

فصل نامه پژوهش‌های تاریخی (علمی - پژوهشی)
دانشکده ادبیات و علوم انسانی - دانشگاه اصفهان
سال پنجاه و دوم، دوره جدید، سال هشتم
شماره یک (پیاپی ۲۹)، بهار ۱۳۹۵، صص ۸۹-۱۰۰
تاریخ وصول: ۱۳۹۴/۰۵/۲۶، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۰۹/۰۳

افتتاح کانال سوئز و بازگشت کشتیرانی از اقیانوس‌ها به دریاهای میان قاره‌ای

مریم شیپری *

چکیده

افتتاح کانال سوئز ارتباطات دریایی را متحول کرد. این کانال که دریای مدیترانه را به دریای سرخ متصل کرد، از لحاظ گوناگونی، تغییرات عظیمی را موجب شد. کانال سوئز راه ارتباط دریایی آسیا و اروپا را بسیار کوتاه کرده و دسترسی کشورهای اروپایی به مستعمراتشان در آسیا را آسان‌تر کرد. کانال سوئز به علت موقعیت خاص جغرافیایی، زمینه لازم را نیز برای توسعه کشتی‌های بخار، در مقابل کشتی‌های بادبانی، فراهم کرد. حقیقت آن است که در سال ۱۸۶۹ م/ ۱۲۸۶ ق و بعد از افتتاح این آبراه، تجارت میان آسیا و اروپا بعد از چهار قرن کشتیرانی در اقیانوس‌ها، به دریاهای میان آسیا و اروپا بازگشت. اهمیت یافتن دوباره دریای مدیترانه و دریای سرخ و دریای سیاه، یعنی دریاهای میان قاره‌ای، تحولات مهم سیاسی و اقتصادی برای منطقه و جهان همراه آورد. به طور خاص، افتتاح کانال سوئز رقابت میان کشورهای جهان در خلیج فارس را گسترش داد. این بررسی به مراحل حفر کانال سوئز و بازتاب‌های افتتاح آن در تحولات دریانوردی میان کشورهای جهان، به ویژه در منطقه خلیج فارس، تا آغاز جنگ نخست جهانی پرداخته است. تحقیقات نشان می‌دهد که افتتاح این کانال، پیدا شدن رقبایی برای انگلستان، آن هم در دوره تفوق جهانی این کشور را موجب شد.

واژه‌های کلیدی: کانال سوئز، دریای مدیترانه، دریای سرخ، تجارت جهانی، کشتی رانی، خلیج فارس

استادیار گروه تاریخ دانشگاه سیستان و بلوچستان (نویسنده مسئول) maryamshpr@gmail.com

مقدمه

در سال ۱۸۶۹ م/ ۱۲۸۶ ق، آبراه مشهور سوئز که دریای مدیترانه را به دریای سرخ پیوند می‌داد، با پول فرانسوی‌ها و تلاش مصری‌ها افتتاح شد. باز شدن این مسیر آبی، تحولی بسیار مهم، در سه دهه آخر قرن بیستم، برای تجارت جهانی بود. کانال سوئز راه‌های دریایی میان اروپا و آسیا را کوتاه‌تر و کم هزینه‌تر کرد؛ بنابراین، کشورهای بیشتری توانستند به یکدیگر دسترسی پیدا کنند.

بعد از اکتشافات دریایی اروپایی‌ها و کشف دماغه امید نیک، در اواخر قرن پانزدهم میلادی، بشر از مرحله دریانوردی وارد مرحله اقیانوس‌نوردی شد؛ سپس کشتی‌های اقیانوس پیما، تجارت را از دریاهایی مثل مدیترانه و دریاهای رنگین اطرافش، از سرخ و سیاه، به آب‌های وسیع‌تر و سفرهای طولانی‌تر گسترش دادند. بنابراین، کشورهایی که صنعت کشتی‌سازی یا توان اقتصادی مناسبی نداشتند، به تدریج از چرخه تجارت دریایی جهان خارج شدند؛ اما کانال سوئز بعد از چهار قرن رونق تجارت در اقیانوس‌ها، بار دیگر، توجه سیاستمداران و تجار را به دریاهای میان‌قاره‌ای جلب کرد. سوال اصلی این پژوهش آن است که نقش این کانال در تجارت جهانی چه بود و سرعت بخشیدن این کانال به ارتباطات میان منطقه‌ای، چه تحولاتی را موجب شد؟

حفر کانال سوئز

ارتباط تجاری میان آسیا و اروپا سابقه‌ای بسیار طولانی دارد. راه‌های ابریشم، ادویه، چای و غیره، مسیرهای شناخته شده‌ای بودند که شرق را به غرب مرتبط می‌کردند. در طول تاریخ، تلاش‌های بسیاری

برای بهبود راه‌های ارتباطی میان آن‌ها شده است. یکی از کانال‌های بسیار مهم در این مسیرها، کانال سوئز بود؛ بنابراین، از زمان‌های بسیار دور، تلاش شده بود که راه آبی میان دریای سرخ و مدیترانه باز شود. از کتیبه‌های باستانی به دست آمده در شهر سوئز، معلوم شد که داریوش هخامنشی فرمان داده بود: «ترعه‌ای میان رودخانه‌های به نام نیل که در مصر جریان دارد تا دریایی که به پارسی می‌رسد حفر کنند» (غفاریان، ۱۳۸۹: ۹۶). هر چند هردودت و استرابون، سابقه حفر این کانال را به عقب‌تر و زمان نخائو، فرعون مصر، برده و فرمان داریوش را تنها سندی برای مرمت این کانال در نظر گرفته‌اند. در هر صورت، این کانال اولیه در طول تاریخ، در مواقع متعددی بازسازی شده است. در عصر بطلمیوسیان، آگوست اوکتاویوس و تراژن نیز تلاش‌هایی صورت گرفته بود؛ ولی بعد از اضمحلال امپراتوری روم، کانال اولیه سوئز اهمیت خود را دست داد (بیگدلی، ۱۳۷۱: ۷۸ تا ۸۰).

