شواطىء الخليج العربى ، فان الكويت يمكن ان تصبح الميناء الطبيعى للسفن الروسية المتجهة نحو الخليج (٦٦) .

وفى ضوء ذلك انقسم الرأى العام البريطانى الى قسمين : الأول يرى وجوب مجابهة روسيا بقوة لاحباط خططها بينما رأى القسم الآخر أن من غير المعقول ان تكرر روسيا فى الخليج ما صادفها من متاعب فى منشوريا وكوريا والصين فتقدم على السيطره على ميناء كالكويت او بندر عباس او شوربار ، وعلى هذا توقع ذلك الفريق ان روسيا لا تنوى معاداة بريطانيا وكل ما ترغب فيه هو توسيع نطاق تجارتها مع فارس وان تبحث عن ميناء للتصدير فى الخليج العربى ، أما عن مد سكة حديدية فلم يكن من المؤكد ان يتم لأن انشاءها يحملها نفقات عظيمة ، فضلا عن وعورة الاراضى التى يجتازها الخط وعلى ذلك فقد نادى الفريق الثانى بعكس ما نادى به الفريق الأول، أى أنه رأى أنه بمساعدة روسيا تستطيع بريطانيا ان تبعد الالمان الا انه بقيت مشكلة أمام هذا الرأى وهى انه على أساس تستطيع بريطانيا ان ترفض مطالب المانيا اذا ما طالبت بالمثل ... ؟ وهذا ما رجح رأى الفريق الأول بانه يجب على بريطانيا ان لا تستسلم لأى خرق للوضع الراهن لان ذلك الاستسلام من شأنه ان يمس مصالحها فى الخليج ، واذا لم تفعل ذلك ستكون عرضة لان ترى كلتا الدولتين روسيا والمانيا تؤسسان مراكز لهما على الطريق الموصل لامبراطوريتهما (٦٧) .

وعند أول ظهور اللورد كيرزن الى ميدان السياسة البريطانية وبروزه فى عداد المتخصصين فى سياسة الهند والشرق الأوسط ، كانت آراؤه معتدلة وقريبة من رأى الفريق الثانى ، فصرح عام ١٨٨٩م بما ملخصه " ان زحف

الروس فى اتجاه الهند ليس الغرض منه الغزو ، وانما هو بمثابة تعمية تحول نظر بريطانيا عن غرضهم الحقيقى فى البلقان " (٦٨) غير ان كرزن ما لبث ان غير نغمته بالنسبة لروسيا وذلك حين عين وكيلا لوزارة الهند بعد ذلك بثلاث سنوات لتناول الموضوع باسلوب الاستعمارى المتزمت ذاكرا : " ان نزول أى دولة لروسيا عن ثغر ما من ثغور الخليج ذلك الحلم الجميل الذى كثيرا ما داعب الوطنيين المتحمسين من اجل الفولجا ، يعتبر اهانة متعمدة لبريطانيا ومساسا صارخا بالحاله الراهنه واستفزازا يهدف الى اشعال نار حرب دولية وانى اتهم الوزير البريطانى الذى يقبل التخلى لروسيا عن ميناء على ساحل الخليج بانه خائن لبلاده " (٦٩) .

واخذ حاكم الهند الاستعمارى يضخم الشائعات ، فالبعثة العلمية الفرنسية التى تزور حوض القاورن تزيد بمساندة روسيا فتح خط حديدى هناك ينافس الخط البريطانى والمندوب الروسى الذى ظهر فى لنجة يسعى لاقامة حامية روسية فى جزيرة قشم . وقد وضع اللورد كيرزن مذكرة هامة عن سياسة بريطانيا فى فارس والخليج العربى (سبتمبر عام ١٨٩٩م) تنذر بوجود اطماع دولية متعددة تهدد النفوذ البريطانى وتكمن خطورتها فى انها ليست صادرة عن دولة واحدة بل عن عدة دول . وأوضح كيرزن ان اكثر ما يخشاه هو ان يكون الفرنسيون والروس قد نسقوا سياستهم فى الخليج نتيجة تحالف الدولتين فى عام ١٨٩٢ (٧٠) .

ويبدو ان كيرزن قد نجح فى التأثير على اللورد هاملتون Lord Hamilton وزير الهند فواصلت حكومة الهند مبالغتها الخيالية فى وصف الخطر الروسى فصورت الموقف وكأن بريطانيا على وشك فقدان نفوذها فى الخليج العربى وبالتالى امبراطوريتها فى الهند (٧١) .

ولقد اجمعت معظم التقارير البريطانية على ان حصول روسيا على ميناء فى الخليج العربى وتسلطها على جنوب فارس سيعرض المصالح والتجارة البريطانية دون شك الى خطر وبيل (٧٢) . وعليه ارسل

كيرزن مذكرة الى السفير البريطانى فى طهران ينوه فيها بوجوب تحـــرك بريطانيا لاغلاق اى طريق يوصل الروس الى الخليج العربى والمحيـــــط الهندى (٧٣) .

وقد تأكد من كافة التصريحات التى أدلى بها كيرزن بعد تعيينه نائبا للملك فى الهند ان من أهم المبادىء التى استمر يدين بها طوال حياتـه ان سلامة الهند تكمن فى سيطرة بريطانيا على الخليج العربى (٧٤) ولـــم يقتصر توجيه كيرزن لتلك السياسة على روسيا ، بل تعداها الى استعمالها ضد أى دولة أخرى تعمل على التقليل من السيادة البريطانية فـــــى الخليج (٧٥) .

ومع تأييد هاملتون لما ذهب اليه كيرزن الا أنه ابدى شيئا مـــــن التحفظ فى مذكرة اعدها بهذا الخصوص فاشار الى انه مع تسليمه بان الموقف البريطانى أصبح مهددا الا أن الحكومة البريطانية لا تستطيع برغم ذلـــك ان تنكر حق الدول الاخرى فى الحصول على موانىء فى الخليج . وعـــلى الرغم من ان الحكومه البريطانية كانت لا تزال تستحوذ على احتكـــــار التجارة فى تلك الانحاء الا ان هذا الوضع كان معرضا للتغيير بسبـــب امتداد الخطوط الحديدية الى البحر ، ثم نتيجة النشاط المتزايد للتجـارة الخارجية ، وان حصول روسيا او غيرها من الدول على موانىء فى الخليـــج سيؤدى بلا شك الى خرق للاحتكار التجارى الذى فرضته بريطانيا منذ عـدة قرون (٧٦) .

ومن خلال تتبعنا للنشاط الروسى على الكويت الواقعة على الشاطىء العربى للخليج ، نجد ان هذه (المشيخة) الصغيرة قد لفتت انظـــار الروس وتطلعوا اليها لاهميتها بالنسبة الى كثير من مشاريعهم فـــــى المنطقة . فقد كانت روسيا مدركة تماما لأهمية موقع الكويت الاستراتيجى، كما كانت على معرفة تامة بموقف كل من الدولة العثمانية وبريطانيا فيها ، لذلك رأى الروس أن حصولهم على معلومات كافية عن الكويت يعتبر امـرا ضروريا لتنفيذ مشروعاتهم هناك ، ولكى يتسنى لهم ذلك اوفـــــــدوا

مبعوثيهم مثل داومانسون وعباس اليوف وعبد الله وغيرهم ـ ومعظمهم من مواطنى القوقاز ـ الى الكويت مغلفين مهمتهم بنوع من الكتمان ومتظاهرين بالرغبة فى التجارة أو مكافحة الطاعون (٧٧) بينما تؤكد الوثائق البريطانية ان أولئك المبعوثين لم يكونوا فى حقيقتهم تجارا أو أطباء ، وتشير تلك الوثائق الى اتصال المبعوثين الروس بالسلطات العثمانية فى البصرة أو بالسلطات المركزية فى الاستانة (٧٨) .

وبدأت التطلعات الروسيه نحو الكويت تتضح باختيارها لتكون كمحطة للفحم وهذا ما دفع الانكليز الى تغيير موقفهم ازاء الرغبة التى ابداها لهم الشيخ مبارك خلال الشهور الاولى للحصول على الحماية البريطانية (٧٩) فبعد ان كان التوجه لقبول تلك الحماية محصورا بالسلطات البريطانية فى الخليج برئاسة مالكولم جون ميد Major Meade المقيم السياسى البريطانى فى الخليج (بوشهر) كانت السلطات البريطانية المركزية ـ وعلى رأسها جورج هاملتون وزير الهند وسولزبرى Marquess of Salisbury وزير خارجية بريطانيا ـ مترددة فى قبول طلب الشيخ مبارك خشية ان يؤثر ذلك على العلاقات البريطانية ـ العثمانية وان يدخلها ذلك فى مشاكل دبلوماسية مع الدول صاحبة المصالح فى المنطقة وما سيترتب على الحماية من توسيع دائرة الواجبات العسكرية البريطانية فى منطقة الخليج (٨٠) .

مشروع خط حديد كابنست :

ومما دفع الحكومة البريطانية لتغيير موقفها نحو الاستجابة لطلب الشيخ مبارك لفرض الحماية على بلاده ظهور مشروع كابنست للسكك الحديدية الذى اثار الكثير من القلق لدى المسئولين البريطانيين . ذلك ان الكونت " فلاديمير كابنست Cont-Valadimir Kapnist أحد رجال الاعمال الروس وابن شقيق السفير الروسى فى فينا وممن كانوا يحظون بنفوذ فى بلاط قيصر روسيا ، قد تقدم للحصول على امتياز من

الباب العالى لمد سكة حديدية ، من طرابلس على البحر الابيض المتوسط الى الكويت فى الخليج العربى • وقد احال السلطان عبد الحميد المشروع الى وزير الاشغال العمومية لدراسته وتقديم تقرير عنه ، وبالفعل نجح السفير الروسى فى الاستانة فى الحصول على موافقة الباب العالى على تنفيذ المشروع (٨١) مما عكس اثاره على سياسة بريطانيا فى منطقة الخليج بصفة عامة والكويت بصفة خاصة (٨٢) .

وفيما يطرحه اللورد كيرزن من آراء حول مشروع كابنست تعبير كامل عن رأى الحكومة البريطانية ، ففى مذكرة رسمية له فى نوفمبر عام ١٨٩٨م اشار كيرزن الى أن جماعة من الاقتصاديين الروس ، كان يمثلهم الكونت كابنست الذى يلقى تأييدا من السفارة الروسية فى الاستانة يسعون للحصول على امتياز لمد خط حديدى من الاسكندرونة الى الفرات والخليج ، وانه لمن المشكوك فيه ان تتحمل روسيا فى ذلك الوقت الاموال التى يتطلبها المشروع • ويعتقد كيرزن ان هناك محاولات يبذلها الروس لاقناع البيوت المالية البريطانية بالمشاركة فى هذا المشروع وفى مقابل ذلك يحذر كيرزن بانه اذا ما استغلت الاموال البريطانية فيجب ان تستغل فى مشروع بريطانى صرف • وينحصر اعتراض كيرزن على مشروع كابنست بانه كأى مشروع حديدى آخر بين البحر المتوسط والخليج يجعل من الكويت منطقه ينتهى عندها وفى ذلك تهديد لمركز بريطانيا فى الخليج العربى (٨٣) .

ولقد حصلت السفارة البريطانية فى الاستانة فى يوليو عام ١٨٩٨ م على تقرير طلب مد مشروع خط حديد كابنست الى الكويت على الخليج العربى واتضح منه وجود دعم مالى فرنسى لهذا المشروع فكان لذلك أثر فى تصعيد القلق البريطانى من المشروع وخطورته على نفوذها ومصالحها فى المنطقة • فكانت مجرد فكرة انشاء خط حديدى روسى يصل الى الخليج كافية لاثارة حفيظة بريطانيا وقلقها فكيف اذا تم ذلك المشروع وبتعاون روسى فرنسى (٨٤) .

ويمكن اعتبار مشروع خط حديد كابنست وتطلع روسيا الى الكويت

كنقطة النهاية للمشروع هو الامر الحاسم (٨٥) الذى غير موقف بريطانيا المعلن من طلب الشيخ مبارك للحماية البريطانية ، والخاص برفض الطلب وعدم التدخل فى شئون امارات الخليج باكثر مما يتطلبه حفظ السلام والامن فى منطقة الخليج (٨٦) . الا ان مشروع خط حديد كابنست هو الذى حفز بريطانيا للاسراع فى عقد اتفاقية الحماية عام ١٨٩٩ م .

انعكس تغيير موقف الانكليز تجاه فرض الحماية على الكويت على تصريحات المسئولين البريطانيين الذين اعتبروا ان طلب روسيا بالحصول على امتياز من تركيا لمد خط حديدى ينتهى عند الكويت انما ينطوى على افتراض بان الكويت تخضع فى تبعيتها للاتراك فى حين انها ليست كذلك، بدليل انها لا تدفع الزكاة لدولتهم ، ولا تسمح لقواتهم بالتواجد فى اراضيها (٨٨) .

وقد اثبت مشروع خط حديد كابنست الروس والمشاريع الروسية الأخرى فى الكويت أن روسيا أصبحت تدخل الكويت ضمن نطاق محاولاتها الرامية للسيطرة على الخليج العربى . ومما أكد ذلك ، بالاضافة للمشاريع الروسيه السابقة ، زيارة قناصلها فى بغداد والبصرة وبوشهر المتكررة لحاكم الامارة الشيخ مبارك وبذل قصارى جهدهم لاقناعه بما سيجنيه من فوائد جمة من خلال صداقته لروسيا (٨٩) حيث اظهروا له استعدادهم الكامل لمعاونته اذا ما طلب مساعدات من القيصر الروسى . كما عبر القناصل الروس خلال اتصالاتهم بالشيخ مبارك عن حرصهم الشديد على تأييد استقلاله . فقد ابلغ القنصل الروسى فى بوشهر الشيخ مبارك اثناء اجتماعه به ان حكومته قد أوفدته اليه لابلاغه بان الروس يعتبرونه مستقلا ، وانه اذا كان فى حاجة الى مساعدة فما عليه الا ان يكتب الى القنصل فى بوشهر غير ان الشيخ مبارك ونتيجة عدم ثقته بامكانية الحصول على الحماية والمساعدة عن روسيا فضل الاعتماد على الانكليز (٩٠) .

ان فشل الروس فى التأثير على الشيخ مبارك وكسب وده على ذلك النحو لم يمنعهم من مواصلة الاتصال به وتابع القناصل الروس فى بوشهر والبصرة وبغداد زياراتهم للكويت بهدف اجراء اتصالات اخرى مع شيخها مبارك الصباح ولكن تلك الاتصالات الروسية لم تكن فى غفلة من الحكومة البريطانية التى تابعت تحركات هؤلاء القناصل فى محاولة منها للتعرف على دواعى تلك الزيارات المتكررة والتقصى عما دار خلال مباحثات الجانبين الروسى والكويتى (٩١) فتوصلت مصادرها الى انه بالنسبة للزيارة التى قامت بها السفينة الحربية الروسية اسكولد Askold للكويت صعد الى ظهرها الشيخ جابر المبارك بدلا من والده حيث قوبل بالحفاوة اللائقة وحظى بالتكريم المناسب ، ولدى مغادرته للسفينة الروسية حمل بالهدايا التذكارية ... الا ان المسئولين الانكليز لم يتمكنوا من التعرف على طبيعة المباحثات التى جرت بين الجانبين او حيثياتها . ونظرا لان الشيخ مبارك لم يطلع قائد السفينة البريطانية Assaye عندما وصل الى الكويت فى اعقاب (اسكولد) فقد اثيرت الشكوك الانكليزية حول تلك المباحثات (٩٢) .

وتطلعنا الوثائق البريطانية على المزيد من الزيارات التى قامت بها السفينة الروسية الى الكويت ومن ذلك زيارة " فارياج Varyag " للكويت عام ١٩٠٢ م برفقة الطراد الفرنسى انفرمه حيث اجتمع خلالها والمستر كروجلو Mr. Krouglow بالشيخ ثم زيارة القنصل الروسى فى البصرة فى نهاية ذلك العام على ظهر احدى السفن الحربية واجراءه مباحثات مع الشيخ تساءل خلالها عن مدى معرفة الشيخ بالاتفاق الذى توصل اليه الالمان والانكليز حول مد الخط الحديدى الالمانى الى كاظمة التابعة له (٩٣) . وتؤكد الوثائق البريطانية عدم توقف الروس عن بذل محاولاتهم مع الشيخ مبارك للتأثير عليه ، ومواصلة زيارة السفن الحربية الروسية فتشير الى زيارة السفينة الحربية الروسية " بويارين Boyarin " فى مارس ١٩٠٣ (٩٤) ثم ارسال الروس لسفينة اخرى فى ١٢ سبتمبر عام

المتنافسة على منطقة الخليج العربى ، من انكليزية وروسية والمانية فقد تسبب ذلك فى قيام تلك المنافسة القوية على الكويت بين القوى الاوربية . لذا رأت بريطانيا فى اتفاقها مع الشيخ السبيل القوى والوحيد الذى يمكنها من درء خطر قدوم منافسين جدد الى منطقة نفوذها فى الخليج العربى والهند ، ولتكتمل بهذه الاتفاقية سلسلة الاتفاقيات المانعة (الحماية) التى عقدتها مع كافة امارات الخليج العربى . وصادف فى ذلك الوقت ان اصبح اللورد كيرزن نائبا للملك فى الهند ووجه اهتمامه البالغ الى الكويت وكان قد اعترف فى وقت سابق فى كتابه فارس والمشكله الفارسيه Persia & The Persian Question (المنشور عام ١٨٩٢ م) بالسيادة العثمانية على الكويت الا انه عاد واشار الى أنه بالرغم من اعتراف الحكومة البريطانية بالسيادة العثمانية على الاراضى الواقعة جنوب الكويت ، غير انه لم يتأكد من أن الدولة العثمانية قد أثبتت سيادتها على الكويت ، فى اى وقت من الاوقات ، ومما يؤكد ذلك ما صرح به كل من القنصل البريطانى فى بغداد الكولونيل (لوك) Lock والكولونيل ميد المقيم السياسى فى الخليج اللذين اكدا أنه لا يوجد ثمة اتصال فعلى بين الدولة العثمانية وسكان الكويت الذين يبدون كراهيتهم للعثمانيين ، هذا فضلا عن انعدام مظاهر السيادة المعروفة من دفع الجزية أو وجود حاميات عسكرية ، واعرب كيرزن عن رأيه بضرورة اعلان الحماية البريطانية على الكويت (١١٢) ولم يكن يرى كيرزن ضرورة التدخل البريطانى فى الشئون الداخلية للامارة ولكن كان يكتفى بمدرعه حربية تزور الميناء من آن الى آخر لتمنع محاولات العثمانيين للسيطرة على الكويت ووصول نفوذ أى دولة أخرى اليها (١١٣) .

