

Reflection of American maritime achievements in the views of progressives of the Qajar era and efforts to enter the industry in Iran

Fereshte Jahani*

Abstract

American industrial and technological advances, especially in the maritime industry throughout the nineteenth century, were rapidly noticed in different parts of the world, including Iran, and immersed various intellectual groups in thought. In this article, we intend to examine for the first time the evolution of the American maritime industry and its impact on the economy of this country from the perspective of Iranian progressives of the Qajar period and then to answer the question of whether the efforts of dissidents of this period to awareness of the American maritime industry to the Iranians were successful or not? The method of writing and compiling the present article has been done with an explanatory approach and relying on the press and unpublished documents. The findings of the study indicate that Iranians from the middle of the Nasserite period through a geographical text, especially publications, gained a relatively comprehensive knowledge of the American shipping industry and they concluded that the United States was superior to other Western nations in the field of navy. This issue, on the one hand, and the country's lack of political ambition in Iran, on the other, led to that intellectuals and progressives mentioned the United States the best role model in the shipping industry, and with the help of Iran's political representatives in

* Ph.D. in History of Iran and Sessional lecturer of history in Ilam university, Ilam, Iran.
Fereshtejahani65@gmail.com

Date received: 7/2/2022, Date of acceptance: 9/05/2022



Copyright © 2018, This is an Open Access article. This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

Washington, they tried to pave the way for the entry of US naval achievements into Iran.

Keywords: America, Qajar, Maritime Transport Industry, Progressives, Diplomats, Ships.



انعکاس دستاوردهای دریانوردی آمریکا در آرای ترقی‌خواهان عصر قاجار و تلاش برای ورود این صنعت به ایران

فرشته جهانی*

چکیده

پیشرفت‌های صنعتی و تکنولوژیکی آمریکا به ویژه در عرصه صنعت دریایی در سراسر قرن نوزدهم به سرعت در نقاط مختلف جهان از جمله ایران مورد توجه قرار گرفت و گروه‌های مختلف روشنفکری را به تفکر فرو برد. در این راستا مقاله حاضر بر آن است، برای نخستین بار تحول در صنعت دریایی آمریکا و تاثیر آن بر اقتصاد این کشور را از نگاه ترقی‌خواهان ایرانی دوره قاجاریه مورد بررسی قرار دهد و سپس به این پرسش پاسخ دهد که آیا تلاش دگراندیشان این دوره برای شناخت صنعت دریایی آمریکا به ایرانیان دستاوردهایی به دنبال داشت یا خیر؟ شیوه نگارش و تدوین مقاله حاضر با رویکرد تبیینی و با تکیه بر مطبوعات و اسناد منتشر نشده صورت گرفته است. یافته‌های پژوهش مبین آن است که ایرانیان از اواسط دوره ناصری از طریق متون جغرافیایی و به ویژه نشریات به شناخت نسبتاً جامعی از صنعت حمل و نقل دریایی آمریکا دست یافتند و به این نتیجه رسیدند که آمریکا در عرصه نیروی دریایی بر سایر کشورهای غربی پیشی گرفته است این موضوع از یک طرف و عدم مطامع سیاسی این کشور در ایران از طرف دیگر موجب گردید که روشنفکران و ترقی‌خواهان از آمریکا به بهترین‌الگو در عرصه صنعت حمل و نقل دریایی یاد کنند و در تلاش برآمدند که به کمک نمایندگان سیاسی ایران در واشنگتن زمینه ورود دستاوردهای دریایی آمریکا را به ایران فراهم آورند.

* دانش آموخته دکتری تاریخ و استاد مدعو گروه تاریخ دانشگاه ایلام، ایلام، ایران.
Fereshtejahani65@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۱/۱۸، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۲/۱۹



Copyright © 2018, This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and Adapt the material for any purpose.

کلیدواژه‌ها: آمریکا، قاجاریه، صنعت حمل و نقل دریایی، ترقی خواهان، دیپلمات‌ها، کشتی.

۱. مقدمه

تحولات فزاینده و پیشرفت‌های ایالات متحده همزمان با روی کارآمدن حکومت قاجاریه به اندازه‌ای سریع و عمیق بود که دنیا را تحت تأثیر قرار داد به نحوی که برای بسیاری از صاحب‌نظران انتقال محوریت علم و صنعت از اروپا به آمریکا دور از ذهن نبود. مقامات آمریکایی برای رسیدن به این جایگاه سرمایه‌گذاری کلانی کرده بودند، از جمله نتایج سرمایه‌گذاری‌های آنها به ویژه در ترویج علم و دانش، ظهور دانشمندان و ابتکارات آنان در خلق و اختراع دستگاه‌ها، وسایل و صنایع بزرگ در عرصه صنعت حمل و نقل بود. به زودی این پیشرفت‌های فنی و تکنیکی که در شکل اختراعات عمده ظاهر شده بود، موجب گردید آمریکا به عنوان پیشرفته‌ترین کشور غربی شناخته شود.

