

در این میان ژاپن پیوسته تلاش می‌کرد تا با روسیه در مذاکره وارد شود ولی تمام این کوشش‌ها عقیم ماند و لذا در سال ۱۹۰۲ ژاپن ناچار به امضاء معاهده‌یسی با انگلستان شده و بلافاصله حمله خود را به پورت آرتور آغاز کرد. حاصل این جنگ شکست روسیه و روبرو شدن دولت تزاری با انقلاب شد.^۶

مقایسه فعالیت‌های روسیه در سبیری و منچوری با فعالیت‌های این کشور در ایران بسیار جالب توجه می‌باشد. نقشه‌های احداث خط آهن در منچوری از دهه هفتاد طرح شده بود و گزارش‌های مربوط به پیشرفت‌های بازرگانی انگلیسها در منچوری و چین در خلال دهه ۱۸۹۰ زنگ خطر را برای بازرگانان روسی به صدا درآورد و درست همانند تلاشی که روسیه و انگلستان در ایران برای در دست گرفتن بازارهای تجاری این کشور بعمل می‌آوردند، دو دولت همان رقابت را با یکدیگر بر سر دستیابی به بازارهای منچوری نیز انجام می‌دادند. یکی از برنامه‌های ویت (Witte) در سال ۱۸۹۱ صدور و معرفی چای چین در بازارهای اروپایی بود تا از این راه بازار چای هندی را که توسط کشتی‌های انگلیسی صادر می‌شد، راکد کند. روسها در ازاء صادر کردن چای چین می‌توانستند تولیدات فلزی و منسوجات خود را در بازارهای چین عرضه کنند و برای این کار احداث خط آهن هم می‌توانست سبب ورود کالاهای روسی به چین شود و هم کنترل سیاسی روسیه را در این مناطق مستحکم می‌کرد. در سال ۱۸۹۵ تأسیس بانک مشترک روسی-چینی جزو دومی طرح ویت بشمار می‌رفت و سرانجام این بانک که با کمک‌های مالی فرانسه تأسیس شد در ساختن خط آهن شرقی چین که منچوری را از شرق به غرب متصل می‌کرد سرمایه‌گذاری نمود و گذشته از آن طبق امتیازی که روسیه از دولت چین گرفت اراضی دو طرف خط آهن در اختیار این کشور قرار گرفته و

روسها می‌توانستند در طول خط آهن قرارگاه‌های پلیس ایجاد کنند و حق داشتند هر اندازه که مایل باشند کارشناسان خط آهن به چین بفرستند و حاصل این امتیاز این شد که خطوط و باریکه‌های اطراف خط آهن در خاک چین به متصرفات روسیه اضافه گردید.

در سال ۱۸۹۷ نیز بانک روس و کره جهت کمک به مطامع امپریالیسم روس تأسیس شد و در سال ۱۸۹۸، مقامات روسی با دادن رشوه به یکی از دولت‌مردان عمده چین امتیاز احداث خط آهن منچوری جنوبی را از دیرن (Dairen) تا هاربن (Harbin) کسب کردند و در این باره ستون واتسون (Seaton-Watson) اعلام کرد که منچوری راه خود را برای رسیدن به حدّ یک مستعمره روسی به خوبی طی می‌کند.^۷

فعالیت فزاینده روسیه در شرق دور، پس از ۱۸۹۰ البته به این معنی نبود که درگیری و اختلاف این دولت با انگلستان در ایران از میان رفته است. امپریالیسم روسیه در ایران هنوز کاملاً به اوج خود نرسیده بود. البته بانک استقراضی نمونه کاملی از بانک‌های روس-چین و روس-کره بود ولی در ایران خبری از راه آهن نبود و به سبب مخالفت و کارشکنی انگلیسها، روسها در ایران مانند کره و چین موفق نبودند و هنوز محافل امپریالیستی و نظامی روسی همانند گذشته به موازات استحکام کنترل اقتصادی روسیه بر مناطق شمال ایران، درصدد دست یافتن به بنادر خلیج فارس و احداث خط آهنی برای نیل به این منظور بودند و برای نخستین بار تهدید می‌کردند که بسوی سیستان و جنوب شرقی ایران پیشروی خواهند نمود و امید آنان از این تهدید، استفاده از آن به عنوان اهرمی دیپلماتیک بر ضدّ منافع انگلستان بود.^۸

در خلال دهه ۹۰ موفقیت‌های بازرگانی روسیه در شمال ایران باعث نگرانی انگلیسها شد و تصور آنان این بود که روسیه در پی آن است تا شمال ایران و ماوراء قفقاز را از رقابت اقتصادی خارجیان دور

نگاه دارد تا از این راه بتواند مناطق فوق را به نحو گسترده‌ای مورد بهره‌برداری اقتصادی قرار دهد.

در گذشته، یعنی تا سال ۱۸۲۱، ماوراء قفقاز برای کالاهایی که به مقصد ایران حمل می‌شد، منطقه آزادی محسوب می‌گردید ولی طی سالهای ۱۸۳۱ تا ۱۸۴۶ این منطقه تجارتی آزاد توسط کانکرین (Kankrin) وزیر مالیه نیکلای اول مسدود شد و لذا تجارت انگلیسی و قاقاچیپیان ارمنی راه طرابوزان-ارزروم-تبریز را مورد استفاده قرار دادند. سومنر (Sumner) در این باره چنین می‌گوید:

«در دهه ۱۸۶۰ به خاطر کسب پیروزی نهائی در قفقاز و نیز مرمت راه‌ها و همچنین اقدامات ویژه‌یی که به دست رویترن (Reutern) (وزیر مالیه ۱۸۷۸-۱۸۶۲) انجام شد تجارت ماوراء قفقاز به نحو بارزی احیا گردید و در این مورد احداث جاده‌ای که از ترکیه می‌گذشت تأثیر بسزایی داشت. اما یورش جدیدی نیز با حمایت گورچاکف توسط کارخانجات نساجی روسیه آغاز گردید. اقدامات گورچاکف که با سیاست توسعه استعماری نوظهور در ماوراء خزر نیز همراه بود، هدف آن به ایجاد موانع برای ورود کالاهای انگلیسی به ماوراء قفقاز، شمال ایران و آسیای مرکزی دور می‌زد. با احداث خط آهن پُتی-تفلیس در اوایل دهه هفتاد دامنه مناقشات بالا گرفت و سرانجام روسها در جنگ با عثمانی (۱۸۷۸) آنچه را که می‌خواستند بدست آوردند و گو اینکه موفق به تأمین امنیت در تقاطع راه ارزروم-تبریز نگردیدند ولی دست کم باطوم (Batum) را تصرف کردند. در این میان در روسیه بازگشت به سیاست دفاع عالی (High Protection) شروع شد، کما اینکه در سال ۱۸۸۳ منطقه ترانزیتی آزاد به طور همه جانبه‌یی لغو و در ماوراء قفقاز مقررات گمرکی خاص روسیه به مرحله اجراء درآمد؛ دو سال بعد نیز سیستم بنادر آزاد در باطوم بهم خورد، ضمن اینکه اقدامات دیگری

جهت دست اندازی به بازارهای شمال ایران به عمل می‌آمد...»^۹.
اقداماتی که روسها برای حمایت از اتباع خود در ایران انجام می‌دادند (از نظر بسیاری) نامطلوب بود، از جمله مجله آلمانی اکسپرت (Export) در شماره اوت ۱۸۸۲ خود در مقاله‌ای به قلم پی. دی «پل-دین» (Paul Dehn) کوشش‌های اتریش جهت لغو ترانزیت در مناطق ماوراء قفقاز را مورد بررسی قرار داده مقامات گمرک روسیه را متهم می‌کرد که جهت حمایت از تجار روس در قبال رقابت‌های خارجی در دادوستد با ایران، دست به اعمال نامطلوبی می‌زنند و قصد دارند که ایران را کاملاً به صنایع روسی وابسته کنند.^{۱۰} این اقدامات از این لحاظ که به روسها جهت تصرف بازارهای ایران کمک می‌کرد، کاملاً بصره بود، چون بسیاری از مصنوعات که وارد ایران می‌شد به سایر کشورهای اروپایی تعلق داشت و به این ترتیب روس‌ها می‌توانستند این کالاها را مجدداً با قیمت‌های گران‌تر به ایران صادر نمایند. باین جهت مؤسسات تولیدی اروپا ناگزیر گردیدند که در جستجوی راه‌های طولانی و پرهزینه و خطرناک نظیر جاده طرابوزان-تبریز برای ورود کالاهای خود به ایران برآیند.^{۱۱}
در سال ۱۸۷۳ با انعقاد قرارداد تجارتی بین ایران و روسیه که هدف آن ممانعت از ورود کالاهای غیر روسی به ایران بود، موانعی در مورد رقابت‌های موفقیت‌آمیز اروپاییان در این کشور ایجاد گردید.
ممانعت از امتعه غیر روسی برای همسایه شمالی بسیار سودمند بود، چرا که در اوایل دهه ۱۸۹۰ دادوستد روسیه با ایران، از نظر قیمت کالاهای وارده دو برابر شد و در پایان آن دهه تجارت روسیه با ایران از تجارت ایران با انگلستان پیشی گرفت. معاملات تجارتی بین ایران و روسیه از ۱۹۰۰ تا ۱۹۱۰ باز هم بیشتر از دو برابر افزایش یافت و در این میان انگلستان به سبب موقعیت جغرافیایی روسیه با ایران قادر به

عکس العمل نبود ولی با این حال باز هم فعالیت‌های بازرگانان انگلیسی باعث نگرانی تجار روسیه می‌گردید. به عنوان مثال در ۲۸ سپتامبر ۱۸۹۰ نشریه «بیرژو یا وی دموسی»^{۱۲} ضمن اشاره به نفوذ آرام و بی‌سر و صدای انگلیسها در ایران، خواستار تأسیس فوری خط آهن به تهران و ایجاد اعتبارات ویژه‌یی جهت تسهیل تجارت با ایران شدند و حتی یکی از هدف‌های «ای. آ. ویشنگرادسکی» وزیر مالیّه روس به آسیای مرکزی این بود که مناسبات بازرگانان روسی را با ایران رونق بخشد.

انحصار تجارت خارجی ایران در دست روسها و موافقت ایران با خودداری از تأسیس خط آهن دو عامل کنترل اقتصادی ایران توسط روسها بود. دولت ایران که پیوسته به پول احتیاج داشت، در سال ۱۹۰۰ اولین وام هنگفت خود را از روسیه دریافت داشت و مظفرالدین شاه در ۱۹۰۲ وام دیگری از روسها گرفت که برای تضمین بازپرداخت آن، عواید تمام گمرکات ایران را باستثناء گمرکات جنوب (که در اختیار انگلیسها بود) وثیقه قرار داد. سن پترزبورگ، به عنوان نخستین شرط، قبل از پرداخت وام ۱۹۰۲، اصرار داشت که ایران از محلّ این وام، قروض ۱۸۹۲ خود را به انگلستان اداء کند^{۱۳} و انجام این تقاضا به شانس مداخله انگلستان لطمه وارد کرد. بانک استقراضی روس نیز (که مدبرانه از سوی «ویت» وزیر مالیّه اداره می‌شد) در بهره‌برداری از مشکلات مالی ایران، به سود روسیه کاملاً موفق بود. این بانک از دادن وام‌های کوتاه مدت و کمک‌های مالی به سیاستمداران ذینفوذ خودداری نمی‌کرد و حتی محمدعلی میرزا ولیعهد که بعداً به سلطنت

۱۰. نویسنده در این مورد اشتباه کرده است، چون این شرط مربوط به وام ۱۹۰۰

می‌باشد - م.