وتبعا لمستجدات الاحداث التى أبرزت الكويت على الساحة الدولية كثرت تقارير المسئولين البريطانيين فى المنطقة الى حكومتهم فى اواخر عام ١٨٩٧ م وأوائل عام ١٨٩٨ م والتى يبدون فيها قلقهم الشديد

١٩٠٤ م حيث عبر قائدها للشيخ مبارك عن استعداد بلاده لضمان حكمه فى الكويت اذا ما تصالح مع الاتراك واستقبل فى بلده القناصل الـــــــــروس والفرنسيين (٩٥) ونتيجة لوقوع الزيارات الاخيرة للسفن الحربيـــــــة الروسية في فترة لاحقة لتوقيع الاتفاقية الانكليزية الكويتية للحماية عـــام ١٨٩٩ م (أى انها خرجت عن نطاق المخططات الروسية فى الكويت الـــتى دفعت بريطانيا لعقد تلك الحماية) لذا فاننا لم نتناول موضوعها وما تـــم خلالها ونتائج تلك الاتصالات على الكويت وما ترتب عليها بالنسبة لاثارة مخاوف بريطانيا بالتفصيل • ولابد ان نصل من خلال تتبعنا للنشـــــاط الروسى فى الكويت والمواجهة البريطانية له ، الى ان تلك المواجهة التى نلحظها من تصريحات المسئولين البريطانيين اتسمت بالحذر فى البدايـــة حين كان هؤلاء المسئولون يعبرون عن قلقهم بوجهة نظر معتدلة نوعا ما ، فيشيرون الى انهم فى الوقت الذى لا يتطلعون فيه لفرض نفوذهم عـــــلى الكويت فانهم لا يرتضون من اى طرف آخر السيطرة عليها (٩٦) الا انـــه اذا كانت المخططات الفرنسية في الكويت قد تسببت بعض الازعـــــاج للانكليز ، فان قلقهم كان أبعد من ذلك بكثير بالنسبة للنشاطـــــات الروسية اذ اعتقدت حكومة الهند ان المخططات الروسية اذا كانت بعيـــدة المدى كما كانت باعثا لكل تحركاتها السياسية (٩٧) .

وفى ٢٠ ديسمبر عام ١٨٩٨ م حين منحت الحكومة العثمانية الكونت كابنست الروسى امتياز انشاء خط للسكك الحديدية ينتهى فى الكويـــت على الخليج العربى عندئذ فقط قرر اللورد سولزبرى Salisbury وزير الخارجية البريطانية ان مشروع كابنست لونفذ سيعنى تحويل بلاد الشـام والعراق وشرق الجزيرة العربية الى منطقة نفوذ روسية ، وعلى ذلك قـرر سولزبرى ان يربط الكويت ببريطانيا بمعاهدة على شاكلة معاهدة عـــام ١٨٩١ ، المعقودة مع مسقط ، لذلك اصدر أوامره الى المقيم السياســـى البريطانى الكولونيل ميد بالتوجه الى الكويت ليعقد مع شيخها اتفاقيـــة حماية (٩٨) وفى الحقيقة ان الحكومة البريطانية ممثلة فى شخص جـــورج

هاملتون وزير الهند وسولزبرى وزير الخارجية كانت قد اتخذت الخطوات الحاسمة نحو هذا الاتجاه (٩٩) عندما علمت بخبر قيام روسيا بالبحث عن موضع يصلح ليكون محطة للفحم فى المنطقة ، واختيار الكويت كمقر لتلك المحطة (١٠٠) .

ولا شك ان اندفاع الحكومة البريطانية الاخير نحو عقد اتفاقية حماية مع الكويت ناتج عن ادراكها لما كانت تخطط له الاستراتيجية الروسية من وجوب نقل الحرب بينها وبين بريطانيا الى منطقة الخليج العربى حيث تستطيع القوات الروسية ان تحتل موقعا مهما - مثل الكويت - بالنسبة لطرق المواصلات البريطانية عبر المحيط الهندى ، وكان الروس يعتقدون ان مصلحة بلادهم البحرية فى المحيط الهادى وبحر البلطيق تقتضى التمركز فى الخليج العربى (١٠١) .

وجدت بريطانيا انه لابد للقضاء على الأخطار الروسية من تفويت الفرصة عليها باضاعة هدفها الجديد والمقترح ليكون نقطة انطلاق مخططاتها لمواجهة تمركز بريطانيا فى الخليج الا وهو الكويت ، وذلك بضم الاخيرة الى نفوذها . فقد كانت بريطانيا تخشى ان تقوم روسيا فى حالة وضع يدها على مراكز ذات ميزات استراتيجية بهدف جعلها قواعد للفحم الحجرى بممارسة ضغطها السياسى على شيوخ الخليج العربى واقناعهم بالتوقيع على معاهدات سياسية تعطى معنى الحماية . وتأكد ما توقعته بريطانيا من ان الروس كانوا يتصلون بالشيخ مبارك كما اتصلوا بعبد العزيز ال سعود حيث حاولوا اقناعهما بفائدة التعاون مع روسيا وفرنسا ولكن الامير ين العربيين رفضا الدخول فى اية علاقات مع حكومة القيصر الروسى (١٠٢) .

ومن ناحية اخرى فقد كان اللورد سولزبرى يقدر أهمية محطات الفحم من الناحية الاستراتيجية ، كما كان يقدر أهمية شبكات المواصلات

المعتمدة على السكك الحديدية والتى تربط الطرق الرئيسية كتلك المؤدية الى طريق مواصلاتها للهند . ونتيجة لوضوح المخططات الروسية بهذا الشأن ـ واختيارها الكويت نقطة لنشاطها ـ لذا كان لابد من الحصول على تعهدات من حكومات ايران والدولة العثمانية ومسقط والكويت والبحرين ، تضمن فيها عدم تنازلها عن اى جزء من أراضيها فى الخليج العربى ، الى اية دولة اجنبية دون موافقة بريطانيا وذلك على شاكلة اتفاقيات الحماية التى عقدتها مع كل من مسقط والبحرين وأخيرا الكويت . وقد ايده فى وجهة نظره تلك اللورد كيرزن (نائب الملك فى الهند) فى مذكرة رفعها الى اللورد هاملتون حول الخليج العربى (١٠٣) .

ثالثا : الكويت وبريطانيا :

وهكذا وجدنا ان الكويت أهم نقطة ترتكز عليها التنافس الأوربى الذى اشتد فى منطقة الخليج العربى ابان تلك الفترة بين كل من المانيا وروسيا وفرنسا بالاضافة الى بريطانيا والدولة العثمانية التى عجزت عن التصدى لهذا الاحتلال بقوة السلاح فكان لابد لها من اللجوء الى أساليب أخرى فى المجابهة وذلك بافساح المجال أمام الالمان لمنافسة بريطانيا ليس فى تركيا الاسيويه فحسب بل فى الخليج . فقد كانت الكويت هى النهاية المبتغاة لمعظم مشروعات السكك الحديدية عبر العراق وهو امر فى غاية الاهمية بالنسبة لنفوذ ومصالح بريطانيا فى منطقة الخليج والعراق وخطر حقيقى يهدد مواصلاتها للهند لذلك احست بريطانيا بهذا الخطر الذى يتهددها من كل صوب وعملت بكل جهدها وقوتها للتصدى له ورده .

ولم تكن مشاريع السكك الحديدية بجديده على بريطانيا ، فقد كانت افكار مد خط حديدى بين الخليج العربى وحوض البحر المتوسط تراود رجال السياسة البريطانيين منذ أمد بعيد وقد سبقوا غيرهم فى هذا

المجال حيث يعود ذلك الى عام ١٨٣٠ م عندما ارسلت بريطانيا الكولونيل تشسنى لمسح برزخ السويس ولكنه غير وجهته وذهب الى سوريا لمسح طريق وادى الفرات • ولعل ذلك عائد الى ان خطر محمد على باشا والى مصر التركى كان قد اختفى من الجزيرة العربية والخليج العربى (١٠٤) الى جانب ان الظروف الاقتصادية التى كانت تمر بها بريطانيا فى ذلك الحين قد حالت دون البدء فى تنفيذ هذا المشروع •

ولم يلبث المشروع ان عاد الى اذهان المسئولين البريطانيين بشكل مختلف عام ١٨٥٦ م حين ظهرت رغبة السير وليم اندرو Sir M. P. Andrew مدير شركة السكك الحديدية فى الهند فى ان يشق خط سكة حديدية بطول الطريق الذى اقترحه تشيسنى • وكان الهدف الرئيسى من هذا المشروع تحسين الاتصالات البريطانية مع الهند • ولا شك ان امتلاك هذا الطريق امر هام لا يقدر بثمن بالنسبة لبريطانيا ، خاصة وانه سينقص المسافة باكثر من ألف ميل • واختيرت الاسكندرونة (١٠٥) على البحر المتوسط والكويت على الخليج العربى كنقطتى البداية والنهاية نظرا لتمتعهما بمتطلبات موانى الدرجة الأولى (١٠٦) • وجاء المشروع بشكل جدى عام ١٨٧١ م كبديل للمشروع الفرنسى الخاص بقناة السويس •

ولقد حظى المشروع باهتمام مجلس العموم البريطانى فعين لجنة برئاسة السير ستافورد نورثكوت Stafford Northcote لدراسة المشروع الا ان اللجنة اضعفت تقريرها بشكل مميت بذكرها لبدائل متعددة (١٠٧) •

واستمرت مشاريع السكك الحديدية تلح على خاطر بريطانيا خلال السنوات القليلة التالية الا ان ايا منها لم يوضع موضع التنفيذ لعدة اسباب خارجة عن موضوع دراستنا • وفى الوقت الذى تقدم فيه وليم

انـدروا للحصول على موافقة الباب العالى على مشروعه باقامة السكـــــة الحديدية ، تقدم المنافسون الفرنسيون بمشروع مشابه للسلطان غيـر ان الاخير نحاه جانبا نظرا لسيطرة النفوذ البريطانى المتعاظم فى الاستانـة انذاك . بينما انصب الاهتمام الفرنسى على مصر والشرق اكثر من منطقـة الخليج العربى خلال القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر واثنـاء الفترة النابليونية (١٠٨) .

ولقد عادت بريطانيا فى العقـد الاخير من القرن التاسع عشـر الى تقدير أهمية الاستفادة من ميناء الكويت ليكون نهاية خط حديدى مـــن بورسعيد فى مصر الى الكويت على الخليج العربى . ويعتبر هـــذا المشروع من أهم الاسباب التى جعلت الامر يستقر عند الساسة البريطانيين على ضرورة تقديم الحماية للشيخ مبارك منعا للجوئه الى اية قوه اخـرى فى حالة اهمال بريطانيا تقديم العون له (١٠٩) .

وحظى مشروع مد خط سكه حديدية بريطانية الى الكويت بتأييـــد الكولونيل ميد المقيم السياسى البريطانى فى الخليج العربى الذى حبـذ امكانية اختيار الكويت كمحطة النهاية لخط سكة حديد من الاسكندرونـة أو بورسعيد وذلك لكونهـا أهم المراسى من الناحية الاستراتيجية فـــى منطقة الخليج العربى (١١٠) .

ومن الملاحظ ان النصـف الثانى من القرن التاسع عشر اتـــم بكونه عصر شق السكك الحديدية فى ذات الوقت الذى كان فيه عصر ازدهـار الاستعمار والصراع على مناطق النفوذ لاسيما فى منطقة الخليج الـــتى تشكل الطريق الرئيسى الى الهند ــ وهذا ما عبر عنه (ب . ج . مارتن P. G. Martin) حين ذكر " ان الاستعمار سار منذ ذلك الحيـن جنبا الى جنب مع شق السكك الحديدية " (١١١) ولما كانت الكويـت فى النهاية المبتغاة لكافة مشروعات السكك الحديدية للدول الأوربيـة

حول المخططات الاجنبية فى الكويت ومن ذلك تحركات القوات التركية فى البصرة باتجاه الكويت والبعثة الروسية التى وصلت هناك بزعم مكافحة الطاعون ، وبالرغم من عدم وجود اى دلائل للوباء فى الخليج العربى ومن اعتزام روسيا اختيار الكويت لتكون مستودعا للفحم ومحطة نهاية لمشروع خط حديد كابنسيت ثم التعاون التركى الالمانى ومساندة الاولى للاخيرة فيما يتعلق بمشاريعها فى المنطقة ، لاسيما الخاص منها بمشاريع خطوط السكك الحديدية وهذا ما دفع حكومة الهند الى التوجه بالسؤال لوزارة الخارجية (١٠ فبراير ١٨٩٨ م) عما اذا كان من المرغوب فيه تعديل سياسة عدم التدخل فى الكويت وذلك لمواجهة مخططات الدول الاجنبية . ولم تتلق حكومة الهند جوابا على تساؤلها بالرغم من تكرار مذكراتها المتعلقة بهذا الشأن فى ٥ ديسمبر ١٨٩٨ م حيث عبرت وزارة الخارجية عن استعدادها لتأييد حكومة الهند اذا ارتأت هذه الحكومة ان الحماية على الكويت يمكن ان تتأكد وتمارس بواسطتها وعلى مسئوليتها دون متاعب ودون التوسع غير الملائم لواجبات الشرطة (البوليسية) فى الخليج (١١٤) . وقد ارسل وزير الخارجية البريطانية برقية بهذا المعنى الى حكومة الهند فى ٢٤ ديسمبر ١٨٩٨ م (١١٥) . وكان السير اوكنور Sir O'Conor السفير البريطانى فى الاستانة يذهب الى ما ذهب اليه وزير خارجيته وحكومة الهند من قبل حول ضرورة جعل الكويت محمية بريطانية مع وجوب التقيد بالحذر بان تأخذ الاتفاقية صورة تعهد سرى من الشيخ بان لا يتنازل عن اى قطعة من أرضه لاية قوة اخرى (١١٦) .

ولعقد معاهدة الحماية كان لابد من التأكد من استقلال الكويت عن الدولة العثمانية حتى تطمئن الحكومة البريطانية الى عدم مقدرة الدولة العثمانية على التصرف فيها بالتنازل عن اجزاء منها الى الدول الاجنبية وبخاصة المانيا التى كانت تعمل فى ذلك الحين على انشاء خط سكة حديد بغداد لذلك كلفت حكومة الهند الكولونيل كمبول Kemball

بتحرى الامـور (١١٧) فنفى الاخير تبعية الكويت والدولة العثمانيـة واكد استقلالها عنها بما لا يدع مجالا للشك . وراحت الحكومة البريطانية تفتش عن حجة مقنعة لتبرير فرض الحماية البريطانية على الكويـت وجعلها امرا شرعيا يبطل اتهام الرأى العالمى لبريطانيا بأنها شاركـت الشيخ مبارك فى مقتل اخويه والاستيلاء على الحكم . لذا طرحت موضـوع القرصنة خلال عام ١٨٩٧ م الا ان وزير الخارجية البريطانية انـذاك الماركيز سولزبرى Marquess of Salisbury نفسه لم يقتنع بهـذه الحجة وكتب تقريرا الى حكومة الهند بتاريخ نوفمبر ١٨٩٧ م اشار فيـه الى ان مسألة القضاء على القرصنة لم تكن فى حد ذاتها حجة مقنعة لفـرض الحماية على الكويت (١١٨) .

كذلك أكد رئيس الوزارة التركية (الصدر الاعظم) لمستشار السفـارة البريطانية المستر ساندیسیون Mr. Sandison فى مقابلة معه فـى يوليو (تموز) ١٨٩٨ م ان السيادة التركية على مناطق الخليج تمتـد جنوبا الى القطيف وعارض تدخل بريطانيا فى الكويت بحجة القضاء عـلى القرصنة أو تجارة العبيد مشيرا الى ان الامبراطورية العثمانية عـلى استعداد لتبنى اى افكار انسانية تستهدف القضاء على هذه الاعمـال الاجرامية (١١٩) .

وازاء ذلك كان على بريطانيا ان تفتش عن حجة أخرى لفـرض سيطرتها على الكويت ، فاثارت موضوع مخططات روسيا تجاه الكويـت ، ولكن هذه الحجة فشلت ايضا فى تقديم تبرير كاف لفرض الحمايـة (١٢٠) . وكان لابد من اعتماد حجة القرصنة وتجارة الرقيق بالرغم من ضعفهـا لمواجهة التدخل العثمانى فى الكويت فكتب السير اوكنور مذكرة الى وزيـر الخارجية البريطانية ذاكرا : " ان اعمال القرصنة وتجارة الرقيق تبـرر تدخل حكومة الهند وتهىء الفرصة لابرام اتفاقية خاصة ومباشرة مع الشيـخ ... ومع الزمن يمكن لهذه الاتفاقية ان تتخذ شكلا فعالا لتخدم جميـع

الاغراض العملية وتعطى حكومة الهند امتيازا مسبقا فى الكويت (١٢١)
وعلى هذا اجمع المسئولون البريطانيون على وجوب تعديل سياسة
بريطانيا الرامية الى عدم التدخل فى شئون امارات الخليج العربى (١٢٢)
حيث تشكل اقتناع تام لدى هؤلاء المسئولين نحو عقد اتفاقية حماية مع
الكويت للأسباب التالية :

أولا : التنافس الدولى على المشروعات العمرانية :

وخاصة مشروعات السكك الحديدية الروسية والالمانية كذلك كثرة الزيارات التى كان الفرنسيون يقومون بها للشيخ مبارك مما اثار مخاوف بريطانيا من ان تصبح الكويت مستودع فحم روس أو المانى أو منطقة نفوذ فرنسية فحمل ذلك مجتمعا بريطانيا الى الاسراع بتوقيع اتفاقية الحماية فى ٢٣ يناير عام ١٨٩٩ م مع الشيخ مبارك (١٢٣) .

ثانيا : المصالح البريطانية الكثيرة التى اتضحت فى الكويت واشارت اليها تقارير وكلائها في المنطقة ومن ذلك التوصية التى قدمها الكولونيل ميد المقيم السياسى فى الخليج العربى والتى تبرز أهمية الكويت وتبين :

" تملك الكويت ميناء ممتاز فاذا أصبح تحت حمايتنا فسيكون من أهم مراكز الخليج الفارسى (العربى) فبالاضافة الى احتمال جعل الكويت فى المستقبل نهاية لخط حديدى من الاسكندرونة الى بورسعيد فاننا بقبول الاشراف على هذا الميناء سنضمن حماية تلك المشروعات ومن جهة أخرى فان تجارة الكويت نشطة مع البصرة وسوريا وغزة وستنال تجارة الرقيق ضربة قاضية حينما تصبح الكويت تحت حمايتنا " (١٢٤) .

ثالثا : ظهور تيار بريطانى متحمس للحماية من قبل حكومة الهند بزعامة اللورد كيرزون نائب الملك والذى تبنى هذا الاتجاه منذ

تعيينه فى مركزه فى نهاية عام ١٨٩٨ م ايمانا منه باهمية الكويت بالنسبة لبريطانيا . فاعرب عن رأيه بوجوب عقد اتفاقية حماية مع شيخ الكويت على غرار الاتفاقية التى عقدت مع شيخ البحرين ١٨٩٢ م (١٢٥) .

رابعا : الاوضاع الداخلية فى الامارة وعقد اتفاقية الحماية :

لم تسمح اوضاع الكويت الداخلية باقامة علاقات طيبة بين شيخ الكويت والدولة العثمانية وذلك نتيجة عدم اعتراف الاخيرة به بعد قتله لشقيقه ، وذلك بالاضافة الى الصراع الخارجى الذى وضع الشيخ مبارك فى موقف حرج نجم عن تعرض امارته لصراع مع جيرانه من الشمال (الاتراك فى البصرة) وشيوخ المنتفك ومن الجنوب جاءه التهديد من امراء حائل فكان لزاما عليه الاتجاه الى بريطانيا لحماية حكمه وكان لابد لبريطانيا من الاستجابة له اتقاء لاتجاهه الى أى من القوى الاجنبية المنافسة على الكويت والتى عملت على استخدام نفوذ الدولة العثمانية كستار لمحاولاتها الرامية الى تأكيد مصالحها فى الكويت (١٢٦) وتأكدت الحكومة البريطانية من ذلك عندما احست بالتحركات العسكرية العثمانية نحو الكويت . لهذا كله سارعت الى ايفاد الكولونيل ميد لابرام اتفاقية الحماية مع شيخ الكويت فى ٢٣ مارس عام ١٨٩٩ م ونصت على ما يلى :

١ - يتعهد الشيخ مبارك عن نفسه وعن ورثته من بعده بألا يستقبل فى بلاده وكلاء أو ممثلين للدول الاجنبية دون موافقة الحكومة البريطانية .

