

英國在伊朗的鐵路計畫及外交政策（1903-1914）

陳立樵

輔仁大學歷史系助理教授

摘 要

本文探討 20 世紀初期英國在伊朗計畫興建鐵路時，所面臨的俄國與德國之外交角力及勢力競爭。19 世紀末，歐洲列強以英、俄、德三國為主，在世界各地相互較勁，包括伊朗，而鐵路興建便是手段之一。伊朗因為財務空虛，興建鐵路缺乏主控權。1903 年，德國取得鄂圖曼帝國許可鋪設巴格達鐵路，穿越美索不達米亞平原直至波斯灣。自 19 世紀以來在伊朗爭奪勢力範圍的英國與俄國，擔憂德國藉巴格達鐵路進逼伊朗，雙方遂暫且放下爭議，簽署了《1907 年英俄協定》，在伊朗明確劃分勢力範圍，進而試圖與德國協商，同時也開始進行向伊朗申請鐵路利權，以抗衡德國在西亞地區帶來的壓力。1911 年俄德達成《波茨坦協議》，俄國藉此暫緩德國的鐵路勢力進逼伊朗，英國則是與伊朗簽訂鐵路合約，形成英伊結盟以面對俄德合作之局面。1912 年俄國提出的伊朗縱貫鐵路計畫，有意與巴格達鐵路分庭抗禮，然英俄之間對於路線出現意見不一致的問題，使得伊朗縱貫鐵路的鋪設路線直到 1914 年一次大戰爆發前都沒有共識。一次大戰之前，英伊關係中的鐵路議題，呈現出歐洲列強權力爭奪的面向。

關鍵詞：葛雷、薩左諾夫、巴格達鐵路、波茨坦協議、伊朗縱貫鐵路

一、前言

本文討論 20 世紀初期至 1914 年第一次世界大戰爆發之間，英國在伊朗（Iran）發展鐵路的過程。自 19 世紀以來，英國在印度（India）與埃及（Egypt）投資、修築鐵路，利用鐵路拓展交通運輸，以穩固經濟利益。¹ 而這隨後帶來歐洲政府與資本家在世界各地的鐵路興建風潮，是為工業、經濟、政治方面進步的象徵，也成為歐洲強權在外地勢力競爭的工具，構成了「鐵路帝國主義」（railway imperialism）以及「鐵路政治」（railway politics）。² 在伊朗，英國也有鐵路興建的計畫，而且也出現了俄國與德國的外交角力。本文所要探討的重心是，在這過程之中英國如何對應？伊朗扮演什麼樣的角色？

長期以來，英國對伊朗的政策著重在南部波斯灣（Persian Gulf）一帶。英國主要是為了鞏固其殖民地印度的利益與安全，提防任何可能對印度造成威脅的力量。³ 印度殖民政府的意見，對英國的對外政策也有很大的影響力。俄國是英國在中亞（Central Asia）重要的競爭對手，特別是 19 世紀以來，俄國南下擴張便是英國難以抵擋的勢力，伊朗也就處在英俄競爭之中，這段歷史稱為「大賽局」（Great Game）。鐵路興建，便是「大賽局」的一個面向。1872 年伊朗與英國企業家路特（Baron Paul Julius de Reuter）所簽署的《路特利權》（Reuter Concession of 1872），已規劃了鐵路興建的項目，但卻因為整個利權涵蓋層面太大，引起俄國不滿，連英國政府都覺得不切實際，最後伊朗國王也決定停止執行這項利權。⁴ 不過，英國在伊朗的鐵路企圖並未停歇，而俄國也有向伊朗提出興建鐵路的計畫。然而，1889 年英國取得伊朗西南方卡倫河（Karun river）航行利權，使得俄國擔憂英國勢力還會以其他方式持續北上，影響俄國利益，必須思索阻擋英國勢力繼續擴大的方法。1890 年，俄國與伊朗達成禁止興建鐵路的協議：「伊朗政府在協議簽訂後的 10 年時間內，不得在伊朗境內修築鐵路，也不得允諾鐵路利權給任何公司、個人，10 年之後準備延長協議。」⁵ 此協議代表著俄國的影響力，在英伊關係發展之中也扮演重要角色。

當 1871 年德國統一之後，逐漸成為在歐洲、甚至世界的新強權。長期以來受到英俄壓力的伊朗，於 1873 年與德國簽署過友好條約，代表伊朗預知德國可作為來抗衡英俄的盟友。19 世紀末，德國皇帝威廉二世（Wilhelm II）推行「世界政策」（Weltpolitik），抱有「進入東方」（Drang nach Osten or Drive to the East）的企圖心。⁶ 德國已有一項鐵路計畫，要從柏林（Berlin）穿越鄂圖曼帝國（Ottoman Empire）的領土，終點站設於巴格達，稱為巴格達鐵路（Baghdad Railway）。英國擔憂巴格達鐵路及其支線，可能會讓德國勢力有機會進逼波斯灣、甚至印度。⁷ 1900 年 4 月，英國《泰晤士報》（*The Times*）報導道，巴格達鐵路對國際間產生影響力，讓英國擔憂他們失去在波斯灣的優勢。⁸ 沙羅里亞（Charles Sarolea）在他 1915 年的研究著作中提到，德國在美索不達米亞（Mesopotamia）的鐵路，彷彿在烏雲之中「逐漸出現的政治風暴，是拿破崙（Napoleon）時代之後從未有過的現象。」⁹ 厄爾（Edward Mead Earle）的研究則

¹J. N. Westwood, *Railways of India* (Vancouver: David & Charles, 1974), p. 9 與 Hugh Hughes, *Middle East Railways* (Middlesex: The Continental Railway Circle, 1981), p. 7.

²Keith Neilson and T.G. Otte, "Railpolitik": An Introduction," in T.G. Otte and Keith Neilson, eds, *Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945* (London and New York: Routledge, 2006), pp. 1-20.

³A. P. Thornton, "British Policy in Persia, 1858-1890. I," *The English Historical Review*, Vol. 69, No. 273 (October, 1954), p. 554.

⁴L. E. Frechtling, "The Reuter Concession in Persia," *The Asiatic Review*, Vol. XXXIV, July 1938, pp. 518-553.

⁵Appendix No. XXV, Translation of a Russian Railway agreement signed at Tehran on 12th November 1890 (1308) by Monsieur de Butsow, Russian Minister, and the Amin-es-Sultan, Persian Prime Minister, FO248/811.

⁶Jules Stewart, *The Kaiser's Mission to Kabul: A Secret Expedition to Afghanistan in World War I* (London and New York: I.B. Tauris, 2014), p. 19.

⁷Sir C. Scott to the Marquess of Salisbury, April 4, 1900, no 93, FO416/3.

⁸*The Times*, Thursday, April 19, 1900, p. 10.

⁹Charles Sarolea, *The Anglo-German Problem* (New York and London: The Knickerbocker Press, 1915), p. 186.

提到，「巴格達鐵路的政治效應已經引起其他歐洲列強的憂慮及反感。」¹⁰ 甘迺迪（Paul Kennedy）的研究指出，「1895 到 1901 年之間，英國已經感受到其他列強勢力（德國）的威脅，反映在殖民地、海軍、經濟方面。」¹¹ 20 世紀初期，英國與德國之間有三項問題需要處理，一是巴格達鐵路，二是德國海軍擴張，三是殖民地爭奪。¹² 同時，俄國也同樣感到巴格達鐵路的威脅。1902 年，俄國官方報紙《新時代》（*Novoe Vremya*）報導了伊朗國王為了鐵路議題而前往柏林，指稱修築巴格達鐵路讓伊朗與德國友好，特別是有經濟的關係，德國貨物得以經由塔不里士（Tabriz）而出口到伊朗。這也是伊朗的策略，讓第三列強進入伊朗，以打擊英國與俄國在伊朗的影響力。因此，一旦巴格達鐵路完工，德國可以輕易地取得伊朗貿易的優勢地位。德國聲稱其目的只有貿易，俄國卻不會接受這樣的說法。《新時代》的結論是，「不久的將來，巴格達鐵路將構成威脅。」¹³ 伊朗鐵路的議題，已形成了英俄德三強的勢力爭奪戰。