ایران رسید، مبالغ هنگفتی برای ساختمان در املاک شخصی خود در آذربایجان، از این بانک قرض گرفت و کار به جایی کشید که طبق نظر سومنر تا سال ۱۹۰۶، دولت و شخصیت‌های بلندپایه ایرانی معادل هفت و نیم میلیون لیره استرلینگ به روسیه بدهکار شدند.^{۱۳}

از نظر استراتژیک نیز روسیه از موقع مستحکمی برخوردار بود. در ژانویه ۱۹۰۰ موراویف وزیر خارجه روس طرحی به تزار تقدیم کرد^{۱۴} که ضمن بررسی تزلزل نفوذ انگلیس در اثر جنگ بوئرها (Boer War) سه پیشنهاد برای بهره‌برداری روسیه از اوضاع و احوال موجود در ایران مطرح شده بود. موراویف می‌خواست به سبب نابسامان بودن اوضاع مالی روسیه، احداث خط آهن به سوی خلیج فارس به تعویق افتد ولی وی بر این باور بود که در صورت توسعه خطوط آهن روسیه تا مرزهای ایران فرصتی بوجود خواهد آمد تا بعداً تحت شرایط مناسبی آن خطوط به داخل خاک ایران امتداد یابد. خلاصه در چنین شرایطی موافقتنامه ممنوعیت ایران از احداث خط آهن که در ۱۸۹۰ باامضاء رسیده بود تا ده سال دیگر تمدید گردید.

وزیر خارجه روس در آن طرح خود پیشنهاد می‌کرد که یکی از بنادر خلیج فارس اشغال شود و یا آنکه روسیه اعلامیه‌یی رسمی دالّ بر رعایت تمامیت ارضی ایران صادر نماید و یا روسیه با انگلستان بر سر تقسیم ایران به مناطق نفوذ، همانند آنچه که در ۱۹۰۷ توسط ایزولسکی (Isuolski) انجام شد، به توافق برسد. از میان این سه راه حل، موراویف تصرف بندری را در ایران به صلاح نمی‌دید و آن را غیر عملی و تحریک‌آمیز می‌دانست و از سوی دیگر تقسیم ایران به مناطق نفوذ هم به مصلحت روسیه نبود، زیرا در این صورت روسها از پیشروی بیشتر در ایران بازمانده و تنها ناگزیر می‌شدند که وضع موجود را رعایت نمایند. وزیر خارجه روس معتقد بود که صدور اعلامیه‌یی مبنی بر محترم شمردن

تمامیت ارضی ایران برای روسیه واجد منافع بیشماری می‌باشد. گواينکه موراويف هيچ يك از اين سه راه حل را عمداً به موقع اجراء نگذاشت، اقا اين راه حل ها اساس سياست روسيه را نسبت به ايران تشكيل مي داد.

سالهای ۱۹۰۲ و ۱۹۰۳ اوج نفوذ روسیه در ایران بود و سه سال بعد که انگلیسها بر بوئرها فائق آمده و روسها از ژاپنی ها شکست خوردند، آن زمان طرح های سیاستمداران روسی و لحن جراید آن کشور تغییرات اساسی پیدا کرد.

از ۱۸۹۰ تا ۱۹۰۵ روابط آلمان با روسیه فراز و نشیب های زیادی داشت ولی بطور کلی آن دو مناسباتی دوستانه با یکدیگر نداشتند.

نخستین علامت اختلال در روابط دو کشور امتناع آلمان از تمدید قرارداد «بیمة مجتد» منعقدہ در ۱۸۸۶ بود که در سال ۱۸۹۰ خاتمه می یافت.

بهرحال بدون هیچ تردیدی این امر سبب تیرگی روابط دو طرف شد و در نتیجه روسیه متوجه فرانسه گردید و کشور اخیر روسها را با منابع مالی تقویت کرده و با آنان متحد شدند. ۱۵

از این موضوع که بگذریم از سال ۱۸۹۱ تا ۱۸۹۴ مشکلات اقتصادی نیز میان آلمان و روسیه پیدا شد و هر دو طرف از مناقشات گمرکی آسیب فراوان دیدند، تا آنکه بالاخره مشکلات از طریق انعقاد قراردادی در سال ۱۸۹۴ حل شد و تشنج روابط روبه کاهش گذاشت.

بعد از سال ۱۸۹۷ که روسیه بخیال دست اندازی به منچوری افتاد، ویلهلم دوم، تزار روس را باین کار تشویق می کرد تا شاید از این طریق توجه روسیه به بالکان که باعث درگیری اتریش و روسیه می شد به نقطه یی دیگر جلب شود. این سیاست «دست های باز» برای آلمان پیروزی غیر مترقبه ای را به ارمغان آورد، چه باعث شد که آلمان همچون

روسیه در ترکتازی های امپریالیستی در شرق دور شرکت کند، بخصوص پس از جنگ ۱۸۹۵ بین ژاپن و چین این تهاجمات دامنه بیشتری پیدا کرد.

با تمام اینها گاهی آلمان و روسیه با یکدیگر تصادماتی داشتند، یکی از مناطق تصادم آسیای صغیر بود. درگیری به طرح احداث خط آهن بغداد مربوط می شد که آلمان در نوامبر ۱۸۹۹ امتیاز آن را از سلطان عبدالحمید بدست آورد. سلطان عثمانی این امتیاز را به آقای «کولا» از بانک وورتمبرگ واگذار کرده بود که او نیز بنوبه خود آن را به جرج فون زیمنس Georg Von Siemens از بانک آلمان داد. هدف سلطان از اعطاء آن امتیاز، درهم شکستن نفوذ مالی فرانسه در عثمانی بود که آن زمان از طریق بانک استقراضی عثمانی نقش مهمی را ایفا می کرد. «بانک آلمان» و «وینر بانک فراین» (Wiener Bank Verein) به سرعت شرکت تازه یی برای کارهای مربوط به احداث خط آهن تشکیل دادند. شرکت جدید امیدوار بود که مناطق آناتولی را از لحاظ اقتصادی در اختیار خود درآورد. اگرچه آلمانی های صاحب امتیاز با احتیاط گام برمی داشتند تا به منافع دیگر قدرت ها صدمه یی وارد نیاورند ولی در این کوشش شکست خوردند و فرانسه و روسیه به اقدامات آنان مظنون شدند. آنچه به این سوء ظن دامن می زد حمایت بریتانیا در مراحل اولیه احداث خط آهن از آلمان بود که دست کم از راه در اختیار نهادن مهارت های فنی انجام می شد. نخستین علامت مخالفت روسیه با طرح آلمان حمایت از گروه مالی مشترک فرانسوی-بلژیکی بود که قصد داشت در سال ۱۸۹۱ خط آهن شمال به جنوب آناتولی را احداث کند و طبیعی است که احداث آن با طرح های آلمان در تضاد بود. بطور کلی روسیه با هر اقدامی که موجب کنترل دولت عثمانی می شد و یا وقفه یی در حراست روس ها به بغازها

و یا آناتولی ایجاد می‌کرد، مخالف بود. با تمام اینها دیری نگذشت که شرکتهای مالی فرانسوی میان اهداف خود و اهداف آلمانی‌ها مشابهتهایی مشاهده کردند و در نتیجه خود برای سرمایه‌گذاری در کمپانی آلمانی احداث خط آهن مشارکت نمودند.^{۱۶}

در اینجا باید از نقش و نفوذ شخصیت پر تحرکی که احتمالاً در سیاست شرقی جدید آلمان بیشتر از دیگران مؤثر بود یاد کرد. بارون مارشال فون بی برشتاین (Von Bieberstein) هفت سال تمام (۱۸۹۰-۹۷) مدیر کل وزارت خارجه و سپس سفیر آلمان در باب‌عالی و مدت پانزده سال (۱۸۹۷-۱۹۱۲) حامی ثابت قدم «دوران جدید» (Neue Kurs) بود. وی بر این باور بود که مقامات آلمان باید شرکت‌های خصوصی آلمانی را مورد حمایت قرار دهند. وی که سیاست دستیابی به مستعمرات را اشتباه و خطرناک می‌دانست معتقد بود که توسعه اقتصادی آلمان نیاز به جستجوی بازار فروش امته آلمانی توسط دولت را دارد و ازسوی دیگر او بر این گمان بود که آن کشورهایی که ساخت اقتصادی آنان برای رشد صنایع آلمان مناسب است بهتر است به آلمان وابسته باشند. پس از خاتمه جنگ یونان و عثمانی در سال ۱۸۹۷ مارشال معتقد شد که زمان آن فرا رسیده که آلمان سیاست خاورمیانه‌یی فعال‌تری را در پیش گیرد و او بود که امپراطور را متقاعد کرد که آلمان مسئله احداث خط آهن در عثمانی را جدی بینگارد. در ضمن تأثیر نظریات وی در تحول و پیشرفت نفوذ آلمان در ایران نیز از بدیهی‌ترین مسائل می‌باشد.

درمورد مناقشات بر سر احداث خط آهن بغداد، «لانگر» (Langer) دو مرحله متمایز را تشخیص می‌دهد.^{۱۷} در اولین مرحله که از ۱۸۹۹ شروع شد، و تا ۱۹۰۳ ادامه می‌یابد، خط آهن به طور کلی به صورت یک منبع اقتصادی ملی تلقی می‌شد. در این دوران بانک آلمان

با آگاهی و احتیاط این خط را احداث کرد. و هیچگاه آن را به عنوان وسیله‌یی نظامی برای عثمانی نشان نداده و آن خط را تنها به عنوان عامل حیات بخش اقتصادی معرفی می‌کرد. این بانک به تنهایی به ساختن خط آهن مزبور ادامه می‌داد، چون گروه‌های دیگر تهدید می‌کردند که کار را معوق خواهند گذارد. اما با افزایش توجه آلمان به این طرح، ماهیت آن نیز تغییر یافت و خط آهن بغداد از صورت حفظ منافع اقتصادی آلمان به صورت عامل حفظ منافع سیاسی درآمد. از سال ۱۹۰۳ بعد، هنگامیکه بانکداران انگلیسی پس از شناخت این دگرگونی، از همکاری با آلمان سر باز زدند، آلمانی‌ها خود به تنهایی فوراً دست اندرکار احداث آن خط آهن جنجالی گردیدند و سرمایه کافی و لازم را جهت توسعه و امتداد آن در مسافت‌های طولانی، یعنی تا جنوب غربی آناتولی از طریق قونیه و با یک خط فرعی تا حلب و آنگاه تا الحلیق بکار انداختند تا آنکه ناگهان در ۱۹۱۴ آتش جنگ شعله‌ور شد.

بقول «لانگر»، علت مخالفت روسیه با احداث خط آهن بغداد آن بود که آن دولت هدف از احداث آن خط را حفظ امپراطوری عثمانی می‌دانست^{۱۸} و البته تردیدی نیست که عثمانی نیز از آن خط سود فراوان می‌برد و لذا روسیه هر اقدامی را که مانع از احداث خط آهن بغداد می‌شد انجام داد که کارشکنی‌های نهائی در استانبول و اعتراض‌های پر سر و صدا در جراید از آن جمله می‌باشند. روس‌ها به این ترتیب امید داشتند که باین وسیله موقعیت خود را در عثمانی و منافع خویشان را در بغازها حفظ نمایند^{۱۹} و سرانجام موفق شدند که کتباً از سلطان تعهد گیرند که در منطقه مجاور آناتولی با دریای سیاه غیر از روسها، هیچ قدرتی حق احداث خط آهن نداشته باشد و این کاری بود که قبلاً آنان در ایران نیز بر ضد انگلیسها کرده بودند. تعهد فوق روسها را راضی کرد،

چون آلمانی‌ها با طرح خود (بقول نشریه «نووی وره‌میا Novoye Vremya») جاده شرقی-غربی آناتولی را از کنترل روسیه خارج کرده و نظر باینکه بازارهای عثمانی و ایران را در اختیار آلمان و دیگر شرکتهای تجاری اروپای غربی می‌نهاد، آثار مخرب بر منافع استراتژیک و بازرگانی روسیه از خود باقی می‌گذاشت.