٢ - يتعهد الشيخ بألا يتنازل أو يبيع أو يؤجر أو يرهن جزءا من أراضيه لحكومة أو لرعايا دولة أجنبية ، كما لا يسمح باحتلال جزء من أراضيه أو استخدامه دون موافقة الحكومة البريطانية (١٢٧) .

ويلاحظ ان الاتفاق لم ينص على ان تمثل بريطانيا الكويت في الخارج ولكن تطبيقه من الناحية العملية ادى الى هذا الوضع بصوره تدريجيه ، خاصة بعد سقوط الدولة العثمانية . كما ان توقيع الاتفاق تم لمواجهة ظروف مؤقتة بالنسبة لكلا الجانبين ، غير ان بريطانيا ارادت مواجهة المنافسة الاجنبية لها في الكويت والخليج العربى وتأكيد نفوذها هناك وأهمية هذا النفوذ لمواصلاتها مع مستعمراتها فى الهند اما الكويت فقد سعى الشيخ مبارك الى تأمين حكمه والمحافظة على استقلاله الذاتى .

وقد اتفقت مصلحة الطرفين المتعاقدين (بريطانيا والكويت) على ابقاء الاتفاق على الكتمان فبريطانيا لا تريد ان تسوء علاقتها بالدولة العثمانية ولا ترغب فى التورط فى المشكلات مع الدول ذات المصالح فى المنطقة اما الشيخ مبارك فكان حريصا على تأمين جانب الدولة العثمانية والحفاظ على بساتين النخيل العائدة للاسرة الحاكمة فى البصرة . ولذات السبب بقيت السفن الكويتية تحمل الراية العثمانية (١٢٨) .

رابعا : المانيا وخط حديد برلين ـ بغداد :

اذا كانت روسيا ومشروعاها فى الكويت الخاصان باختيارها كمحطة للفحم ونقطة النهاية لمشروع خط حديد كابنست قد دفعت بريطانيا لعقد اتفاقية الحماية مع الكويت فى ٢٣ يناير ١٨٩٩ م ، فان المانيا واختيارها كاظمة الكويتية لتكون المحطة الاخيرة لخط حديد برلين ـ بغداد ، السبب الذى دعا بريطانيا لاعلان اتفاقيتها السرية مع الكويت عام ١٩٠٣ م ، لمواجهة المخططات الالمانية فى الكويت فبينما كانت روسيا أهم منافس لبريطانيا فى الخليج خلال السنوات الاخيرة من القرن التاسع عشر ، فقد أصبحت المانيا ذلك المنافس الخطير ، فى السنوات

الاولى من القرن العشرين اذ أن وصول المانيا الى تركيا الاسيوية والخليج العربى كان أشد خطرا من التوسع الروسى فى المناطق التى تعتبرها بريطانيا مناطق نفوذها الخاصة ، على الرغم من الشكل الظاهرى التى أخذته المخططات الالمانية باظهارها بصورة مشاريع اقتصادية وامتيازات سعت للحصول عليها من الباب العالى لبناء خط حديدى عبر الاناضول الى الكويت على الخليج العربى وبذلك يكون التصريح السياسى الذى أدلى به اللورد لانزداون Lansdowne وزير الخارجية البريطانية فى مجلس اللوردات بتاريخ ٥ مايو ١٩٠٣ موجها الى المانيا بقدر ما كان موجها الى روسيا (١٢٩) وينص التصريح على :

" ان سياستنا فى الخليج يجب ان تتجه فى الدرجة الاولى الى حماية التجارة البريطانية فى هذه المياه . وفى الدرجة الثانية لا أرى أن هذه الجهود يمكن أن تقف حائلا دون التجارة المشروعة لاى دولة أخرى . أما فى الدرجة الثالثة فلابد أن اقولها بصراحة وبدون تردد بأننا نعتبر حصول أى دولة أجنبية لقاعدة بحرية أو لميناء محصن فى الخليج ضارا بالمصالح البريطانية ويتحتم علينا بالتالى أن نقاوم ذلك بكل ما نملكه من وسائل" (١٣٠) "

وكان من أهداف سياسة التقارب بين ألمانيا والدولة العثمانية التى وطدها الامبراطور ولهلم فى زيارتين قام بهما الى اسطنبول خلال العقدين التاسع والعاشر من القرن التاسع عشر ، ان تحصل المانيا على احتكارات تجارية فى آسيا الصغرى وسوريا والعراق ، وأن تفتح أسواقها للصناعة الالمانية ، وكان من أهم المشاريع التى عرضها الالمان على السلطان العثمانى عبد الحميد الثانى مشروع انشاء خط حديد يربط البسفور بالخليج العربى بعد أن تم ربط برلين باسطنبول بخط مماثل (١٣١) .

ولقد كانت الآمال تجيش فى صدور الألمان من أصحاب المشاريع

الأولى لسكك الحديد فى الشرق الأوسط نحو اعادة المجد الاقتصادى لمنطقة غرب آسيا وخاصة سوريا والعراق ومنطقة الخليج العربى ، فأخذوا يركزون اهتمامهم على سكة حديد تمتد من أسطنبول عبر آسيا التركية الى بغداد • وكان الاهتمام منصبا على تكوين علاقات مالية مع الدولة العثمانية بالذات ، التى كانت على شفا الافلاس • ولذات السبب كانت الشركات الاجنبية تتنافس فيما بينها للحصول على أحسن الشروط من السلطان عبد الحميد (١٣٢) ، الذى طرح المشروع على أساس اشتراك رؤوس الاموال من دول مختلفة ، حتى لا يكون حكرا على دولة واحدة • وقد وافقت انذاك كل من بريطانيا وفرنسا على الاشتراك بالفعل وتلقت الحكومة العثمانية عروضا من أصحاب رؤوس الاموال الروس والفرنسيين والبريطانيين ، وذلك فى الفترة بين عامى ١٨٩٨ و ١٨٩٩ م ولكنها رفضتها جميعا لاسباب مختلفة ، أهمها اتجاهها للالمان ، وتفضيلهم على أية جهة أخرى ، لعدة أمور أولها أن المشروع الالمانى هو الوحيد الذى يلبى شروط الباب العالى ومتطلباته • فقد تلخص تخطيط الالمان فى مد سكة حديد الاناضول الى العراق عبر جبال طوروس ، بينما كانت المشاريع الاخرى تخطط لشق سكة حديد عبر العراق •

ولم يكن هذا هو السبب الوحيد الذى دعا السلطان العثمانى الى قبول العرض الالمانى ، وانما من وجهة النظر السياسية ايضا اراد السلطان احتضان حركة الجامعة الاسلامية ، لذلك كان من الضرورى ان يختار احدى القوى المتعاطفة مع الجامعة الاسلامية وكانت كل من روسيا وفرنسا وبريطانيا تضطهد المسلمين الواقعين تحت حكمها ، ولكن المانيا لم تكن لها تجارب مع المسلمين ، ولم يحدث قط أن قامت المانيا بالاستيلاء على احدى المقاطعات العثمانية (١٣٣) • وصادف اثناء قيام القيصر الالمانى بزيارته الاخيرة للدولة العثمانية عام ١٨٩٨ ان زار الاماكن المقدسة ، واعلن الحماية الالمانية على الكاثوليك وقد

زار فلسطين ودمشق ، حيث اعلن فى الاخيرة حماية المانيا وصداقتها للعالم الاسلامى . فكانت زيارته دعامة قوية للنفوذ الالمانى والعلاقات الالمانية مع العالم الاسلامى . وبالرغم من أن نتائج الزيارة كانت قليلة الاهمية بالنسبة لمشروع خط حديد بغداد الا انها أثرت فى تدعيم السلطان للمصالح الالمانية على حساب المصالح البريطانية (١٣٤) .

ومن الاسباب التى رجحت كفة المانيا بالاضافة الى ما تقدم ، اعتبارها دولة غير استعمارية من وجهة نظر السلطان عبد الحميد ، ثم من وجهة نظر جماعة الاتحاد والترقى من بعده لذا اعتمد عليها الاتراك فى تسليح وتدريب الجيش العثمانى ، على يد القائد الالمانى الشهير " فون دير جولتز Von der Goltz " ، وأسسوا معها علاقات ثقافية واقتصادية مهمة ومنحوها الامتيازات والافضلية (١٣٥) وذلك على الرغم من أن المصالح الالمانية فى الدولة العثمانية كانت منحصرة فى نشاط البعثات الدينية والبروتستانتية فى الشام ، بالاضافة الى بعض النشاط التجارى .

ولم يكن لنفوذ المانيا السياسى أو الاقتصادى أهمية تذكر غير ان الانتصارات التى حققتها المانيا فى المجالات العسكرية لاسيما عام ١٨٧١م اكسبتها مركزا كبيرا فى نظر العثمانيين الذين كان من رأيهم احترام القوة العسكرية . وزاد من التقارب الالمانى العثمانى ذلك الشعور بالعداء المطلق فى روسيا ضد السياسة الالمانية فى اعقاب مؤتمر برلين عام ١٨٧٨ فادرك بسمارك انه فى حالة قيام الحرب فسيكون اعداء روسيا اصدق حلفاء لالمانيا .

ولما كانت الدولة العثمانية اكبر عدو لروسيا فى ذلك الحين لذا اتجه بسمارك الى التقارب اليها وكانت الدولة العثمانية على أتم استعداد للترحيب بالصداقة الالمانية (١٣٦) اذ وجد السلطان

عبد الحميد امبراطوريته قد أصبحت بعد مؤتمر برلين على هاوية الافلاس كما وجد ان جيشه وادارته الداخلية يحتاجان الى تنظيم ولذلك اتجه الى المانيا (١٣٧) في الوقت الذى احجمت فيه الكثير من البيوت المالية الداخلية عن تمويل المشروعات الاصلاحية فى الدولة العثمانية نتيجة لما وصل اليه الاقتصاد العثمانى من سمعة سيئة فى الدوائر البريطانية فترك احجام بريطانيا عن مساعدة الدولة العثمانية فى ازمتها الباب مفتوحا للتدخل الالمانى (١٣٨) . بل ان الدولة العثمانية بدأت تعمل على محاربة المصالح البريطانية فى المنطقة فشجعت الشيوخ العرب فى البصرة والكويت وقطر وغيرها على مقاومة النفوذ البريطانى وذلك نتيجة لاحساسها بمساعى بريطانيا الخبيثة لتأكيد نفوذها فى منطقة الخليج العربى وطرد العثمانيين منها لتحل محلهم . وصادفت الخطوات التى خطتها بريطانيا (١٣٩) تضاؤل هيبة فرنسا كذلك فى الدولة العثمانية واقترن ذلك بالتقدير الكبير لألمانيا مما رجح كله جانب الالمان فاحتلوا فى فترة وجيزة مكانة الانكليز بل فاقوهم من حيث المكانة لدى السلطات العثمانية (١٤٠) .

لقد نشطت السياسة الالمانية بشكل كبير مستغلة نفوذها لدى الباب العالى وكان للسياسة التى كان يتبعها الكونت رادوفتز Radowitz السفير الالمانى فى الاستانة الفضل الكبير فى ترسيخ ذلك النفوذ منتهزا فرصة كراهية السلطان لبريطانيا واستيائه من روسيا ليدعم مصالح المانيا فى الدولة العثمانية وممتلكاتها الواسعة . على ان الحكومة البريطانية لم تعتبر فى بداية الامر الخطر الالمانى تهديدا لها وانما على العكس من ذلك ساندت الممارسات الكثيرة التى كان السفير البريطانى فى الاستانة المستر وايت Whyte يبذلها لدعم المشاريع الالمانية بقصد موازنة النفوذ الروسى فى الدولة العثمانية (١٤١) وذلك انطلاقا من سياسة حكومته المتعلقة بالابقاء على صداقتها لالمانيا بقصد الوقوف فى وجه منافسه روسيا لها باتجاه حدود الهند الشمالية الغربية ، وفى

مواجهة محاولات روسيا لاحتلال احد موانى الخليج كانت المنافسة بين روسيا وبريطانيا محتدمة منذ وقت ليس بالقريب وهذا مما ادى الى ظهور ما يعرف بالتقارب الودى الانكلو ـ المانى . لذلك فان بريطانيا لم تعر امر توقيع البنك الالمانى Deutsch Bank فى ٤ اكتوبر عام ١٨٨٨ م على الاتفاقية النهائية لمد خط حديد ميد باشا بمسافة ٤٨٥ ميلا الى انقره اهتماما يذكر بينما يعتبر ذلك حدثا مهما فى التاريخ الدبلوماسى للعلاقات فى تركيا ، علاوة على اهميته بالنسبة الى المشاريع المالية والاخرى الخاصة بالسكك الحديدية . فقد تقرر ان يمتد الخط المذكور الى بغداد والخليج أو بالاحرى كان من المتوقع ان يمتد الى بوابة الهند وقد يكون عدم اهتمام بريطانيا بالامر ناتجا عن اعتقادها بان المصالح الالمانية فى الامبراطورية العثمانية سترغمها على الدخول فى نزاع مع روسيا فى الشرق الاوسط فتخف بذلك اعباء بريطانيا هناك وتصبح فى وضع افضل هذا بينما كانت وزارة الخارجية البريطانية قبل توقيع البنك الالمانى للاتفاقية النهائية لمد سكة الحديد بثلاث سنوات قد اكدت على الاهمية السياسية للسكك الحديدية صوب الهند ووجوب ضمان السيطرة البريطانية المطلقة على تلك المشاريع (١٤٢) .

لقد كانت الصحافة البريطانية مبتهجة للنفوذ الالمانى فى الامبراطورية العثمانية وذلك فى التسعينات من القرن التاسع عشر حين كانت بريطانيا تشعر باقصى درجات الصداقة مع المانيا . وعندما قام القيصر الالمانى بزيارة الامبراطورية العثمانية فى اكتوبر عام ١٨٩٨ م كتبت التايمز اللندنية ما يلى :

" لا يسعنا فى هذا البلد الا الدعاء باطيب التمنيات من اجل نجاح رحلة الامبراطور ومن اجل خطط التوسع التجارى المرتبطة بها . ويمكننا ان نقول بشرف انه اذا لم يكن بمقدورنا ان تكون هذه الاشياء فى

ايدينا لا نرجو لاحد ان يضع يده عليها غير الالمان " (١٤٣) .

وعندما اعلن السلطان العثمانى فى ٢٧ نوفمبر عام ١٨٩٩ م عن قراره بمنح البنك الالمانى امتياز اقامة سكة حديدية من قونية الى بغداد والخليج العربى (١٤٤) قوبل هذا القرار بالترحاب من قبل الحكومة والصحافة البريطانية لاسيما وان الشركة الالمانية كانت ترحب من جهتها بمساهمة البريطانيين فى المشروع (١٤٥) . وبذلك نجد ان موقف بريطانيا من المشروع الالمانى كان موقف تحبيذه وذلك لانها رأت فى ذلك سدا يقف امام التغلغل الروسى فى ممتلكات الدولة العثمانية وهذا ما دعا الروس الى الاعتقاد بان اتفاقا سريا لابد وان يكون قد عقد بين الانكليز والالمان من اجل التعاون فى ميادين اخرى (١٤٦) .

وفى الواقع ان ترحيب الحكومة البريطانية بقرار السلطان المتعلق بمنح الالمان امتياز انشاء سكة حديدية الى الخليج عام ١٨٩٩ م مصدره أنه كان موجه ضد الروس والفرنسيين معا ـ ذلك ان بريطانيا اعتبرت المشروع وسيلة لايقاف اطماع روسيا وفرنسا (١٤٧) اذ كان الخطر الاكبر على مركزها فى الشرق الاوسط مصدره هاتان الدولتان .

ان التقارب بين انكلترا والمانيا لم يدم طويلا ـ ذلك ان المانيا حافظت من خلال تقاربها مع بريطانيا على حريتها فى اقامة علاقات جيدة مع كل من فرنسا وروسيا فكان لابد لانكلترا من التحول عن صداقتها لالمانيا والتوصل الى تفاهم مع فرنسا وذلك نتيجة لعدم التزام المانيا بالوقوف الى جانبها ضد روسيا بالاضافة الى انها ادركت أن تعزيز تقرير العلاقات الالمانية التركية قد اكد المصالح الالمانية فى الدولة العثمانية، واثر بشكل ما على المصالح البريطانية فيها لاسيما وأن انتصار الاتراك على اليونان عام ١٨٩٧ م أدى الى تشجيع الالمان للحيوية العسكرية

التركية ، وأكدت الجامعة الالمانية على أهمية سكة حديد بغداد بالنسبة الى التوسع الامبراطورى فى الخليج العربى (١٤٨) .