با سقوط قسطنطنیه به دست سلطان محمد فاتح، در سال ۱۴۵۳ م، نه تنها مسیر جاده‌های تجاری، بلکه مسیر تاریخ بشر عوض شد. ترکان پس از تسلط بر این شهر، تهاجم به اروپای شرقی و مرکزی را آغاز کردند و بر شبه جزیره بالکان، قفقاز و شمال آفریقا تسلط یافتند. آن‌ها با تسلط بر آفریقای شمالی، مصر و شام، قسمت پایانی راه ادویه را نیز به دست گرفتند. ترکان علاوه بر حقوق گمرکی، عوارض حمل و نقل سنگینی بر کالاها بستند و تجارت را برای اروپاییان سخت کردند؛ بنابراین، اروپاییان به فکر یافتن راه‌های نوین افتادند و کشتی‌های اکتشافی دربارهای اروپایی، راه‌های تازه را پیدا کردند و بالاخره، راه جنوب آفریقا کشف شد (اولسن، بی‌تا: ۱۴۵ تا ۱۶۲).

کانال، مانند تنگه بسفر^۱ برای عثمانی، مصر را دچار مشکل می‌کند (جوهر کلام، ۱۳۲۰: ۷۰). بنابراین، همچنان کشتی‌های پستی و باری تا سوئز می‌آمدند و از آنجا، مسافر و بار کشتی را با کاروان‌های شتر به بنادر دیگر می‌بردند و دوباره، بر کشتی سوار می‌کردند. ایجاد سنگ فرشی در بندر سوئز و همچنین، خط آهنی بین قاهره و اسکندریه، همگی برای این بود که این سوار شدن و پیاده شدن و دوباره سوار شدن بر کشتی را برای مسافران و تجار آسان کنند (Lord Houghton, 1869: 92).

سعید پاشا که در سال ۱۸۵۴ م/ ۱۲۷۰ ق، بر تخت مصر نشست دوستی صمیمی با فردیناند دولسپس (Ferdinand de Lesseps) (۱۸۰۵ تا ۱۸۹۴ م/ ۱۲۲۱ تا ۱۳۱۰ ق)، مهندس فرانسوی، داشت. بر اساس این دوستی، دولسپس امتیاز نامه‌ای برای حفر کانال سوئز، از سعید پاشا دریافت کرد. انگلستان به سرعت به این موضوع واکنش نشان داد و لرد پالمرستون (Palmerston)، وزیر امور خارجه انگلستان، گفت: انسداد کانال سوئز به وسیله شن اجتناب‌ناپذیر است؛ اما دولسپس به استامبول و لندن سفر کرده و انگلیسی‌ها را متقاعد کرد که بیش از همه، آن‌ها از احداث کانال بهره‌مند خواهند شد؛ زیرا این کانال، انگلیسی‌ها را به مستعمراتشان نزدیک‌تر می‌کند (دلپی، ۱۳۵۱: ۵۸ تا ۶۰).

حکومت مصر همه اراضی و معادنی را که برای ساختمان کانال لازم بود، بلاعوض، به کمپانی واگذار کرد. مصر تعهد کرد که برای تامین آب آشامیدنی شرکت، از نیل کانال آب شیرین حفر کند. کمپانی از پرداخت عوارض گمرکی معاف بود؛ همچنین، مصر متعهد شده بود که چهار پنجم کارگران مورد نیاز را در اختیار شرکت بگذارد. کارگرانی که باید به طور رایگان کار می‌کردند. مدت امتیاز نودونه سال بود.

کشف دماغه امید نیک یا راه جنوب افریقا، بشر را از مرحله دریانوردی، وارد مرحله اقیانوس‌نوردی کرد. رقابت بر سر راه‌های نو و سرزمین‌های تازه کشف شده، میان اسپانیا و پرتغال دو چندان شد. این درگیری‌ها به جایی ختم شد که پاپ دنیا را میان این دو قدرت دریایی تقسیم کرد (ذاکر حسین، ۱۳۶۹: ۱۵۱) و دولت دریانورد قدیمی‌تری مانند ونیز، موقعیت خود را از دست داد. به هر سو، در قرن شانزدهم میلادی/دهم قمری که عرصه بر تجار ونیزی تنگ شده بود، بار دیگر موضوع حفر کانال سوئز مطرح شد که آن هم در حد آرزو باقی ماند (بیگدلی، ۱۳۷۱: ۸۰).

در اواخر قرن هیجدهم میلادی/سیزدهم قمری، ناپلئون بناپارت نه تنها اروپا را درگیر جنگ مجدد میان فرانسه و انگلستان کرد، بلکه پای شرق را نیز به این درگیری‌ها باز کرد. او برای آسیب رساندن به منافع انگلستان، به سراغ هند و مصر رفت. در سال‌های آخر قرن هیجدهم، زمانی که او به مصر لشکرکشی کرد، به یکی از مهندسان خود به نام لوپیر (Le Père)، سفارش طرحی برای حفر کانال سوئز را داد. لوپیر به غلط، نتیجه گرفت که سطح دریای سرخ از سطح دریای مدیترانه مرتفع‌تر بوده و احداث کانال از حیث فنی غیرممکن است. بعدها مهندس دیگری اشتباه او را کشف کرد؛ ولی همه تلاش‌ها برای حفر کانال، با مقاومت محمدعلی (۱۷۶۹ تا ۱۸۴۹ م/ ۱۱۸۲ تا ۱۲۶۳ ق)، پاشای مصر و البته انگلستان روبه‌رو شد (لوتسکی، ۱۳۵۶: ۲۳۴).

بدون شک، محمدعلی پاشا در ابتدای قرن نوزدهم میلادی/چهاردهم قمری، یکی از روشنفکرترین حکام عصر خویش بود. او که به فکر استفاده از علوم و معارف غربی بود، تلاش کرد برای مصر، ارتشی منظم تربیت کند؛ اما درباره کانال سوئز معتقد بود که این

اسماعیل پاشا وردی (Giuseppe Verdi)، آهنگساز مشهور ایتالیایی، اپرای آیدا (Aida) را به این مناسبت ساخت و هزینه جشن برای مصر، ۴۰۰ میلیون فرانک (در حدود ۵۰ میلیارد ریال) تمام شد^۳ (لوتسکی، ۱۳۵۶: ۲۳۸). در سال ۱۸۷۵ م/ ۱۲۹۲ ق، خدیو مصر، اسماعیل، برای باز پرداخت وام‌های خارجی، مجبور به فروش سهام مصر در کانال سوئز شد. به فرانسه و انگلیس پیشنهادهایی ارائه شد. وقتی هنوز فرانسویان در حال تردید بودند، بنجامین دیزرائیلی (Benjamin Disraeli) نخست وزیر وقت انگلیس، بدون مشورت با پارلمان از روتشلید (Rothschds) ۴ میلیون پوند (در حدود ۱ میلیارد و ۲۵۰ میلیون ریال)^۴ وام گرفت و از طرف دولت، ۱۷۶ هزار سهم کانال را خرید. در پایان سال ۱۸۷۵ م/ ۱۲۹۲ ق، انگلیسی‌ها کرسی خود را در شورای اداری کانال سوئز اشغال کردند. (نجاتی، ۱۳۶۵: ۱۹).