有關 20 世紀伊朗鐵路的研究並不多，主要著重在 1911 年德國與俄國簽訂的《波茨坦協議》（*Potsdam Agreement of 1911*），¹⁴ 而且俄國的角度是討論重心，凸顯俄國在鐵路議題的主導地位，也較多俄德關係的分析。但是，卻都較少探討英國與伊朗的立場。既然英國是為俄國長久以來的競爭對手，後來也與德國較勁，故在鐵路發展過程之中，英國對伊朗鐵路採行什麼樣的外交策略、對當時的國際局勢有何影響，也是需要考慮的因素。在前人研究注重德俄的鐵路協商之外，英國與伊朗的態度也是值得探討的面向。本文試圖以英伊關係為主軸，運用英國外交部（*Foreign Office*）、印度事務部（*India Office*）、英國石油公司（*British Petroleum*）檔案，探討第一次世界大戰爆發之前，英國在伊朗興建鐵路的計畫，以及在這過程之中所面臨的強權競爭、議和等問題。

二、英伊關係中的鐵路議題

英國在伊朗的鐵路發展，受到 1890 年俄伊禁止興建鐵路協議的影響。然而，以英國的角度來看，俄國從未停止過鐵路計畫，禁止興建鐵路的協議只是俄國掩飾其企圖心的手段。¹⁵ 1899 年 11 月，有俄國的工程師團隊抵達塔不里士，調查從當地南下到布希賀爾（Bushehr，位於伊朗南部近波斯灣一帶）的鐵路路線。¹⁶ 這樣的路線，如同是要貫穿伊朗西部。不過，俄國宣稱他們沒有計畫要修築鐵路貫穿伊朗，也沒有在俄國領土之外的鐵路計畫。¹⁷

1901 年 4 月初，英國方面又有消息指出，俄國有意要由其境內興建鐵路通往喬法（Jolfa）、接著進入伊朗的塔不里士、德黑蘭（Tehran），繼續南下到伊斯法罕（Isfahan）、東向至亞茲德（Yazd），再往南到波斯灣的某個港口。¹⁸ 對英國來說，這樣的路線將影響他們在伊朗南部的貿易。由此可見，儘管鐵路禁令仍在有效期內，俄國仍沒有放棄他們修築鐵路的意圖。

¹⁰Edward Mead Earle, *Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway: A Study in Imperialism* (New York: The Macmillan Company, 1924), p. 131.

¹¹Paul M. Kennedy, *The Rise of the Anglo-German Antagonism 1860-1914* (London: George Allen & Unwin, 1980), p. 265.

¹²R. B. Mowat, "Great Britain and Germany in the Early Twentieth Century," *The English Historical Review*, Vol. 46, No. 183 (Jul., 1931), p. 426.

¹³FO416/9, no. 199, enclosure, Extract from the "Novoe Vremya" of May 20 (June 2), 1902 (Translation.)

¹⁴Firuz Kazemzadeh, "Russian Imperialism and Persian Railways," in *Russian Thought and Politics*, Hugh McLean, Martin E. Malia, and George Fischer, ed., (Cambridge: Harvard University Press, 1957), pp. 354-373; D. W. Spring, "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14," *The Slavonic and East European Review*, 54, 1 (January 1976), pp. 60-82; Judith A. Head, "Public Opinions and Middle Eastern Railways: The Russo-German Negotiations of 1910-11," *The International History Review*, 6, 1 (February 1984), pp. 28-47.

¹⁵John Fisher, "Lord Curzon and British Strategic Railways in Central Asia before, during and after the First World War," in T.G. Otte and Keith Neilson, eds, *Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945*, p. 138.

¹⁶The Marquess of Salisbury to Sir M. Durand, November 23, 1899, no. 51, FO416/1.

¹⁷Sir C. Scott to the Marquess of Salisbury, December 14, 1899, no. 368, FO416/1.

¹⁸Enclosure, Memorandum, April 2, 1901, FO416/3.

英國當然不希望在伊朗鐵路方面的發展，落於俄國之後。英國駐伊公使哈丁(Arthur Hardinge)提醒伊朗政府，前任國王在1881年12月早已給予英國從伊朗南部修築鐵路到德黑蘭的優先權，也同意在沒有詢問英國政府之前，不會給予其他列強任何南部鐵路利權。¹⁹ 伊朗首相阿敏蘇潭(Amin al-Soltan)確認有前任國王的這項同意。1902年，俄國報紙《新時代》指出，因為英國已經取得在伊朗南部修築鐵路的利權，所以俄國要進入波斯灣的目的便無法達成。²⁰ 於是，俄國提出了伊朗縱貫鐵路的計畫，為的便是取得通往印度洋(Indian Ocean)的管道。²¹ 對於英俄兩列強來說，鐵路不僅攸關策略與貿易利益，還有誰比較具有優勢的問題。

伊朗對於英俄修築鐵路的態度，整體來看是欲給予兩強相同的機會。例如，1903年1月，馬希賀德(Mashhad)的英國領事電報指出，「伊朗國王已經同意俄國有關鐵路的利權，一是從沙拉賀克斯(Sarahks)到馬希賀德、一是從喬法到塔不里士。」²² 此外，1904年5月，伊朗駐俄國公使摩希爾穆爾克(Moshir al-Molk)說，「如果俄國在伊朗北部修築鐵路，那英國應該利用國王給予過的承諾，在伊朗南部也可開始鐵路工程。」²³ 伊朗態度謹慎，這樣的回覆，是有意要平衡兩列強在伊朗的勢力競爭，讓兩強都有在伊朗發展鐵路的可能性，不願意因為鐵路興建而引起兩強利益衝突，這樣對自己也沒有好處。

在巴格達鐵路計畫之中，德國要興建支線通往靠近俄國在伊朗勢力範圍的邊境，讓俄國頗為擔憂。²⁴ 馬丁(Bradford G. Martin)的研究指出，「德國在伊朗有許多重要的活動，例如拉近伊朗與鄂圖曼帝國的外交關係、德國在德黑蘭成立銀行、以巴格達鐵路一支線來協助伊朗重建經濟。」²⁵ 1902年，俄國報紙《新時代》報導，伊朗國王出訪德國，討論鐵路議題。讓伊朗與德國有更進一步的經濟關係。俄國並不相信德國只有貿易目的。《新時代》建議俄國應由高加索(Caucasus)興建鐵路通往塔不里士，再進入伊朗的中心地帶，²⁶ 這有助於抗衡德國的巴格達鐵路。1905年，德國資本家試圖說服伊朗政府允諾鐵路利權，可以從布希賀爾或是穆哈梅拉(Mohammerah)，最後要抵達馬希賀德與裏海(Caspian Sea)。²⁷ 另外德國也提議從伊朗西南部開始修築鐵路，例如從克爾曼沙(Kermanshah)到哈納金(Hanaqin)，不僅是擴大了巴格達鐵路網，也能擴大德國在伊朗的利益。²⁸ 1905年，英國意圖「掌控巴格達到波斯灣的鐵路線，自此連結鐵路線至哈納金」，²⁹ 以保護英國利益。所以，德國與伊朗漸趨友好的關係，令英國相當防範德國。

另一方面，俄國與德國的關係，也出現不盡然相互對立的情況。因為俄國在1904年日俄戰爭戰敗之後，衰弱的情勢使得外交政策走得謹慎，例如減少對德國的敵意，便是一項策略。1906年的外交部長伊斯沃斯基(A. P. Isvolsky)與1910年的薩左諾夫(Serge Sazonov)，這兩任外交部長都是這樣的立場。³⁰ 伊斯沃斯基希望與鄰近列強建立友好關係，³¹ 例如不打算

¹⁹Hardinge to the Marquess of Lansdowne, August 28, 1901, no. 132, FO416/7.

²⁰Enclosure, Extract from the "Novoe Vremya" of June 14 (27), 1902, no. 218, FO416/9.

²¹B. H. Sumner, "Tsardom and Imperialism in Far East and the Middle East 1880-1914," *Proceedings of the British Academy*, XXVII, 1940, p. 21.

²²Hardinge to the Marquess of Lansdowne, January 27, 1903, no. 6, FO416/12.

²³Spring-Rice to the Marquess of Lansdowne, May 7, 1904, no. 233, FO416/18..

²⁴Charles Sarolea, *The Anglo-German Problem*, p. 196 和 Bradford G. Martin, *German-Persian Diplomatic Relations 1873-1912*, p. 79.

²⁵Bradford G. Martin, *German-Persian Diplomatic Relations 1873-1912* (Gravenhage: Mouton & Co., 1959), p. 92.