* * *

اینک زمان آن فرا رسیده است تا روابط آلمان و انگلستان را در خلال سالهای ۱۸۹۰ تا ۱۹۰۵ مورد بررسی قرار دهیم. در این سالها انگلستان به تناوب خود را از جانب فرانسه و یا روسیه مورد تهدید احساس کرد، و خود را در انزوا می‌دید. واقعه فاشودا (Fashoda) در سال ۱۸۹۸ و درگیری آن کشور با روسیه در خاور دور مثال‌هایی از این اوضاع و احوال می‌باشد. سرانجام در سال ۱۸۹۸ انگلستان با آلمان جهت عقد قرارداد اتحادی وارد مذاکره شد. در آن مذاکرات آلمان دست بالا گرفت و برای خود آزادی عمل طلب می‌کرد، نتیجه آن شد که انگلستان از آلمان روگردان شده و در ۱۹۰۴ با فرانسه به تفاهم رسید و در ۱۹۰۷ با روسیه متحد گردید. وقایع جنوب آفریقا موجب شد تا آلمان و انگلیس رو در روی هم قرار گیرند، زیرا در خلال جنگ بوئرها، آلمان نسبت به آنان ابراز همدردی کرد و در شرق دور نیز بر سر پایگاه‌های دریائی بین طرفین اختلافاتی بروز کرد و آنگاه هنگام قتل عام آرامنه در عثمانی در مورد انجام اقدامات مشترک از سوی قدرت‌های اروپائی نیز این شکاف بین طرفین بیشتر شد. البته باید اذعان داشت که خط آهن بغداد خود مستقیماً در گسیختگی روابط بین آلمان و انگلستان دخالت نداشت ولی بدون تردید این مسئله پس از سال ۱۹۰۳ جوی مملو از سوء ظن میان دو طرف ایجاد نمود. آلمانی‌ها بلافاصله پس از کسب نخستین امتیاز از سلطان عثمانی جهت همکاری‌های مالی در احداث

خط آهن متوجه انگلیسها شدند و آنان نیز نه تنها از این امر استقبال و اعلان آمادگی برای سرمایه‌گذاری کردند، بلکه یک مشارکت بین‌المللی را در این مورد خواستار گردیدند ولی با این وصف بانکداران انگلیسی برای همکاری با آلمانی‌ها رضایت دولت انگلیس را می‌خواستند ولی وزارت خارجه در لندن موضع خود را روشن نکرد و معلوم نشد که آیا خواستار آنست که از طریق کمک به آلمان، عثمانی را علیه روسیه برانگیزد و یا آنکه باید به طور کلی مانع از دسترسی آلمان به خلیج فارس شود و هرگاه خط آهن بغداد به خلیج فارس می‌رسید، آیا این وضع ارتباط انگلستان با هند را مورد تهدید قرار می‌داد یا نه.

«جی. بی. وُلَف» پیشنهاد می‌کرد که به سبب درگیری انگلستان با بوئرها، این کشور نباید به پیشنهاد همکاری با آلمان پاسخ قطعی دهد. ۲۰ در آن زمان انگلستان انتظار داشت تا وقتی که این کشور فرصتی برای توجه مجدد به خاورمیانه بیابد، آلمان سیاستی مخالف با روسیه را در این منطقه در پیش گیرد.

هنگامی که در سال ۱۸۹۹ انگلستان فرانسه را از دستیابی به یک معدن زغال سنگ در مسقط، واقع در سواحل عمان، بازداشت و در سال ۱۹۰۰ موافقتنامه کرزن (Curzon) با مبارک، شیخ کویت آشکار شد، لازم بود که آلمان تکلیف خود را دانسته باشد، زیرا شیخ کویت جهت کسب حمایت انگلستان در مقابل توسعه‌طلبی عثمانی جهت کنترل کویت، موافقت کرد که تنها نمایندگان سیاسی انگلیس را در آن امیرنشین بپذیرد. باین سبب هنگامیکه در سالهای ۱۹۰۱ و ۱۹۰۲ عثمانی درصدد اعمال حاکمیت خود به کویت برآمد تا راه را برای احداث ایستگاه راه‌آهن بغداد در خلیج فارس مهیا سازد، رزم‌ناو انگلیسی از پیاده شدن نیروی آن دولت و تخلیه تجهیزات نظامی در بندر کویت جلوگیری کرد. ۲۱ در سال ۱۹۰۳ لُرد لندزداون (Lord

Landsdown) اعلامیه مشهور خود را بیرون داد که طی آن به آلمان و روسیه هشدار می‌داد که انگلستان تأسیس پایگاه دریائی و یا هر نوع استحکامات بندری را در خلیج فارس تهدیدی جدی علیه منافع خود تلقی می‌کند.^{۲۲}

وصول گزارش‌هایی در مورد فعالیت بازرگانی آلمان در خلیج فارس، انگلستان را سخت متوختس ساخت و توجه این دولت را به کمپانی ونک هاوس (Wönckhaus) جلب کرد. این کمپانی به منظور تأمین هزینه‌های مقامات بازرگانی آلمان در بندر بوشهر تأسیس شده بود و به زعم خویش تنها بکار تجارت می‌پرداخت ولی سرنوشت آن را در معرض منازعات امپریالیستی قرار داد.^{۲۳} در اوت ۱۹۰۱ در جراید اروپا شایعاتی انتشار یافت که گویا آلمان در صدد استخراج ذغال سنگ از جزایر فارس در دریای سیاه می‌باشد.^{۲۴} و انگلستان نیز در این زمان از حضور کشتی‌های توپدار در خلیج فارس که عمده‌توسط فرانسویان و یا شرکت‌های اسلحه‌سازی کوچک ساخته شده بود، سخت برآشفته شد.^{۲۵} در خلال سال‌های ۱۸۹۰ تا ۱۹۰۵ دگرگونی در روابط قدرت‌ها، چهره سیاسی خاورمیانه را مشخص می‌سازد، اتحادیه‌های گوناگون که باتوجه به تصادمات امپریالیستی بوجود می‌آمد و سیاست‌های تفاهم‌آمیز (Entent) و حضور دولتهای مرکزی از رویدادهای این دوران بود. دگرگونی‌هایی از حالت بی‌تفاوتی به آلمان تا برسد به مخالفت دستجمعی با آن کشور، نشانی از تکوین تغییرات سیاسی تدریجی در این منطقه بشمار می‌آید. در ارتباط با آلمان می‌توان اضافه کرد که مخالفت با آن کشور ابتدا بر سر احداث خط آهن بغداد شروع شد و سپس تا حدودی به مخالفت با تجارت آلمان انجامید.

در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ تغییرات عمیقی در ساخت اقتصادی داخلی خود آلمان نیز بوجود آمد و همین تغییرات در ساخت اقتصادی دیگر

کشورهای اروپائی نیز قبلاً رخ داده بود. این دگرگونیها بر روش سیاسی وزارت خارجه آلمان پس از کنار رفتن بیسمارک اثر بسزایی داشت. به طوری که آن وزارت شرکت‌های مختلف آلمانی را با جهت‌گیری‌های امپریالیستی برای جستجوی بازار و یافتن منابع سودآور (به دیگر نقاط) سوق داد. بهر حال با وجودی که این دگرگونی‌ها امری قابل توجه و در عین حال بغرنج است ولی با این وصف ذکر خلاصه‌ی از این تغییرات و اهمیت آن در روابط آلمان با ایران از یک سوی و روابط آن کشور با انگلیس و روس از سوی دیگر بی‌فایده نیست.^{۲۶}

دلایل عمده‌ی که می‌توان برای توسعه طلبی آلمان در ماوراء بحار برشمرد، تا حدی جنبه اقتصادی و تا حدی نیز جنبه ناسیونالیستی دارد، گو اینکه جنبه استراتژیک آن نیز قابل ذکر است.

درباره جنبه اقتصادی آن باید گفت روند صنعتی شدن آلمان تا تشکیل دولت واحد در آن کشور در سال ۱۸۷۱ به تأخیر افتاد، اما پس از تشکیل آن دولت، تجارت به سرعت رشد کرد و به موازات آن بانکداری نیز رونق گرفت و اندکی بعد مجتمع شدن کارخانجات صنعتی و نزدیکی کارخانه‌های بزرگ و مؤسسات مالی در سطح بالا انجام یافت و همزمان نیز گسترش بازرگانی در داخل و خارج آلمان باعث شد تا بانکها به صورت نهادهای مقتدری درآیند.

صادرات فزاینده آلمان موجب افزایش سرمایه گردید و تجارت خارجی این سرمایه‌ها را به خارج انتقال داد و به موازات آن انبوه مواد خام به آلمان سرازیر شد و صدور کالاهای ساخته شده به مناطق کمتر توسعه یافته روانه شد. خلاصه با گذشت زمان تجارت خارجی آلمان به صورت بی‌مانندی بالا رفت و ضرورت اقتصادی ایجاب می‌کرد که این کشور مواد خام بیشتر و ارزانی را بدست آورد و ضمناً بازارهایی را که قابلیت جذب فرآورده‌های آن را داشته باشند شناسائی کند.

در این روند البته ایران از نظر دور نبود. باید دانست که هرچند سهم آلمان در واردات ایران در سال ۱۸۹۹ اندک بود، اما تا سال ۱۹۱۲ به طور کم سابقه‌ی افزایش یافته بود. ۲۷ البته این مقدار در مقایسه با سهم روسیه و انگلستان در همان محدوده‌ی زمانی اهمیتی نداشت ولی توسعه‌ی آن از اهمیت برخوردار بود. اقدامات مؤثر تجاری و تولیدات ارزان و سطح بالا، و تسهیل مناسبات اعتباری به آلمان کمک می‌کرد تا بازار ایران را قبضه کند.

ناسیونالیسم آلمانی مایل نبود که قدرت‌های دیگر بر روند بازرگانی آن کشور با ایران فشار وارد کند (و این امر دست کم در جراید آلمان منعکس می‌شد)، بلکه خواستار درگیر شدن آن قدرت‌ها صرفاً در میدان رقابت مسالمت‌آمیز بود. ۲۸ با رسیدن خط آهن بغداد به مرزهای ایران، آلمان قلمرو منافع خود را بیشتر گسترش داد و دلیل آن فعالیت‌های آلمان در ایران در خلال جنگ جهانی اول می‌باشد. ۲۹

۲

پس از آنکه ناصرالدین شاه، در سال ۱۸۸۹ سومین سفر خود را به اروپا برگزار کرد، دوران رکودی در روابط با کشورهای دیگر پیش آمد و با اینکه واقعه انحصار تنباکو (که عموماً این واقعه آغازگر بروز ناسیونالیسم ایرانی تلقی می‌گردد.) در این زمان رخ داد، اما فعالیت دیپلماتیک به طور کلی در این دوران بسیار کاهش یافت.