انگلیسی‌ها به زودی، درصدد مخالفت با اسماعیل پاشا برآمدند و بالاخره نیز موفق شدند که سلطان عثمانی را به برکناری راضی کنند. ریاض، پاشای بعدی، بسیار تحت نفوذ ماژور بارینگ انگلیسی (Baring) یا همان لرد کرامر (Eral of Cromer) مشهور، نماینده بریتانیا در مصر، بود. او در اوت ۱۲۹۵/۱۸۷۸ ق، زیر فشار خارجیان، کابینه‌ای را بر سر کار آورد که بیشتر اعضای آن، از اروپاییان بودند. مصریان این کابینه را «کابینه اروپایی»، لقب دادند (نجاتی، ۱۳۶۵: ۱۹). پس از آن، نهضتی وطنی در مصر، با عنوان «حزب الوطن»، علیه پاشا و و خارجی‌ها تشکیل شد. در سال ۱۸۸۲ م/ ۱۲۹۹ ق که مبارزات مردم مصر علیه خدیو وقت مصر گسترش یافت، انگلستان مداخله و کانال سوئز را اشغال کرد. بدین ترتیب، مصر تحت تسلط انگلستان درآمد. انگلیسی‌ها وعده دادند که پس از اعاده نظم، تا سال

در نوامبر ۱۸۵۸ م/ ۱۲۷۵ ق، فهرست سهام کمپانی که ۴۰۰ هزار سهم ۵۰۰ فرانکی (در حدود ۲۵ میلیارد ریال)^۲ بود، عرضه شد. این سهام بین فرانسه، پاشای مصر، انگلیس، عثمانی، روسیه، آمریکا و پاپ تقسیم شده بود. فرانسه بیشترین سهام را داشت و چون خدیو پول خرید سهام را نداشت، برای اولین بار، وامی به مبلغ ۲۸ میلیون فرانک (در حدود ۳ میلیارد و ۵۰۰ هزار تومان)، از فرانسه قرض کرد؛ بنابراین، صرف نظر از تامین زمین، کارگر، ذخایر آب و معادن، سعید پاشا مجبور شد در حدود نیمی از سهام سرمایه، یعنی ۴۴ درصد را به دولسپس پردازد (Lawson, 1987: 61).

در ۲۵ آوریل ۲۲/۱۸۵۹ رمضان ۱۲۷۵، کار ساختمان کانال آغاز شد. کار اجباری نارضایتی عمومی را به همراه آورد و در این بین، انگلستان از این نارضایتی بهره می‌برد. سعید پاشا در ژانویه ۱۸۶۳/شعبان ۱۲۷۹، مُرد و جانشین او، اسماعیل پاشا، در ۳۰ ژانویه همان سال، قانونی را تصویب کرد که کار اجباری در کانال را ممنوع می‌کرد. در نتیجه اداره کار برای دولسپس سخت و در فاصله سال‌های ۱۸۶۳ تا ۱۸۶۶ م/ ۱۲۷۹ تا ۱۲۸۲ ق، کار ساختمانی تعطیل شد؛ اما دولت مصر و شرکت، حکمیت امپراتور فرانسه را پذیرفتند. در ژوئیه ۱۸۶۸/ربیع‌الاول ۱۲۸۵، امپراتور حکم کرد که اسماعیل پاشا بایستی ۸۴ میلیون فرانک (در حدود ۱۰ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال)، بابت غرامت لغو بیگاری پردازد. به همین علت، مصر به شدت مقروض شد (بیگدلی، ۱۳۷۱: ۱۸۰ و ۱۸۱؛ جناب، ۱۳۴۹: ۹۴ و ۹۵).

سرانجام، پس از مشقات بسیار، کانال به اتمام رسید و در هفتم نوامبر ۱۲۸۶/۱۸۶۹ ق، طی مراسم باشکوهی، در حضور صدها تن افتتاح شد. به دعوت

شمال شرق مصر قرار دارد. در نیمه راه، دریاچه المره کانال را به دو شاخه تقسیم می‌کند که قسمتی از کانال در شمال دریاچه و قسمتی در جنوب آن قرار می‌گیرد. کانال سوئز در طول تاریخ خویش، از قرن نوزدهم به بعد، چندین نوبت اصلاح و تعمیر شده است (نامی، ۱۳۶۸: ۷۸).

افتتاح کانال سوئز تجارت دریایی جهان را متحول کرد. این کانال مسیر اروپای غربی را به اقیانوس هند، از طریق دریای سرخ، در مقایسه با کیپ تاون در جنوب آفریقا، صدها مایل دریایی^۶ کمتر کرد؛ همچنین تا حدودی، مسیر اروپا به شرق را نصف کرد و مسیر اروپا به چین را به یک سوم کاهش داد. به علاوه، کلکته را به اندازه ۳ هزار و ۶۰۰ مایل دریایی (۶ هزار و ۶۶۷ کیلومتر) و کراچی را به اندازه ۴ هزار و ۷۰۰ مایل دریایی (۸ هزار و ۷۰۴ کیلومتر)، به انگلستان نزدیک کرد (Wilson, 1939: 381-382)؛ بنابراین، موجب بازگشت توجه اروپاییان از راه‌های اقیانوسی به راه‌های دریایی شد و جانی دوباره به مسیرهای قدیمی بخشید.