²⁶Scott to the Marquess of Lansdowne, June 2, 1902, no. 199, FO416/9.

²⁷Hardinge to the Marquess of Lansdowne, July 26, 1905, no. 90, FO416/24.

²⁸*The Times*, Wednesday, June 6, 1905, p. 5.

²⁹Ravinder Kumar, *India and the Persian Gulf Region 1858-1907: A Study in British Imperial Policy* (London: Asia Publishing House, 1965), p. 182.

³⁰Dietrich Geyer, *Russian Imperialism: The Interaction of Domestic and Foreign Policy 1860-1914*, trans. Bruce Little (New Haven and London: Yale University Press, 1987), pp. 275-276.

³¹J. B. Wolf, *The Diplomatic History of the Baghdad Railway* (New York: Octagon Books, 1973), p. 67.

對德國表示敵意，但德國得保證他們在伊朗只要貿易開放而已。³² 1906 年 10 月 24 日，《新時代》報導說「俄國真正的政策，是降低第三列強的介入，特別是德國。」³³ 伊斯沃斯基的方式是，「如果俄國可以同時跟英國與德國達成共識」，外交問題就能夠平順，鐵路就是其中一種方式。³⁴ 這不代表俄國不再反對巴格達鐵路，而只是要以外交的方式降低德國的影響力。

1907 年 2 月，伊斯沃斯基對德國所開出幾項條件有：

1. 俄國同意不反對巴格達鐵路，而且會加速投注外來資金；
2. 如果伊朗自己興建的鐵路要連接巴格達鐵路，必須要與德國、俄國商量；
3. 德國在伊朗不能有政治意圖，只有貿易。德國要承認俄國在伊朗北部的特殊利益，而且沒有達成共識之前，德國不可向伊朗徵求任何利權。³⁵

6 月，德國也回應，如果俄國會在德黑蘭到哈納金之間修築鐵路，那德國就不會在伊朗北部要求鐵路、道路、電報的利權。³⁶ 此外，1890 年伊朗與俄國禁建鐵路的協議，在 1900 年雖然到期，但後又延長了 10 年。伊俄並無再次延長的意圖，也代表此時已經不如 20 年前一樣禁止興建鐵路就能和緩局勢，反而需要在興建鐵路的基礎上達成共識才能讓勢力平衡。

8 月 31 日，英國與俄國在聖彼得堡（St. Petersburg）簽署協定，稱為《1907 年英俄協定》（Anglo-Russian Convention of 1907），將伊朗北部畫為俄國勢力範圍，東南為英國勢力範圍，中間部分為中立區；英俄兩國互不干涉對方的勢力範圍。為了應付德國，英俄力圖在伊朗事務取得共識，以防分身乏術。對俄國來說，這顯示出俄國落實對英德的友好政策，一方面與德國進行協商，一方面與英國達成在伊朗劃分勢力範圍的協定。至此，英俄德三國存在既競爭又有所協商的關係。此時英俄結盟，再加上 1892 年法俄結盟、1904 年的英法結盟，遂組成了「三國協約」（Triple Entente），與 19 世紀末德國、奧匈帝國、義大利組成的「三國同盟」（Triple Alliance），成為相互對峙的兩大政治集團。

三、列強與伊朗的鐵路議和

1908 年 5 月 26 日，英國在伊朗西南部開採石油成功。6 月，英國駐伊代理公使馬林（Charles Marling）主張，這是個運用石油影響力的好時機。³⁷ 這意指英國可以石油為理由來擴大其他方面的影響力，鐵路即是一例。10 月，英國駐伊公使館的一份備忘錄提到，鐵路修築有益於伊朗西南部的英國貿易，特別是因為發現石油，「而讓南部的鐵路比以往更受到重視。」³⁸ 《1907 年英俄協定》第 3 款寫道，兩強與伊朗過去所簽署的利權，仍然有效。³⁹ 於是，英國曾在伊朗南部取得的利權，例如《1901 年石油利權》（Oil Concessions of 1901），讓英國得以在伊朗絕大多數的領土開採石油，包括中立區，並不因簽署《1907 年英俄協定》而失效。這便是往後英國對於伊朗西南部（中立區）還有頗大的影響力，也得以抵禦德國勢力進入波斯灣的原因。英國在伊朗發展鐵路，隨著石油開採成功，還有 1890 年鐵路協議將要期滿失效之際，機會越來越明顯。

伊朗方面，受財政空虛之困，以同意利權作為條件，取得歐洲列強的貸款。1908 年 8 月，英國駐聖彼得堡大使尼可森（Arthur Nicolson）說，沒有列強貸款的話，伊朗國王不會允諾鐵路許可權。⁴⁰ 1909 年 12 月，英國駐德黑蘭公使巴克禮（Sir George Barclay）建議，英國與俄

³² Bradford G. Martin, *German-Persian Diplomatic Relations 1873-1912*, p. 140.

³³ *The Times*, Wednesday, October 24, 1906, p. 5.

³⁴ J. B. Wolf, *The Diplomatic History of the Baghdad Railway*, p. 72.

³⁵ 引自 Bradford G. Martin, *German-Persian Diplomatic Relations 1873-1912*, p. 143.

³⁶ Firuz Kazemzadeh, "Russian Imperialism and Persian Railways," p. 366.

³⁷ Marling to Grey, June 17, 1908, no. 157, FO416/37.

³⁸ Enclosure, Memorandum on projected railway construction in Persia, 4, October 17, 1908, 30048, FO248/926.

³⁹ J. C. Hurewitz, *Diplomacy in the Near and Middle East—A Documentary Record: 1535-1914, Volume 1* (Toronto: D. Van Nostrand Company, 1956), pp. 265-267.

⁴⁰ Nicolson to Grey, August 22, 1908, 30056, no. 375, IOR/L/PS/10/160.

國都該貸款給伊朗，為的是換取伊朗的鐵路利權。如果貸款時機恰當，第三列強就沒有機會在伊朗取得鐵路利權。⁴¹ 因此，貸款給伊朗，便是英俄排除第三列強介入的方式。很明顯，所謂的第三列強，就是德國。此時德國對於英俄沒有表現強硬不妥協的態度，反而承認英國與俄國在伊朗的特殊利益，但條件是德國也應該要在伊朗有相同待遇，也可以參與伊朗事務、享有一樣的特權。⁴² 不過，伊斯沃斯基仍擔憂德國在伊朗的活動，如同德國貸款給伊朗、巴格達至哈納金的鐵路利權，所以希望伊朗不會給予德國這種特權。⁴³

英國與俄國一樣，對於德國在伊朗的意圖，也是以不起衝突為原則。英國外交部長葛雷（Sir Edward Grey）想讓德國知道，英國防範伊朗給予鐵路利權的目的，是要維護英國的政治利益。⁴⁴ 1910年3月21日，德國駐倫敦大使梅特涅（Count Metternich）告訴葛雷，他聽聞英國與俄國給予伊朗的貸款的主要條件：

- 1、沒有英俄同意，不能有任何鐵路在伊朗修築；
- 2、烏魯米耶湖（Lake Ormiyeh）的航行權由俄國獨佔；
- 3、俄國在伊朗勢力範圍的利權，只能給俄國人，而英國勢力範圍的，只能給英國人；
- 4、伊朗人若也要取得利權的話，條件是要沒有外來資金的補助。⁴⁵

從德國角度來看，這些條件違反《1907年英俄協定》的內容，也限制了其他列強發展貿易的自由。在《1907年英俄協定》所說的是，英國與俄國政府「都尊重伊朗的主權獨立與領土完整，也要維持伊朗的穩定與和平發展，而任何國家在伊朗擁有貿易與工業的公平機會。」⁴⁶ 德國的立場沒錯，但3月22日葛雷給德國大使的文件卻是：

- 1、俄國與英國保有在各自勢力範圍修築鐵路的優先權。英國沒有要求獨斷的權利，只是要控制每條鐵路路線的策略或政治重要性。
- 2、俄國保有權利取得烏魯米耶湖的航行利權。⁴⁷