ولم تلبث بريطانيا ان قدرت بعد منح الامتياز للالمان لمد خط سكة الحديد الى الخليج بوقت قصير جدا ان حصول المانيا على هذه الامتيازات يعد مناوأه لنفوذها فى الشرق الاوسط وتهديدا لمصالحها السياسية والاقتصادية فى منطقة الخليج العربى والهند بدرجة تفوق التهديد الروسى بكثير ، فعادت الصحافة والمعلقون السياسيون الى تبيان مقدار خطورة هذا المشروع على بريطانيا ونادوا بضرورة تسوية الخلافات بين بريطانيا وفرنسا التى كانت تنازعها على مصر وروسيا التى تزاحمها على النفوذ فى الشرق الاوسط والبحر الاسود وفارس لمواجهة الخطر الالمانى (١٤٩) القادم الى منطقة الخليج العربى مفتاح الطريق الى الهند . وكانت حكومة الهند تخشى تأثير النفوذ الاوربى على طرق مواصلاتها لا سيما الخطوط الحديدية فقد كانت تعمل على مقاومته بكافة الوسائل الممكنة . فلم تكن حكومة الهند تخشى تغلغل القوى الاوربية فى مخارج الخليج العربى فحسب ولكنها كانت تتخوف كذلك من أثر هذه الخطوط الحديدية فى ربط الساحل بالداخل . وكانت حكومة الهند أشد ضراوة فى الدفاع عن الخليج العربى من حكومة لندن ، فقد كانت تعتبر منطقة الخليج العربى حزام أمان للهند فى مواجهة المؤثرات الداخلية والخارجية لذلك فان خريطة مناطق نفوذها فى الخليج العربى والمناطق العربية قد شكلتها السياسة الدفاعية الخاصة بالهند وصاغتها السياسة الادارية لحكومة الهند ، ولقد رفضت سياسة حكومة الهند خلق شريط هامشى طويل ممتد على طول الخليج ولهذا ايضا قررت وقف ومجابهة مشاريع الخطوط الحديدية لأى دولة اوربية تصل الى منطقة الخليج العربى وعلى العموم أصبحت الحكومة البريطانية تعارض قيام خطوط السكك الحديدية الممتدة وذلك لخمسة أسباب رئيسية تأكدت لديها عندما

ارادت المانيا مد خط حديد برلين ـ بغداد الى الكويت على الخليج العربى وهى :

أولا : من الناحية الاقتصادية :

كانت بريطانيا تخشى منافسة السكة الحديدية للسفن البريطانية ولذات السبب واجهت شركة لينش الملاحية معارضة شديدة للمشروع نظرا لكونها المستفيد الاكبر من الطريق المستخدم فى النقل وبالتالى فان توصيل خط حديدى الى الخليج سيسبب بلا شك خسارة كبيرة لتلك الشركة ٠

ثانيا : من الناحية السياسية :

لابد أن تعارض بريطانيا قيام قوة منافسة لها فى مناطق نفوذها وهذا ما عبر عنه فريزر حين قال " لا يمكن لبريطانيا الا ان تنظر بعدم ترحيب للمشروع لأن قيام قوة منافسة فى المياه التى تتمتع بريطانيا بالنفوذ فيها سيؤدى الى ضياع مركزها فى تلك المياه ٠

ثالثا : أما ما يتعلق بوجهة النظر الاستراتيجية فيمكن تلخيصها بان الدولة العثمانية لم تكن دولة مهددة للهند وانما يأتى التهديد من أى دولة أوربية تتحكم فى الاستانة بمد خط حديدى الى الخليج الذى سيقع حينئذ تحت سيطرة قوة غير صديقة لبريطانيا مما يحتم عليها القيام باجراءات مضادة ٠

رابعا : كان يخشى احتمال بيع أو تنازل المانيا عن امتياز مد الخط الحديدى الى دولة أخرى تستطيع ان تستغل ذلك

لصالحها . فيتساءل فريزر حول هذا الاحتمال قائلا " ماذا يحدث لو اشترت روسيا سكة الحديد واوصلتها بخطوطها الحديدية ؟ " . لاشك ان ذلك سيجعل الخطر يحدق ببريطانيا فضلا عن ان بناء الخط الحديدى سيؤدى الى وقوع بغداد فى ايدى الحكومة الالمانية . كما انه فى حالة سيطرة المانيا على خط حديد بغداد فانها ستصبح قادرة على مهاجمة الامبراطورية البريطانية فى الهند قبل ان تتمكن بريطانيا من ارسال قواتها للدفاع عنها .

خامسا : كان النشاط الالمانى فى الخليج هو السبب الاساسى الذى دفع الحكومة البريطانية لمعارضة المشروع الالمانى . فقد اخذت نتائج السياسة الالمانية الجديدة فى مياه الخليج تظهر تدريجيا على الرغم من تأكيد المانيا فى مناسبات كثيرة ان اهدافها فى الخليج تجارية صرفة . بيد ان مقاصدها الحقيقية تكشفت لبريطانيا بشكل واضح حينما حاول الكثير من الرعايا الالمان سرا شراء أراضى فى اماكن شتى من الخليج (١٥٠) فقد ازعجت النشاطات التجارية الالمانية بريطانيا وكان نشاط الشركات الالمانية على طول الخليج العربى قد تسبب فى وجود قلق بالغ لدى رجال الاعمال البريطانيين والمهتمين بالنقل البحرى . وبرزت من تلك الشركات شركة Wenkhouse التى وضعت فى الخليج كرأس حربة وكانت تشكل تهديدا محتملا للمصالح البريطانية (١٥١) فقد اكتسبت شركة ونكهاوس أهمية سياسية كبيرة وساهمت فى جعل الخليج العربى مسرحا رئيسيا للمنافسة البريطانية الالمانية فى فترة ما قبل الحرب العالمية الاولى (١٥٢) فبذلت الشركة المذكورة

جهدا كبيرا للحصول على امتيازات تجارية فى الخليج وكانت بداية أعمالها احتكار شراء الصدف على ساحل لنجه عام ١٨٩٢ م ثم زاد نشاط الشركة وحجمها فأسست لها مراكز رئيسية فى البحرين والبصرة وبندر عباس (١٥٣) وقد عينت المانيا نائب قنصل لها فى بوشهر فى الوقت الذى لم يكن لها فيه من الرعية فى بلاد الخليج سوى ستة أنفس . وفى عام ١٨٩٩ م وصل الى الخليج طراد المانى كان عائدا من الصين وتبين ان مهمته البحث عن مكان تنتهى عنده سكة حديد بغداد . ثم اخذت البوارج الالمانية تكثر من زيارتها للخليج مما كلف بريطانيا الكثير لكى تحتاط ضد مثل هذه التحركات .

وفى حين كان اللورد كيرزن يؤكد فى مذكراته السرية لوزارة الهند خلال عام ١٨٩٨ م ان النفوذ البريطانى لا يزال هو السائد فى منطقة الخليج فانه كان يبدى فى ذات الوقت قلقا واضحا ازاء المشاريع التجارية التى تقوم بها الحكومات الاخرى وبالاخص المانيا لان هذه المشروعات ستكون اساسا للادعاءات والمطالب السياسية لتلك الدول . وابدى كيرزن تخوفه من ان تتمكن المانيا من اتخاذ طريق الى الخليج لاسيما اذا ارتبط نشاطها فى الخليج بما لها من مصالح فى ممتلكات الدولة العثمانية ، وما ينتظر من مد خط حديدى الى الخليج . كما ابدى قلقه من انشاء قنصليه المانية فى البصرة ومما سينتج عن ذلك من السيطرة على تجارتها (١٥٤) . وأكد كيرزن فى رسالة بعثها الى هاملتون بتاريخ ١٨٩٩/٩/٢١ م أن النشاط الالمانى يتزايد بسرعة عجيبة وطالب بوضع سياسة مواجهة بريطانية ازاء ذلك المنافس النشيط الذى ظهر فجأة على مسرح الخليج (١٥٥) واشار الى نشاطات المانية متعددة فى كل من البصرة وبندر عباس ومسقط ولنجة وبوشهر ، وأكد على ما تشكله تلك

النشاطات من خطورة متناهية بالنسبة الى المصالح البريطانية فى الخليج وركز على ضرورة تحرك الحكومة البريطانية بسرعة لمواجهتها • والذى يهمنا فيما اشار اليه كيرزن فى تقريره عن التنافس الدولى على الكويت فى نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن الحالى أنه اهتم بتلك المظاهرات البحرية التى دابت المانيا على القيام بها فى منطقة الخليج والتى كانت تشكل ضغطا على حكوماته لقبول المشروعات الالمانية • فقد وصلت الى حكومة الهند معلومات كثيرة تؤكد وجود عدة بوارج بخارية فى الخليج وكان أهم ما أثار الحكومة البريطانية بهذا الخصوص اتضاح التطلعات الالمانية الى الكويت لتكون النهاية الملائمة للخط الحديدى ، وذلك حين اوصت بعثات المسح الالمانى باتخاذ الكويت نهاية للخط الحديدى المقترح • وما كادت بريطانيا تتأكد من نية الحكومة الالمانية لاختيار الكويت كنهاية للسكة الحديدية حتى أوصت ممثليها فى المنطقة بالتحرك بجهد كبير والسرعة الممكنة لافشال هذا الاتجاه الالمانى حتى ان بعض المؤرخين يؤكدون ان خطوة كيرزن نائب الملك فى الهند بالايعاز الى الكولونيل ميد المقيم السياسى البريطانى فى الخليج بالتحرك بسرعة لمقابلة الشيخ مبارك الصباح فى الكويت ليعقد معه اتفاقية حماية تمكن الحكومة البريطانية كانت تستهدف اتخاذ التدابير اللازمة للحيلولة دون تقدم الالمان نحو الكويت وذلك بتقييد الشيخ لكى لا يمنح ولا يستقبل ممثلى دول أو شركات أجنبية دون الحصول على موافقة بريطانيا المسبقة بهذا الشأن • وقد نجح الكولونيل ميد فى تنفيذ مهمته على خير وجه وبدرجة تفوق توصية كيرزن نفسه فقد اقنع الشيخ مبارك بالالتزام بعدم عقد اى اتفاق مع أى دولة أو طرف خارجى عدا بريطانيا قبل الحصول على موافقة المقيم السياسى البريطانى فى الخليج • ويرى بعض المؤرخين ان تلك الخطوة البريطانية نحو الاسراع بعقد اتفاقية الحماية انما جاءت فى الاصل بقصد احباط المشروعات الروسية وبالذات مشروع خط حديد كابنست •

ولا شك ان الوقائع المادية تؤكد الاتجاه الاخير ـ ذلك لأن المشاريع الروسية سبقت المشاريع الالمانية ولكن معاهدة الحماية كانت موجهة بصورة عامة ضد كافة النشاطات التنافسية للدول الاجنبية فى الكويت ومنطقة الخليج ٠

وبالنسبة لالمانيا فان تلك المعاهدة والاتجاه لاختيار الكويت نهاية للخط الحديدى الالمانى يعدان بدون ريب أهم حدثين فى تاريخ العلاقات البريطانية الالمانية فى اخريات القرن التاسع عشر واوائل القرن العشرين (١٥٦) ٠

الكويت نقطة النهاية لسكة حديد برلين بغداد :

كانت مشكلة ايجاد ميناء مناسب على الخليج العربى يصلح كطرف شرقى لسكة حديد برلين من أهم الاسباب المباشرة لابراز المسألة الكويتية الى الوجود بين بريطانيا من ناحية وكل من المانيا وتركيا من الناحية الاخرى ٠ فقد ضمنت معاهدة الحماية الموقعة فى ٢٣ يناير ١٨٩٩ م سلامة المصالح البريطانية فى الكويت وغدت عائقا أمام سكة حديد بغداد وكانت المصالح الروسية والفرنسية فى الخليج العربى هى الموضوع الرئيسى فى الاتفاق البريطانى مع شيخ الكويت (١٥٧) بينما أصبح اختيار الكويت كنهاية لمشروع خط سكة الحديد الالمانى هو المشكلة التى ارتكزت عليها المواجهات الاوربية بين الدول صاحبة المصالح فى المنطقة ومن ثم فقد أصبح محورا أساسيا من محاور التنافس فى العلاقات الدولية المتعلقة بالمنطقة ٠

وكان اختيار كاظمة من جانب الالمان نتيجة ادراكهم بان الخط الحديدى لن تكتمل أهميته المرجوة ما لم يتم العثور على مكان على رأس الخليج يصلح كنهاية لذلك الخط المشهور فكان ان وفق طرادهم القديم

القادم من الصين الى المانيا عام ١٨٩٩ م والمكلف باختيار المكان المناسب فى الاهتداء الى ذلك الميناء فى منطقة الخور الواقعة شمال الخليج العربى حيث رشح منطقة كاظمة التى لا تبعد كثيرا عن قرية الجهرة على انها اصلح المواقع لقيام نهاية الخط الحديدى . فقد وجد مصمم خط حديد برلين - بغداد برلين - ضرورة وجود منفذ لمشروعهم الى البحر فكانت كاظمة عند نهاية غرب ميناء الكويت الموقع الانسب . ولما كانت تلك المنطقة تابعة للكويت فقد عمد الالمان الى زيارة شيخها للحصول على موافقته على مد الخط الى اراضيه . ولقد حفز هذا الاختيار الالمانى للكويت البريطانيين الى سرعة التحرك للتعرف على نوايا الالمان ومواجهتها ، ومن ثم تبادل الساسة الانكليز المذكرات والرسائل السرية للتشاور فى امر الخطوات التى يجب اتخاذها للوقوف فى وجه المخططات الالمانية فى الكويت (١٥٨) .

وكانت الخطوة الالمانية المتعلقة بوصول القنصل الالمانى العام فى الاستانة عام ١٨٩٩ م يرافقه كبير المهندسين لسكك حديد الاناضول الى البصرة فى طريقهم الى الكويت كافيه لاثارة المخاوف البريطانية على نفوذ بريطانيا ومصالحها فى الكويت وهو ما حصلت عليه بموجب اتفاقية الحماية وللضغط على البريطانيين لاعلان اتفاقهم السرى مع الشيخ مبارك الصباح . كان مجيء البعثة يهدف الى الحصول على امتياز مد الخط الحديدى الى الكويت ذلك الامتياز الذى حصلوا عليه بتفاوضهم مع الباب العالى مباشرة قبل توجههم الى الكويت وبدون اعتبار للشيخ كما يذكر اوكنور N. O. Conor السفير البريطانى فى الاستانة . وفى هذا ما يتعارض مع اتفاقية الحماية البريطانية . فقد تخوف ميد من ان يعتمد الاتراك والالمان على القوة لارغام الشيخ على قبول المشروع . واشار قائد السفينة البريطانية Melponere التى كانت موجوده فى الخليج الى ان وصول القنصل الالمانى العام بالاستانة لا يعنى مجرد

اتمام صفقة نهاية صغيرة لخط حديدى كما رأى ميد "المقيم البريطانى فى الخليج " ان النفوذ البريطانى المتزايد فى المنطقة يجب ان يصان بما يكفى طرد اى نفوذ اخر يتمثل سواء فى وجود موظفين اتراك أو اصحاب مصالح روس أو المان ضارة بمصالح بريطانيا (١٥٩) . وكانت بريطانيا بعد اتفاقية الحماية مع الكويت لا تسمح لاى طرف آخر بالوصول الى الكويت واقامة مصالح ومشاريع فيها الا بموافقتها كذلك استعدت لمواجهة المانيا والدولة العثمانية عند تسرب انباء الاتفاق الالمانى ـ العثمانى حول مد الخط الحديدى الى الخليج فى ٢٧ نوفمبر ١٨٩٩ م . وعزم الالمان على ارسال وفد الى الكويت لمقابلة شيخها (١٦٠) وان كان اعضاء البعثة الموفدة الى منطقة رأس الخليج قد نفوا وجود نية لديهم لزيارة الكويت ما داموا قد حصلوا مسبقا على قبول السلطان العثمانى ومؤازرته (١٦١) .

ولقد جعل تلميح الالمان الى عدم حاجتهم للحصول على موافقة الشيخ لمد الخط الحديدى الى بلاده المسئولين البريطانيين يتصرفون بارتباك واضح ويتساءلون عما اذا كان على حكومتهم ان تبلغ المانيا بحقيقة العلاقات البريطانية الكويتية ، نظرا لان تصرف المانيا بالاتفاق المباشر مع الدولة العثمانية من شأنه أن يضعف من مركز بريطانيا بالكويت ومنطقة الخليج العربى ويقلل من شأن اتفاقيتها المبرمة مع شيخ الكويت (١٦٢) ويكرس ما رفضت بريطانيا الاعتراف به من ادعاء بان الكويت جزء لا يتجزأ من الدولة العثمانية . الا أن الحكومة البريطانية وعلى الرغم من كل ما احست به من قلق تجاه الخطوات الالمانية الاخيرة فى الكويت رأت ان الوقت لم يحن بعد لاعلان اتفاقها مع شيخ الكويت وبالتالى فقد رجحت وجوب الانتظار حتى تتضح الخطوات العملية لرغبة الالمان بايصال خطهم الحديدى الى الكويت وكيفية تصرفهم لتحقيق ذلك وطريقة تعاملهم مع شيخ الكويت وعندها يمكن مواجهة اى تصرف معاد للنفوذ البريطانى فى الكويت بتوجيه تحذير

بريطانى الى الباب العالى او الوصول الى تفاهم مع الالمان بشأن نهاية خط حديد برلين ـ بغداد (١٦٣) .

ويتضح من ذلك انه بالرغم مما كان يشعر به الانكليز من قلق على مصالحهم ونفوذهم فى الكويت نتيجة وصول المصالح والمشاريع الالمانية اليها بمد خط سكة الحديد وما يحمله من مؤثرات خطيرة فان موضوع التفاهم مع الالمان لم يكن بعيدا عن اذهانهم وهو الامر الذى نلمسه من التصريح التالى الذى أدلى به اللورد هاملتون بتاريخ ٢٧ نيسان (ابريل) عام ١٩٠٠ :

" اننى لا احب الالمان والحكومة الالمانية ولكنى شعرت مع ذلك ومن مدة طويلة بأن سياستنا كانت غير صريحة معهم . وانى على استعداد للتعاون مع الالمان وأفضل التعامل معهم على التعامل مع الروس ... ثم لماذا لا نفسح المجال لخصومة المانية روسية تكسبنا الوقت " ؟ (١٦٤) .

أما عن وجهة نظر السير اوكنور ـ السفير البريطانى فى الاستانة ـ فهى ان مشروع السكك الحديدية موضوع دولى وان اية مواجهه لالمانيا بشأنه ستفضح علاقة بريطانيا الرسمية مع شيخ الكويت ، وهذا العمل سوف يؤدى الى صراع دولى تقف منه بريطانيا مكتوفة الايدى كما قد تحتج المانيا بأن قنصلها العام فى الاستانة قد منح اجازة ليصطحب بعثة السكك الحديدية ليس بصفته الرسمية وانما بعمله فى المنطقة (١٦٥) ولقد تابع المسئولون البريطانيون فى المنطقة الخطوات الالمانية المتعلقة باختيار الكويت نهاية لمشروع خط حديد برلين ـ بغداد بدقة وحذر متناهيين فتوالت مراسلاتهم بهذا الخصوص ، حتى ان اكنور كان يرسل فى اليوم الواحد برقيتين أو أكثر ومن ذلك البرقية السابق الاشارة اليها بتاريخ ٧ يناير ١٩٠٠ م والخاصة بنفى اعضاء البعثة الالمانية التى وصلت الى البصرة نيتهم بالتوجه الى الكويت ، ثم برقية أخرى بنفس التاريخ تفيد بان اوكنور تسلم برقية من القنصل البريطانى

فى البصرة يخبره فيها بانه علم من رئيس البعثة الالمانية (قنصل المانيا العام فى الاستانة) ان اصحاب مشروع الخط الحديدى سيتقدمون للحصول على تنازل لاقامة محطة نهائية للخط فى ميناء الكويت وأوضح القنصل الالمانى انه اذا لم يتمكن اصحاب المشروع من ايجاد مخرج على البحر فلن تكون هناك فرصة لديهم لدفع تكاليف الخط وانهم سيتفاوضون مباشرة مع السلطان بدون اعتبار لشيخ الكويت الذى لن يطلب منه منح أى تنازل عن الارض (١٦٦) .

وفى نفس التاريخ أيضا " ٧ يناير ١٩٠٠ م " أبرق نائب الملك فى الهند الى وزير الخارجية البريطانية يخبره بما جاء فى برقية القنصل البريطانى فى البصرة من معلومات تشير الى قرب مغادرة البعثة الالمانية الكويت الى البصرة . ويبين كيرزن فى برقيته ان تفاوض الالمان مع السلطان فيما يتعلق بالكويت وليس مع الشيخ يتعارض مع ما تحصلت عليه بريطانيا من حقوق فى الكويت ولابد سينتج عن ذلك اضطرابات محلية نتيجة موقف الشيخ من البعثة ثم شقاق وخلاف بين بريطانيا والمانيا . ويكرر كيرزن تساؤله السابق حول وجوب ابلاغ المانيا بحقيقة علاقات بريطانيا مع الكويت وان فكرة تمديد الخط الى الكويت يجب ان لا تنفذ الا بموافقة بريطانيا وكجزء من تفاهم واضح (١٦٧) .