در مسیری که از غرب مدیترانه به این کانال منتهی می‌شد، در سه منطقه مالت و جبل الطارق و پورت سعید، انبارهای مناسبی از زغال در اختیار کشتی‌های بخار بود (Fletcher, 1958: 559). این کانال به علت موقعیت جغرافیایی خاصی که داشت، مشکلاتی را برای کشتی‌هایی که با سرعت بیشتری از آن عبور می‌کردند، ایجاد می‌کرد؛ از جمله وجود بادهای دریای سرخ که عبور کشتی‌های بادبانی را دچار مشکل می‌کرد (Munro, 2003: 121). بنابراین در سال ۱۸۷۰ م/۱۲۸۷ ق، تنها ده درصد کشتی‌هایی که به هند می‌رفتند، از این مسیر عبور می‌کردند؛ اما در سال ۱۸۷۲ م/۱۲۸۹ ق، این رقم به سی‌وهفت درصد افزایش یافت (Fletcher, 1958: 561). بنابراین، گفته

۱۸۸۸ م/۱۳۰۵ ق، مصر را ترک کند؛ اما حضور آن‌ها تا اواسط قرن بیستم ادامه یافت.^۵ به هر صورت، یکی از نگرانی‌های کشورهای صنعتی، به خصوص فرانسه، موضوع نظام اداره کانال سوئز، به ویژه بعد از اشغال مصر توسط انگلستان بود. بنابراین، در سال ۱۸۸۵ م/۱۳۰۲ ق، به ابتکار فرانسه، کمیسیون بین‌المللی برای اتخاذ تصمیم درباره استفاده آزاد از کانال تشکیل شد. پل کندی (Paul Kennedy)، مورخ اروپایی، معتقد است که این «کنفرانس نمادی از اوج سلطه‌گری اروپا بر امور جهان است که مخالفت‌های انگلستان آن را بی نتیجه گذاشت» (کندی، ۱۳۶۹: ۱۲۹). در سال ۱۸۸۸ م/۱۳۰۵ ق، معاهده‌ای میان ایتالیا، اسپانیا و هلند به امضا رسید. ماده اول این معاهده معین می‌کرد کانال سوئز آبراهی بین‌المللی است و چه در زمان جنگ و چه در زمان صلح، بر روی همه کشتی‌ها، اعم از تجاری یا جنگی بدون توجه به نوع پرچم، باز است. اقدامات خصمانه در کانال ممنوع است و هیچ کشوری حق مسدود کردن آن را ندارد. این پیمان نامه معین می‌کرد که کشتی‌های جنگی، فقط بیست‌وچهار ساعت می‌توانند در این کانال توقف کنند و هیچ کشوری حق نداشت در منطقه کانال سوئز، به ساختن استحکامات و نگهداری نیرو و ایجاد انبار مهمات اقدام کند (ماله، ۱۳۶۲: ۹۲ و ۹۳). همه این عوامل نشان می‌داد که کانال سوئز در ارتباطات و به ویژه تجارت جهانی، تا چه اندازه مهم است.

اهمیت جهانی کانال سوئز

از نظر جغرافیایی، کانال سوئز دریای مدیترانه را به خلیج سوئز که شاخه‌ای از دریای سرخ است، متصل می‌کند. این کانال در غرب شبه جزیره سینا و

شده است که کانال سوئز چرخش توجه، از کشتی‌های بادبانی به کشتی‌های بخار را موجب شد. البته این موضوع تنها مربوط به شرق نبود، بلکه در کشتیرانی تمام دنیا تاثیر گذاشت؛ برای مثال، کشتیرانی استرالیا از سال ۱۸۶۹ تا ۱۸۸۷ م/ ۱۲۸۶ تا ۱۳۰۴ ق، هفده درصد رشد کرد. در این دوره، بیشترین سود را کشور انگلستان برد. اصطلاح مشهوری بود که می‌گفت: کانال سوئز با پول فرانسوی‌ها و زحمت مصری‌ها و به سود انگلیسی‌ها ساخته شده است. در سال اول بعد از افتتاح این کانال، تنها یک پنجم کشتی‌هایی که از کانال سوئز عبور می‌کرد، به فرانسه تعلق داشت؛ در حالی که سه پنجم آن‌ها متعلق به انگلیسی‌ها بود. ولی به مرور، کاهش در سهم انگلستان مشاهده می‌کنیم؛ یعنی از هشتاد درصد، در سال ۱۸۸۰ م/ ۱۲۹۷ ق، به هفتادوشش درصد در سال ۱۸۹۰ م/ ۱۳۰۷ ق، رسید. با وجود این، هیچ کشور مدیترانه‌ای نتوانست سهم انگلستان در مالکیت کانال را به خود اختصاص دهد. مگر آلمان که ۱۶ درصد آن را در سال ۱۹۱۰ م/ ۱۳۲۸ ق، به نفع خویش خریداری کرد (Fletcher, 1958: 565-567).

اتحاد آلمان قاره اروپا را متحول کرد. آلمان به سرعت قدرت پیدا کرد؛ تا جایی که ۲۵ سال بعد از تاسیس امپراتوری آلمان، این کشور در حاد امپراتوری جهانی بود. بعد از قدرت یافتن آلمان، این کشور به کانون مسائل اروپا تبدیل شد و دیگر کشورهای اروپایی تلاش فراوانی کردند که بتوانند آلمان را با نظام‌های قدیم تطبیق دهند. ناکامی در این موضوع، موجب شد که روابط بین‌الملل به جنگ جهانی نخست ختم شود. اتحاد آلمان سیستم کنگره‌ها را از بین برد و به جای آن، اتحاد و اتفاق‌های سیاسی و دسته‌بندی‌های کشورهای اروپایی را به ارمغان آورد.

آلمان از کشورهای بود که از افتتاح کانال سوئز سود برد؛ با این حال، سیاست آلمان در قبال محور کانال سوئز و خلیج فارس، به تدریج مبتنی بر دوستی و اتحاد با عثمانی شد. آلمان در امور شرق مدیترانه (لوانت)، خواهان حفظ عثمانی شد. امری که از کنگره سال ۱۸۸۴ م/ ۱۳۰۱ ق برلین که موضوع آن تقسیم مستعمرات بود، دیگر در کانون علاقه دول اروپایی، به خصوص انگلستان، نبود. دوستی آلمان با عثمانی در اوج خود، به طرح اتحاد راه‌آهن برلین به بغداد رسید که قرار بود تا بصره و خلیج فارس هم کشیده شود. این طرح را می‌توان تنها رقیب واقعی طرح کانال سوئز دانست. اگر طرح راه‌آهن برلین به بغداد اجرا می‌شد می‌توانست تحول مهمی، در سیاست شرقی و خاورمیانه‌ای دول اروپایی ایجاد کند.