در ایران عصر قاجاریه مشاهده ترقی آمریکا در عرصه دریایی از یک طرف و وضعیت نامطلوب ناوگان دریایی ایران از طرف دیگر بسیاری از روشنفکران و مصلحان را به این نتیجه رساند که ایالات متحده الگویی است که باید از آن تبعیت کرد چرا که این کشور نویافته منشاء و مبدا هزار نوع هنر و صنعت شده است، بدون شک بخش قابل توجهی از این هنر و صنعت مربوط به اختراعات در عرصه صنعت دریایی بود، صنعتی که توانست اقتصاد آمریکا را متحول کند. این امر در ایران دوره قاجاریه بازتاب گسترده‌ای یافت به طوری که بسیاری به این باور رسیدند که در عرصه نیروی دریایی آمریکا می‌تواند جایگزین سایر کشورها شود.

مقاله حاضر به لحاظ زمانی از سراسر دوره قاجاریه را در برمی‌گیرد و به لحاظ مکانی به آمریکا و ایران می‌پردازد. در خصوص پیشینه تحقیق باید گفت علی‌رغم این که در بسیاری از پژوهش‌ها به تأثیر صنعت دریایی کشورهای غربی همچون فرانسه، انگلیس، آلمان و... بر صنعت دریایی ایران توجه شده است و در آنها فراز و فرودهای خرید کشتی حکمرانان ایران از این کشورها مورد واکاوی قرار گرفته است اما در هیچ کدام از این منابع به چگونگی آشنایی ایرانیان از صنعت دریایی آمریکا، تأثیر این صنعت در اقتصاد و تحول این کشور و به طور کلی زمینه‌هایی که منجر به توجه امیرکبیر به صنعت دریایی آمریکا شد، توجهی نشده است. از جمله این تحقیقات می‌توان به « بررسی روند مدرن‌سازی نیروی

دریایی ایران در خلیج فارس در دوره قاجاریه» نوشته صادق سلیمی، محسن مطلبی، «نیروی دریایی ایران با تاکید بر نقش کشتی پرسپولیس» نوشته حیدر امیری، «کشتی‌رانی آلمان‌ها در خلیج فارس» نوشته زهرا صادقی اشاره کرد. همچنین کتاب‌هایی همچون «دریانوردی ایرانیان» نوشته اسماعیل رائین و «اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران» نوشته منصور صفت‌گل و محمدباقر وثوق نوشته شده است که اگرچه بخشی از این کتاب‌ها به وضعیت دریانوردی دوره قاجار پرداخته است اما نوشته‌ها آنها هیچ یک به مواجهه ایرانیان با صنعت دریایی آمریکا اشاره هر چند مختصر هم نداشته‌اند.

در مقاله پیش‌رو سعی بر آن است با رویکردی تبیینی و با تکیه بر مطبوعات و اسناد منتشر نشده تحول در صنعت دریایی آمریکا و تاثیر آن بر اقتصاد این کشور را از نگاه ترقی‌خواهان ایرانی دوره قاجاریه مورد بررسی قرار دهد و سپس به این پرسش پاسخ دهد که آیا تلاش ترقی‌خواهان برای شناخت صنعت دریایی آمریکا به ایرانیان نتایج را به همراه داشت یا خیر؟ با تحقیق و تفحص در منابع دوره قاجاریه این فرضیه مطرح شد که ایرانیان از اواسط دوره ناصری از طریق متون جغرافیایی و به ویژه نشریات به شناخت نسبتاً جامعی از صنعت حمل و نقل دریایی آمریکا دست یافتند و به این نتیجه رسیدند که آمریکا در عرصه نیروی دریایی بر سایر کشورهای غربی پیشی گرفته است این موضوع از یک طرف و عدم مطامع سیاسی این کشور در ایران از طرف دیگر موجب گردید که روشنفکران و ترقی‌خواهان از آمریکا به بهترین الگو در عرصه صنعت حمل و نقل دریایی یاد کنند و در تلاش برآمدند که به کمک نمایندگان سیاسی ایران در واشتنگتن زمینه ورود دستاوردهای دریایی آمریکا را به ایران فراهم آورند.

در واقع اهمیت مقاله حاضر در این است که برای نخستین بار تحولات صنعت دریایی آمریکا را با عطف به الگوبرداری از تحولات صورت گرفته در این کشور مورد بررسی قرار می‌گیرد و نشان داده خواهد شد که آگاهی و شناخت ایرانیان از صنعت دریایی آمریکا از چه طریق و چگونه حاصل شد و این شناخت چه نتایجی را به دنبال داشت.