ووصلت برقية من وزير الدولة لشئون الهند يرد فيها على استفسار كيرزن الموجه الى وزير الخارجية ويؤكد فيها على وجوب التريث حتى يظهر الالمان نواياهم بوضوح (١٦٨) وتخوف الكولونيل ميد المقيم السياسى البريطانى من زيارة البعثة الالمانية الى الكويت ومما سيتعرض له الشيخ من ضغوط قد تضطره للموافقة على منح الالمان مكانا داخل اراضيه ، مخالفا بذلك شروط اتفاقه مع بريطانيا لذا كان ميد يقترح على حكومة الهند الذهاب بنفسه الى الكويت فى ذات الوقت الذى تصل فيه البعثة بهدف افساد مخططهم . غير ان كيرزن " نائب الملك فى الهند "

لم ير داعيا لذهاب ميد لعدم وجود سبب كاف يحرم على الالمان زيارة الكويت (١٦٩) غير أن دلائل جديدة حملها الكابتن " دينسون Captain Denison " العائد توا من الكويت تشير الى ان الالمان ينوون الحصول على خليج كاظمة التابع للكويت دون طلب موافقة شيخها مما جدد مخاوف الكولونيل ميد المقيم السياسى البريطانى فى الخليج من ان يؤدى اتفاق العثمانيين مع الالمان بذلك الشأن الى تدعيم مركز الاتراك فى الكويت . وقد لقيت مخاوف " ميد " استجابة لدى " لورد سولزبرى " وزير الخارجية البريطانية الذى تحسس رأى سفيره فى الاستانة " اكنور " فيما اذا كان من المناسب توجيه انذار آخر الى الباب العالى لكى يمتنع عن اتخاذ أى قرار مع الالمان دون موافقة بريطانيا أم أنه من المستحسن ان يحاول التفاهم مع السفير الالمانى فى الاستانة حول حقيقة العلاقات البريطانية الكويتية فأجاب " اكنور " بانه يرى عدم التسرع فى ابراز مسألة الكويت لان أى اندفاع انكليزى بهذا الشأن قد يدفع روسيا الى القيام بعمل مضاد ، لذا ينبغى التريث بخصوص توجيه تحذير جديد الى الباب العالى ، لاسيما وان الباب العالى على علم بخلافات بريطانيا الوطيده مع الكويت . اما بشأن التفاهم مع السفير الالمانى فى الاستانة فأن اكنور كان يرى أن الأخير لن يقنع بمجرد تلميح وانما سيصر على وجوب اطلاعه على معلومات كاملة ومحددة ولابد بعد حصوله عليها ان يطلع حكومته على تلك المعلومات بالسرعة الممكنة وهو امر سيعزز التقارب الالمانى ـ العثمانى فى الوقت الذى تتفاقم فيه مشاكل بريطانيا فى جنوب افريقيا (١٧٠) .

وقد أكد القنصل البريطانى فى البصرة " راتسلو Wratislaw " المعلومات التى أشار اليها " دنيسون " حيث بين أن القنصل الالمانى العام افاد بسماح العثمانيين له بالذهاب الى الكويت لتعيين موقع نهاية الخط الحديدى (١٧١) .

وحول الموقف المرجح لشيخ الكويت ازاء الطلب الالمانى المتعلق بالتنازل عن ميناء كاظمة كمحطة نهائية ، أوضحت تحريات المسئولين البريطانيين أن من المتوقع أن يعترض من ناحية المبدأ على ايجاد محطة خط حديدى اجنبى فى الكويت الامر الذى يؤكد وضع الشيخ المستقل عن الدولة العثمانية • ولكنه مع ذلك قد يقع تحت تأثير اغراء مالى شديد ، لاسيما وان علاقته مع العثمانيين قد أصبحت ودية اكثر من قبل وقد تعهد فعلا بالعمل على تحسين تلك العلاقة واكد للسلطان انه سيزور البصرة (١٧٢) •

ولقد تخوف المسئولون البريطانيون من نتائج زيارة البعثة الالمانية الى الكويت فاتصل " ميد " بالسلطات البريطانية فى الهند وحصل منها على تفويض للكابتن " جون دينسون " لزيارة شيخ الكويت وتسليمه رسالة منه • فوصل " دينسون " للكويت صباح يوم ١٣ يناير عام ١٩٠٠ م يرافقه المستر " جاكسن " مساعد المقيم السياسى البريطانى فى بوشهر الذى كان يتقن العربية •

واشار " دينسون " فى تقريره عن تلك الزيارة الى أن الشيخ كان صادقا معه للغاية وانه قد ابدى استعداده لعمل كل ما ترغب فيه الحكومة البريطانية • وقد سلمه نسخة من رسالة بعث بها اليه القائد التركى العام فى بغداد يطالبه فيها بتقديم المساعدة للشركة الالمانية التى تطلب منه القيام بحماية الطرف الغربى من خليج كاظمة (١٧٣) لمسافة ثلاثة أو أربعة أميال اما بشراء هذه المنطقة أو بدفع اعانة مالية سنوية عنها وبين دينسون فى تقريره الأهمية التى ستعود على المكان الذى سينتهى عنده الخط الحديدى • وان مدينة جديدة ستنشأ هناك عندما يتم مد الخط الى نهايته مما سيكسب المكان أهمية قصوى ، ومن ثم نصح " دينسون " حكومته بوجوب الحصول على جزء من الميناء ومن الشاطىء للأغراض العسكرية والبحريه ، فضلا عن أن الاشراف على الميناء ينبغى ان يكون

لبريطانيا حتى يتمكن البريطانيون من تأمين وجودهم فى هذا الميناء الهام والا فسيصبح من المتعذر حصول البريطانيين على أية سيطرة فعالة فى هذا المكان خلال السنوات القليلة القادمة (١٧٤) .

وبصورة عامة فقد رأى المسؤولون البريطانيون فى مشروع خط الحديد الألمانى خطرا كبيرا على نفوذهم فى المنطقة فاتفق تقرير " دينسون " مع توصيات الكولونيل " ميد " المقيم السياسى البريطانى فى الخليج المتكررة الى حكومته والمتعلقة بتحذيراته من ان ايجاد نفوذ المانى فى الكويت سوف ينعكس بصورة خطيرة على مركز بريطانيا فى الخليج ، وتنبيهه الى وجوب الحفاظ على نفوذ بريطانيا المهيمن على الخليج العربى بابعاد نفوذ اية دولة اخرى (١٧٥) .

وقد حدث ان زارت البعثة الالمانية الكويت برئاسة " الهرستمريخ Herr Stemich " و" الهرفون كاب Herr von Kapp المساح ومهندس ومترجم فى ١٩ يناير عام ١٩٠٠م بينما كانت قد نفت فى وقت سابق وجود نية لديها لزيارة الكويت ، ولابد ان يكون نفيها قد جاء نتيجة محاولاتها لتضليل السلطات البريطانية وعدم اعطائها الفرصة الكاملة لمواجهاتها فى الكويت . وفى الحقيقة فان اعضاء البعثة الالمانية كانوا متخوفين من معارضة الشيخ مبارك لهم بدليل ان الهرستمريخ فى مقابلة له مع القنصل البريطانى فى البصرة قبل مغادرة البعثة الى الكويت لم يشر الى توقعه لاحتمال قيام معارضة بريطانية للمشروع بينما ابدى تخوفه من معارضة الشيخ مبارك (١٧٦) لذا طلب من المسئولين العثمانيين فى البصرة تزويد البعثة برسائل توصية للشيخ مبارك غير أن حمدى باشا " والى البصرة " كان عازفا عن ذلك انتظارا لوصول تعليمات الاستانة . ومن ذلك تتضح نية البعثة للتفاوض مع الشيخ مباشرة وهذا عكس ما أشار اليه أعضاء البعثة الى القنصل

البريطانى فى البصرة فى وقت سابق . ولمواجهة محاولات البعثة الالمانية للتأثير على الشيخ مبارك أوفد الكولونيل " ميد " الكابتن " دينسون " الى الكويت حاملا رسالة منه الى الشيخ مبارك الصباح بالاضافة الى التبليغ الشفوى التالى " يبلغ الشيخ ان الحكومة البريطانية قد ترامى الى اسماعها ان شركة المانية للسكك الحديدية ترغب فى ان تجعل من الكويت نهاية لخط السكة الحديدية الذى سيمر عبر بغداد والبصرة ومن ثم ينبغى على الشيخ فى حالة تلقيه اية عروض من الشركة المذكورة للحصول على حق اقامة مبان اخرى فى الكويت ابلاغ " ميد " بتلك المفاتحات قبل ان يتم الوصول الى اى نوع من الترتيبات كما ينبغى التقيد بقرار حكومة الهند بهذا الشأن (١٧٧) وقد رافق " دينسون " المستر جاكسون نائب المقيم السياسى البريطانى فى الخليج العربى ليقوم بعملية الترجمة .

وقابل الشيخ كلا من دينسون وجاكسن بعد ظهر يوم وصولهما ١٣ يناير ١٩٠٠ م واظهر التزامه التام بعدم اتخاذ أى خطوة بشأن مقترحات ممثلى الشركة الالمانية الا بعد أن يطلع المقيم السياسى عليها وانه سوف يتبع توجيهات الحكومة البريطانية فى كافة الأمور . كما ابدى الشيخ خلال مقابلته مع الكابتن " دينسون والمستر جاكسن " اهتماما بالغا بالتأكد من تأييد بريطانيا له لانه بدون هذا التأييد لن يستطيع مقاومة العثمانيين وانه يعتبر تأييد بريطانيا أكثر قيمة له من تأييد أية دولة أخرى . واشار الشيخ مبارك الى أنه متأثر جدا بالغنى والرفاهية التى تتمتع بهما البحرين منذ أن أصبحت تحت الحماية البريطانية وأعرب الشيخ عن سعادته للتعرف على دينسون واستعداده واهتمامه وقبوله بما جاء برسالة المقيم السياسى وذلك يعنى رسالة جوابية لميد حملها دينسون (١٧٨) .

وقد لاحظ دينسون قلق الشيخ لعدم تأكده من مساندة بريطانيا

له فى مواجهة المخططات العثمانية الالمانية ومن ثم فقد كان من رأى دينسون ان الشيخ لن يتردد فى التخلى عن الانكليز اذا ما اعتقد ان ذلك فى صالحه لذا نصح دينسون حكومته بتوفير ما يغرى الشيخ على التمسك بها وعدم الالتفات الى اى طرف خارجى آخر لطلب الحماية منه واقترح اعداد قوة من الجنود لتعزيز الحماية التى تقدمها السفن الحربية البريطانية تحسبا من هجوم عثمانى مدبر وحين قام الكابتن دينسون بجولة فى المدينة اثار اعجابه حسن سلوك الشعب ونظافة المدينة والنشاط التجارى الكبير فى سوقها (١٧٩) .

وواصل الكولونيل " ميد " المقيم السياسى البريطانى فى الخليج متابعته لتحركات اعضاء البعثة الالمانية التابعة لشركة السكك الحديدية لاسيما عند زيارتهم للكويت حيث ارسل كلا من مساعده جاكسن والكابتن " بوشامب Captain W. G. Beauchamp " على ظهر السفينة الملكية لورنس على أثر انتهاء زيارة البعثة الالمانية للشيخ فوصل رسولا المقيم السياسى الى الكويت ظهر يوم الثامن والعشرين من يناير وتوجها فى التو لزيارة الشيخ الا انهما لم يجداه فقابلا سكرتيره " عبد الله العتيقى " حيث استفسر منه " جاكسن " عن اخبار البعثة الالمانية . فاخبره بأن ثلاثة من الالمان بصحبة ترجمان وثمانية من رجال الحاشية زاروا الكويت فى ١٩ يناير وغادروها فى اليوم التالى وانهم لم يحضروا معهم اية رسائل عدا رسالة من مشير بغداد ـ ولم يشأ العتيقى ان يخبرهما بتفاصيل ما قامت به البعثة الالمانية فى الكويت تاركا ذلك للشيخ الذى قابل الوفد البريطانى لدى عودته الى قصره بعد الظهر واخبرهما بمجمل ما حدث اثناء زيارة البعثة الالمانية واستأذناه فى أمر زيارة خليج كاظمة فاذن لهما . وكان الوفد البريطانى قد قابل مخبر بريطانيا السرى فى الكويت الحجى على بن غلام (١٨٠) قبل مقابلته للشيخ الا ان الحجى على لم يؤيد ما ذكره عبد الله العتيقى .

وفى اجتماع آخر فى صبيحة اليوم التالى أبلغ الشيخ عضوى الوفد البريطانى بتفاصيل زيارة البعثة الالمانية حيث أخبرهما بأن البعثة الالمانية بعثت برسالتين اليه تبلغه فيهما بوصولها الى الجهرة وتطلب مقابلته غير انه لم يرد على رسالتيهما . وفى التاسع عشر من يناير ١٩٠٠م دخل أعضاء البعثة الى مدينة الكويت فقدم لهم بيتا ورحب بهم كضيوف ، وكان يرافق البعثة رجل من البصرة اسمه " عبد الكريم المشرى " ولم يكن معهم حرس عثمانى كما لم يحضروا رسائل من الباب العالى أو من والى بغداد وانه " الشيخ " استقبلهم بحضور رجال الكويت البارزين وقد شرح أعضاء البعثة مشروعهم والتسهيلات التى سيقدمها الخط للكويت مثل ترويج التجارة وتقدم المنطقة والفائدة العامة التى ستعود على الكويت وشعبها (١٨١) .

وقد استكمل أعضاء البعثة تلك المقابلة باجتماع سرى لهم مع الشيخ حيث أخبروه فيه بأنهم حصلوا على تنازل من السلطان العثمانى لتمديد الخط فى ممتلكاته وانه أظهر لهم نيته الصادقة لضمان نجاح تحقيق رغبتهم فى تمديد الخط الى خليج كاظمة الذى ابدوا رغبتهم فى شرائه أو ايجاره وان زيارتهم تهدف الى ان ينقلوا للشيخ تحيات السفير الالمانى فى الآستانة وبذل المساعى للوصول الى تفاهم فيما يتعلق بالاراضى المذكورة ، وهم الى جانب ذلك يطلبون من الشيخ ان يستخدم نفوذه الودى مع عدد من شيوخ العرب الذين سيمر الخط عبر اراضيهم الواقعة فى وادى الفرات واقناعهم بالتعاون مع الشركة لانهم يعتقدون بانه سينال مبلغا حسنا من المال لقاء أى أرض يشترونها أو يستأجرونها ، كما انهم سيرضون القبائل الصغيرة والمشايخ الذين يطالبون بالاراضى من أجل رعى اغنامهم . وفى محاول لاغراء الشيخ بقبول طلباتهم راحوا يبينون له الميزات التى ستعود على بلاده من تنفيذ المشروع فذكروا له ان تجارة المنطقة سوف تزدهر الى حد كبير وبالتالى فان ايرادات الشيخ

سوف تتحسن بصورة كبيرة كما ان قيمة ممتلكاته سوف تتضاعف الى عشرين ضعفا ، كذلك فان الكويت سوف تصبح مركزا تجاريا هاما ـ أو بالاحرى بومباى ثانية ـ ولن تكون فيها بطالة وانما سيكون هناك عمل لكل شخص ، وان خطا من السفن التجارية الكبيرة سوف يجرى تأسيسه لتغذية الخط الحديدى بنقل البضائع والمسافرين وان الشيخ اذا ما توصل الى اتفاق مع شركة السكة الحديدية ووافق على مقترحاتها فانه وخلفاءه سيحصلون على تأييد المانيا فى البر والبحر وان سفينة حربية سوف تبقى فى الكويت كما ستقام محطة فى الكويت لحمايتها . وبعد ان أدلت البعثة بكل ما لديها فى محاولة لكسب الشيخ والاتفاق معه استفسر الشيخ من أعضاء البعثة عما اذا كانوا قد جاءوا لحسابهم أو بأسم السلطان فاذا كانوا قد جاءوا باسم السلطان فقد كان ينبغى ان يحملوا كتابا منه اليه (الى الشيخ) وبلغهم بانه يجب أن يدركوا انه لا يعترف بأى سلطة لسلطان تركيا باستثناء كونه رئيسا (خليفة) للعالم الاسلامى وانه لا يعتبر نفسه من رعايا تركيا وان أى مطالب لهم باسم السلطان بخصوص مد الخط الحديدى الى الكويت سوف ترفض لانه هو والعرب لا يرغبون ان يحصل الاجانب على مواطن قدم فى بلادهم وان شيوخ العرب واتباعهم لن يوافقوا كذلك على ان يستملك الاجانب سهولهم ومراعيهم من أجل اقامة خط حديد فوقها ويشير الشيخ بأنه أوضح للبعثة انه لا يستطيع ان يضمن سلامة الخط ولن يكون مسئولا عن وقوع سفك للدماء لان العرب شعب حر مستقل كما أخبر الشيخ البعثة بانه لا يستطيع استخدام اى نفوذ على مشايخ العرب لان سلطته محدوده بمنطقة الكويت ولا نفوذ له أو سلطة على المشايخ فى وادى الفرات لذا فانه لن يستطيع مساعدتهم . فرد عليه الالمان بأنهم شديدو الحرص على ان يتوصلوا الى تفاهم ودى معه والحصول على تأييده لذلك فانهم سيطلبون من السفير الالمانى فى القسطنطينية توجيه كتاب له يتضمن الشروط النهائية أو أن يرسلوا وكيلا عنهم من أجل الحصول على اتفاق معه وقد قدم الالمان هدية للشيخ عباره

ستة بنادق موزر وبندقية ذات ماسورتين وأربع ساعات وسرجين وثلاث عباءات الا أن الشيخ رد الهدايا شاكرا وأبلغهم بأنه ليس من عادة العرب أخذ هدايا من ضيوفهم .

ثم غادرت البعثة الكويت فى العشرين من يناير وزارت كاظمة فى طريق عودتها الى الزبير . كما قامت السفينة البريطانية لورنس بزيارة كاظمة بعد أن زودها الشيخ بدليل من قبله .

أما الكابتن بوشامب قبطان السفينة لورنس فقد كان الانطباع الذى خرج به من خلال زيارته وحديثه مع الشيخ بان الاخير يخشى ان تحصل الدولة العثمانية بتعاونها مع المانيا على مواطىء قدم فى القسم الذى سيستغله الالمان من أراضى بلاده وان تخضع بقية الاراضى الكويتية تدريجيا لحكمها وانه يدرك صعوبة حكم منطقة يسيطر عليها الاجانب وصعوبة تسوية المشاكل العديدة التى ستنشأ بالتأكيد بين سكان المنطقة والاجانب (١٨٢) .

وعلى أثر زيارة البعثة الالمانية للكويت قام السفير البريطانى فى الاستانة السير اوكنر بمقابلة ناظر الخارجية العثمانية وتباحث معه بشأن هذه الزيارة مذكرا اياه بالملاحظات التى سبق وقدمها له عندما ظهرت شائعات عن نية الحكومة العثمانية ارسال مفتش للجمارك ومدير للميناء فى الكويت . وبتلك الضمانات التى قدمها هو (ناظر الخارجية) حول تسوية الامر واشار السفير البريطانى الى انه فى الوقت الذى لا ترغب فيه حكومته فى التدخل فى الواقع القانونى الراهن Status quo وفى سيادة السلطان على تلك الاجزاء فانها لا تستطيع ان تقف موقف اللامبالاة ازاء أى عمل قد يبدل الوضع الراهن أو يعطى اى دولة حقوقا خاصة أو امتيازات فى بلاد تعود لشيخ الكويت الذى تربطه بالحكومة

البريطانية اتفاقات معينة . واضاف اكنور أنه واثق بان سعادة ناظر الخارجية العثمانية سوف يتذكر هذه الملاحظات ويعيرها اهتماما خاصا اذا ما قدمت له أى مقترحات تتعارض مع المصالح البريطانية كما أنها فى الغالب تتعارض مع مصالح الدولة العثمانية (١٨٣) .