کانال سوئز و توسعه‌طلبی‌های روسیه در خلیج فارس

چنان‌که گفته شد، کانال سوئز دسترسی کشورهای اروپایی را به شرق دو چندان کرد؛ اما تنها کشورهای اروپایی نبودند که از این کانال بهره بردند. روسیه کشوری بسیار وسیع بود که بزرگ‌ترین مشکل آن، دسترسی نداشتن فراوان و آسان به آب‌های آزاد بود. مهم‌ترین بنادر آن، در چند ماه از سال یخبندان بوده و اقیانوس‌های مجاور نیز، در سیطره غربی‌ها بود. روسیه با ایران و چین و هند نیز هم‌جوار بود؛ اما انگلستان از طریق دریا، به همگی آن‌ها راه داشت. بنابراین، روسیه مجبور بود سیاست توسعه ارضی را دنبال کند تا خود را به آب‌های آزاد برساند. توسعه‌طلبی‌های روسیه یا به سمت دریای سیاه و دریای مدیترانه و منطقه بالکان بود، یا به سمت ایران و بخشی از ایران به نام افغانستان و سرانجام هند و خلیج فارس. همین سیاست توسعه‌طلبی روسیه موجب شد این اراضی،

با مداخله انگلستان، از ایران جدا شود.

جنگ کریمه یکی از نمونه‌هایی بود که برای مقابله با توسعه‌طلبی روسیه، اروپاییان را به آسیا کشاند. این جنگ در سال ۱۸۵۴ م/ ۱۲۷۰ ق، اتفاق افتاد و اولین جنگ بزرگی بود که اروپا برای دفاع از منطقه‌ای غیر اروپایی، در آن درگیر شد. این جنگ در دریای سیاه و بین روسیه از یک طرف و انگلیس و فرانسه و ترک‌های عثمانی از طرف دیگر رخ داد و موضوع آن، توسعه‌طلبی روس‌ها در منطقه، به بهانه حفاظت از اتباع ارتدکس عثمانی بود. بسیاری این جنگ را سر آغاز روابط بین‌الملل جهانی، در دنیای جدید می‌دانند. بعد از جنگ کریمه، تمام تلاش روسیه بر سر این بود که در دریای مدیترانه حضور موثرتری پیدا کند (کندی، ۱۳۶۹: ۲۶۳). در کمتر از سی سال پس از جنگ کریمه، کانال سوئز افتتاح شد و روسیه توانست از طریق کانال سوئز، به نقاط دیگر، از جمله خلیج فارس، دسترسی موثری داشته باشد. در واقع، کانال سوئز روسیه را به آرزوهای خود، برای رسیدن به آب‌های گرم رسانید و کشتی‌های روسی از مسیر سوئز، در خلیج فارس رفت و آمد می‌کردند. در سال ۱۹۰۱ م/ ۱۳۱۹ ق، ناو کورنیلوف (kornilov) به قصد مسقط، جاسک، بندرعباس، لنگه، بوشهر و بصره به خلیج فارس آمد. در همین سال، شرکت تجاری و کشتیرانی روسی (Russian Steam Navigation and tradin Company) ایجاد شد که تلاش می‌کرد خط مستقیم کشتیرانی را بین ادسا و خلیج فارس برقرار کند. کشتی واریاک (Varyag) نیز در همان سال، به خلیج فارس وارد شد. روس‌ها در سال ۱۹۰۲ م/ ۱۳۲۰ ق، در بوشهر و بصره کنسولگری باز کردند (احمدی، ۱۳۸۶: ۲۷ تا ۳۰). رزمناوهای روسی نیز در سال‌های بعد، به خلیج فارس آمدند. بدین ترتیب، با باز شدن

کانال سوئز، راه روسیه به خلیج فارس آسان و نزدیک شد و به زودی، کشورهای هم‌چون روسیه و آلمان و فرانسه، به بزرگ‌ترین رقبای انگلستان در این منطقه تبدیل شدند. به دنبال نگرانی از رشد حضور سایر کشورها در خلیج فارس، در ۵ مه ۱۳۲۱/۱۹۰۳ ق، لرد لنزداون (Lansdowne) در مجلس لردها گفت «ما باید تاسیس پایگاه دریایی یا ساختن استحکامات در یکی از بندرهای خلیج فارس را از طرف هر دولت دیگر، تهدیدی برای مصالح بریتانیا به شمار آوریم و البته، باید با تمام وسایلی که در اختیار داریم با آن مقاومت کنیم» (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۴۲۲).

کانال سوئز و رقابت در شرق دور

در قرن نوزدهم میلادی/ سیزدهم قمری، در کنار کشورهای اروپایی و مناطق نفوذشان در آسیا و آفریقا، دو قدرت دیگر، یعنی ایالات متحده آمریکا و ژاپن، وارد عرصه جهانی شدند. این دو قدرت، به مجموعه قدرت‌هایی پیوستند که در بین‌المللی شدن روابط میان کشورها نقش داشتند. آمریکا بعد از استقلال، زمان بسیاری را صرف حل مسائل داخلی خود کرده بود و در قرن نوزدهم میلادی، دولت ایالات متحده آمریکا تلاش می‌کرد که در قاره خویش، توسعه ارضی داشته باشد؛ سپس به تدریج، شروع به توسعه‌طلبی در سایر نقاط جهان کرد. به دنبال همین سیاست‌ها بود که آمریکا تمایل بسیاری پیدا کرد که در هر دو اقیانوس، یعنی اطلس و آرام، نیروی دریایی داشته باشد. این تمایل سرانجام، منجر به حفر کانال پاناما شد. بعد از افتتاح کانال پاناما، در اوت ۱۹۱۴ م/ ۱۳۳۰ ق، قدرت دریایی این کشور وسعت عظیمی یافت؛ اما پیش از آن نیز، آمریکا به