這項文件與前一天德國大使取得的，差異甚大，英俄享有特權，但仍留有其他國家在伊朗發展的機會，並非完全阻擋。葛雷告訴德國大使，「我們的原則就是，第三列強在伊朗也擁有貿易均等的權利。」⁴⁸ 葛雷繼續說，「伊朗的利權，在俄國勢力範圍只能給俄國人，英國勢力範圍只能給英國人，這樣的說法根本是空穴來風。」⁴⁹ 但是，他也重申，英國只是要鞏固自己政治利益。即使伊朗要接受外國資金來發展鐵路，英國至少會保護自己所選擇的鐵路路段。

1910年4月，伊朗的鐵路禁令效期已到，英俄德開始有進一步的行動。1910年3月底，伊斯沃斯基已經表示，他承認俄國仍處於外交弱勢，所以考慮要「重新開啟1907年沒有完成的巴格達鐵路支線協商。」⁵⁰ 伊斯沃斯基也告訴英國駐俄大使尼可森，俄國會讓英國知道所有與德國協商的細節。⁵¹ 為了保護英國在伊朗南部的利益，英屬印度認為：「為了讓德國企業不會在伊朗中立區取得鐵路利權，所有英國勢力範圍內的利權都要妥善保護……以防範英國勢力範圍遭到打擾。」⁵² 保護印度，是英國外交政策最基本的立場，而且也有阻擋所有德國鐵路提案的用意。德國仍致力於向英俄兩列強的協商，一再強調他們沒有意願從伊朗取得鐵路利權，⁵³ 也保證對伊朗沒有政治意圖，只要求門戶開放政策，在伊朗自由貿易。⁵⁴ 伊朗

⁴¹ Foreign Office to India Office, December 17, 1909, 44307, IOR/L/PS/10.

⁴² Nicolson to Grey, March 12, 1910, 8731, no. 90, FO416/43.

⁴³ Nicolson to Grey, March 13, 1910, 8745, no. 92, FO416/43.

⁴⁴ Grey to Nicolson, March 21, 1910, 9876, no. 140, FO416/43.

⁴⁵ Grey to Goschen, March 21, 1910, 9876, no. 64, FO416/43.

⁴⁶ J. C. Hurewitz, *Diplomacy in the Near and Middle East—A Documentary Record: 1535-1914, Volume 1*, pp. 265-267.

⁴⁷ 引自 Bradford G. Martin, *German-Persian Diplomatic Relations 1873-1912*, p. 169.

⁴⁸ Grey to Goschen, March 21, 1910, 9877, no. 65, FO416/43.

⁴⁹ Grey to Goschen, March 22, 1910, 10070, no. 67, FO416/43..

⁵⁰ Derek William Spring, *Anglo-Russian Relations in Persia, 1909-1915*, p. 109.

⁵¹ Grey to Goschen, March 31, 1910, 11445, no. 80, FO416/43.

⁵² Morley to Government of India, April 11, 1910, enclosure, 16398, IOR/L/PS/10/177.

⁵³ Nicolson to Grey, April 14, 1910, 12751, no. 124, FO416/44.

駐倫敦公使梅賀迪汗（Mehdi Khan）也說，伊朗政府不會給予德國任何優惠待遇。⁵⁵ 英俄德三國謹慎維持友好關係，伊朗也沒有刻意優待任何一方，各國也謹慎交涉以避免情勢產生急遽變化。

四、1911 年俄德的波茨坦協議與英伊之對應

（一）1911 年波茨坦協議

1910 年 11 月，俄國與德國確定於在波茨坦（Potsdam）開始討論鐵路議題，這表示兩強仍維持他們要達成鐵路議題共同利益的目標，也要消弭彼此之間外交關係的齟齬。德國駐俄大使，馮波塔勒斯（Friedrich von Pourtalès），跟時任俄國外交部長的薩左諾夫說，伊朗是兩國在波茨坦會議首要討論的對象。⁵⁶ 德國外交部長，馮基德良瓦區特（Alfred von Kiderlen-Wachter），認為如果德國跟俄國保證，巴格達鐵路只有經濟用途，就有可能跟俄國達成協議，屆時也可以讓俄國不再與法國及英國合作。⁵⁷ 由於 20 世紀初期，「三國協約」與「三國同盟」形成對立局面，所以德國與俄國的協商，固然為達成兩國友好關係，對英國來說卻有破壞「三國協約」的意涵。⁵⁸

不過，俄國不斷告訴英國，俄德的會談並不會影響英俄之關係。1910 年 10 月 10 日，薩左諾夫告訴英國，下個月德國與俄國在波茨坦開會，重點將放在哈納金到德黑蘭的鐵路是否連結巴格達鐵路。薩左諾夫擔憂的是，德國也許會在伊朗的俄國勢力範圍徵求利權，特別是鐵路的利權。⁵⁹ 他也認為，德國並不信任英俄，因為「德國不會承認俄國與英國藉由 1907 年協定在伊朗所擁有的特殊經濟優勢，而且，德國認為他們沒有參與這項協定的討論，英俄特權違反了門戶開放的原則，也傷害了德國的經濟利益。」⁶⁰ 俄德會議即將開幕，俄國對於德國仍有所防範。對於英俄來說，俄德的協議有可能牽涉到伊朗的中立區。由於伊朗中立區在《1907 年英俄協定》之中，仍有英國的影響力，但德國勢力若深入中立區，有可能動搖英國的優勢。葛雷希望俄國不可與德國討論伊朗中立區的鐵路，薩左諾夫也承諾在接下來的會議裡，一定會拒絕討論這議題。⁶¹ 因此，會議開始之前，英俄兩強都希望不會出現任何違反《1907 年英俄協定》的決議。

波茨坦會議始於 1910 年 11 月 8 日，德國還是強調他們在伊朗沒有其他目的，只要門戶開放、自由貿易。⁶² 德國首相馮貝特曼霍爾維格（Theobald von Bethmann-Hollweg）也同意，不會在哈納金北方、靠近鄂圖曼帝國與伊朗邊境修築鐵路。⁶³ 薩左諾夫知道，不能讓德國在伊朗取得比俄國更多的政治優勢，也要讓德國承認這一點。⁶⁴ 英國駐聖彼得堡大使，布坎南（George Buchanan），透露，英國政府信任俄國不會「讓巴格達鐵路在未來可以影響北部伊朗的鐵路系統。」⁶⁵ 最後在 9 個多月的討論之下，1911 年 8 月 19 日，德俄於聖彼得堡簽訂《波茨坦協議》。協議宗旨是，俄國在伊朗享有特殊利益，德國只要求貿易目的。重點如下：

1、德國同意，無論是自己的或協助他國，都不會要求通過伊斯法罕、亞茲德、至阿富汗（Afghanistan）邊境的鐵路、道路、電報的利權；

⁵⁴ Goschen to Grey, May 5, 1910, 15891, no. 130, FO416/44.

⁵⁵ Grey to Marling, May 10, 1910, 16458, no. 78, FO416/44.

⁵⁶ Judith A. Head, "Public Opinions and Middle Eastern Railways: The Russo-German Negotiations of 1910-11," p. 32.

⁵⁷ Roderick R. McLean, *Royalty and Diplomacy in Europe 1890-1914* (Cambridge: The Cambridge University Press, 2001), p. 63.

⁵⁸ Judith A. Head, "Public Opinions and Middle Eastern Railways: The Russo-German Negotiations of 1910-11," p. 40.

⁵⁹ O'Beirne to Grey, October 17, 1910, 37799, no. 282, FO416/46.

⁶⁰ S. D. Sazonov, *Fateful Years, 1909-1916*, (London: Butker & Tanner, 1928), p. 30.

⁶¹ O'Beirne to Grey, October 30, 1910, 40355, no. 432, FO416/46.

⁶² Hosein Nazem, *Russia and Great Britain Iran (1900-1914)* (PhD thesis, Columbia University, 1954), p. 115.

⁶³ O'Beirne to Grey, November 9, 1910, 41950, no. 445, FO416/46.

⁶⁴ S. D. Sazonov, *Fateful Years, 1909-1916*, p. 33.

⁶⁵ Buchanan to Grey, December 9, 1910, 44649, no. 331, FO416/46.