در این زمان نیز انگلیسها و روسها همچنان به برنامه‌ریزی‌های خود جهت کنترل و نظارت بر ایران ادامه می‌دادند. یکی از مناسب‌ترین ابزار این نظارت، از جهت روسها، قسمتی از نیروی نظامی ایران بود که تحت فرماندهی روسها قرار داشت و این همان بریگاد قزاق بود که

ناصرالدین شاه به پیروی از هوی و هوس خود به تأسیس آن همت گماشت و باین ترتیب حکومت تزاری چنین ابزار بالفعلی را به چنگ آورد. اما در خلال تابستان سال ۱۸۹۳، بنا به افشاگری بعدی یکی از افسران این بریگاد بنام کاساکوفسکی، روسها به شدت به هراس افتاده بودند و این بدان علت بود که دریافتند ناصرالدین شاه، مؤسس بریگاد قزاق با وزیر مختار آلمان در تهران مذاکراتی را برای جلب مشاوران نظامی آلمان و یا جلب یک هیئت نظامی آلمانی به منظور آموزش قسمت‌های دیگر قوای نظامی ایران انجام داده است. اما مطابق آنچه که کاساکوفسکی نوشته است، سرانجام شاه با آمدن مشاوران نظامی آلمان روی خوش نشان نداد، زیرا آلمان‌ها بابت ارائه این خدمات مبالغ زیادی مطالبه می‌کردند، ضمن اینکه شاه ایران مایل نبود که خاطر افسران روسی را که قبلاً به عنوان مشاور بریگاد قزاق بخدمت گرفته بود بیازارد. ۳۰ اگر این گزارش صحیح باشد، این خود نشان دهنده‌ی آنستکه این زمان آلمانی‌ها برای اعزام هیئت نظامی به ایران آمادگی داشتند و یا دست کم مایل به گسیل تعدادی مشاور نظامی بودند.

درست هم‌زمان با طرح اعزام یک هیئت نظامی آلمانی به ایران، یک دگرگونی در سیاست و برخورد آلمان با ایران پدیدار گشت و این دگرگونی را در روزنامه‌های آلمانی می‌توان بهتر مشاهده کرد. این روزنامه‌ها اینک آشکارا لحن امپریالیستی خود را نشان می‌دادند، از جمله هنگامی که ناصرالدین شاه بدست یکی از پیروان جمال‌الدین افغانی در حرم شاه عبدالعظیم، حومه تهران، در مه سال ۱۸۹۶ کشته شد، فرستاده «کولنیشه تسایتونگ» در گزارش خود میان پیروزی‌ها و ناکامی‌های سلطنت تقریباً پنجاه ساله ناصرالدین شاه تعادلی قائل گردیده و با احتیاط به طرح آنها پرداخت.

فرستاده‌ی مخصوص «کولنیشه تسایتونگ» چنین نوشت:

«... همه مردم برای رهایی از شرایطی که تحمل ناپذیر شده و برای رهبری که در جاده ترقی افتاده است آرزومندند... توده مردم ایران خواهان دادوستد با اروپاییان هستند، چرا که صنعت بومی از هم پاشیده شده و در نتیجه فرصت های اشتغال از دست رفته است. کلمه آلمان اینک در ایران از اعتبار و ارزش زیادی برخوردار است و با وجودیکه آلمانی ها طرح های بسیاری را آغاز کرده ولی بانجام نرساندند، اطمینان به توانائی های آلمان کاهش نیافته است. شرکت های آلمانی موقعیت خوبی در اینجا در نتیجه کسب امتیازات جدید بدست آورده اند و هنگامیکه شرایط مناسبی برای تجارت و صنعت بوجود آید، باید فعالیت آلمان در رتبه نخستین قرار گیرد، آنهم بخاطر آوازه بلند آلمان و نیز خیر و مصلحت ایران...»^{۳۱}.

باین ترتیب رفته رفته چنین شیوه کم و بیش خودستایانه بی در جراید آلمان پدیدار گشت. در اوت ۱۸۹۵ رزم ناو آلمانی «کورموران» (Cormoran) از سواحل خلیج فارس دیدن کرد و اندکی قبل از آن نیز برخی از بازرگانان آلمانی در بوشهر چون در مورد پرداخت های خود با تجارتخانه های «بومی» با پاره ای مشکلات روبرو شده بودند، برای کمک به نمایندگی سیاسی آلمان در تهران روی آوردند و روزنامه «کولتیشه» در این باره چنین نوشت:

«... چنین وضعی در مشرق زمین امری مرسوم است... مذاکرات با حکومت ایران (برای حل مسئله این پرداخت ها) به طول انجامیده و هنوز زمانی را برای حل و فصل این اختلافات نمی توان پیش بینی کرد، گو اینکه چند روز پس از لنگر انداختن رزم ناو «کورموران» در بوشهر، دعاوی شرکت های آلمانی به نتیجه رسید و به شکل رضایت بخشی خاتمه یافت... و بدین ترتیب مبالغ قابل توجهی از اموال بازرگانان آلمانی وصول شد، اما متأسفانه خلیج فارس... به ندرت توسط

کشتی های جنگی آلمان مورد بازدید قرار می گیرد...»^{۳۲}

فروش اسلحه و مهمات جنگی به ایران یکی از جنبه های بسط امپریالیسم آلمان در این کشور می باشد. در سال ۱۸۷۴ فروش اولین محموله اسلحه که شامل تعدادی تفنگ مستعمل ارتش پروس می شد، صورت گرفت. در این زمان فروش اسلحه و گسیل هیئت ها و یا مشاوران نظامی از ویژگیهای روابط آلمان با کشورهای در حال توسعه بشمار می آمد و هرگاه شرایط و اوضاع و احوال همانند چین و عثمانی ایجاب می کرد، حکومت امپراتوری آلمان به هر دو اقدام یعنی هم گسیل هیئت های نظامی و هم به فروش اسلحه دست می زد. در مورد ایران گو اینکه آلمان هیئت نظامی متشکلی به ایران نفرستاد ولی از طریق مشاوران خصوصی معاملات پر سودی (در مورد فروش سلاح) انجام داد. اما در بدو امر دیپلمات ها با در نظر گرفتن رعایت روابط دوستانه خود (با همسایگان ایران) درباره شرکت آشکار در چنین معاملاتی مردد بودند و نمونه بی از این تردیدها را در واقعه ای که در زیر آورده می شود می توان مشاهده کرد:

در ۳۰ دسامبر ۱۸۹۶، آقای گرتنر-گریبنوو (Gäertner Griebenow)، وزیر مختار آلمان در تهران به دولت متبوع خود در برلین اطلاع داد که سفارت فرانسه در ایران دست به فعالیت شدیدی زده است تا وزارت جنگ ایران را به خرید مقدار زیادی آتشبار و مهمات از فرانسه وادار نماید و در این رهگذر از اعمال هر نوع فشاری خودداری نمی کند.^{۳۳} گرتنر از این امر سوء ظن داشت که احتمالاً این تلاش فرانسه عاملی در جهت ایجاد تغییراتی اساسی در تولید سلاح های توپخانه آن کشور باشد، زیرا فروش سلاح های کهنه می توانست به ایجاد منابع مالی جهت تولید سلاح های مدرن سرعت بخشد.

سفیر فرانسه جهت نفوذ در مقامات ایرانی وزارت جنگ مبالغ

هنگفتی خرج کرد و در این راه از یک دوشیزه فرانسوی که دایه کودکان وزیر جنگ جدید ایران بود استفاده کرد، شایع بود که این دوشیزه جوان نفوذ زیادی در کارفرمای خود یعنی وزیر جنگ دارد تا مقدمات انعقاد این قرارداد را فراهم سازد. (گرتنر در گزارش خود به برلین) می‌خواست بداند که آیا می‌تواند روش غیر فعال خود را دیگر متوقف کرده و از طریق تلاشی مستمر کاری کند تا مقادیری سفارش اسلحه از یک شرکت آلمانی برای ایران دریافت نمایند.

اما وزارت خارجه آلمان به این درخواست گرتنر پاسخ فوری نداد. در ۸ ژانویه ۱۸۹۷ گرتنر ضیافتی بافتخار شاهزاده فرمانفرما، وزیر جنگ ترتیب داد و در این ضیافت وزیر جنگ ایران به فون روزن (Von Rosen) مترجم سفارت اظهار داشت که حکومت ایران در نظر دارد مقادیری توپ کوهستانی هفت سانتیمتری از اروپا سفارش دهد. فون روزن پاسخ داد که کمپانی مشهور کروپ در اسن (Essen) می‌تواند این سفارش را در اسرع وقت آماده و تحویل نماید. وزیر جنگ نیز به وی خاطر نشان کرد که فون روزن می‌تواند این سفارش و درخواست دولت آلمان را به کمپانی کروپ از طرف وی بنویسد.^{۳۴}

در اثنای این مذاکرات وزارت خارجه آلمان از وزارت جنگ این کشور درمورد این سفارش پرسش کرد و فون گوسلر (Von Gossler)، وزیر جنگ پاسخ داد که با اینکه وزارت جنگ تمایلی به فروش سلاح مستعمل از نوع قطعات آتشبار به ایران ندارد، اما کروپ در این باره ذی‌علاقه است.^{۳۵}

در مکاتباتی که در این مورد میان وزارت خارجه و وزارت جنگ آلمان انجام شد یادداشت جالب توجهی از پورتالز (Pourtalès) (سفیر بعدی آلمان در پترزبورگ) در دست است که نامبرده به این امر اشاره می‌کند که در گفتگویی که در وزارت خارجه با دو تن از نمایندگان

کمپانی کروپ بنام‌های مانس هاوزن (Menshausen) و اینکه (Jenke) انجام شد، این دو تن شدیداً از مأموران سیاسی آلمان در خارج شکوه و شکایت کردند که اینان باندازه کافی برای صنایع آلمان تلاشی نکرده‌اند و برای این صنایع کاری انجام نمی‌دهند.

موضع‌گیری کمپانی کروپ در نامه‌یی که از سوی اف.آ. کروپ (F.A. Krupp) خطاب به وزارت جنگ آلمان فرستاده شد به وضوح منعکس می‌باشد. در این نامه چنین آمده است:

«... گزارش‌های وزیر مختار آلمان در تهران یکبار دیگر ثابت کرد که چگونه نمایندگان سیاسی دولت‌های دیگر، بخصوص فرانسه، مستقیماً جهت کسب سفارش‌ها برای صنایع کشورهای خود تلاش کرده و درباره پیشنهاد تأسیس مؤسسات صنعتی کشورهای متبوع خویش در محل‌های مأموریت خود با مقامات آن کشورها گفتگو می‌نمایند... و این چیزی است که تا به حال دیپلماسی آلمان دست به آن نزده است... تا آنجا که معلوم است دولت رایش آلمان قصد ندارد که به نمایندگان سیاسی امپراطوری آلمان اختیار دهد تا آنان قادر باشند پیشنهادهای صنایع آلمان را مستقیماً به دولت‌های دیگر عرضه کنند و بدیهی است که در درازمدت این شیوه دیپلماسی آلمان مطمئناً به منافع این کشور زیان وارد خواهد ساخت... و در ایران نیز وضع به همین منوال است... و نمایندگان سیاسی آلمان در این کشور در این مورد کاملاً غیرفعال هستند و تحت این شرایط بدیهی است که آلمان شانس بسیار اندکی دارد...»^{۳۶}

اما با کمال تأسف برای کروپ، سفارش سلاح‌های آتشبار از کمپانی کروپ به نتیجه نرسید چون در ۹ دسامبر ۱۸۹۷ آقای بارون فون بودمان (Bodmann) کاردار سفارت آلمان در تهران به وزارت خارجه آلمان گزارش داد که وی با فرمانفرما ملاقات کرده و مزایای سلاح‌های

آتشبار کمپانی کروپ را «که معروفیت جهانی دارد» به وی گوشزد کرده است. اما دریافته است که قبلاً سفارش اجناس مشابهی به اتریش داده شده است.^{۳۷} پس از آنکه فرمانفرما از کار برکنارگردید، جانشین وی به بودمان اطلاع داد که برنامه وزیر جنگ سابق درمورد خرید اسلحه از آلمان توهمی بیش نبوده است و بودمان چنین می‌اندیشید که شرایط نامساعد مالی ایران به برنامه خریدهای این چنانی برای مدتی طولانی پایان خواهد داد.