اقیانوس آرام وارد شده و توسعه‌طلبی‌های گسترده‌ای را در شرق دور انجام داده بود.^۷

مسئله ژاپن متفاوت بود. این کشور بعد از یک دوره انزوای داخلی، از نیمه‌های قرن نوزدهم میلادی/سیزدهم قمری، وارد عرصه روابط بین‌الملل شد و توانست جایگاه مناسبی را در میان کشورهای برتر جهان پیدا کند.^۸ در حقیقت، در فاصله سال‌های ۱۸۷۰ تا ۱۹۱۴ م/۱۲۸۷ تا ۱۳۳۲ ق، شش قدرت بر سر نفوذ اقتصادی و سیاسی در غرب اقیانوس آرام، با یکدیگر درگیر بودند. بریتانیا و فرانسه و روسیه از قدرت‌های قدیمی بودند؛ اما آمریکا و آلمان، در مقایسه با دیگران، تازه وارد بودند و در هیاهوی کسب قدرت سیاسی و اقتصادی، به شرق دور روی آورده بودند (Kees van Dijk, 2015: 21). در این میان، ژاپن نیز به عنوان قدرتی شرقی، سریع‌تر از سایر رقبا گسترش می‌یافت.

ژاپن در سواحل شرق آسیا، با روسیه رقابت داشت و دامنه این رقابت، تا چین هم کشیده شده بود. باید توجه کرد که آغاز صنعتی شدن ژاپن، تا حدودی هم‌زمان با افتتاح کانال سوئز بود و از این طریق، ژاپن با کشورهای اروپایی که مهم‌ترین آن‌ها انگلستان بود، در تماس قرار گرفت. انگلستان به واسطه حضور در هند، به ژاپن بسیار نزدیک شده بود و همکاری درباره دفاع مشترک هند که نمونه آن عقد معاهده ۱۹۰۲ م/۱۳۲۰ ق بود، زمینه خوبی برای روابط دو کشور محسوب می‌شد. اما باید توجه کرد که ژاپن نیروی دریایی خود را با الگوبرداری از انگلستان و نیروی زمینی را به تقلید از آلمان ساخت؛ پس در سال‌های قبل از جنگ جهانی نخست، نزدیکی با همسایگان اروپایی روسیه، نقش مهمی در سیاست ژاپن که به سمت رویارویی با این کشور پیش می‌رفت، ایفا می‌کرد. این نیز با بهره‌گیری از

کانال سوئز ممکن بود. هر چند نمی‌توان انکار کرد که دولت‌های اروپایی برای مقابله با روسیه، در شرق دور، به ژاپن متکی بودند و همکاری با ژاپن در رابطه با چین، خود فصل گسترده‌ای از همکاری‌های میان آن‌ها بود. چنان‌که در شورش سال ۱۹۰۱ م/۱۳۱۹ ق، همان شورش بوکسور (Boxor)،^۹ تنها ایالات متحده در رابطه با امور چین و شرق دور، خارج از این منظومه قرار می‌گرفت. بنابراین دو کشور آمریکا و ژاپن نیز، در روابط بین‌المللی، با کشورهای اروپایی گره خوردند و منافعشان به کانال سوئز ربط پیدا کرد.

در حقیقت، در سال‌های آخر قرن نوزدهم میلادی (۱۸۹۸ م/۱۳۱۵ ق) چین به منطقه رقابت میان انگلستان، روسیه، ژاپن، آمریکا و آلمان تبدیل شده بود^{۱۰} و سرانجام نیز، تلاش روسیه برای ملحق کردن منچوری به سرزمین خود، به جنگ سال ۱۹۰۴ م/۱۳۲۲ ق، ختم شد.^{۱۱} چنان‌که گفته شد شکست روسیه در این جنگ، باعث شد که روسیه از سیاست خود در شرق آسیا مایوس شود و نظر خود را دوباره، به سمت اروپا معطوف کند. به همین علت، روسیه تلاش کرد که در شبه جزیره بالکان، دوباره دخالت‌هایی کند که این خود، یکی از علل جنگ جهانی نخست بود؛ اما ناکامی در چنین مناقشاتی، وزن و اعتبار روسیه را کاهش داد و زمینه انقلاب‌های ۱۹۰۵ و ۱۹۱۷ م/۱۳۲۲ و ۱۳۳۵ ق را فراهم آورد.^{۱۲}

از نظر بررسی تحولات دریایی با محوریت کانال سوئز، باید توجه کرد که در محدوده زمانی موضوع این پژوهش، جنگ ۱۹۰۵ م/۱۳۲۲ ق، روسیه و ژاپن حائز اهمیت است. در این نبرد که در شرق دور صورت گرفت، نیروی دریایی روسیه در ساحل اقیانوس آرام، مستقر در ولادی وستک

افزایش داد. توسعه‌طلبی که از عوامل مهم جنگ جهانی اول شد. بنابراین، این کانال با بازگرداندن توجه‌ها به دریای مدیترانه و دریا‌های اطراف آن، از عوامل مهم تغییرات سیاسی و اقتصادی جهان در اواخر قرن نوزدهم میلادی شد.

پی‌نوشت

۱. تنگه بسفر در جنوب شرقی اروپا و جنوب غربی آسیا است که دریای سیاه را به دریای مرمره متصل کرده و ترکیه آسیایی را از ترکیه اروپایی جدا می‌کند. این تنگه یکی از مهم‌ترین مناطقی بود که در عصر توسعه‌طلبی روسیه، زمینه جنگ‌های متعددی را میان عثمانی و روسیه فراهم کرد. برای اطلاعات بیشتر درباره این تنگه نگاه کنید به: (نامی، ۱۳۶۸: ۱۵۸).

۲. در نیمه قرن نوزدهم میلادی، هر تومان ایران برابر بود با ۱۲/۵ فرانک فرانسه و چون هر یک تومان برابر با ده ریال است، هر یک فرانک با ۱۲۵ ریال ایران برابر می‌شود؛ بنابراین اعداد ذکر شده را در ۱۲۵ ضرب می‌کنیم تا معادل ریالی آن مشخص شود.

۳. برای اطلاعات بیشتر درباره این جشن بزرگ در مصر نگاه کنید به: (Kees van Dijk, 2015, 13-20).