وكان رد ناظر الخارجية العثمانى على السفير البريطانى انه سوف يأخذ ملاحظاته بعين الاعتبار . الا أن ناظر الخارجية لم يرد الدخول فى تفاصيل مع السفير البريطانى فلم يطلب منه اى ايضاحات ، ولم يظهر له اية رغبة فى التفاوض حول الموضوع ، وهذا ما يؤكد ان الحكومة العثمانية أصبحت على معرفة اكيده باتفاق بريطانيا مع شيخ الكويت (١٨٤) . وفى ذات الوقت اجتمع اوكنور بالسفير الالمانى فى القسطنطينية البارون " فون مارشال Baron Von Marschall " واستفسر منه عن تحركات البعثة الالمانية وأوضح له ان من مصلحة مشروع خط الحديد ان يخبره بان بريطانيا قد عقدت مع شيخ الكويت اتفاقية خاصة ، وبالرغم من ان هذه الاتفاقية لا تتعارض مع الوضع الراهن فانها تمنع الشيخ من اعطاء أى تنازل عن أراضيه لدول أخرى بدون موافقة حكومة جلالتها البريطانية ويضيف السفير فى حديثه مع السفير الالمانى موضحا حرصه الشديد على اشتراك رؤوس الاموال البريطانية فى مشروع خط حديد برلين ــ بغداد وفق شروط حسنة وعلى ان لا يحدث ما يعرقل ذلك لذا أراد تنبيهه (تنبيه السفير الالمانى) وديا الى ارتباط شيخ الكويت بالحكومة البريطانية وان ليس فى هذا الارتباط اى موقف عدائى نحو الدولة العثمانية . ولكن مصالح الحكومة البريطانية الكبيرة جدا فى الخليج الفارسى (العربى) تجعلها لا تتمكن من ان تنظر نظرة لا مبالاة الى أى عمل يهدف الى تغيير أوضاعه الراهنة ويؤكد السفير البريطانى احساسه بأن ليس من مصلحة خط الاناضول ان يعملوا اى عمل قد يثير المساهمين البريطانيين (١٨٥) .

فأجاب السفير الالمانى انه قد فهم من ايضاحات السفير البريطانى ان الحكومة البريطانية قد عقدت اتفاقيات مع شيخ الكويت وان تلك الاتفاقيات منعت الاخير من التنازل عن أى جزء من بلاده الى دولة أخرى بدون موافقة بريطانيا ولكنه يعتقد ان عقد هذه الاتفاقيات لن يحول دون بناء خط حديدى وانه منعهم تماما الى المساوىء التى قد تؤدى الى منع البريطانيين من الاشتراك فى المشروع وردا على ذلك اشار اوكنور الى اعتقاده بعدم وجود صعوبات خطيرة امام الوصول الى تفاهم يوفق بين المصالح البريطانية ومصالح شركة الخط الحديدى وانه سعيد بان تبدأ المفاوضات بين شركة خط انضوليا والشركتين البريطانيتين شركة الملاحة البحرية لدجلة والفرات وشركة الهند البريطانية مما بدأ كائتلاف فيه فائدة لكلا الجانبين (١٨٦) .

واضح ان السير اوكنور كان حريصا فى هذه المقابلة ان يزيل لدى الالمان من موقف الشيخ ازاء البعثة الالمانية والتأكيد على ان موقفه يعود لارتباطه باتفاقية مع بريطانيا فهو لا يملك حرية التنازل عن كاظمة أو أى جزء من أراضيه بدون موافقة الحكومة البريطانية .

ومن ناحية أخرى فقد نصح اوكنور حكومته بوجوب تسهيل الوصول الى اتفاق بين شركة خط حديد الاناضول والدكتور سيمنز Dr. Siemens ممثل شركة الهند البريطانية من جهة وبين الشركة الالمانية وشركة الملاحة البريطانية لدجلة والفرات من جهة أخرى (١٨٧) . هذا وقد وصلت معلومات أخرى من القنصل البريطانى فى البصرة راتسلو تفيد بأن خط حديد برلين لن يمر بالبصرة بل سيمتد الى الجنوب الغربى منها عبر الزبير الى سوق الشيوخ وبان القنصل البريطانى يأمل نتيجة لذلك ان تحل الكويت محل البصرة كميناء من أجل تفادى التأخير والنفقات التى تدفعها السفن التى تعبر شط العرب وفى هذا مصلحة للكويت

وبريطانيا واشار راتسلو الى أن البعثه الالمانية كانت قد قدرت ايـــرادات الخط بثلاثة آلاف فرنك للكيلو المتر الواحد بينما قدروا نفقاته بخمســـة عشر الف فرنك ، وان الخط لا يمكن تمريره الا اذا تعهد الباب العـــالى بدفع المبلغ الاخير وقدم ضمانات كافية لمقدرته على الدفع (١٨٨) وبالتالى فان الهرستمريخ " القنصل الالمانى العام فى الاستانة " كان غيـــر مطمئن لنتيجة المشروع لانها غير مشجعة وفى اعتقاده ان الخط لن يفـــى بالغرض لسنوات قليلة قادمة ، وان المستقبل المالى للمشروع لن يكـــون حسنا كما يعتقد (١٨٩) .

وبالنسبة للحكومة البريطانية فقد ثبتت وجهة نظر اوكنـــــور المتعلقة بكون مشروع سكة الحديد مشروعا اقتصاديا دوليا اكثر من كونـــه مشروعا سياسيا ، من الممكن أن يكون لبريطانيا نصيب كبير فيه كمـــا أن تحذيرا وديا لاصحاب المشروع كفيل بالمحافظة على مركز بريطانيـــا فى الكويت أما اذا استعمل الانكليز القوة فان الوضع الدولى الملبد بالغيـــوم قد يتطور فى غير صالحها (١٩٠) فكانت وجهة النظر تلك هى التى دعت الحكومة البريطانية الى اعطاء الضوء الاخضر لاكنور ليجرى اتصالاتـــه الاخيرة بناظر الخارجية العثمانى وسفير المانيا فى الاستانة .

وواصل السفير البريطانى فى برلين السير فرنك لاســـلز Sir Frank Lascelles ما بدأه زميله اوكنور فى القسطنطينية مـــن اتصالات فنقل الى وزارة الخارجية البريطانية نص حديث جرى بينه وبيـــن الكونت بيلوف Bullow رئيس الوزارة الالمانية حول مشروع سكـــة حديد برلين ــ بغداد حيث كان متفهما لموقف بريطانيا من المشـــروع ومستعدا للتفاهم معها . وعلى ذلك جرت محاولات تبناها السفيـــر ان البريطانيان فى الاستانة وبرلين لاجل تقوية العلاقات مع المانيا ولاجـــل الوصول الى حل مرض لقضية الامتيازات الالمانية فى الامبراطورية العثمانيـــة ومدى تأثيرها على النفوذ البريطانى فى الخليج العربى والعراق (١٩١) .

وكان لابد من ابلاغ بريطانيا لالمانيا رسميا باتفاقيتها مع شيخ الكويت ـ فبعد خطوة سفيرها فى الاستانة والمتعلقة باخبار السفير الالمانى هناك بتلك الاتفاقية بتاريخ ١٩٠٠/٣/٢٠ م والتى تعتبر جس نبض لالمانيا ، ثم أرسل نائب الملك فى الهند رسالة الى امبراطور المانيا يخبره فيها باتفاق انكلترا مع شيخ الكويت وعدم رغبتها فى التدخل فى سيادة السلطان على أراضيه أو تغيير الوضع الراهن ولكن بشرط أن لا تمس المصالح البريطانية فى الخليج أو تعطى أى دولة حقوقا على أراضى الكويت كما ان بريطانيا لا ترغب فى عرقلة السبيل أمام الحكومة الالمانية لمد خط حديد برلين بل تشترط ان تجرى مفاوضات مع الحكومة البريطانية قبل الاتفاق مع أى طرف (١٩٢) وقدأوقع هذا الاعلان من الحكومة البريطانية الحكومة الالمانية فى حيرة من أمرها فكان ان حدث خلاف داخل الحكومة الالمانية حول ما ذا كان على السلطان ان يرفع المسألة الكويتية الى محكمة العدل الدولية أم لا . وأخيرا قرر المستشار " بيلوف " أنه ليس من الضرورى ان ترفع الدولة العثمانية الامر الى محكمة العدل الدولية ما دامت بريطانيا قد أعلنت انها لا تنوى احتلال الكويت ولا اعلان الحماية عليها طالما بقيت الدولة العثمانية تحترم الوضع الراهن (١٩٣) كما أعطى بيلوف تعليماته الى السفير الالمانى فى الاستانة " مترنخ " بأن يخبر وزير الخارجية البريطانية لاثزداون بأنه ليست للالمان اطماع فى الكويت فأكد الاخير لمترنخ فى المقابل انه لا توجد اية صعوبات أمام الخط الحديدى الى الكويت وان بريطانيا قد ايدت المشروع (١٩٤) .

وهكذا اعترفت المانيا على لسان سفيرها فى بريطانيا والدولة العثمانية حيث أوضحا ان المانيا لا ترغب فى الحصول على اية حقوق للسيادة فى الكويت ، وانما انحصرت اهمية الميناء باعتباره النهاية المقترحة لخط برلين ـ بغداد وان الاتفاق حول هذا المشروع سيكون مع بريطانيا (١٩٥) .

وكانت المانيا ترمى من التفاهم مع بريطانيا الحصول على هدفين أساسيين هما :-

- اشراك رأس المال البريطانى .
- ثم والأهم هو ابقاء وضع الكويت الراهن بتبعيتها الاسمية للدولة العثمانية والحيلولة دون اعلان الحماية البريطانية عليها رسميا وبالتالى اخضاعها للنفوذ البريطانى .

لذلك فان كلا من المانيا والدولة العثمانية قد ابتعدت عن اثارة المسألة الكويتية فى اتفاقية سكة حديد بغداد الموقعة بينهما فى ٥ مارس ١٩٠٣ م وذلك لعدم تحديدها للطرف الشرقى للخط على الخليج العربى (١٩٦) .

أما بريطانيا فانها لم تكن راغبة فى وضع العقبات فى طريق مد سكة حديد بغداد الى الخيج العربى وفى منع الالمان من اتخاذ الكويت كمحطة النهاية للخط الحديدى المذكور ، وانما كان الانكليز مستعدين للتعاون مع الالمان بهذا الخصوص وتقديم المساعدات اللازمة لمد الخط الحديدى شريطة ان يكون نصيب البريطانيين فى رأس المال مساويا على الأقل لنصيب الدول الاخرى المساهمة فى اقامته ، وكذلك نصيبهم فيما يختص بالادارة ومواد البناء الخاصة بالخط الحديدى .

وكان اتجاه الحكومة البريطانية للتفاهم مع المانيا نتيجة لاهتمامها العظيم بالتجارة فى الخليج العربى وعملها على ازدهار التجارة الدولية فى تلك المياه لاسيما وان مسئولية حماية هذه التجارة ستقع على كاهلها اثناء مرورها عبر الخليج عن طريق الخط الحديدى (١٩٧) . لذلك رحب أعضاء البرلمان البريطانى وكبار

المسئولين فى الحكومة البريطانية بصدور الارادة العليا من الباب العالى عام ١٩٠٣ م بمنح الالمان امتياز المشروع غير أن موقف بريطانيا سرعان ما تغير وعادت الى محاولة عرقلة المشروع ومقاومته ومن ذلك رفض بريطانيا دفع قرضها لسكة حديد بغداد • فاتهم الالمان البريطانيين بأنهم لا يستفيدون ولا يدعون غيرهم يستفيد وذلك باغلاقهم بوابة الخليج العربى • وكان موقف بريطانيا الجديد ناتجا عن جملة أسباب أهمها (١٩٨) :-

(١) تخوف بريطانيا على نفوذها فى الكويت ومنطقة الخليج العربى والعراق مما قد يصاحب المشروع من امتداد للنفوذ الالمانى داخل الدولة العثمانية (١٩٩) •

(٢) فداحة الاضرار التى ستتعرض لها شركات النقل البريطانية بسبب ذلك المشروع الالمانى من جراء فقدانها لما كانت تحصله من أجور مرتفعه مقابل نقل البضائع والافراد •

وبذلك عادت بريطانيا الى تقدير خطورة حصول المانيا على امتياز الخط الحديدى ومده الى الكويت وانعكاس ذلك المشروع السلبى على نفوذها ومصالحها فى الكويت ومنطقة الخليج العربى لاسيما وان الحكومة الالمانية قررت بعد فشل مساعيها للحصول على كاظمة والاستحواذ على أراضى شمال الكويت لتكون نهاية لخطها الحديدى فاختارت بوبيان الواقعة غرب مصب شط العرب وشمال الكويت وساعدت العثمانيين فى انشاء عدة مراكز عسكرية فى عدة نقاط مختلفة فى تلك المنطقة التى اعتبروها خارجة عن نطاق نفوذ شيخ الكويت (٢٠٠) •

ومن الغريب ان بريطانيا لم تقم ازاء ذلك الاحتلال لاراضى كويتية بأي عمل جدى واكتفت بارسال السفينة " سفنكس " لاختيار صحة

هذه المعلومات ولما اكد قائدها وجود الحاميات العثمانية أبلغت بريطانيا الباب العالى أنها ترجو الا يكون فى احتلال هذه الاماكن ما ينقص من حقوق شيخ الكويت (٢٠١) الا أن الحكومة البريطانية تعرضت لنقد شديد من مواطنيها وصحفها نتيجة موقفها السلبى من الشيخ فى أزمته مما دعاها الى تغيير موقفها فأوفدت اللورد كيرزن فى نوفمبر عام ١٩٠٣ م حيث أعلن الحماية عليها بصورة رسمية وعلنية (٢٠٢) وقلد الشيخ وسام نجمة الهند ولقبه بسير . وبالنسبة لمشروع الخط الحديد ففى محاولة من بريطانيا للحفاظ على مصالحها فى العراق بانها روجت فكرة تجزئة سكة حديد بغداد الى اجزاء تتولى كل دولة انشاء جزء حسبما تقتضيه مصالحها ، على ان يكون من نصيبها الجزء الذى يصل بغداد بالبصرة (٢٠٣) .

ونظرا لاستمرار بريطانيا فى معارضتها للمشروع فانها لم تستفد من تغيير السياسة العثمانية عندما اطاح (الاتحاديون) بالسلطان عبد الحميد الثانى عام ١٩٠٨ م وتسلموا السلطة فى البلاد فحاولوا كسب تأييد بريطانيا للمشروع لاسيما وانهم قدروا ان الامتياز الذى منحه السلطان عبد الحميد للألمان عام ١٩٠٣ م لم تراع فيه مصالح العثمانيين نتيجة الصلات الودية والمجاملات التى كانت قائمة بين السلطان والالمان . ولعل هذا التغيير السياسى كان سببا فى تلك الاتصالات التى قام بها السفير العثمانى فى لندن فى الثامن من نوفمبر ١٩٠٩ م مع المسئولين البريطانيين (٢٠٤) ، غير أن اتصالاته لم تسفر عن انهاء معارضة الاخرين للمشروع والتى دفعتهم للتقارب مع الفرنسيين والروس ذلك أن بريطانيا لم تكن هى الوحيدة التى ستتأثر من المشروع فحسب وانما كانت فرنسا هى الأخرى ستتأثر لأن انشاء الخط سيقضى كذلك على النفوذ الفرنسى فى الشام فيما لو مر الخط بحلب كما سيقضى على أمل روسيا فى الاستيلاء على الاستانة بالاضافة الى تهديده للمصالح البريطانية فى

الشرق . ولعل ذلك كان من ضمن الاسباب التى أدت الى توقيع الاتفاقيات الودية بين انكلترا وكل من فرنسا عام (١٩٠٤) وروسيا (١٩٠٧م) على التوالى فى محاولة من بريطانيا للانصراف نحو مجابهة الخطر الالمانى (٢٠٥) .

وبذلك فشلت المحاولات التى بذلها الالمان منذ عام ١٩٠٣ م لجلب تأييد بريطانيا للمشروع في مواجهة معارضة فرنسا وروسيا معا . الا أن فرنسا توقفت عن معارضة المشروع بعد أن اشتركت فيه وبعد أن منحها السلطان امتيازات مماثلة فى سوريا وفلسطين كما تنازل القيصر الالمانى لها عن امتيازاته الدينية فى الاراضى المقدسة ولكن كان ازدياد المعارضة الروسية ـ البريطانية لمشروع حديد بغداد بعد الاتفاق البريطانى الروسى حول تقسيم ايران عام ١٩٠٧ م عاملا مهما فى ابعاد شقة الخلاف بين المانيا وبين التحالف الروسى ـ الفرنسى ـ البريطانى غير ان معارضة روسيا تلاشت حين بحث المشروع فى مؤتمر بوتسدام عام ١٩١٠ م الذى عقد بين امبراطور روسيا وامبراطور المانيا وفى أغسطس (اب) ١٩١١م وقع القيصر الروسى على اتفاق مع زميله الالمانى تعهد فيه بالكف عن معارضته لسكة حديد بغداد ، بينما تعهد القيصر الالمانى مقابل ذلك بالكف عن التدخل فى شئون ايران الداخلية وترك جميع الامتيازات الاقتصادية فى القسم الروسى من ايران للقيصر (٢٠٦) .

أما بالنسبة للمعارضة البريطانية فقد أعلنت حكومة الاحرار التى تألفت فى بريطانيا فى ذلك الحين انها على استعداد لسحب معارضتها لمشروع الخط الحديدى اذا ما ترك للبيوت المالية البريطانية مد وادارة الجزء الواقع من جنوب بغداد الى الخليج العربى وقد وافقت المانيا على عرض بريطانيا واتجاهها الاخير المتعلق بتدويل ميناء الكويت وابقائه تحت سيادة الباب العالى على ان يخضع لحكم الشيخ فى الشئون

الداخلية (٢٠٧) وكان ذلك بالرغم من معارضة حكومة الهند الشديدة لهذا الاتجاه فاستطاعت المانيا بذلك التوصل الى مشروع اتفاقية لسكة حديد بغداد مع بريطانيا فى ١٥ يوليو عام ١٩١٤ م مثلها فيها سفيرها فى لندن لنخنوفسكى Linchnowsky بينما مثل بريطانيا وزير خارجيتها ادوارد جراى وكان من أهم ما نصت عليه الاتفاقية " حيث أن تكملة خط بغداد على جانب كبير من الاهمية بالنسبة للتجارة العالمية فان حكومة صاحب الجلالة البريطانية تتعهد بأن تشجع كل الاجراءات الخاصة بعد هذا الخط وان لا تمنع اشراك رؤوس الاموال فيه وتقوم شركة حديد بغداد بمد الخط من البصره (الزبير) الى الخليج فيجب ان يكون تحت اشراف وادارة الحكومة البريطانية (٢٠٨) . وتعهدت المانيا بعدم القيام بانشاء ميناء على الخليج أو مساندة اى دولة اجنبية فى ذلك العمل .