- 2、俄國同意修築德黑蘭到哈納金的鐵路，連接巴格達鐵路的支線。哈納金到德黑蘭鐵路由俄國修築，必須在巴格達鐵路完工後兩年內動工。兩國藉由這些鐵路路線而有跨國交通的互惠利益；
- 3、俄國沒有權利中斷鐵路修築或阻擋企業的資金投注；
- 4、俄國保有權利決定是否讓外國財團出資修築德黑蘭到哈納金路線；
- 5、俄國有權利獨立處理德黑蘭到哈納金鐵路一切事務。⁶⁶

對於這項協議，薩左諾夫表示，這只侷限在伊朗北部，也就是符合《1907年英俄協定》的原則。《波茨坦協議》訂定了門戶開放的政策，也讓德國認可了俄國在伊朗北部的特殊利益。⁶⁷ 關於哈納金到德黑蘭的鐵路線，由俄國掌握，德國鐵路勢力暫時難以逼近俄國在伊朗的勢力範圍。

有關《波茨坦協議》，在學術研究中有許多不同的立場，但似乎都認為有利於俄德，有損於英國與「三國協約」。列凡（Dominic Lieven）的研究指出，《波茨坦協議》代表著俄國與德國的友好。⁶⁸ 厄爾則認為《波茨坦協議》對兩國都有好處：「俄國由《波茨坦協議》獲利，傷害很少。無論俄國接受或反對，巴格達鐵路都是重要議題，而且也許10年左右就會完工。屆時，巴格達鐵路系統，連接著哈納金到德黑蘭的鐵路，會給予俄國貿易直接的途徑通到印度（經由巴格達到波斯灣），也可到地中海。」⁶⁹ 查普曼（Maybelle Kennedy Chapman）的研究說道，俄國沒有事先與其他協約國家商量好，便獨自與德國達成協議。⁷⁰ 史普林（Derek Spring）則批判「《波茨坦協議》對薩左諾夫並不是很光彩。」⁷¹ 卡澤姆薩德（Firuz Kazemzadeh）認為，「俄國外交部長最大的意願，便是接受德國對哈納金——德黑蘭鐵路的要求，擺了英國人一道。」⁷² 不過，沃爾夫（J. B. Wolf）卻持相反意見，他認為對於薩左諾夫來說，與德國達成協議是必要之舉，這是俄國當時的外交方針。⁷³ 無論上述學者的論點正確與否，薩左諾夫自己則是認為《波茨坦協議》其實「可以拖延德國的鐵路擴張長達10年。確定到那時候，我們已經可以吸引大量外國資金來修築我們的鐵路；我們也會因此擺脫德國想要隻手掌握伊朗西北部貿易的威脅。」⁷⁴ 薩左諾夫也說，俄國沒有同意德國把巴格達鐵路延伸到波斯灣，也沒有給予德國任何好處。⁷⁵ 於是，薩左諾夫可能的目的是要降低德國的影響力，而不在於破壞他們跟其他歐洲列強的關係。俄國藉由修築哈納金到德黑蘭的鐵路，穩固了他們在伊朗北部的優勢地位，德國也不必再受到俄國的壓力。1911年《波茨坦協議》，讓俄國在伊朗北部的優勢暫時不會受到打擾，⁷⁶ 也沒有犧牲了英國的權益。

（二）英國在伊朗西南部的鐵路計畫

其實，在波茨坦會議進行期間，英國與伊朗方面都對於俄德的接觸還是有所擔憂。在波茨坦會議內容公布之後，在伊朗布希賀爾的英國領事考克斯（P. Z. Cox）說，俄國鼓勵了德國企業進入伊朗的中立區，將打擊英國在當地的優勢地位。⁷⁷ 德國與俄國進行協商之後，伊

⁶⁶J. C. Hurewitz, *Diplomacy in the Near and Middle East—A Documentary Record: 1535-1914, Volume I*, pp. 267-268.

⁶⁷*The Time*, Saturday, August 19, 1911, p. 3.

⁶⁸Dominic Lieven, *Russia and the Origins of the First World War* (London: Macmillan, 1983), p. 38.

⁶⁹Edward Mead Earle, *Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway: A Study in Imperialism*, p. 240.

⁷⁰Maybelle Kennedy Chapman, *Great Britain and the Bagdad Railway 1888-1914* (Northampton: Massachusetts, 1948), pp. 132-133.

⁷¹Derek William Spring, *Anglo-Russian Relations in Persia, 1909-1915*, p. 137.

⁷²Firuz Kazemzadeh, *Russia and Britain in Persia, 1864-1914: A Study in Imperialism*, New Haven and London: Yale University Press, 1968, p. 596.

⁷³J. B. Wolf, *The Diplomatic History of the Baghdad Railway*, p. 85.

⁷⁴S. D. Sazonov, *Fateful Years, 1909-1916*, p. 33.

⁷⁵S. D. Sazonov, *Fateful Years, 1909-1916*, pp. 34-35.

⁷⁶Friedrich Stieve, *Isvolsky and the World War: Based on the Documents Recently Published by the German Foreign Office*, trans. by E. W. Dickes (London: George Allen & Unwin, 1926), p. 20.

⁷⁷Cox to Government of India, enclosure 2, December 20, 1910, 2803, FO416/47.

朗便視德國為敵。⁷⁸ 1910 年 12 月，伊朗報紙《新伊朗》（*Iran-e No*）也批判德國竟然與俄國以友好的方式來處理伊朗的問題。⁷⁹ 1911 年初，英國開始與伊朗協商某些鐵路路線，例如，穆哈梅拉——乎蘭姆阿巴德鐵路（Mohammearh-Khorramabad line）。不過，英國駐伊公使巴克禮覺得，很難說服伊朗政府英國的鐵路興建完全沒有政治意圖。伊朗攝政納瑟爾阿爾穆爾克（Naser al-Molk）告訴巴克禮，⁸⁰ 最好還是由英法俄財團共同主導一國際合作路線，通過伊朗的英國區與中立區。攝政強調，伊朗認為鐵路很重要，「伊朗應該要立即發展鐵路，現在正是時候。」⁸¹ 可見，伊朗接受英國的提議發展鐵路，但很明顯其政策是不僅要英國與俄國，還要有第三列強加入，例如法國，以減低英俄之間的影響力，可能讓爭議和緩。可見，伊朗也想取得主動權，而不是任由列強處置。

1909 年成立的英國波斯石油公司（Anglo-Persian Oil Company），此時也參與了伊朗鐵路修築的討論。1911 年 6 月 15 日，該石油公司設置波斯鐵路財團（Persian Railway Syndicate），向伊朗政府申請南方區域的鐵路利權。⁸² 鐵路財團提出三條路線，一是從穆哈梅拉到乎蘭姆阿巴德，二是從阿巴斯港（Bandar Abbas）到克爾曼（Kerman），三是由阿巴斯港到設拉子（Shiraz）。不過，英屬印度認為，應該再提出阿巴斯港到穆哈梅拉這條路線，因為阿巴斯港到設拉子的路線，有可能讓巴格達鐵路的影響力更容易延伸到印度。⁸³ 英國外交部接受這項建議，遂告知英國波斯石油公司再增加阿巴斯港到穆哈梅拉這條路線。⁸⁴ 英國外交部也考慮到，德國企圖要進入伊朗領土，這條鐵路線可以阻擋德國滲透至伊朗西南部。於是，波斯鐵路財團基於原本三條路線的提議，之後又加上了阿巴斯港到穆哈梅拉的路線。⁸⁵ 1911 年 9 月 7 日，伊朗政府與波斯鐵路財團簽訂了合約。伊朗政府允許該財團有特殊權利進行調查、修築伊朗南部的鐵路工作。所有該財團的計畫，應該為伊朗政府全部接受，但伊朗政府也有權利提出意見，甚至駁回。⁸⁶ 合約之簽訂，代表了伊朗政府有意在鐵路禁令失效之後，欲強調要以自身利益為主要考量，來決定是否給予鐵路利權。⁸⁷ 此外，英伊的鐵路合約，其實也有抗衡俄德《波茨坦協議》的意味。

儘管英國知道俄國不會因為《波茨坦協議》而損傷英俄關係，或是破壞「三國協約」，但英國有防範的行動卻也無可厚非。英伊合約所提到的鐵路路線，均在伊朗的西南部，即《1907 年英俄協定》的中立區，然英國在該地區固有的優勢地位，使得俄國也難以干預。至於英德關係，儘管有些論點指出，1911 年至 1914 年之間，兩國不再對立。⁸⁸ 不過，這樣的觀點不是適用於伊朗的情況。對於英國來說，穆哈梅拉——乎蘭姆阿巴德路線，可以讓英國貿易直接從波斯灣北上擴展，⁸⁹ 而且還可阻擋德國以巴格達鐵路對伊朗的滲透。

五、伊朗縱貫鐵路路線與英俄鐵路利權之爭議

⁷⁸Bradford G. Martin, *German-Persian Diplomatic Relations 1873-1912*, p. 185.