هنگامی که در ۲۹ مارس ۱۹۰۰ وزیر مختار آلمان در تهران گزارش داد که مظفرالدین شاه در پی خرید تفنگ، دو خمپاره‌انداز و دو نوع سلاح دفاعی ساحلی با لوازم یدکی آنها می‌باشد، بولوبلافاصله اطلاعات فوق را در اختیار کروپ گذارده و اضافه کرد که نمایندگان سیاسی آلمان در تهران بر این گمان هستند که چنانچه دعوتی از شاه برای دیدن از اسن بعمل آید، این امر جهت پیشبرد اهداف کروپ مؤثر خواهد شد. اما کروپ با آنکه «شاه توجه خاصی نسبت به سلاح آتشبار داشت^{۳۸}»، این زمان برای انجام این معامله تمایلی نداشت. این کمپانی ضمن ابراز تشکر، برای وزارت خارجه آلمان چنین نوشت:

«...گرفتن سفارشی مشخص از ایران باید بسیار مشکل باشد، چون از سالها پیش تلاش جهت برقراری ارتباط با تجار ایرانی هرگز نتیجه‌ای ببار نیاورده است و میانجیگری‌های صادقانه و مستمر وزارت خارجه نیز در این باره تأثیری نداشته است و بطور کلی منابع مالی کشور ایران توانایی پرداخت این تجهیزات را ندارد...»^{۳۹}.

به هر حال با دلایلی که در بالا آمد کروپ در سفر بعدی که شاه به اروپا آمد از وی برای دیدار از کارخانه توپ‌سازی دعوتی بعمل نیاورد.

اما کروپ که در فروش اسلحه به ایران موفق نشد، تنها کمپانی تجارته خارجی نبود که در ایران فعالیت می‌کرد، زیرا پاره‌ای از

شرکت‌های آلمانی بعداً درگیر رقابت بر سر راههای ارتباطی ایران گردیدند و این درحالی بود که روسها و انگلیسها نیز با یکدیگر در این باره رقابت داشتند.

ناصرالدین شاه در ۲۸ اکتبر ۱۸۹۰ طبق دستور روسها به مدت ده سال احداث راه آهن را در ایران وتو کرد^{۴۰} و تنها مقاطعه کاران خارجی برای ساختن جاده‌های شوسه آزاد بودند. پوپوف نیز (Popov) دو دهه ۱۸۹۰ تا ۱۹۱۰ را «دوران جاده‌های شوسه^{۴۱}» نام گذاری کرده است. بریتانیا در ۱۸۹۱ ساختمان قسمتهائی از جاده محمره به تهران را به اعتبار امتیاز لینچ Lynch آغاز کرد و لازار-پولیاکف (Lazar Polyakov) که از موفقیت لینچ تشویق شده بود، از سن پترزبورگ اجازه خواست تا ساختمان جاده‌یی از بندر انزلی تا تهران را شروع کند. نامبرده امتیاز احداث این جاده را از مقامات ایرانی بدست آورده بود. وی این اجازه را با برخورداری از حمایت ژنرال کروپاتکین (Kuroptakin) که فردی ذینفوذ بود تحصیل کرد. ضمن اینکه نامبرده پیشنهاد می‌کرد که روسیه ساختن راه بندر انزلی تا قزوین را ادامه داده و همچنین لارویی بندر انزلی را انجام دهد. کروپاتکین خاطر نشان می‌کرد که «هرگاه این نقشه خوب اجراء گردد، موقعیت ما در بازارهای تهران مستحکم خواهد شد^{۴۱}». بعدها دولت روسیه نه تنها امتیاز پولیاکف را خرید، بلکه تجدید ساختمان بندر انزلی را نیز آغاز کرد و درصدد احداث راه قزوین به همدان نیز برآمد.^{۴۲}

۵. منظور مؤلف قراردادی است که در سال ۱۸۹۰ بین بوتزوف (Butzov) و امین‌السلطان بامضاء رسید که طی آن دولت ایران تعهد کرد که بمدت ده سال دولت ایران نه خود به احداث راه آهن اقدام کند و نه به هیچیک از اشخاص و یا کمپانی‌های خارجی این اجازه را بدهد. تاریخ انعقاد این قرارداد نیز برخلاف قول نویسنده ۱۲ دسامبر ۱۸۹۰ می‌باشد. م. م. ()

در ۱۸۹۱ دولت تزاری هراس فراوانی پیدا کرد، زیرا مدیر بانک عثمانی قسطنطنیه که با سرمایه انگلیسها کار می‌کرد، به اتفاق جمعی از صاحبان صنایع انگلیسی در پی آن بودند تا توسط کامران میرزا نایب‌السلطنه امتیاز احداث جاده تهران- تبریز و از آنجا تا جلفا را بدست آورند و ضمناً پیشنهاد شده بود که امتیازی نیز جهت کشیدن جاده‌یی فرعی از تبریز به پاییزد و از آنجا تا ارزروم و طرابوزان بدست آید و بدیهی است که هرگاه این جاده‌ها ساخته و تکمیل می‌شد، تجارت روسیه به طور جدی در تبریز به خطر می‌افتاد. اما دیپلمات‌های روسی به سهولت توانستند که گفتگوی نایب‌السلطنه و گروه انگلیسی را متوقف نمایند.^{۴۳} در اواسط دهه ۱۸۹۰ که پیشرفت سریع انگلیسها در استفاده از امتیاز لنینچ و ساختن جاده لنینچ از محمره تا همدان محسوس شده بود، کرویپاتکین که احساس خطر می‌کرد، چنین هشدار داد: «احداث جاده انگلیسی از کارون به تهران ارسال کالاهای انگلیسی را به بازار تبریز تسهیل خواهد کرد»^{۴۴}.

در ۱۸۹۵ از نظر روسها واقعه‌یی شوم رخ داد، چگونگی آنکه فلیکس مورال (Felix Moral)، تبعه آلمان امتیاز احداث جاده تهران-خانقین و نیز امتیاز ساختن خط آهن بغداد به تهران را بدست آورد.^{۴۵}

با اینکه مورال هیچگاه از این امتیاز استفاده نکرد و بعداً آن را به شرکت تأسیساتی آرتور کوپل (Arthur Kopple) در برلین فروخت، اما واکنش روسها فوری و جدی بود و بلافاصله یکی از اتباع روس بنام بوستل‌مان (Bostelman) اندکی بعد امتیاز احداث خط آهن تهران- قزوین- همدان را کسب کرد ولی امتیاز بوستل‌مان برای توقف دائمی آلمان‌ها کفایت نمی‌کرد.

در زمان سلطنت مظفرالدین شاه، همانند گذشته، روش مقامات

ایرانی در ارتباط با آلمانی‌ها یکسان باقی ماند و این کشور هنوز خواهان اخذ حمایت از آلمان و همکاری با این کشور بود و اتفاقاً در ۱۸۹۸ شرایط مناسبی نیز در مورد اجرای این روش پیش آمد و واقعه‌یی که در این سال رخ داد نتیجه‌اش آن شد که اولاً این فکر را که روش روسیه در جهت سوق دادن ایران، به مثابه یک کشور مستقل، به سوی تحت‌الحمایگی اقتصادی کامل است تقویت کرده و ثانیاً باعث فراهم شدن تکامل تدریجی اندیشه‌های ویلهلم شتراسه [محل وزارت خارجه آلمان در برلین] درباره ایران گردید. چگونگی آنکه در ۱۰ فوریه ۱۸۹۸ گرتنر از وزارت خارجه آلمان خواست تا مندرجات برخی از روزنامه‌های آلمان را که اشاره به از هم پاشیدگی سیاسی ایران می‌کرد و خود منشاء روسی داشت بشدت تکذیب نماید.^{۴۷} مقالات مربوط به در هم پاشیده شدن ایران از سن پترزبورگ نشأت گرفته و هدف این بود که قبول درخواست وام ایران از کشورهای اروپایی را با مشکلاتی روبرو کند. گرتنر معتقد بود که تکذیب این افسانه موهوم «در جهت منافع آلمان خواهد بود». در ۱۲ مارس بودمان به سمت جانشین گرتنر به ایران اعزام گردید و گزارشی در مورد تلاش‌های گوناگون ایران برای اخذ وام از خارج به آلمان مخابره کرد.^{۴۸} واقعیت این بود که در پاریس فرستادگان ایران نتوانستند با سندیکای اعتباردهندگان به توافق رسند و در نتیجه کاری از پیش نرفت. البته آنان در لندن شانس بیشتری داشتند، اما روسیه که باخبر بود بیکار نشست و صدراعظم (اتابک اعظم)^{۴۹} ناچار پیشنهاد اخذ وام از فرانسه و انگلیس را پس گرفت و تحت فشار قرار گرفت تا پیشنهاد بانک ناسیونال دو کومرس مسکورا مبنی بر

۴۵. ظاهراً منظور مؤلف از صدراعظم، میرزا علی خان امین‌الدوله است که در آن تاریخ صدراعظم بود و برخلاف نظر مؤلف نامبرده لقب «اتابک اعظم» نداشت. بلکه این لقب از آن میرزا علی اصغر خان امین‌السلطان، صدراعظم بعدی است. س.م.

اعطای هر مقدار وام با بهره نازل چهار درصد پذیرد. ولی سرانجام وی که مایل نبود تسلیم اجبار و الزام روسها شود، پیشنهاد این وام را رد کرد و بالاخره بانک شاهنشاهی به کمک وی شتافت و باو یک میلیون تومان وام داد و به این ترتیب اتابک اعظم فرصت مذاکرات مفصل تر را پیدا کرد.

اتابک اعظم اندکی بعد از بودمان پرسید که آیا امکان اخذ قرضه اندکی از آلمان وجود دارد یا نه و معتقد بود که گرفتن وام از آلمان به اخذ قرضه از دیگر کشورها ترجیح دارد، چون گرفتن وام از آلمان، ایران را زیر بار تعهدات سیاسی نخواهد انداخت، در حالی که گرفتن قرضه از روسیه و انگلستان مترادف با دادن آن تعهدات خواهد بود. (صدراعظم معتقد بود) که هرگاه این قرضه اندک در کوتاه مدت مستهلک شود، نشان دهنده آنستکه ایران به اجرای تعهدات خود پایبند است و در نتیجه محافل مالی اروپا، گزارش جرایم تحت نفوذ روسیه را که از درماندگی ایران در باز پرداخت وام های خود داد سخن می دادند نپذیرفته و دروغ های این جرایم افشاء می گردید. بودمان که از کوشش های مقامات ایران برای جلب نظر دوویچه بانک (Deutsch Bank) و شکست این کوششها مطلع بود به صدراعظم پاسخ داد که وی یعنی صدراعظم زمان مناسبی را برای اخذ وام از آلمان انتخاب نکرده است، چون سرمایه گذاران آلمانی نسبت به ایران چندان اطمینان نداشته و او (بودمان - م) بر خورد دولت متبوع خویش را در این مورد نمی تواند پیش بینی نماید، از آن گذشته اعتبار دهندگان آلمانی تضمینی مثل گرفتن درصدی از درآمد گمرکات را طلب خواهند کرد. اتابک اعظم پاسخ داد که از اشکال تحصیل وام که بدون ضمانت باشد مطلع است و بنابراین دولت ایران تضمین کافی به آلمان خواهد داد. وقتی که بودمان پرسید که آیا انگلستان در برابر وصول درآمد گمرکات جنوب به دادن

وام به ایران حاضر است، پاسخ شنید که انگلستان در این مورد اعلان آمادگی کرده است چون مقامات بلژیکی بزودی برای سر و سامان دادن گمرک جنوب بایران اعزام خواهند شد و این بنفع انگلستان است که در اعطای این قرضه به ایران تردید نداشته باشد.