وبذلك انتهت ما يمكن أن نسميها أزمة سكة حديد برلين ـ بغداد فى العلاقات الدولية بصورة عامة وفيما يتعلق بالمسألة الكويتية بصورة خاصة حين تمكنت المانيا من اقناع كل من روسيا وفرنسا وأخيرا بريطانيا بفائدة هذا المشروع الا أن الهدف الالمانى لم يتحقق فلم تستفد المانيا من المشروع فى الزحف نحو الشرق وذلك نتيجة قيام الحرب العالمية الاولى التى قضت على جميع الاعمال الالمانية بهذا الخصوص ، اذ أتاحت فرصة اعلان الحرب الفرصة لبريطانيا لتحويل الكويت الى مركز سياسى هام لخططها الحربية الى جانب قيامها بتركيز قواتها فى منطقة الخليج ولا ننسى تبليغها الشهير للشيخ مبارك عام ١٩١٤ م باعتبار أن الكويت دولة مستقلة تحت الحماية البريطانية وعدم رد البصرة للاتراك وذلك فى مقابل قيامه باعمال حربية معينة كلفته بريطانيا بادائها (٢٠٩) ثم ما آلت اليه نتيجة الحرب من انتصار الحلفاء والقضاء على النفوذ العثمانى ومن خلفه المانيا فى المناطق العربية وتحول منطقة الخليج

العربى والعراق الى منطقة نفوذ وسيطرة بريطانية حيث أكدت حمايتهـــا على جميع امارات الخليج فاطاحت بالآمال الالمانية الخاصة باكمـــــال مشروع خط حديد برلين ــ بغداد ومد مصالحها ونفوذها مع الخـــط الى منطقة الخليج العربى ٠

" خاتمـــة "

يتضح من الأدلة المختلفة أن ظاهرة المسألة الكويتية التى بـرزت على ساحة الصراع الدولى فى العقد الاخير من القرن التاسع عشر وأوائـل القرن العشرين ، كانت من أبرز الظواهر السياسية فى المنطقة بـذلك الوقت .

وقد لعب الموقع الاستراتيجى للكويت دورا هاما فى ظهور هـذه المسألة لما لهذا الموقع من أهمية على الصعيد الاقتصادى والسياسى حيث توجهت اليه الانظار من قبل الدول الكبرى فى ذلك الوقت الممثلة فـى بريطانيا من جهة والدولة العثمانية وحليفتها المانيا من الجهة الاخرى ثـم دور كل من فرنسا وروسيا فى اطار اللعبة الامبريالية .

ويتبين من سير أحداث هذه المسألة أن بريطانيا كانت المحـور الرئيسى للمسألة الكويتية ، بينما دارت الأطراف الأخرى حولها ، حيث كان كل طرف من تلك الأطراف يجد بريطانيا فى مواجهته حين يدخـل الى حلبة المنافسة ، فيضطر الى الصراع معها وفى جميع الأحوال كانت النتيجة لصالح بريطانيا . وكان لدور الشيخ مبارك أثر هام فى رجحان كفة بريطانيا وترسيخ النفوذ والمصالح البريطانية فى الكويت انطلاقا من حاجته اليها فى تدعيم حكمه وحماية بلاده والمحافظة على استقلالها .

وتشير الادلة أيضا الى أن أهمية الكويت قد ازدادت بشكل ملحـوظ فى فترة ما قبل الحرب العالمية الاولى حيث كانت تعتبر فى ذلك الوقت خط الدفاع الاول لحماية العراق ، الى جانب كونها القاعدة المناسبة لتأمين مصالح بريطانيا فى امارات الخليج العربى التى كانت تزعم حـق السيادة عليها مثل قطر والبحرين ، هذا بالاضافة الى ضغط الالمان المتزايد على تركيا لتأكيد سيادتها على الكويت من أجل ارغامها على الموافقة عـلى

مد خط سكة حديد برلين ـ بغداد الى أراضيها ، والذى كان الهدف منه السيطرة على مناطق النفط فى الاهواز والعراق ومن ثم تهديد طريق بريطانيا الى الهند . ومن ناحية أخرى رأت بريطانيا أن موقع الكويت يعتبر فائق الاهمية لتأمين حماية حقول النفط فى عبدان كما أنه مركز حيوى لحماية طريق الهند ومن ثم تأمين وصول النفط الى المناطق الصناعية .

وكانت بريطانيا ترى أن السيطرة على الكويت تحد من فاعلية الاتراك ونفوذهم فى الخليج العربى ، بل وثبتت النفوذ والمصالح البريطانية فى تلك المنطقة وفى الجانب الاخر كانت الدولة العثمانية مهتمة اهتماما بالغا بالاحتفاظ بالكويت وعدم التفريط بها ، ويتضح هذا الموقف من خلال رسالة بعث بها السلطان عبد الحميد الثانى الى السفير البريطانى فى الاستانة بتاريخ ٤ سبتمبر ١٨٩٩ م .. جاء فيها أنه يعلم أهمية الخليج العربى بالنسبة للمصالح البريطانية كما يقدر رغبة الحكومة البريطانية بعدم السماح لاية دولة أوربية أخرى بالتدخل فى شئون الخليج ، وعرقلة الطرق التجارية المؤدية الى الهند ، وقد أكد السلطان أن تركيا لن تسمح لاية دولة أوربية ، عدا بريطانيا بالحصول على امتيازات فى الخليج العربى ولكنها ليست مستعدة للتنازل عن البصرة أو الكويت أو البحرين أو القطيف .

وفى أثناء الحرب العالمية الاولى برزت أهمية الكويت بشكل واضح حيث وجدت الدول الغربية فى منطقة الشرق الاوسط معينا لا ينضب لتغذية آلة الحرب فى وقت برزت فيه أهمية الكويت الاستراتيجية نتيجة لوقوعها على محور المواصلات المتجهة الى المعسكر الشرقى وامكانية استخدامها كقاعدة جوية ممتازة الى جانب كونها قاعدة تموين بالاضافة الى اعتبارها قاعدة أمنية لحماية الحقول النفطية فى العراق وايران .

كما تشير الادلة التاريخية المختلفة الى ان الكويت أصبحت فى

ذلك الوقت مركز أساسيا لبريطانيا أثناء الحرب حيث عقدت فيها العديد من الاجتماعات والمؤتمرات بهدف تأمين التأييد العربى لبريطانيا فى منطقة الخليج العربى والجزيرة العربية .

واذا كانت المسألة الكويتية قد انتهت مع نهاية الحرب العالمية الأولى باستقرار الأمور لصالح بريطانيا فى الكويت وفى منطقة الخليج العربى حيث غدت بحيرة بريطانية بدون منازع ، الا أن نتائج المسألة الكويتية وما تولد عنها من حماية بريطانية للكويت لم تنته بنهاية تلك الحرب بل ظلت الحماية البريطانية قائمة على الكويت بكافة مقوماتها واثارها ولم تتمكن الكويت من التحلل منها ، الا عام ١٩٦١ م عندما اتفق الجانبان البريطانى والكويتى على انهاء معاهدة الحماية واستبدالها باتفاقية صداقة تلتزم بريطانيا من خلالها بمساعدة الكويت والدفاع عنها متى طلبت الكويت ذلك .

" المراجـــع "

١ ــ عن نشأة الكويت يرجى مراجعة دراسة للباحثة بعنوان " نشـــــأة الكويت وتطورها فى القرن الثامن عشر " مجلة دراسات الخليـــــج والجزيرة العربية ، العدد السادس والاربعون السنة الثانية عشـــرة ابريل ١٩٨٦ م ، رجب ١٤٠٦ هـ ٠

٢ ــ د٠ أحمد مصطفى ابو حاكمة تاريخ الكويت ج ١ ص ٧٣ ــ ٧٤ ٠

٣ ــ G. N. Curzon : Persia and the Persian Question , vol. II . p. 271.

٤ ــ لوريمر دليل الخليج (القسم التاريخى) النسخة المترجمة ــ ترجمة ديوان حاكم قطر ــ ج ٢ ص ٢٢٨ ــ ٢٣٠ ٠

٥ ــ د٠ سيد نوفل ــ الاوضاع السياسية لامارات الخليج العربى ص١٥٥٠

٦ ــ Factory records: Persian Gulf. Vol, 19 letter No. 1652, 18th July 1795.

٧ ــ د٠ فتوح الخترش ــ التاريخ السياسى للكويت فى عهد مبـــارك ــ تأليف ج ٠ ج ٠ سلدانها عن كتاب شئون الكويت ١٨٩٦ ــ ١٩٠٤م ــ دراسة مقارنة بالمؤرخين المحليين الطبعة الاولى ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م ــ مطبوعات الكويت ٠

٨ ــ د٠ عبد العزيز عبد الغنى ابراهيم ــ السلام البريطانى فى الخليج ص ٢٠ ٠

٩ ــ د٠ جاكلين اسماعيل : دراسة بعنوان " سياسة بريطانيا فى الخليج

والكويت " مجلة دراسات الخليج العربى الجزيرة العربية ـ العدد السادس عشر ـ السنة الرابعة ـ تشرين أول (اكتوبر) ١٩٧٨م ـ ذو القعدة ١٣٩٨ هـ .

١٠ـ J. G. Lorimer, Gazetteer of the Persian Gulf Oman Central - Arabia, Vol. 1. pt. 1B. P. 1004.

١١ـ د. جاكلين اسماعيل ـ الدراسة السابقة .

١٢ـ حافظ وهبة ـ جزيرة العرب فى القرن العشرين ص ٨٣ .

١٣ـ Farren to Aberdeen, August 28, 1841, Foreign office corsse.

١٤ـ نص الاتفاقية التى وقعها صباح بن جابر نيابة عن والده مع بريطانيا عام ١٨٤١ م ـ وثائق الديوان الاميرى .

١٥ـ د. فؤاد العابد : سياسة بريطانيا فى الخليج العربى ، ١٨٥٣ ـ ١٩١٤ م ، ص ١٥٩ الجزء الثانى منشورات ذات السلاسل ـ الطبعة الاولى ١٤٠٤ هـ ـ ١٩٨٤ م .

١٦ـ Lorimer Vol. 1, pt. 1B, p. 1012.

١٧ـ ج . ج . سلدانها ـ شئون الكويت ١٨٩٦ ـ ١٩٠٤ م قدمتها كدراسة وثائقية مقرنة بالمؤرخين المحليين د. فتوح الخترش . فى المصدر السابق .

١٨ـ F. O. 195/1944, Letter No. 44 from Herbert to India office 7th No. 1878.

١٩- F. O. 78/5113, from Goverment of India to India office 17 th sept., 1879. India .

٢٠- Aitchison, Collection of treaties, Engagements and Sanads relating to india and Neighbouring Countries, Calcutta 1909.

٢١- F. O. 78/5113 Viceroy to Foreign office, telegraphic 12th Feb., 1899.

٢٢- F. O. 78/5114 from Sir O'Connor to the Marquis Salisbury. No. 440. 9th Sept., 1899 . Secret.

٢٣- F. O. 78/5114 Foreign office to viceroy. No. 6. Secret 9th Sept., 1899.

٢٤- Frazer (David) : India under Gurzon and after. London 1911 pp. 97 - 98.

٢٥- Factory Records. Persia and Persian Gulf Vol. 18 Social No. 1532 letter dated 17th April 1879.

٢٦- Factory Records : Persia and the persian Gulf Vol. 19 letter No. 1652. 18th July 1795.

٢٧- د٠ جمال زكريا قاسم : الخليج العربى (دراسة لتاريخ الامـــارات العربية) ١٨٤٠ ــ ١٩١٤ م ٠ ص ص ٢٦٣ ــ ٢٦٤ ، القاهـــرة ١٩٦٦ م ٠

٢٨ـ سيف مرزوق الشملان ـ من تاريخ الكويت ـ ص ص ١٣٥ ـ ١٣٦ ، القاهرة ١٣٧٨ هـ / ١٩٥٩ م .

٢٩ـ البيان الثالث لحكومة الكويت (الصادر بتاريخ ١٩٦١/٧/١٥ بمناسبة مطالبة عبد الكريم قاسم بضم الكويت .

٣٠ـ F. O. 78/5113 India office to Foreign office, 24 March 1897.

٣١ـ مذكرات مدحت باشا (ترجمة حالة) من وثائق وزارة الخارجية الكويتية .

٣٢ـ F. O. 78/5113, Government of India to India office 17th Sept., 1878.

٣٣ـ F. O. 78/5113, Salisbury to Sir Henry layard, No, 12, 5, January 1879.

٣٤ـ وثيقة رقم ٢٣ ـ مجموعة م ف ٢ ـ من وثائق حكومة الهند الموجودة في المكتبة المركزية في منطقة المباركية التجارية .

٣٥ـ د. عبد العزيز عبد الغني ابراهيم ، المصدر السابق ص ١٠ .

٣٦ـ د. بدر الدين عباس الخصوصي : دراسة بعنوان " النشاط الروسي في الخليج العربي ١٨٨٧ ـ ١٩٠٧ " مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ـ العدد الثامن عشر ـ السنة الخامسة ـ نيسان (ابريل) ١٩٧٩ م ٨ ربيع الثاني ١٣٩٩ هـ (ص ص ١١٣ ـ ١٣٩) ص ١١٣ .

٣٧ـ د. محمود علي الداود : الخليج العربي والعلاقات الدولية ـ الجزء الأول ، ١٨٩٠ ـ ١٩١٤ م ، القاهرة (دار المعرفة) سنة

الطبع غير موجودة ، ص ١٩٠ .

٣٨ـ د . جاكلين اسماعيل ـ المقال السابق ص ١٣ .

٣٩ـ F. O. Foreign Office to Sir Philip Currie, No. 307, 1st July 1897.

٤٠ـ F. O. 78/5113 from Sir Philip Currie to Foreign Office, 24 March 1897.

٤١ـ B. G. Martin, German - Persian Diplomatic Relations 1873 - 1912.

٤٢ـ د . أحمد مصطفى ابو حاكمة : تاريخ الكويت الحديث ١٧٥٠ ـ ١٩٦٥ الطبعة الاولى ١٩٨٤ م ـ الكويت ذات السلاسل .

٤٣ـ فؤاد العابد : المصدر السابق ص ١٨٨ .

٤٤ـ الداود : المصدر السابق ص ٩ و ١٩٢ .

٤٥ـ فؤاد العابد : نفس المصدر السابق ص ١٨٩ .

٤٦ـ جمال زكريا : المصدر السابق ص ٢٧٤ .

٤٧ـ F. O. 78/5108. From P. Robertson to the Political Resident Turkish Arabia No. 207, 14 December 1887.

٤٨ـ F. O. 78/5109, Note Verbal from Sir Careford to the Sublime Porte, 11. Nov. 1892 , Enclosure No. 1. P. 273. Political and Secret Despatches to India, Vol : 22.

٤٩ـ تقرير شامل عن أوضاع الكويت وعلاقتها الخارجية فى الفترة ١٨٩٦ ـ ١٩٠٠ م اعداد القسم السياسى لحكومة الهند ١٩٠٠/٢/٣١م عن الوثيقة رقم ١٢ من المجموعة م ق ، وثائق حكومة الهند فى المكتبة المركزية لدولة الكويت ٠

٥٠ـ F. O. 78/5113 Memorandum by Mr. Stavrides, 30 June 1896.

٥١ـ Ibid.

٥٢ـ مذكرة عن الكويت من المقيمية البريطانية فى بوشهر بتوقيع ج ٠ س ٠ وايت بتاريخ ١٨٩٧/٣/٢٢ م عن الوثيقة رقم (٢) مجموعة م ف ٢ وثائق حكومة الهند ـ المكتبة المركزية ٠

٥٣ـ تقرير شامل عن أحوال الكويت فى الفترة بين ١٨٧١ ـ ١٩٠١م وثائق حكومة الهند وثيقة رقم ٢٣ مجموعة م ف ٢ والموجودة فى المكتبة المركزية عن الدولة ٠

٥٤ـ د٠ صلاح العقاد : التيارات السياسية فى الخليج العربى ، القاهرة عام ١٩٧٤ م ـ مكتبة الانكلو المصرية ص ١٨١ ٠

٥٥ـ المجلس المخصوص : هو مجلس مكون من كبار المسئولين العثمانيين من نظار (وزراء) ووكلاء وقضاة وغيرهم ليكون مجلسا استشاريا للسلطان ٠

٥٦ـ صور مضبطة المجلس المخصوص العثمانى المتعلقة بمحضر اجتماعه بتاريخ ٢٤ شعبان عام ١٣١٣ هـ الموافق فبراير ١٨٩٦ م ملف ٧٨ ص ١٤ م ٠

٥٧ـ كتاب رئيس كتاب السلطان (حضرة الشهريار) قصر يلدز

الهمايونى ـ دائرة رئيس الكتاب رقم ٦٢٢٩ ص ٣ بتاريخ ٢ شعبـــان سنة ١٣١٧ هـ الموافق ٢٣ تشرين الثانى (نوفمبر ١٨٩٩م) ٠

٥٨ـ كتاب من والى البصرة محسن باشا الى ناظر الداخلية ـ الباب العالى ـ دائرة الامور الداخلية ٠

٥٩ـ كتاب من ناظر الامور الداخلية الى الصدر الاعظم ـ الباب العـالى ـ دائرة الامور الداخلية ـ مكتب مكتوبى ـ ٣١ كانون الثانى (ينايـر ١٨٩٩م) ٠

٦٠ـ Marlowe (John) : The Persian Gulf in the Twentieth Century, London 1962, P. 29.

٦١ـ د٠ جمال زكريا قاسم : المصدر السابق ص ٣٢٤ ٠

٦٢ـ Sir Percy Sykes : History of Persia. Vol. II. London 1951, P. 254.

٦٣ـ د٠ مصطفى عبد القادر النجار : دراسات فى تاريخ الخليج العربـــى المعاصر ـ البصرة ١٩٧٧ م ص ٦٩ ٠

٦٤ـ د ٠ بدر الدين عباس الخصوصى ـ المقالة السابقة ص ١١٥ ٠

٦٥ـ Foreign Office to Mr. Lee Wamer. F. O. Received Feb. 7. 1898, No. 28.

٦٦ـ Admiral Beaumont to Sir Thomas Sanderson. F. O. Received Feb., 18 Confidential, Admiralty, Feb., 18, 1898.

٦٧ـ د٠ جمال زكريا ـ المصدر السابق ص ص ٣٩٣ ـ ٣٩٤ ٠

٦٨ـ نفس المصدر ص ٣٩٤ ـ ٣٩٥ .

٦٩ـ Curzon, George. N., Persian Question, Vol. II (London, 1892) P. 465.

٧٠ـ د. صلاح العقاد ـ المصدر السابق ص ٢١١ .

٧١ـ F. O. 406/14 Government of India to Lord Hamilton (14, Feb 1899)

٧٢ـ Herewitz, Diplomacy in the Near Middle East. Vol, 1, pp. 319 - 320 (New York - 1956).

٧٣ F. O. 6o168, Memorandum on the Persian situation, 12 April 1898.

٧٤ـ Frazer. op. cit., P. 65.

٧٥ـ د. جمال زكريا ـ المصدر السابق ص ٣٩٥ .