۴. هر پوند برابر با ۲۵ فرانک است؛ بنابراین نخست ۴ میلیون پوند را در ۲۵ ضرب کرده و سپس، آن را در ۱۲۵ ضرب می‌کنیم که معادل هر ۱ فرانک در برابر ریال بوده است.

۵. در اواخر سال ۱۹۵۴م، دولت انقلابی و غرب ستیز جمال عبدالناصر، مهندس محمد یونس را مأمور کرد که درباره شیوه‌های اداری و روش کار و وظایف در کانال سوئز تحقیق کند. ناصر در ۱۶ ژوئیه ۱۹۵۶، به طور ناگهانی، کانال سوئز را ملی اعلام کرد (اتحادیه،

Vladivostok)، کارایی چندانی نداشت؛ زیرا به درستی توسعه نیافته بود. بنابراین، نیروی دریایی روسیه در بالتیک عازم این نبرد شد. راهی بسیار طولانی که مستلزم عبور از اقیانوس هند بود. در حین نبرد، انتظار آن بود که نیروی دریایی روسیه در دریای سیاه، با عبور از سوئز، خود را به میدان نبرد برساند؛ اما چنین نشد (پالمر، ۱۳۵۷: ۳۲۰). بنابراین، از همان نخستین سال‌های افتتاح کانال سوئز، استفاده‌های نظامی و اقتصادی این کانال به سرعت نمایان شد و کشورهای جهان به بهره‌گیری از این مسیر تازه علاقه‌مند شدند.

نتیجه

در جهان چند منطقه وجود دارد که شاه‌رگ‌های ارتباطی مردمان محسوب می‌شوند. از آن میان یکی کانال سوئز است. کانال سوئز در زمانی افتتاح شد که اروپا، با محوریت انگلستان، در اوج قدرت و سیطره سیاسی و اقتصادی خود بود. بریتانیای نه‌چندان وسیع، در سال‌های آخر قرن نوزدهم میلادی، در اوج استعمار، بر مناطق بسیاری از آفریقا و آسیا و آمریکا تسلط سیاسی یا اقتصادی داشت. بنابراین افتتاح کانال سوئز، این کشور را به مستعمرات خود و بازارهای کالاهای خام و صنعتی‌اش نزدیک‌تر کرد؛ اما سوی دیگر ماجرا، این بود که کانال سوئز موجب شد سایر کشورهای جهان نیز، همین دسترسی را داشته باشند. دیگر لازم نبود کشتی‌های تجاری دنیا را دور بزنند؛ پس کشتی‌ها سریع‌تر، کالاهای تجاری به ویژه مواد غذایی را جا به جا می‌کردند و این به صنعت کشورهایی مثل آلمان و فرانسه و ایتالیا یاری بسیاری می‌رساند. همچنین، کانال سوئز روسیه را به آرزوهای دیرینه‌اش رساند و خواسته‌های سیاسی و اقتصادی این کشور را در دریا‌های میان‌قاره‌ای

(۱۳۵۱: ۱۸۷).

هجوم بردند و به این نحو، جنگ آغاز شد. لشکر طرفین وارد منچوریه (Manchuria) شد. روس‌ها ناوگان بالتیک خود را از سه قاره عبور داده و به خاور دور فرستادند؛ اما نیروی دریایی جوان ژاپن، در تنگه تسوشیما (Tsushima)، کل نیروی دریایی روسیه را منهدم کرد. بدین ترتیب، رابطه روسیه از راه دریا قطع شد و چون خط سرتاسری سیبری هنوز ناتمام بود و ژاپنی‌ها در نبرد موکدن (Mukden) هم پیروز شدند، روسیه شکست خورد. رئیس جمهور آمریکا، تئودور روزولت (Theodore Roosevelt)، چون در فیلیپین و چین منافع می‌خواست که هیچ کدام از دو طرف پیروز قاطع باشد. بنابراین، دخالت کرد و با عهدنامه پورتسموث (Portsmouth)، در سال ۱۹۰۵ م، جنگ تمام شد (پالمر، ۱۳۵۵، ۳۲۰/۲).

۱۲. انقلاب‌های کمونیستی روسیه در سال‌های ۱۹۰۵ و ۱۹۱۷ م، قدرت را از دست تزارها خارج کرد و حکومت بلشویکی شوراهای را در روسیه به وجود آورد.

کتابنامه

الف. کتاب‌های فارسی

- ۱. اولسن، اوریان، (بی‌تا)، تاریخ اکتشافات جغرافیایی از آغاز تاریخ تا دوره معاصر، ترجمه رضا مشایخی، تهران: مصور.
- ۲. پالمر، روزولت، (۱۳۵۷)، تاریخ جهانی، ترجمه ابوالقاسم طاهری، ج ۲، تهران: امیرکبیر.
- ۳. جناب، محمدعلی، (۱۳۴۹)، خلیج فارس و آشنایی با امارات آن، تهران: بی‌نا.
- ۴. جواهرکلام، علی، (۱۳۲۰)، تاریخ مصر و خاندان محمدعلی بزرگ، تهران: خودکار ایران.
- ۵. خیراندیش، عبدالرسول، (۱۳۸۶)، تاریخ جهان،

۶. هر مایل دریایی (nautical mile) معادل هزار و ۸۵۲ متر است. برای اطلاعات بیشتر نگاه کنید به:

<http://www.britannica.com/science/mile#ref204837>

۷. چنان‌که آمریکا، آلاسکا را در سال ۱۸۶۷ م، از روسیه خرید و در دهه ۱۸۹۰ م، کوبا و فیلیپین را از دست اسپانیا خارج کرد. در سال‌های نزدیک به جنگ نخست جهانی، ایالات متحده آمریکا در چین نیز صاحب منافع بود و بسیار علاقه‌مند بود که به سمت خلیج فارس و هندوستان بیاید. هر چند که این فعالیت‌ها به سال‌های بعد از دو جنگ موکول شد. برای اطلاعات بیشتر درباره سیاست‌های آمریکا در این دوره، نگاه کنید به (مستقیمی، ۱۳۷۳: ۱۱۲ تا ۱۱۴؛ فرانک آل شوئل، ۱۳۸۳: ۲۵۹ تا ۲۶۳).