بودمان خاطر نشان کرد که وی در این مورد نه می تواند اتابک اعظم را تشویق کند و نه برعکس وی را مأیوس نماید اما گزارش داد که «مطمئناً این استقراض از نظر مالی با اینکه اشتباه است ولی از نظر سیاسی به بنیه مالی رژیم حاضر کمک می کند تا مشکلات ارزی خود را برطرف کرده و در درازمدت موقعیت خود را استحکام بخشد. حفظ حکومت فعلی بریاست این صدراعظم با تدبیر و مترقی، مخصوصاً در جهت منافع ما می باشد زیرا گذشته از آنکه این صدراعظم در هر فرصتی موقعیت مطلوبی برای آلمان ایجاد کرده و آلمان را بر دیگر کشورها مرجح می داند، معتقد است که ایران باید خود را از چنگ روسیه که در حکومت پیشین بر همه جا مسلط شده، نجات بخشد^۵... تنها از این راه است که این کشور قادر خواهد شد تا استقلال سیاسی مداوم خود را تحقق بخشیده و از جهات داخلی و خارجی پیشرفت نماید. تنها در یک ایرانی که از نظر سیاسی آزاد باشد، سرمایه و تجارت آلمان می تواند بتدریج جا پای مستحکمی برای خود دست و پا کند... شاید ظرف چند سال آینده این فرصت مطلوب پیش آمده و توسعه پیدا کند...»^{۴۹}.

اما وزارت خارجه آلمان در این شور و شوق زیاد با بودمان همراه نبود. در یادداشت کوتاهی پورتال نوشت که سرمایه و صنعت آلمان به سختی قادر به فعالیت در ایران می باشد^۵ و آلمان در جایی که عایدات

^۵ منظور از حکومت پیشین، حکومت میرزا علی اصغر خان امین السلطان است که قبل از زمامداری امین الدوله مصدر کار بود و مشرب روسوفیلی داشت - م.

گمرکات پشتوانهٔ پرداخت قرضه است، بهتر است از دست زدن به این کار خودداری نماید، زیرا در این صورت جمع‌آوری اقساط بهره واصل وام با مشکلات گوناگون روبرو خواهد شد و اصلاً آلمان برای مقابله با روسیه اجباری به دادن این قرضه ندارد و بالاخره پورتال پیشنهاد کرد، در صورتی که اتابک اعظم باز هم موضوع استقرار را مطرح کرد، بودمان بطریقی در این باره طفره رود.

در اول مه ۱۸۹۸ صدراعظم باز هم دربارهٔ اخذ وام از بودمان سؤال کرد^{۵۱} و بودمان دریافت ایران پاسخ منفی خوش‌آیندش نخواهد بود. اتابک اعظم که تحت فشار بود به بودمان اطلاع داد در صورت خودداری آلمان از اعطاء قرضه به ایران، این کشور ناگزیر به قبول وام از سوی فرانسه و یا روسیه خواهد شد و در عوض این دو کشور خواستار اخذ امتیازات صنعتی و یا احداث راه‌آهن خواهند بود و اگر این امر تحقق یابد، این بمعنی نقطه پایانی به مشارکت آلمان در توسعهٔ اقتصادی ایران می‌باشد. اتابک اعظم که خواهان وابستگی کشور خود به روسیه نبود و درصدد جلب شرکت‌های آلمانی بود، در مرحلهٔ اول پیشنهاد کرد که آلمان وامی بمبلغ ۲۵ میلیون مارک با بهرهٔ پنج درصد به ایران اعطاء کند و ایران ظرف چهل یا پنجاه سال، ضمن وثیقه قرارداد گمرکات سواحل خلیج فارس آن را مستهلک نماید. ضمناً اتابک اعظم حق انتخاب هم برای جلب نظر بودمان برای آلمان قائل شد. وی پیشنهاد کرد که امتیاز احداث راه‌آهن از خانقین (واقع در مرز عثمانی) تا تهران را به آلمان تفویض کند تا بعداً این راه‌آهن به خط آهن اصلی بغداد که تا نزدیکی موصل کشیده میشود، مرتبط گردد...

بعلاوه هر صاحب امتیازی را که وزارت خارجه آلمان مناسب تشخیص دهد بتواند امتیاز احداث خط تراموا بین تهران و شمیران (حومه‌ای در فاصلهٔ هشت مایلی پایتخت) را بدست آورد.

بودمان بشدت علاقه داشت تا این امتیاز را برای کمپانی‌های آلمانی دست و پا کند. وی نوشت: «... باید صادقانه اعتراف کرد که کلیه قرائن حکایت از آن دارد که دورهٔ طولانی و قریب‌الوقوع توسعهٔ اقتصادی ایران در چرخش این قرن شروع خواهد شد و می‌توان حدس زد که هنگامی که قرارداد با روسیه در سال ۱۹۰۰ پایان یابد، این قرارداد هیچگاه تجدید نخواهد شد...»^{۵۳}.

کاردار سفارت آلمان تا آنجا پیش رفت که امین‌السلطان صدراعظم سالهای ۱۸۸۹ و ۱۸۹۰ ایران را که در حکومت وی ناصرالدین شاه قرارداد تحریم احداث راه‌آهن را امضاء کرده بود، مورد شمتت قرار داد. اتابک اعظم به نوبه خود از این قرارداد اظهار تأسف کرد و به اطلاع بودمان رسانید که امیدوار است که بتواند بهر قیمتی است مانع از تجدید آن شود. امین‌الدوله مکرراً تأکید می‌کرد که ترجیح می‌دهد تا احداث خط آهن را آلمانی‌ها عهده‌دار شوند (و می‌گفت — م) از جهت سیاسی برای ما مطلوب نیست که این امر را بعهد روس و انگلیس بگذاریم...»^{۵۴}.

بولو در پاسخ به درخواست بودمان پاسخ داد که ایرانیان هر قدری که مایل هستند با ابزارهای مالی آلمان مذاکره کنند^{۵۵}، اما وزیر خارجه حق هرگونه تصمیمی را درباره امتیاز خط آهن تهران-خانقین را برای خود محفوظ می‌داشت و در نتیجه کاردار سفارت فوراً گزارشی در پنجاه صفحه شامل ذکر جزئیات خصوصیات زمینی که این خط آهن از آن می‌گذشت و هزینه تقریبی ریل‌گذاری، احداث ایستگاهها و علائم مربوط، تعداد و هزینه احداث پل‌ها و تونل‌ها و پیشنهاداتی در مورد محل‌های مناسب اتصال این خط آهن به خطوط عمده ایستگاه راه‌آهن بغداد-برلین فرستاد.^{۵۶}

۵. منظور سال پایان ممنوعیت ایران از اجازهٔ احداث خط آهن می‌باشد — م .

اما مذاکرات بودمان با اتابک اعظم به نتیجه ای نرسید، زیرا نه دویچه بانک علاقه ای به اجرای این طرح داشت و نه شرکت آرتور-کوپل - و ضمناً مذاکرات بودمان نیز درباره این طرح با مقامات ایرانی از طرف بولورد شد - و از سوئی شایعات تند و تیزی نیز در مطبوعات روسیه درج گردید. در مقاله ای که در نشریه روسکی تروود (Russki Trud) بقلم بوریس نه چانف (Boris Nechaev) درج شد، این هشدار وجود داشت که با احداث خط آهن بغداد، آلمان بخش عمده آسیای صغیر را بزودی زیر سلطه و کنترل خود درخواهد آورد و هرگاه آلمان موفق گردد از طریق خط آهن مستقیم قسطنطنیه را با خلیج فارس متصل سازد، روسیه «برای همیشه» از این مناطق رانده شده و باید از این ناحیه صرف نظر نماید.^{۵۷}

علاوه بر این انتقادات غیر دوستانه، پیوتر آلكساندروویچ (Piotr Aleksandrovich) که مدافع احداث خطی از قره قیلیس - ایروان - تبریز - تهران - مشهد - کوشک و خطی از تهران تا بندرعباس بود، از «پیروزی دیپلماتیک خیره کننده» آلمان در کسب امتیاز خط آهن بغداد سخن گفت و اعلام کرد که روسیه باید با تأسیس راه آهن بغداد، بمنظور حفظ و حراست از منافع حیاتی خویش در این منطقه مخالفت کند.^{۵۸} گرچه مظفرالدین شاه اندکی بعد اتابک اعظم را برکنار کرد و میرزا علی اصغر خان را بجای او گماشت^{۵۹}، با این وصف قصد نداشت که روابط خود را با آلمان تیره کرده و یا آنکه پیشنهاد تفویض امتیازات یاد شده را از اعتبار ساقط نماید. شاه شخصاً اظهار امیدواری می کرد که «روابط با آلمان باید حتی الامکان نزدیک و دوستانه باقی بماند.»^{۵۹}

۵. همانطور که گذشت، اتابک اعظم لقب میرزا علی اصغر خان بود و وی بجای امین الدوله منصوب شد - م.

در بهار سال ۱۸۹۹، بودمان جای خود را به کنت رکس (Rex) که دیپلماتی باتجربه تر بود واگذار کرد و بولوبه رکس نوشت که هنگامی که بودمان پیشنهاد رئیس الوزرا به ایران را در مورد واگذاری خط آهن پذیرفت، مذاکرات غیر رسمی نامبرده در این مورد تأیید وزارت خارجه آلمان نبوده است.^{۶۰} ولی با وجود این عدم تأیید مذاکرات بودمان با رئیس الوزرا، بولو، بودمان را معزول نکرد و تنها وی را شدیداً توبیخ کرد، زیرا بولو احساس می کرد که آلمان امتیاز احداث خط آهن در ایران را تا حدودی بخاطر مقتضیات سیاسی و تا اندازه ای بخاطر مشکلاتی که در عمل وجود داشت نخواهد پذیرفت و دویچه بانک آلمان که خود در عثمانی درگیر بود علاقه ای به این امر نشان نداده و شرکت تأسیساتی آرتور-کوپل نیز با وجود خریداری امتیاز مورال و آمادگی جهت احداث این خط آهن، این موضوع را با جدیت و اشتیاق دنبال نمی کرد و این شرکت به ویلهلم شتراسه نوشت که «اگرچه این خط آهن سبب گشایش تجارت آلمان... و بدست آوردن سفارشات برای صنایع آلمان و در نهایت باعث بسط نفوذ آلمان در ایران خواهد شد، اما با اینهمه این طرح را نمی توان سرمایه گذاری سودآوری برای سرمایه های آلمان تلقی کرد»^{۶۱}.