٧٦ـ نفس المصدر ص ٣٩٥ .

٧٧ـ د. بدر الدين عباس الخصوصي ـ المقالة السابعة والمنشورة في مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ص ١١٩ .

٧٨ـ Major Meade to India office. Confidential,Bushire, Sept., 25 1897. Inclosure in NO. 23.

٧٩ـ India Office to Foreign office. India office, Sept. 28, 1897. Inclosure No. 61 : India office to Foreign office, India office, No. 18 , 1897, Inclosure No. 23. Foreign office to India office, Nov. 25. 1897 , Inclosure No. 24.

٨٠- Government of India to Lord G. Hamilton (Telegraphic)Jan 18,1899,Inclosure 6 in No, 42.

٨١- د٠ بدر الدين الخصوصى ـ المقالة السابقة ص ١١٧ ٠

٨٢- د٠ السيد رجب حراز : الدولة العثمانية وشبة جزيرة العرب ١٨٤٠ـ ١٩٠٩ م معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ١٩٧٠م ص١٧٥٠

٨٣- F. O. 60/599 Appendix X11. Extracts from Lord Curzon's Confidential Memorandum 19th. Nov. 1898.

٨٤- Frazer (Lovat) : India under Curzon and after; 97 / 99 London 1911.

٨٥- تقرير شامل عن احوال الكويت فى الفترة بين ١٨٧١ ـ ١٩٠٠م ـ مكتب الشئون الخارجية فى حكومة الهند البريطانية ـ بتاريخ ١٩٠١/٩/١٦م ٠ وثيقة رقم ٢٣ ، مجموعة م ف ٢ وثائق حكومة الهند الموجودة فى المكتبة المركزية فى منطقة المباركية التجارية ٠

٨٦- F. O. 78/5113 from Viceroy " Telegraphic " IST September 1897.

٨٧- government of India to Lord G. Hamilton (Telegraphic) Jan 2, 1902 Inclosure in No. 6.

٨٨- د٠ السيد رجب حراز ، المصدر السابق ص ص ١٧٥ ـ ١٧٦ ٠

٨٩- Chirol (Valentine) : The Middle Eastern Question or some Political Problems of India defence. pp. 334 - 336.

٩٠- Government of India to Lord G. Hamilton, (Telegraphic).Jan.8.1902. Inclosure in in No. 21.

٩١- د٠ بدر الدين الخصوصي : المقالة السابقة ، ص ١٢١ .

٩٢- Consul Wartislaw to Sir N. O'Conor. No. 1. Confidential, Bussorah Jan. 3. 1903. No. 24.

٩٣- Koweit Agent to Lieutenant. General Kemball (Translation) 19th Ramazan, 1320(Des. 20, 1902) Inclosure 2 in No. 31.

٩٤- Bidwell, Robin. The Affairs of Kuwait Vol. one, 1896- 1901. Frank Cass and Company limited London, 1971. The Introduction.

٩٥- Letter received by Sheikh Mubarak, Rajab, 1322H. Sept. 12, 64, (Translation) , Inclosure 3 in No. 133.

٩٦- Bidwell, oP. cit.

٩٧- د٠ بدر الدين الخصوصي : المصدر السابق ص ١٢٣ .

٩٨- د٠ ابو حاكمة : المصدر السابق ص ٣٢٣ .

٩٩- India office to Foreign office, India office, Sept. 28, 1897, Inclosure No. 61.

١٠٠- Government of India to Lord G. Hamilton (Telegraphic) Jan.18, 1899. Inclosure b in No. 42.

١٠١- د٠ محمود علي الداود : المصدر السابق ص ١٥٩ ٠

١٠٢- F. O. 1/7389 B, Foreign office to Admiralty. 25 December 1898, Admiralty.

١٠٣- F. O. 60/615 : Memorandum on Persia by Lord Curzon to Lord George Hamilton. No. 176 of 1899. Government of India Foreign Department Secret.Exterual 21 Sept. 1899.

١٠٤- د٠ احمد حسن جودة : المصدر السابق ص ٤٠ ٠

١٠٥- الاسكندرونة : مدينة سورية سلبها الاتراك وأصبحت تابعة لهم ٠

١٠٦- M. P. Anddrew, Memoir on the Euphrates Valley Route to India with official correspondence and Maps London: W. H. Allen & Company 1857) p. 197.

١٠٧- H. Hoskins, British Routes to India (New York: Longmans, Green & Co, 1928) pp. 433-444.

١٠٨- A. Lockhart, " Outline of the history of Kuwait" the Royal Contral Asia Journal, XXXIV, p. 267

١٠٩- M.P.Andrew Memoir on the Euphartes Valley Route to India with official correspondence and Maps London:W.h.Allen & Company 1857.p.197.

١١٠- F.O. 78/5113. Col. Mead to secretary to Government of India Confidential No. 20, 25. April 1897.

١١١- B. G. Martin. German Persian Diplomatic Relations, 1873-1912 (Gravenhage: Mouton & Company 1959) p. 39.

١١٢- د٠ جمال زكريا المصدر السابق ص ٢٦٥ .

١١٣- F. O. 60/599. Extracts from the confidential Memorandum of Lord Curzon 19th Nov. 1896.

١١٤- Saldanha. J. A. correspondence Regarding Trucail Chiefs.

١١٥- F. O. 78/5113 Foreign office to Viceroy (Telegraphic) 24, Dec. 1898.

١١٦- F. O. 78/5114 Memorandum Respecting Kuwait by sir N. Oconor.

١١٧- Frazer, India under Curzon and After pp. 97-98.

١١٨- Foreign office to India office, November 25, 1897, the affairs of Kuwait, Vol, 1, part, 1, p. 22.

١١٩- F. O. 78/5113. Memorandum by Sandison to sir Wiliam White, 4th July 1898 enclosed in tht previous letter.

١٢٠ـ جاكلين اسماعيل ، المقال السابق المنشور فى مجلة دراســـــات الخليج والجزيرة العربية ص ٢٣ ٠

١٢١ـ F. O. 78/5113 from Sir N. O'Conor to Lord Salisbury. No. 666 (Secret) 22 December 1898.

١٢٢ـ F. O. 78/5113 from Viceroy (Telegraphic) 19 September 1897. Secret letter from India : Vol. 39 (India office).

١٢٣ـ د٠ جمال زكريا : المصدر السابق ص ص ٢٦٧ ـ ٢٦٨ ٠

١٢٤ـ F. O. 78/5113 Col. Meade to secetary to Gevernment of India No. 20. 25th April 1897.

١٢٥ـ رسالة الباحثة للدكتوراه منشورة بعنوان الكويت فى ظل الحمايـــة البريطانية ص ٢١ ٠

١٢٦ـ د٠ جمال زكريا : المصدر السابق ص ٢٦٨ ٠

١٢٧ـ د٠ صلاح العقاد : المصدر السابق ص ١٨٤ ٠

١٢٨ـ د٠ صلاح العقاد : نفس المصدر ص ١٨٥ ٠

١٢٩ـ د٠ جمال زكريا : المصدر السابق ص ٤١٤ ٠

١٣٠ـ Lansdowne to Hardinge Gf. Cooch & Iemperley : British Documents of the Origins of the war 1898 - 1914, Vol. IV : the Anglo Russian Rapprochement. pp. 371-371.

١٣١ـ د٠ ابو حاكمة : المصدر السابق ص ٣٢٥ ٠

١٣٢ــ محمود الداود ، المصدر السابق ص‌ص ١٩٢ ــ ١٩٤ ٠

١٣٣ــ احمد حسن جودة ، المصالح البريطانية فى الخليج حتى عـــــام ١٩٣٩م ص‌ص ٦٨ ــ ٧٣ ٠

١٣٤ــ الدواد : نفس المصدر السابق ص ١٩٩ ٠

١٣٥ــ نفس المصدر ص ١٥ ٠

١٣٦ــ د ٠ جمال زكريا ، نفس المصدر ص ص ٤١٤ ــ ٤١٥ ٠

١٣٧ــ Wolf. John. B. The Diplomatic History of the Badad Railway pp.78-79(Columbia 1936).

١٣٨ــ Tylor. Mason Wniting. The Europen Powers and Near East. 1875-1900 pp. 177-179 (Minneapolis 1925).

١٣٩ــ د ٠ فؤاد العابد ، المصدر السابق ص‌ص ١٨٩ ــ ١٩٠ ٠

١٤٠ــ Cambridge History of British Foreigh Policy (1783-1919) Vol.111 pp. 299-300.

١٤١ــ Hardinge (Lord) : Old Diplomacy,p.47 London,1947.

١٤٢ــ الداود : نفس المصدر ، ص‌ص ١٩٤ ــ ١٩٩ ٠

١٤٣ــ The Times (London). October 28, 1898, p. 57.

١٤٤ــ Meade (Earle Edward) Turkey, The Great Powers and the Pagdad Railway " A study in Imperialism " pp. 57 - 65 (New York) 1924.

١٤٥- Ibid., pp. 289 - 291.

١٤٦- د٠ ابو حاكمة : المصدر السابق ص ٣٢٥ ٠

١٤٧- Castroew, The war & The Bagdad Railway, P. 182.

١٤٨- د٠ الداود : نفس المصدر ص ١٩٩ ٠

١٤٩- Hamilton, (Agust) : The problems of the Middle East p. 169. London 1969.

١٥٠- المعلومات التي أوردتها في خمسة نقاط كأسباب لمعارضة بريطانيا لمشروع خط حديد برلين - بغداد استخلصتها عن د٠ جمال زكريا المصدر السابق ص ص ٤١٥ - ٤٢٤ ٠

١٥١- د٠ احمد حسن جودة ، المصدر السابق ص ٧١ ٠

١٥٢- للمزيد عن نشاط شركة ونكهاوس يرجى الرجوع الى :-

An excellent article by Eugene Stanley, " Business and Pollitics in the Persain Gulf, the story of Wenkhous Firm " , Political Science Quarterly. XXXXV111 (1933) pp. 367-385.

١٥٣- Graves, (Philip) : The Life of Sir Percy Cox (London 1951) pp. 131-133.

١٥٤- F. O. 60/599 Extracts from Lord Curzon's Confidential Memorandum 12 November 1899.

١٥٥- Government of India to secretary of India in Counsil, Gooch & Temperley, op. cit. Vol. IV p. 357 Doc No. 519.

١٥٦- Sykes. Pmolenworth : A Forth Journey in Persia 1897 - 1901 p. 432.

١٥٧- د٠ احمد حسن جودة ، المصدر السابق ص ص ٧٤ ـ ٧٥ ٠

١٥٨- د٠ بدر الدين الخصوصى : دراسة وثائقية جديدة عن كاظمة الكويت ـ مجلة كلية الاداب والتربية ـ جامعة الكويت العدد الثانى ـ ديسمبر ١٩٧٢ م (ص ص ٩٩ ـ ١١٦) ص ١٠٠ ٠

١٥٩- تقرير عن أحوال الكويت فى الفترة بين ١٨٧١/١٩٠١ م مكتب الشئون الخارجية ١٩٠١/٩/١١ م ـ وثيقة رقم ٢٣ مجموعة م ف ٢ من وثائق حكومة الهند فى المكتبة المركزية ٠

١٦٠- From Sir N. O'Conor to the Marquess of Salisbury Telegraphic (No. 1, Constantinopple, January 5, 1900. Further correspondence Part 11 . (P. R. O.) No. 2.

١٦١- From N. O'Conor to the Marquess of Salisbury, Telegraphic No. 2 Constantionple. January 7, 1900 further correspondence Part 11. (P. R. O.) No. 3 : Government of India to Lord G. Hamilton January 7. 1900.

١٦٢- EUR. Mss. C. 126/2 (India Office) from Hamilton to Curzon 27, April 1900.

١٦٣- From Government of India to Lord G. Hamilton (Telegraphic) January 7, 1900 futher correspondence. Part 11 (P. R. O.) Inclosure No. 1. in No. 5.

١٦٤- From Lord G. Hamilton to Government of India (Telegraphic) India office, January 11 1900, part. 11. (P. R. O.) Inclosure 2 in No. 5.

١٦٥- التقرير السابق عن أحوال الكويت فى الفترة بين ١٨٧١/١٩٠١م عن الوثيقة ٢٣م ف ٢.

١٦٦- F. O. 78/5114 From Sir O'Conor to India office 7th of January 7, 1900.

١٦٧- F. O. 78/5113 From Lord Curzon to Marquess of Salisbury 7th January 1900.

١٦٨- F. O. 78/5114 From G. Hamilton (India office) to Curzon 11th January 1900.

١٦٩- F. O. 78/5114 from Government of India (Lord Curzon) to India office (Lord G. Hamilton) 11il of Janyary 1900.

١٧٠- F. O. 40/6115. from Sir N. O'Conor to Marquess of Saliabury 9no. 24 secret constantionople. January 22. 1900.

١٧١- F. O. 78/5114,. from Captain Denison to Admiral Douglas communicated by Admiralty February 14 " Melponere at Persian Gulf January 14, 1900.

١٧٢- F. O. 78/5114, from Sir N. O'Conor to Lord g. Hamilton, Nov. 27 secret, January 23, constantinople.

١٧٣- اختير الطرف الغربى من خليج كاظمة كأنسب مكان تنتهى عنده السكة الحديدية لان عمق المياه القريبة تبلغ نحو (٥) قامات (٣٠ قدما) وهذا هو أقل عمق للمياه فى هذا الجزء من الميناء - يرجى الرجوع الى الخريطة .

١٧٤- F. O. 406115 , from Captain Denison to Admiral Douglas comunicated by admiralty February 14 " Melpomene " at Persian Gulf .January 14, 1900.

١٧٥- F. O. 78/5114 from Meade to Government of India (Telegraphic) Bushire January 23, 1900 Further correspondence part 11 Inclosure 3 in No. 15.

١٧٦- F. O. 78/5114 From Consul Wratislow to Sir N. O'Conor secret ussorah , January 13, 1900 (No. 2)

١٧٧- F. O. 78/5114 From JohnDenison (Viceroy - Molpomene) at Persian Gulf , No. 34, 15 January 1900.

وكان نص التبليغ الشفوى الذى وجهه المقيم السياسى البريطانى فى الخيج الى الشيخ مبارك بواسطة الكابتن (دينسون) باللغة الانجليزية هو :-

" Sheikn to be informed that the Government have railway which will Pass through Bagdad Bussorah, that the Sheikn if he receives any overtures from the company for land on which to erect the terminus or other at koweit, must inform me fully of the purpose before coming to any sort of arrágement whatever, and must abide by the decision of the Government of India in the matter "

١٧٨- F. O. 78 " 5114, Translation of letter from Kuwait Agent Sheikn Mubarak Al - Sabah to Co. Meade, 13 Jan 1900.

١٧٩- F. O. 78"5114, Translation of letter from Kuwait Agent sheikn Mubark Al-Sabah to Co. Meade, 13 Jan 1960.

١٨٠- يستدل من وجود مخبر سرى لبريطانيا فى الكويت ان بريطانيا كانت تستخدم اسلوب المخبرين السريين (الجواسيس) فى كل زمان ومكان • ويذكر الدكتور جمال زكريا عن المخبر السرى فى الكويت

أن السير اكنور اقترح تعيينه حين أظهرت شركة حديد الاناضول رغبتها فى مد الخط الى كاظمة وكانت مهمته مراقبة التحركات الالمانية والتركية فى الكويت .

١٨١- F. O. 78/5114 Memorandum of an Interview with Sheikn Mubarak Al - Sabah, Cheif of Kuwait and a visit to Kathama bay Bushire Feb. 5, 1900.

١٨٢- F. O. 78/5114 R. I. M. S. (Lowrens - Viceroy, to Col. Meade, 28th Jan. 1900.

١٨٣- F. O. 78/5114 Memorandum by Sir N. O'Conor to Col. Meade and Consul Wratislow, 27 January, 1900.

١٨٤- Ibid.

١٨٥- F. O. 78/5114 from Sir N. O'Conor to Marquess of Salisbury(foreign office) 10 April 1900.

١٨٦- Ibid .

١٨٧- f. O. 78/5114 from Sir N. O'Conor to Foregin office, 12, Jan. 1900.

١٨٨- F. O. 78/5114 from Consul wratislaw to Sir O'Conor No. 2 dated 13th January, 1900.

١٨٩- F. O. 78/5113 Melvill to Secretary to Government of India No. 438. 28 December 1899.

١٩٠- F. O. 78/5114 From Sir O'Conor to Foreign office Tdlegraphic 12 January 1900.

١٩١- F. O. 78/5114 From Sir Frank Lascelles to Foreign office 15th January 1900.

١٩٢- " وثيقة " من المجموعة م ف ٢ وثائق المكتبة المركزية فى منطقة المباركية التجارية ٠

١٩٣- Bulow to Marschall, October 4, 1901, British Docmentes, 1, XXI pp. 36 - 37.

١٩٤- Ibid, Metternich to Minstry of Foreign Affairs, October, 15, 1901, XXI, p. 59.

الوثيقتان اعلان نقلا عن د٠ احمد حسن جودة ، المصدر السابق ، ص ٧٩ ٠

١٩٥- رسالة الباحثة للدكتوراه : نشرت بعنوان " الكويت فى ظل الحماية البريطانية " حتى ٣١ - الكويت ١٩٨٨ م ٠

١٩٦- د٠ أحمد حسن جودة ، نفس المصدر ، ص ٨٠ ٠

١٩٧- F. O. 78/525 Memorandum by the Marquess of Lansdowne, Foreign office, March 21 1902.

١٩٨- د٠ بدر الدين الخصوصى ، المصدر السابق ص ١١٢ ٠

١٩٩- (مثل شركة لنش) التى كانت تقوم بعمليات النقل النهرى بين بغداد والبصرة وشركات البواخر البحرية التى كانت تقوم بنقل البريد والسلع الاوربية ٠

٢٠٠ـ د٠ جمال زكريا ، المصدر السابق ، ص ٤٢٦ .

٢٠١ـ F. O. 7815251 Memorandum by Marquess of Lansdowne 20th March 1902.

٢٠٢ـ From Lord Curzon to Lord G. Hamilton, Ist May 1900, correspondence of Lord Curzon with Lord G. Hamilton, part 11 51018 India office library.

٢٠٣ـ Report of Inter - Departmental conference of the Bagdad Railway Terminus to Sir Edward Grey (Foreign office) october 2, 1907, N. 8, (P. R. O.) F. O. 406132. WA 138.

٢٠٤ـ د٠ بدر الدين الخصوصى ، المصدر السابق ، ص ١١٣٠

٢٠٥ـ د٠ جمال زكريا ، المصدر السابق ، ص ٤٢٢ .

٢٠٦ـ د٠ محمود على الداود ، المصدر السابق ، ص ص ٢٠١ ـ ٢٠٢ .

٢٠٧ـ Lowther to Grey 14th Feb 1911 Doc. No. 12 GF Gooch & Temperley op. cit. vol. X pp. 22- 23.

٢٠٨ـ Corman Gonvention draft of November 5, 1913 Gooch & Temperley op. cit. vol. X part 11 p. 390.

٢٠٩ـ د٠ صلاح العقاد ، معالم التغيير فى دول الخليج العربى ص ٢٠ (القاهرة عام ١٩٧٢ م)

F. O. 78/5114 from Sir N. O'conor to Foreign office, No. 442 dated 4th September. 1899. ـ٢١٠