⁷⁹Hosein Nazem, *Russia and Great Britain Iran (1900-1914)*, p. 117.

⁸⁰1909 年伊朗國王穆罕默德阿里（Mohammad 'Ali）因為內戰敗北而離開伊朗，旋即他的兒子阿賀馬德（Ahmad）即位，但年僅 13 歲，就 1907 年的憲法補充條例第 38 條寫道：「王儲只能在年滿 18 歲後才能登基，若年紀太小，應由攝政處理國事。」直到 1914 年阿賀馬德年滿 18 歲正式登基，才結束攝政時期。

⁸¹Barclay to Grey, April 18, 1911, 17216, no. 55, FO416/48.

⁸²Proposed telegram to be dispatched to Mr. Brown (Tehran) by Mr. Greenway, enclosure, June 15, 1911, 23549, FO416/48.

⁸³India Office to Foreign Office, June 29, 1911, 25433, FO416/48.

⁸⁴Foreign Office to APOC, Persian Railways Syndicate 1911-1921, July 11 1911, H17/64, BP70396.

⁸⁵Memorandum respecting Persian Railways, enclosure, July 15, 1911, 28215, FO416/49.

⁸⁶Contract between the Persian Government and the Persian Railway Syndicate, enclosure, September 7, 1911, 35420, IOR/L/PS/10/177.

⁸⁷D. W. Spring, "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14," p. 62.

⁸⁸Sean M. Lynn-Jones, "Détente and Deterrence: Anglo-German Relations, 1911-1914," *International Security*, Vol. 11, No. 2 (Fall, 1986), pp. 121-150.

⁸⁹David McLean, *Britain and Her Buffer State—The Collapse of the Persian Empire, 1890-1914* (London: Royal Historical Society, 1979), p. 115.

(一)1912 年伊朗縱貫鐵路計畫

1908 年，俄方再次提到伊朗縱貫鐵路的計畫。5 月，俄國駐伊朗公使哈特維吉（Nicholas G. Hartwig）認為，這項計畫將有益於俄國貿易與軍事策略，伊斯沃斯基也同意這條鐵路會幫助俄國在伊朗的政治與經濟利益。⁹⁰ 1910 年，俄國私人企業提出了一項伊朗縱貫鐵路的計畫，試圖要將歐洲與印度連結起來。同年 7 月，伊斯沃斯基跟英國駐俄大使尼可森說明了，伊朗縱貫鐵路將可以抗衡巴格達鐵路。⁹¹ 這顯示他有意要以這條縱貫鐵路，加強俄國在伊朗的影響力，一併阻擋德國以巴格達鐵路進逼伊朗。俄國認為，「英俄的友誼能夠更有價值，就是在兩國是否能夠共同對抗德國，不只是軍事因素，也有經濟因素。……這條鐵路不僅可讓英國、還有整個歐陸，與印度、還有遠東連結在一起，讓德國無法對抗英國與俄國。」⁹² 此外，「這條鐵路將讓德國的巴格達鐵路毫無影響力。」⁹³

伊朗縱貫鐵路要進入印度，其實是英國不願看到的情況。不過，葛雷還是力求英俄之間的和諧。1911 年 5 月，葛雷告知俄國政府，英國原則上同意伊朗縱貫鐵路計畫。不過，其主要條件如下：

- 1、這條路線應該進入英國勢力範圍的阿巴斯港，而不是只到克爾曼，而且要在喀拉蚩（Karachi）連結印度鐵路系統；
- 2、俄國應支持以下英國向伊朗政府提出的利權，以連結伊朗縱貫鐵路：
 - (a) 從穆哈梅拉到乎蘭姆阿巴德，包含一條支線到呼爾穆薩（Khor Musa）的港口；
 - (b) 從阿巴斯港到克爾曼；
 - (c) 從阿巴斯港，經由設拉子，到阿賀瓦茲（Ahvaz）。⁹⁴

葛雷對這個計畫，出發點是英國在伊朗的貿易利益，⁹⁵ 而時任駐俄大使的布坎南也向俄方解釋，英國進一步要保護的就是印度。

1911 年 1 月起，在英俄外交人員的合作之下，結合了英俄的資本家組成了「伊朗縱貫鐵路國際研究學會」（Société Internationale d'Études du Chemin de Fer Transpersan，以下稱鐵路學會），開始處理所有與計畫相關的事務。⁹⁶ 英國政府如外交部一樣，原則上不反對這項鐵路計畫，也沒有反對這個鐵路學會。⁹⁷ 英國波斯石油公司希望波斯鐵路財團可以跟俄國政府合作，以確保穆哈梅拉鐵路線能夠順利興建。⁹⁸ 鐵路學會表示，要貸款給伊朗來修築鐵路。英國政府支持這樣決定，同意鐵路學會全權處理一些事務，例如鐵路支線的規劃、貨運規模的訂定。⁹⁹ 俄國政府也會貸款給伊朗，可在短時間內取得利權，還有鐵路調查工作的同意書。¹⁰⁰ 鐵路學會與波斯鐵路財團之合作，有英俄雙方的外交支持。研究學會於 1912 年 6 月正式運作，主要有四個方向：

- 1、完成連結歐洲與印度、經由伊朗的鐵路準備工作，還包括所有支線；
- 2、幫助所有公司取得利權；
- 3、擬定本計畫技術方面的協議；

⁹⁰Jennifer Siegel, *Endgame: Britain, Russia and the Final Struggle for Central Asia* (London: I.B. Tauris, 2002), p. 66.

⁹¹D. W. Spring, "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14," p. 63. See also FO416/45, no. 326, 27694, July 26, 1910, Nicolson to Grey.

⁹²引自 D. W. Spring, "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14," p. 62.

⁹³引自 D. W. Spring, "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14," p. 63.

⁹⁴Grey to Buchanan, May 10, 1911, 15143, no. 129, IOR/L/PS/10/177.

⁹⁵Foreign Office to War Office, May 15, 1911, 18485, FO416/48.

⁹⁶Memorandum of Conversation between M. Goukassow and Lord Revelstoke at 8, Bishopsgate, enclosure, December 7, 1911, 49582, no. 324, IOR/L/PS/10/199.

⁹⁷Draft of Letter to Persian Railways Syndicate, enclosure, February 1912, 2412, FO416/51.

⁹⁸Grey to Buchanan, March 26, 1912, 11805, no. 279, FO416/51.

⁹⁹Aide-memoire communicated to Sazonof, enclosure 1, April 2 (15), 1912, 16777, no. 125, FO416/52.

¹⁰⁰Aide-memoire, enclosure 2, April 4 (17), 1912, 16777, no. 125, FO416/52.

4、擬定財務計畫。¹⁰¹

從伊朗縱貫鐵路計畫之中，可看到英俄共同目的是要阻擋德國巴格達鐵路的影響力，但卻又各有意圖在伊朗的拓展鐵路勢力的範圍。

1913 年初，伊朗縱貫鐵路的路線開始正式討論，終點站預計要設在阿巴斯港。¹⁰² 布坎南告訴薩左諾夫，英國政府堅持「鐵路主線一定要通過伊斯法罕與設拉子，再繼續延伸到英國勢力範圍內的阿巴斯港。」薩左諾夫則是希望主線往東南通過亞茲德。¹⁰³ 而且，經過阿巴斯港的路線，比較接近巴格達鐵路，會讓德國比較容易威脅到俄國的貿易利益。¹⁰⁴ 英屬印度則認為，由伊朗縱貫鐵路來連結歐洲與印度，對英國勢力範圍的俾路支斯坦（Baluchistan）有極大風險。而且，英屬印度建議，修築阿巴斯港到克爾曼的路線，還有從波斯灣到設拉子、再到伊斯法罕的路線，能夠防止俄國鐵路過於接近印度。¹⁰⁵ 英印雙方對於伊朗縱貫鐵路的路線，與俄國有很大的差異。最後，俄國政府提出「亞茲德—克爾曼—恰爾巴爾（Charbar）」路段，而英國規劃的是「伊斯法罕—設拉子—阿巴斯港」路段，¹⁰⁶ 雙方沒有共識。從《1907 年英俄協定》的角度來看，俄國的路線很直接從北方進入英國的勢力範圍，而英國的路線比較多鋪設在中立區。俄國的意圖便在於直接影響英國勢力，而英國則要避開這樣的問題。