هنگامی که اخبار و شایعات مربوط به همکاری ایران و آلمان به روسها رسید، آنها بشدت واکنش نشان دادند. در ۲۴ اوت ۱۸۹۹ رکس گزارش داد که میرزا علی اصغر خان اخذ وام را از آلمان کنار گذاشته است. چون روسها از این امر خشنود نبوده و اجازه آن را نمی دهند. نلیدف (Nelidov) دبیر اول سفارت روسیه در تهران نیز به رکس اظهار می داشت که «شما آلمانی ها را ما دشمنان واقعی خود می شناسیم چون به طرح های دور و درازی در امر تجارت دست یافته اید»^{۶۲} و تقریباً در آوریل ۱۸۹۸ هم نوویه ورمیا سر و صدائی در این باره بلند کرده و

مقاله‌ای زیر عنوان «آلمان در ایران^{۶۳}» درج کرده بود. این نشریه روسی در این امر پافشاری می‌کرد که سرمایه‌داران آلمانی و بلژیکی در حال کشیدن نقشه احداث خطوط راه آهن از دریای خزر به خلیج از راه تهران هستند تا آن را با خط آهن فرضی دیگری که از بنادر خلیج فارس شروع و تا بیروت و یا جافا ادامه می‌یابد متصل سازند. نشریه فوق ادامه می‌داد که آلمانی‌ها و بلژیکی‌ها برای احداث خطوط آهن در ایران باهم همکاری می‌نمایند و سرانجام نوویه ورمیا مؤکداً خاطر نشان می‌کرد: «ما فکر می‌کنیم که برای فعالیت شرکت‌های آلمانی در شبه جزیره شانتونگ (Shantung) فضای کافی و مناسبی وجود دارد».

در سال ۱۸۹۸، کولنیش تسانتونگ مطالب زیادی را درباره دیدار ویلهلم دوم و امپراطریس آلمان از عثمانی و فلسطین و نقشه‌های روسیه برای احداث خط آهن در خاورمیانه و ایجاد نگرانی روسیه در ارتباط با آثار مخرب احداث راه آهن بغداد در بازرگانی روسیه در آینده و تقلیل این نگرانی اختصاص داد^{۶۴} و در فوریه ۱۸۹۹، همین روزنامه گزارش داد که دسیسه‌های فرانسه و روسیه در شیخ نشین‌های کوچک و سلطان نشین‌های سواحل عمان، بریتانیا را در هند نگران ساخته است. در بمبئی نیز خبر تأیید نشده‌ی حکایت از آن داشت که آلمان قصد دارد کویت را به عنوان پایانه خط آهن بغداد تحت کنترل خود درآورد. در مارس نیز دومین کشتی جنگی آلمان بنام آرکونا (Arcona) از آب‌های خلیج دیدن کرد.^{۶۵}

در مه ۱۸۹۹ کولنیش تسانتونگ نطق‌های سرریچارد تمپل (Sir Richard Temple) و سرلیمپل گریفین (Sir Lepel Griffin) را خطاب به مؤسسه خدمات متحده در لندن انتشار داد. این سخنرانان پس از شمردن مراحل آخرین تهدیدات روسیه نسبت به هند، افغانستان و ایران، اعلان کردند که ایران قصد دارد تا منابع ثروت داخلی خود را با

استفاده از کمک‌های مالی پاریس یا برلین تقویت نماید و انگلستان باید همراه فرانسه و آلمان در ایران علیه روسیه همکاری و معاضدت کند.^{۶۶} در این زمان همکاری انگلستان یا آلمان در ایران موضوع قابل توجه مقامات بریتانیایی بشمار می‌رفت و این برنامه که مورد حمایت لرد کرزن بود، یکی از مواد مراسله مشهوری گردید که در ۲۱ سپتامبر ۱۸۹۹ انتشار یافت.^{۶۷} در اجرای این همکاری در مارس ۱۸۹۹ سرمورتیم دوراند (Sir Mortimer Durand) درباره این موضوع با کنت رکس مفصلاً مذاکره و تبادل نظر کرد. اساس مذاکرات این بود که دوران اظهار اطمینان می‌کرد که احداث خط آهن تهران-بغداد با استقبال کامل بریتانیا روبرو خواهد شد و وی پیشنهاد می‌کرد که انگلستان با قبول اینکه طرح این خط آهن اصولاً یک طرح آلمانی باقی بماند، سهمی در این سرمایه‌گذاری برعهده گیرد.^{۶۸} رکس که از این پیشنهاد شگفت زده شده بود، از بولو (Bilow) درخواست کرد تا نظر خود را درباره واکنش روسیه در ارتباط با پروژه‌ی مشترک از انگلستان و آلمان بیان کند و آیا اصولاً وی یعنی رکس می‌تواند قبل از اخذ امتیازی مناسب از ایران با دوران بر سر ترتیبات این پروژه مشترک به موافقت برسد. وزیر مختار آلمان شخصاً متقاعد شده بود که برای آلمان مشکل است به تنهایی و با سرمایه کافی احداث خط آهن تهران-بغداد را تقبل کند.

رکس نیاز نداشت تا منتظر دریافت پاسخ بولو درباره واکنش روسیه در این باره باشد، زیرا چند روز بعد دوران به وی خاطر نشان ساخت که رئیس‌الوزرای ایران صریحاً اظهار می‌دارد «روسیه با فعالیت شرکت‌های آلمانی در ایران به شدت مخالفت خواهد کرد و اعطای هرگونه امتیازی را به آلمان به عنوان عملی خصمانه نسبت بخود تلقی خواهد نمود^{۶۹}» و علاوه بر آن میرزا علی اصغرخان پیوسته در انتظار بود

که روسیه تقاضای تجدید و تمدید پیمان تحریم احداث خط آهن را بنماید^{۷۰} و از سوی دیگر رئیس الوزراء آشکارا اظهار می داشت: «... روس ها از اینکه آلمانی ها می خواهند دست به احداث خط آهن شمیران بزنند زیاد هیجان زده شده اند. تاکنون من فکر می کردم که انگلستان بزرگترین دشمن روسیه است، اما اینک متقاعد شده ام که روسها از آلمانی ها بیشتر نفرت دارند. روسها گمان دارند که آلمانی ها قصد دارند بهمان شیوه خود در عثمانی، در ایران نیز عمل کنند و برای انجام این کار دست به هر کاری می زنند، بهرحال دادوستد گسترده با آلمان و یا گسیل مشاوران نظامی با مقاومت شدید روسیه روبرو خواهد شد...»^{۷۱}.

در ماه سپتامبر ۱۸۹۹ اوضاع مالی ایران بدتر از همیشه شده بود و کمبود غله نیز مزید بر علت گشت و در این میان بانک روس در تهران به خوبی از این بحران بهره برداری می کرد، باین ترتیب که مبالغی پول نقد در اختیار شاه نهاد و چون گفتگوهای طولانی با گروهی از سرمایه داران فرانسوی بانک دوفرانس سرانجام به بن بست کشید، این زمان روسیه باز هم به رئیس الوزرای ایران در مورد قبول شرایط مناسب فرانسه که بر مراتب از پیشنهاد بانک بین المللی بازرگانی مسکو سهل تر و مقرون بصرفه بود هشدار داد. رکس طی یک تجزیه و تحلیل از این اوضاع چنین نوشت:

«... روسیه مایل نیست که ایران با قدرت های دیگر ارتباطی که دنباله اش وابستگی باشد برقرار نماید و می خواهد خود تنها منبع اعتباردهنده به ایران بوده و با هرنوع محاسبه متناسب وفق می دهد و باین صورت حلقه طناب را برگردن دولت ایران تنگ تر و تنگ تر می کند و این خود عنقریب به از هم پاشیدگی و تجزیه سیاسی و اقتصادی ایران منجر خواهد شد. روسیه به شدت مراقب است تا ایران کمکی که موجب تقویت بنیه دفاعیش شود بدست نیاورد. اخبار مربوط به احداث

خط آهن آلمانی، زنگ خطری برای روسها بشمار می رفت و به عقیده آنان آلمانی ها اینک به مرزهای ایران رسیده و قصد آن دارند که ایران را به شبکه ارتباطی اقتصادی خود متصل نمایند و در این اوضاع و احوال است که با اندکی تعجب درمی یابیم که اقدامات رژیم ایران کاملاً از سن پترزبورگ دیکته می شود. نه تنها احداث خط آهن و یا اعطای وام، بلکه هر گامی که توسط آلمان برداشته شود، روسها مؤذبانه آن را از هم پاشیده و اعمال هیئت نمایندگی امپراطوری آلمان را با سوء ظن ارزیابی می کنند.^{۷۱}».

بدینسان فعالیت های دیپلماتیک آلمان در ایران پس از تصمیمات بولو مبنی بر عدم قبول امتیاز احداث راه آهن بغداد-تهران رو به کاهش رفت و در نتیجه ایران منافعی را که از روابط نزدیک با آلمان به عنوان یک نیروی سوم جهت حائل گردیدن میان دشمنان سنتی خود به دست می آورد از دست داد و از طرفی سیاست بی طرفانه بولو در قبال روسیه و انگلستان نیز این کشور را بیش از پیش محتاط کرد اما با این وصف روزنامه نگاران طرفدار روش امپریالیستی آلمان هنوز هم برای بهره برداری از حسن نیت ایران نسبت به آلمان نقشه می کشیدند و یکی از آنان موسوم به آلبرشت ویرت (Albrecht Wirth) که معتقد به اتحاد تمام قسمتهای آلمان بود تأکید می کرد که تجار آلمانی در ایران می توانند به نتایج سودمندی دست یابند:

«... امتداد خط آهن بغداد به ایران و یا دست کم تا نزدیکی مرزهای این کشور انجام خواهد شد. در حال حاضر تعدادی از اتباع آلمان در خدمت شاه ایران هستند... من ایرانی هایی را دیده ام که برای خلاصی از یوغ انگلیس و روس خواهان مداخله مستقیم ما می باشند... واقعیت اینست که پیشرفت های ما در زمینه های مردم شناسی، روانشناسی و علوم طبیعی پایگاه مناسبی در میان آن مردم بوجود آورده و فرهنگ

آلمان در تمام آسیا گسترش یافته و رشد و توسعه پیروزمندانه نفوذ آلمان را در این سرزمین‌ها تضمین کرده است...»^{۷۲}.

هاینریش وامبری (Heinrich Vambéry)، فرزند مکتشف مشهور مجارستانی که آسیای مرکزی را کشف کرده بود از «میسون تمدن آفرین» (Mission Civilizatrice) امپریالیست‌های فرانسوی، هم در مقاله‌ی تحت عنوان «رقابت اروپاییان در ایران و احداث راه‌آهن بغداد»^{۷۳} با تأکید خاصی یاد می‌کرد. وامبری چنین نوشته بود:

«... احداث راه‌آهن بغداد نخستین وسیله ارتباطی سالم و سریع با نیمه جنوبی آسیا خواهد بود... مردم آسیا که با بسیاری از عوامل ارتجاعی در حال مبارزه هستند، به تدریج به سوی افق‌های پر از امید آینده هدایت خواهند شد. من واژه بتدریج را بکار بردم، زیرا تمام امیدهای دلگرم‌کننده جراید آلمان در مورد مزایا و نتایج مثبت این موفقیت یعنی احداث خط آهن بغداد بهیچوجه با نظر کارشناسان بصیر و آگاه مطابقت نمی‌کنند... رئیس بانک آلمان کاملاً در مورد اخطار خود حق دارد، آنجا که وی به همکاران آلمانی خود نسبت به انتظارات اغراق‌آمیز آنان جهت استقرار تمدن و یا استفاده از وسایل دیگری برای آلمانی کردن مناطق تحت پوشش راه‌آهن هشدار می‌دهد...».