۸. نخستین خط تلگراف در سال ۱۸۶۲ م و نخستین خط آهن در سال ۱۸۷۲ م، در ژاپن تاسیس شد. تجارت خارجی این کشور که در سال ۱۸۵۴ م، صفر بود در سال ۱۹۱۳ م، به ۲۰۰ میلیون دلار رسید.

۹. در فاصله سال‌های ۱۸۹۸ تا ۱۹۰۱ م، در چین

عده‌ای که خود را بوکسور (Boxor) می‌نامیدند قیام کرده و سفارتخانه‌های اروپاییان را در پکن اشغال کردند. سپاهی از اروپاییان که از هفت ملت تشکیل شده بود در تاکو (Takou) پیاده شد و پس از تصرف پکن، به غارت شهر پرداخت. از چین غرامت گرفته شد و مجازات شورشیان درخواست شد (دولاندلن، ۱۳۹۰: ۳۴۹/۲).

۱۰. برای اطلاعات بیشتر درباره وضعیت چین نگاه کنید به: (خیراندیش، ۱۳۸۶: ۳۵۹ تا ۳۶۱؛ Kees van Dijk, 2015: 245-266).

۱۱. در سال ۱۹۰۴ م، ژاپنی‌ها بدون اعلان جنگ، بر تاسیسات روسیه در پورت آرتور (Port Arthur)

جهان، تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
 . نجاتی، غلامرضا، (۱۳۶۵)، جنبش‌های ملی مصر
 ۱۹۵۲-۱۹۷۰/۱۹۷۰-۱۹۸۳، تهران: انتشار.

ب. مقالات

. احمدی، فرج‌الله، (۱۳۸۶)، «رقابت روسیه و
 انگلستان در خلیج فارس تلاش برای ایجاد پایگاه
 دریایی ۱۸۹۰-۱۹۰۷م»، دانشکده ادبیات و علوم
 انسانی، دانشگاه تهران، ۱۸۲، ص ۲۳ تا ۳۸.
 . بیگدلی، علی، (۱۳۷۱)، «نقش کانال سوئز در
 اقتصاد مصر»، شناخت، ج ۸ و ۹، ص ۱۷۶ تا
 ۱۸۸.

. دلپی، آلیس، (۱۳۵۱)، «کانال سوئز چگونه حفر
 گردید»، وحید، ش ۱۰۰، ص ۵۱ تا ۶۷.
 . ذاکر حسین، عبدالکریم، (۱۳۶۹)، «تاریخ تحولات
 حقوق بین‌الملل دریاها»، قانون و کلا، ش ۲۱۲ و
 ۲۱۳، ص ۱۲۰ تا ۱۵۲.
 . نظام مافی، منصوره، (۱۳۵۱)، «تحقیقی پیرامون
 مسئله کانال سوئز و ریشه‌های آن»، حقوق، ش ۹،
 ص ۱۸۵ تا ۲۰۴، تهران: دانشگاه تهران، دانشکده
 حقوق و علوم سیاسی.

ج. کتاب‌های لاتین

- . Fletcher, Max. "The Suez Canal and World Shipping 1869-1914". *The Journal of Economic History*. Vol:18, No:4, 556-573.
- . Houghton (1869). *Opening of the Suez Canal*. *Royal Geographical Society of London*. Vol. 14, No.2, 88-105

تهران: شرکت چاپ و نشر کتاب‌های درسی
 ایران.
 . دولاندلن، ش، (۱۳۹۰)، تاریخ جهانی از قرن
 شانزدهم تا پایان جنگ جهانی دوم، ترجمه احمد
 بهمنش، چ ۱۳، تهران: دانشگاه تهران.
 . شوئل، فرانک لوئی، (۱۳۸۳)، آمریکا چگونه آمریکا
 شد؛ تاریخ ایالات متحده آمریکا، ترجمه ابراهیم
 صدیقانی، تهران: امیرکبیر.
 . کاظم‌زاده، فیروز، (۱۳۷۱)، روس و انگلیس در
 ایران ۱۸۶۴-۱۹۱۴؛ پژوهشی درباره امپریالیسم،
 ترجمه منوچهر امیری، تهران: انقلاب اسلامی.
 . کندی، پل، (۱۳۶۹)، ظهور و سقوط قدرتهای بزرگ
 و برخورد‌های نظامی از سال ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰م،
 ترجمه محمود ریاضی، تهران: خجسته.
 . غفاریان، سیروس، (۱۳۸۹)، خلیج فارس هارتلند
 جهان، مخزن انرژی دنیا و اهمیت ژئوپلیتیک آن،
 تهران: مدرسه.
 . لوتسکی، ولادیمیر، (۱۳۵۶)، تاریخ عرب در قرون
 جدید از قرن شانزدهم میلادی تا پایان نخستین
 جنگ جهانی، ترجمه پرویز بابایی، تهران: چاپار.
 . ماله، آلبر، (۱۳۶۳)، تاریخ قرن نوزدهم معاصر،
 ترجمه میرزا حسین خان فرهودی، تهران: دنیای
 کتاب.
 . مستقیمی، بهرام، (۱۳۷۳)، دگرگونی نظام
 بین‌المللی؛ تسلط جهانی اروپا و ارزشهای
 اروپایی (۱۸۱۵-۱۹۱۴)، تهران: وزارت
 امور خارجه.
 . نامی، محمدحسن، (۱۳۶۸)، تنگه‌ها و آبراه‌های

- . Kees van Dijk, (2015)*Pacific Strife: The Great Powers and their Political and Economic Rivalries in Asia and the Western Pacific 1870-1914*. Published by: Amsterdam University Press.
- .Lowson,H.Fred(1987). Foreign Exploitation and Domestic conflict in mid-Nineteenth-centuryEgypt: A Reevaoution of the Suez Canal concessions of 1854 and 1856 . *American Research center in Eygpt* .Vol:24, 61-70
- .Munro,J.Forbes(2003).*Maritime enterprise and empire sir William Mackinuon and his business network 1823-1893*.London:Bay dell perss.
- .Wilson,Arlond.(1939) The Suez Canal . *Royal Institute International Affairs* .Vol: 18,No:3,380-395.

د. سایت

<http://www.britannica.com/science/mile#ref204837>