英國與俄國兩方都關注巴格達鐵路，但伊朗縱貫鐵路的路線也都關係著自己的利益。德國藉由巴格達鐵路而壯大，一旦完工，俄國也就得在兩年內開始德黑蘭到哈納金的鐵路工程，這是 1911 年《波茨坦協議》的條款之一。為了配合這項條款，俄國試圖要盡快決定伊朗縱貫鐵路的路線，以提前穩固優勢，但英國卻有其他路線的考量。因此，伊朗縱貫鐵路與英俄在伊朗的利益、巴格達鐵路計畫、《波茨坦協議》，形成密不可分的關係。不過，直至 1914 年一戰爆發，伊朗縱貫鐵路的計畫仍沒有結果。

（二）英國與俄國對鐵路利權之爭取

在 1910 年之後，英俄向伊朗申請的鐵路利權主要有兩路線，一是俄國的「喬法——塔不里士」路線，二是英國的「穆哈梅拉——乎蘭姆阿巴德」路線，構成兩國競爭的局面。而這兩條鐵路，也都是在先前英俄兩方都欲開發的路線。1911 年 4 月，俄國正式向伊朗政府提出申請鐵路利權之後，¹⁰⁷ 英國也透過波斯鐵路財團，也向伊朗政府申請鐵路利權。兩國同時提出申請，競爭的意味濃厚。5 月，葛雷指示巴克禮，向伊朗政府保證，對於「穆哈梅拉——乎蘭姆阿巴德」的路線，英國政府沒有政治意圖，而且希望伊朗政府不會允許中立區的任何利權給其他列強。¹⁰⁸

1912 年 3 月，伊朗攝政同意了穆哈梅拉路線，還有伊朗縱貫鐵路。攝政有意發展伊朗鐵路，他很看重穆哈梅拉往北延伸的鐵路路線，終點可以到哈馬丹（Hamadan），不會進入俄國勢力範圍，這會是英國與俄國協議（指《1907 年協定》）都能接受的。另外，攝政也期待伊朗縱貫鐵路帶來的效益，還有未來由俄國在伊朗北方修築的鐵路，包括德黑蘭到哈納金路線。¹⁰⁹ 同時，俄國駐伊朗公使波克留斯基庫吉爾（Stanislaw Alfonsovich Poklewsky-Koziell）說，俄國同意「穆哈梅拉——乎蘭姆阿巴德」路線，他也收到政府指示要取得「喬法——塔不里士」路線的利權，還希望這路線能延伸到烏魯米耶湖。¹¹⁰ 8 月，伊朗外交部長跟新任的英國

¹⁰¹ 引自 D. W. Spring, "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14," p. 71.

¹⁰² Government of India to the Marquess of Crewe, enclosure, January 8, 1913, 1283, FO416/55.

¹⁰³ Buchanan to Grey, February 20, 1913, 8687, no. 63, IOR/L/PS/10/137.

¹⁰⁴ Jennifer Siegel, *Endgame: Britain, Russia and the Final Struggle for Central Asia*, p. 100.

¹⁰⁵ India Office to Foreign Office, April 1, 1913, 15016, FO416/56.

¹⁰⁶ Memorandum by Captain Wilson on a Conversation with Mr. Cecil Baring and Lord Errington on June 12, 191, 28750, FO416/56.

¹⁰⁷ Barclay to Grey, April 10, 1911, 13382, no. 117, FO416/48.

¹⁰⁸ Grey to Barclay, May 4, 1911, 16605, no. 132, IOR/L/PS/10/177.

¹⁰⁹ Brown to Persian Railways Syndicate, enclosure 1, March 18, 1912, 11835, FO416/51.

¹¹⁰ Townley to Grey, June 19, 1912, 7787, no. 128, FO416/53.

駐伊朗公使陶恩禮 (Sir Walter Townley) 保證，穆哈梅拉路線與喬法路線對伊朗來說有一樣的重要性。¹¹¹ 10 月 24 日，伊朗外交部長告訴陶恩禮，他會同意穆哈梅拉許可權，「會跟俄國的喬法路線同時通過。」¹¹² 因此，陶恩禮期待兩列強都會很快取得利權，¹¹³ 可是唯一問題就是，「伊朗現在的政局非常不穩定，可能很難有明確的決定。」¹¹⁴ 陶恩禮的顧慮，來自當時伊朗與俄國惡劣的關係。1909 年以來，伊朗新國王年幼，由攝政輔佐，內閣多次重組導致政局不穩。伊朗西北地區多次動盪，有損伊朗與俄國交界的貿易利益，俄國已經多次派遣軍隊管理秩序，進而駐軍於伊朗境內的亞塞拜然 (Azerbaijan)、卡茲文 (Qazvin) 等地，導致伊朗國會的反俄情緒高漲，也拒絕多次俄國所提出的貸款條件。在伊朗的反俄情緒高漲之下，俄國的壓力讓伊朗內閣與攝政相當困擾，攝政於 1911 年底強迫國會解散，以和緩俄國的敵意。

陶恩禮的顧慮是對的，俄國的「喬法——塔不里士」利權，在 1913 年 2 月 6 日獲得伊朗許可，¹¹⁵ 英國的穆哈梅拉鐵路利權卻沒有。陶恩禮認為，這是因為 1913 年 1 月剛重組的伊朗新內閣，考慮到簽署喬法路線的利權，可能有益於讓俄國盡早撤離在卡茲文與亞塞拜然的軍隊。¹¹⁶ 雖然穆哈梅拉路線的利權在 2 月 10 日也簽署了，但很明顯伊朗政府沒有給英國跟俄國相同的待遇。伊朗即使已經承諾給予兩強相同的條件，最後卻也得視情況而決定讓俄國先行取得鐵路利權。

六、結論

英國對伊朗的鐵路外交，不僅是英伊本身的關係，也牽涉到背後複雜的國際問題。自 1890 年俄伊禁止鐵路興建的協議以來，強權與伊朗本身的鐵路計畫都暫緩發展，但實際上卻從未停歇。隨後 20 世紀初期德國巴格達鐵路所形成的壓力、1911 年《波茨坦協議》、1911 年波斯鐵路財團的合約、還有 1912 年伊朗縱貫鐵路計畫，都可看到鐵路興建成為歐洲列強相互競爭的工具。1914 年，一次大戰爆發，伊朗的鐵路修築計畫也因而中斷。

19 世紀末以來，英俄因為貿易競爭的關係，以禁建鐵路的方式來避免衝突。比較起兩列強，伊朗財力衰弱，無法自己修築鐵路。不過，英俄兩強都沒有停止鐵路計畫，仍舊各自計畫。1910 年禁令效力已過，讓伊朗與英俄都有機會發展鐵路，例如英國的波斯鐵路財團取得的合約，還有俄國所進行的伊朗縱貫鐵路的計畫。《1907 年英俄協定》也有重要影響力，俄國在 1911 年《波茨坦協議》中，把鐵路修築侷限在俄國勢力範圍之內，以避免英國不滿。不過，在 1912 年伊朗縱貫鐵路規劃之中，兩強因為勢力範圍之考量而各執己見，遲遲無法決定最終路線。

德國雖未在伊朗興建鐵路，卻也牽涉在伊朗鐵路的議題裡。英國與俄國擔憂德國會藉由在鄂圖曼境內的巴格達鐵路滲透到伊朗。不過，三列強仍謹慎不起衝突，力求權力平衡。英國向德國示意，一切決定都是為了保護英國固有的利益，但並未有意阻擋德國在伊朗的發展，至少是有貿易權利均等。1906 年伊斯沃斯基擔任俄國外交部長之後，多次表明願與德國對談鐵路議題，直到 1911 年達成《波茨坦協議》，讓德國不會在伊朗修築鐵路，而俄國取得哈納金到德黑蘭鐵路的修築權利，穩固在伊朗北部的地位。對於德國的鐵路擴張，英國與俄國的作法不同，只是表面上與德國友好，其實都是為求將德國阻擋於伊朗之外，以免有損英俄在伊朗固有的優勢地位。

伊朗本身沒有很好的機會發展鐵路，又處於英國、俄國、德國的壓力之下，伊朗能做的

¹¹¹Townley to Grey, August 24, 1912, 35799, no. 474, FO416/53.