وامبری معتقد بود که واکنش انگلیس نسبت به دخالت آلمان در این مناطق متفاوت خواهد بود:

«... چنانکه تایمز هند (Times of India) خاطر نشان می‌کند: حتی پرشورترین ناظران هم از اینکه حضور آلمان کوچک را در آسیا عامل نشر تمدن واقعی تلقی کنند، مردّد می‌باشند. رسیدن آلمان به خلیج فارس، جراید انگلیسی و هندی را آرام نخواهد گذاشت. تایمز هند نظر خوانندگان خود را به بندر کویت که در نوع خود بهترین بندر خلیج فارس است معطوف می‌نماید. این روزنامه ادامه می‌دهد که یکماه قبل

یک هیئت نمایندگی آلمانی جهت مذاکره برای گسترش و توسعه راه‌آهن بغداد از کویت تا بصره میهمان شیخ کویت بوده است...»^{۷۴}

امپریالیسم آلمان نیازی به درگیری با هیچ‌یک از اهداف امپریالیسم روس ندارد:

«... مسائل سیاسی ایران آنقدر که برای انگلستان دارای اهمیت است برای آلمان مهم نیست و از طرف دیگر آلمان در پی آن نیست که مناطق نفوذ خود را به قیمت در افتادن با روسیه گسترش دهد... احداث راه‌آهن بغداد اصولاً اقدامی تجارتمندانه است و در نتیجه رقابت مسالمت‌آمیز در زمینه تجارت، مناسبات حسنه موجود بین این دو کشور مقتدر را از میان نخواهد برد...»^{۷۵}.

اما وامبری روسیه را چندان در نظر نمی‌گرفت. حکومت تزاری هنوز به فرضیه زینوویف (Zinoviev)^{۷۶} اعتقاد داشت و بر روی آن کار می‌کرد و بنابراین به تجدید و تمدید توافقنامه تحریم احداث خط آهن در سال ۱۹۰۰ امید و اطمینان داشت، و سرانجام نیز به این هدف نائل شد.^{۷۶}

علاوه بر آن برای جلوگیری از هر اقدام نامطلوبی در این زمینه، روسها مهندسی بنام آر. آر. ساخانسکی (R.R. Sakhanski) را باتفاق تعدادی افسر ارتش برای نقشه برداری از خطوط راه‌آهن روسی برای آتیه به ایران اعزام کرده بودند. ساخانسکی در گزارش خود تصریح کرد که هرگونه خط آهنی که احداث شود باید از حدود مرزی روسیه تا تهران ادامه یافته از آنجا به شمال و جنوب ایران کشیده شود. از نظر ساخانسکی ملاحظات استراتژیکی از ملاحظات تجارتمندی به مراتب بیشتر اهمیت داشت و معتقد بود اگر انگلستان بتواند این خطوط آهن را تصاحب کرده و از آن علیه روسیه در یک جنگ احتمالی استفاده کند،

۵. وزیر مختار سابق روسیه در ایران - م.

امری بسیار تأسف آور می باشد.^{۷۷} از نظر سومنر (Sumner) سیاست حفظ ایران و قسمتهای شمال شرقی عثمانی ایجاب می کند که اصلاً خط آهنی در این نواحی احداث نشود و این نظر با برداشت ژنرال استاف (Staff) نیز مطابقت می کرد.^{۷۸}

در ژانویه ۱۹۰۰ یک گروه مطالعاتی آلمانی به ریاست آقای شتمریش (Stemrich) سرکنسول آلمان در استانبول (وامبری این گروه را «مأمورین مخفی» نامیده است) برای بررسی مسیر راه آهن بغداد تشکیل شد و این گروه ابتدا از کویت دیدار کردند و در مراجعت نوع زمین های بین بغداد و خانقین را مورد بررسی قرار دادند و این همان مناطقی بود که محل کشیدن یک خط آهن فرعی به داخل ایران در آینده به شمار می رفت. گزارش این گروه حاکی بود که چشم اندازهای تجارتي این قسمت از خطوط آهن بسیار با اهمیت می باشد. نشریه مونشر آگماینه تسایتونگ (Muenchen Allgemeine Zeitung) تخمین می زد که سالانه بیش از ۱۵۰ هزار زائر ایرانی از این خط استفاده خواهند کرد، اما این گزارش در مورد تدفین بیش از یکصد هزار اجسادى که هر ساله به مقابر متبرکه نجف و کربلا حمل می شوند چیزی نمی گفت^{۷۹} و بهر حال این نشریه مانند جریده کولنیشه تسایتونگ از منافع راههای غربی ایران مطمئن بود.

(یکی از خبرنگاران کولنیشه تسایتونگ نوشت): «ایران در یکی از مقاطع حساس تاریخی خود قرار دارد... شاه اگر به منافع سفر هیئت های فرهنگی اروپایی که آنها را به چشم خواهد دید اعتقاد پیدا کند (باتوجه به سفر قریب الوقوع مظفرالدین شاه به اروپا) حتماً اصلاحات زیادی به سبک اروپایی در کشور خود که شدیداً بآن نیاز دارد انجام خواهد داد...»^{۸۰}

اما حادثه مهم سیاسی سال ۱۹۰۰ در ایران قرضه هنگفتی بود که

روس ها به ایران دادند. بانک استقراضی روس در تهران که ابتکار اس.ای. ویت (S.I. Withe) وزیر دارایی روس بود، پرداخت وام های فوری ایران را عهده دار شد و جراید آلمانی، روسی و انگلیسی مطالب بسیاری را درباره اهمیت این وام انتشار دادند، از جمله خبرنگار نشریه تایمز وین (Times Vienna) در تفسیر خود چنین نوشت:

«حدود شش هفته پیش نووستی (Novosti) از اقدامات روسیه علیه آلمان در تهران خبر داد. فعالیت های آلمان با اظهار بی اعتمادی نسبت به آن مورد انتقاد قرار گرفته و از آن ها به عنوان پیروزی مسالمت آمیز و آرام بر عثمانی تفسیر می شد. پیشرفت های آلمان در شرق از نظر این خبرگزاری، برای روسیه درس و اخطار جدی به حساب می آید و باز به نظر این خبرگزاری زمان حل و فصل شدن مسئله شرق از طریق جنگ و یا یادداشت های سیاسی دیگر سپری شده و باید از وسایل دیگری نیز بهره گرفت... موافقتنامه ایران-روسیه در مورد قرضه نه تنها برای انگلستان ضایعه بزرگی است، بلکه برای آلمان نیز همین حالت را دارا است.

جراید اسلاو در اتریش بارها این مسئله را مطرح کرده اند که به نتیجه رسیدن مذاکرات بین سن پترزبورگ و تهران تنها بخاطر واگذاری امتیاز راه آهن بغداد به آلمان تسریع شده است...»^{۸۱}

نشریه میانه رو «مونشر آگماینه تسایتونگ» معتقد بود که روسیه اینک در ایران در موقعیتی است که می تواند هر چه را که بخواهد کسب کند، چون بریتانیا شدیداً در آفریقای جنوبی درگیر می باشد.^{۸۰} این روزنامه آشکارا نشریات روسی را متهم کرد که در جریان مذاکرات مربوط به اعطای قرضه به ایران دست به پنهان کاری زده اند و سپس با

۸۰. منظور درگیر شدن انگلستان با بوئرهای (Boers) آفریقای جنوبی می باشد - م.

اقتباس از روزنامه روسی نووستی پاسخ داده بود:

«...هرگز، قرضه روسیه به ایران بالغ بر بیست و دو و نیم میلیون روبل بخاطر منافع ملی ما پرداخت نشده است. چه آنان [بازرگانان روسی] از پیش به جزئیات پرداخته و رفته رفته در پی راههایی هستند تا روسیه بتواند در حمل و نقل و امور مالی و خلاصه در کلیه امور مملکتی کنترل خود را مستقر کند»^{۸۲}.

نشریه محافظه کار هامبورگر ناخبریشتن (Hamburger Nachrichten) با مضمون بیانیه رسمی کولنیشه تسایتونگ، که آن را با پاره‌یی اصلاحات منتشر کرد، توافق داشت:

«...این اقدام (موافقتنامه استقراض ایران از روسیه) کمتر بهانه اعتراض و شکایت بدست انگلستان می داد، زیرا اعتباردهندگان (قرضه پلاتنی بریتانیا در سال ۱۸۹۲) حقاً نمی توانستند نسبت به باز پرداخت بدهی گذشته ایران اعتراضی بکنند... گو اینکه کاهش نفوذ گذشته برای انگلستان سخت بود ولی ارتباط این کاهش نفوذ با مشکلات موجود در ترانسوال (Transval) آشکار می باشد. از طرفی آلمان نیز دلیلی برای مخالفت با آنچه که در ایران می گذشت ندارد چون اصولاً منافع آلمان در این کشور ناچیز است. ولی با این وصف اگر روسیه در ایران نظم و ثبات برقرار می کرد، این برای منافع اقتصادی، هم مهم بود... یکبار برای همیشه و از راه ارائه نقشه های باز امکان بهره برداری از منابع معدنی غنی ایران که تاکنون از آن غفلت شده بود بدست می آمد که این خود امری ثمربخش بشمار می آمد. تعهد بزرگ آلمان در

۵. منظور نویسنده مقاله عبارتست از مبلغ پانصد هزار لیره که ناصرالدین شاه پس از لغو امتیاز رژی بابت تاوان به شرکت تالبوت پرداخت و چون در خزانه ایران این پول نبود، ناصرالدین شاه آن را از بانک شاهنشاهی وام گرفت. یکی از شرایط قرضه از روسها باز پرداخت این پول به بانک بود - م.

احداث راه آهن بغداد در این رهگذر بسیار با اهمیت بود.^{۸۳}

محافل تجاری آلمان نیز ایران را به عنوان یک بازار جدید مورد بررسی و بازبینی قرار داده بودند، زیرا امتداد راه آهن بغداد به ایران را امکان پذیر می دانستند:

«اعطاء امتیاز احداث خطوط راه آهن به زودی اثر خود را در وضع حمل و نقل در ایران آشکار خواهد کرد. زیرا این خط آهن در مدتی مشخص باید تا تهران ادامه یابد، این خط آهن نه تنها کوتاه ترین خط وارداتی، صرف نظر از شمال که با مانع روسیه روبرو میشد، محسوب می شود، بلکه دارای کمترین مشکل در مورد ساختمان خود می باشد. علاوه بر آن این خط آهن تنها راهی است که امکان سوردسانی از آن می رود چون بغیر از حمل محموله های فراوان از اروپا، همه ساله حداقل یکصد هزار تن زائر که فعلاً تحت شرایط سختی به کربلا مشرف می شوند، توسط این خط آهن به زیارت خواهند رفت و بدهی است اگر یک خط آهن ارتباطی وجود داشته باشد، حتماً این تعداد به دو برابر خواهد رسید و در اینجا تنها مسئله ای که باقی می ماند اینستکه آیا روسیه با کسب پروژه های گذشته در شمال و شرق راضی شده است و آماده می باشد که احداث خط آهن بغداد-تهران را به رقابت خارجی واگذار کند یا خیر...»^{۸۴}.

ولی نقشه آلمان برای گسترش و امتداد خط آهن بغداد به داخل مرزهای ایران با یکی از هدف های مورد علاقه امپریالیسم روس، یعنی کنترل تمام عیار ایران برخورد کرد و نشریه نووی ورمیا با آگاهی از هدف های امپریالیستی آلمان به شیوه آشتی جویانه یی بنای مغالزه را با دشمن دیرینه روسیه یعنی انگلستان گذاشت:

«روسیه و بریتانیا رقبای قدیمی یکدیگر در آسیا هستند و بنابراین ما می دانیم که از یکدیگر باید چه انتظاراتی داشته باشیم و از