¹¹²Townley to Grey, October 24, 1912, 44977, no. 570, FO416/54.

¹¹³Townley to Grey, November 7, 1912, 47379, no. 583, FO416/54.

¹¹⁴Townley to Grey, November 7, 1912, 47379, no. 583, FO416/54.

¹¹⁵Aide-memoire communicated to Sir G. Buchanan, enclosure 2, January 25 (February 7), 1913, 7569, no. 53, FO416/55.

¹¹⁶Townley to Grey, February 10, 1913, 6459, no. 61, FO416/55.

就是盡量維持列強的勢力均衡。20 世紀初期，伊朗與德國拉近關係，商討鐵路議題，便是欲抗衡英俄兩強在伊朗的影響力。1911 年，伊朗與英國合作簽署了鐵路合約，伊朗的用意在於取得某一程度鐵路議題的主動權，英國則是藉此比俄國更早一步在伊朗鐵路問題取得優先地位。不過，以 1913 年伊朗簽署英國與俄國鐵路利權來看，俄國優先取得利權，主要是在於俄國在伊朗的卡茲文與亞塞拜然有軍事壓力，讓伊朗先行簽署利權給俄國做為俄軍撤離的交換條件。伊朗的決策，便是試圖在艱困的外交局勢之下爭取主動權。

於是，從英伊關係的角度，可看到俄德角度之外的鐵路爭霸戰。英國得顧及俄國的壓力，也需要面對新興的德國勢力，英俄德都有意要以鐵路來增加自身在伊朗與西亞的影響力、壓制其他列強，但也可看到彼此之間欲藉由合作來消弭敵意、減低衝突。伊朗也欲取得主導權，可是財政空虛難以發展鐵路，內政不穩、也受到對外關係之牽制。直到一次世界大戰開始之前，伊朗境內的鐵路雖沒有完工，¹¹⁷ 但卻有濃厚勢力競爭之氣氛。

¹¹⁷Firuz Kazemzadeh, "Russian Imperialism and Persian Railways," p. 372.

Britain's Railway Diplomacy in Iran, 1903-1914

Li-Chiao Chen

Department of History, Fu Jen Catholic University Assistant Professor

Abstract

This article depicts plans of railways in Iran by Britain, which encountered pressures from Russia as well as Germany between 1903 and 1914. In the early twentieth century, Britain and Russia, who were rivals in West Asia and Central Asia, saw the rise of Germany an emerging threat in Iran. Railway construction was a means that Britain, Russia and Germany competed with each other then. Iran, during the Qajar period, was short of budgets for railway building. Germany obtained a railway concession from the Ottoman Empire from 1903, which planned a Baghdad railway line from Baghdad to Berlin, via Istanbul. The Baghdad Railway especially was a menace to the Persian Gulf, which was a sphere of influence of Britain for centuries. Britain and Russia, hence, both attempted to prevent this German force from penetrating into West Asia. Russia negotiated with Germany an agreement on railways at Potsdam in 1911, while Britain made a railway contract with Iran at the same time. In addition, Britain and Russia made efforts to make a cooperative project called Trans-Persian railway in 1912, in order to be a competition to the Baghdad Railway. Nevertheless, at the outbreak of World War I, there were no railways in Iran that were actually built. However, owing to the railway issue, it could be seen serious diplomatic conflicts between Britain, Russia, Iran and Germany.

Keywords: Edward Grey, Serge Sazonov, Baghdad Railway, Potsdam Agreement, Trans-Persian Railway

參考文獻

原始檔案

Foreign Office, National Archives, Kew, London, United Kingdom

已出版檔案

Hurewitz, J. C., 1956. *Diplomacy in the Near and Middle East—A Documentary Record: 1535-1914, Volume 1*. Toronto: D. Van Nostrand Company.

報紙

The Times

個人傳記

Sazonov, S. D., 1928. *Fateful Years, 1909-1916*. London: Butker & Tanner.

論文

Fisher, John, 2006, “Lord Curzon and British Strategic Railways in Central Asia before, during and after the First World War,” in T.G. Otte and Keith Neilson, eds., 2006. *Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945*. London and New York: Routledge.

Frechtling, L. E., 1938, “The Reuter Concession in Persia,” *The Asiatic Review*, Vol. XXXIV.

Head, Judith A., 1984. “Public Opinions and Middle Eastern Railways: The Russo-German Negotiations of 1910-11,” *The International History Review*, Vol. 6, No. 1.

Kazemzadeh, Firuz, 1957. “Russian Imperialism and Persian Railways,” in Hugh McLean, Martin E. Malia, and George Fischer, ed., *Russian Thought and Politics*. Cambridge: Harvard University Press.

Lynn-Jones, Sean M., 1986. “Détente and Deterrence: Anglo-German Relations, 1911-1914,” *International Security*, Vol. 11, No. 2.

Mowat, R. B., 1931. “Great Britain and Germany in the Early Twentieth Century,” *The English Historical Review*, Vol. 46, No. 183.

Neilson, Keith and Otte, T.G., 2006, “‘Railpolitik’: An Introduction,” in T.G. Otte and Keith Neilson, eds., 2006. *Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945*. London and New York: Routledge.

Spring, D. W., 1976. “The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14,” *The Slavonic and East European Review*, Vol. 54, No. 1.

Sumner, B. H., 1940. “Tsardom and Imperialism in Far East and the Middle East 1880-1914,” *Proceedings of the British Academy*, XXVII.

專書

Chapman, Maybelle Kennedy, 1948. *Great Britain and the Bagdad Railway 1888-1914*. Northampton: Massachusetts.

Earle, Edward Mead, 1924. *Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway: A Study in Imperialism*. New York: The Macmillan Company.

Geyer, Dietrich, 1987. *Russian Imperialism: The Interaction of Domestic and Foreign Policy 1860-1914*, trans. Bruce Little. New Haven and London: Yale University Press.

Hughes, Hugh, 1981. *Middle East Railways*. Middlesex: The Continental Railway Circle.

Issawi, Charles, ed., 1971. *The Economic History of Iran 1800-1914*. Chicago and London: The University of Chicago Press.

Kazemzadeh, Firuz, 1968. *Russia and Britain in Persia, 1864-1914: A Study in Imperialism*. New Haven and London: Yale University Press.

- Kennedy, Paul M., 1980. *The Rise of the Anglo-German Antagonism 1860-1914*. London: George Allen & Unwin.
- Kumar, Ravinder, 1965. *India and the Persian Gulf Region 1858-1907: A Study in British Imperial Policy*. London: Asia Publishing House.
- Lieven, Dominic, 1983. *Russia and the Origins of the First World War*. London: Macmillan.
- Martin, Bradford G., 1959. *German-Persian Diplomatic Relations 1873-1912*. Gravenhage: Mouton & Co..
- McLean, David, 1979. *Britain and Her Buffer State—The Collapse of the Persian Empire, 1890-1914*. London: Royal Historical Society.
- McLean, Roderick R., 2001. *Royalty and Diplomacy in Europe 1890-1914*. Cambridge: The Cambridge University Press.
- Otte, T.G. and Neilson, Keith, eds., 2006. *Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945*. London and New York: Routledge.
- Sarolea, Charles, 1915. *The Anglo-German Problem*. New York and London: The Knickerbocker Press.
- Siegel, Jennifer, 2002. *Endgame: Britain, Russia and the Final Struggle for Central Asia*. London: I.B. Tauris.
- Stieve, Friedrich, 1926. *Isvolsky and the World War: Based on the Documents Recently Published by the German Foreign Office*, trans. by E. W. Dickes. London: George Allen & Unwin.
- Stewart, Jules, 201. *The Kaiser's Mission to Kabul: A Secret Expedition to Afghanistan in World War I*. London and New York: I.B. Tauris.
- Westwood, J. N., 1974. *Railways of India*. Vancouver: David & Charles.
- Wolf, J. B., 1973. *The Diplomatic History of the Baghdad Railway*. New York: Octagon Books.

學位論文

- Nazem, Hosein, 1954. *Russia and Great Britain Iran (1900-1914)*. PhD thesis, Columbia University.
- Spring, Derek William, 1967. *Anglo-Russian Relations in Persia, 1909-1915*. PhD thesis, London.