۲. گذری بر صنعت دریایی ایران دوره قاجاریه

تشکیل نیروی دریایی مدرن با تجهیزات و اختراعات جدید به آن شکلی که در اوایل قرن نوزدهم در غرب به وجود آمده بود در ایران دیده نمی‌شد. در واقع قبل از دوره ناصری

ایران کشوری بدون نیروی دریایی کارآمد به شمار می‌رفت این در حالی بود که همزمان با آغاز سلطنت قاجاریه خلیج فارس ارزش و اهمیتی بیش از همه ادوار دیگر یافت و کشورهای بزرگی همچون انگلیس، فرانسه و روسیه بیش از پیش در این منطقه نفوذ پیدا کرده بودند. بنابراین این سال‌ها از جمله حساس‌ترین لحظات تاریخ ایران به شمار می‌رفت و شایسته بود که به ویژه از نظر نیروی دریایی توجهی فوق‌العاده شود اما ایران با وجود چند صد هزار کیلومتر مرز دریایی فاقد حداقل نیروی دریایی پاسدار و محافظ بود. «لرد کرزن» دیپلمات انگلیسی درباره وضعیت نامطلوب نیروی دریایی ایران می‌نویسد:

قلمفرسایی در این خصوص مانند آن است که کسی بخواهد کتابی راجع به مارهای جزیره ایسلند تألیف کند و از طرز زندگانی و تولید و تناسل مار در آن سرزمین پر برف و یخ صحبت بدارد زیرا همانطور که در ایسلند مار پیدا نمی‌شود در ایران هم به بحریه و نیروی دریایی فقط حرف است. (کرزن، ۱۳۴۹، ۲/۲۲۸)

اگرچه این گفته به طور کامل صحیح نیست اما وضع دریانوردی ایران در این دوره هر جوینده‌ای را به چنین نتیجه‌ای رهنمود می‌کند.

با آغاز قرن نوزدهم یکبارہ روسیه، فرانسه و انگلستان هر یک به نحوی آینده خود را در آبهای گرم خلیج فارس دنبال می‌کردند. از نظر آنها ایران، کلید فتح هندوستان بود، کلیدی که استعمارگران برای به دست آوردن آن از هیچ تلاشی دریغ نمی‌کردند. (رائین، ۲۵۳۶: ۲/۶۶۲) طبیعی است که در چنین شرایطی تنها وجود یک نیروی دریایی مقتدر و پاسدار قادر به مقابله با همه این ادعاها بود که دیگران برای ایران و خلیج فارس ایجاد کرده بودند اما عملاً تا دوره ناصری هیچ گام مهمی برداشته نشد. در این دوره روشنفکران و ترقی‌خواهان بیش از پیش به عقب‌ماندگی ایران در عرصه دریانوردی پی بردند. در این راستا اعتمادالسلطنه در کتابچه‌ایی وضعیت ناوگان دریایی را بررسی کرده و فواید آن را به ناصرالدین‌شاه گوشزد می‌کند. (افضل‌الملک شیرازی، ۱۲۶۸: ۳۶۷-۳۷۱) این کتابچه به روشنی دیدگاه‌های اعتمادالسلطنه در خصوص صنعت دریایی و ضرورت وجودی آن را منعکس می‌نماید. باید اذعان داشت در آن شرایط نوشتن چنین موضوعاتی در مورد ناوگان دریایی بسیار مهم بود. البته اعتمادالسلطنه در کتاب «تاریخ انکشاف ینگی دنیا» هم مطالب مهمی را در خصوص بحث از کشتیرانی، اختراع کشتی و ابزارهایی که یک کشتی را به حرکت درمی‌آورد، آورده است. وی معتقد است: «اختراع کشتی یکی از صنایع مردمان

هوشیار است... اگر شخصی به یکی از بنادر آنها سفر نماید و ملاحظه وضع کشتی کند از غرابت اختراع آن متحیر خواهد ماند...» (اعتمادالسلطنه، ۱۲۸۸ق: ۲) به دنبال این گزارش‌ها و نامه‌نگاری‌های والیان فارس، بنادر خلیج فارس و همچنین سفرای ایران در کشورهای خارجی مانند انگلیس و عثمانی با دربار ایران در خصوص آثار مثبت داشتن نیروی دریایی مستقل، مقامات دولتی بیش از پیش به فقدان نیروی دریایی و ضرر و زیان آن پی بردند^۲ و به ویژه در دوران صدارت میرزا تقی‌خان امیرکبیر برای نخستین بار تشکیل یک نیروی دریایی مدرن و منظم به صورتی بسیار جدی مطرح شد.

در این راستا ناصرالدین شاه در سال ۱۲۸۲ ق با دولت انگلیس وارد مذاکره شد که چهار فروند کشتی جنگی خریده اداره آنها را هم به دست افسران انگلیسی و ملاحان هندی و عرب بسپارد. (قائم مقامی، ۱۳۲۶: ۱۹۹) اما انگلیسی‌ها بر این باور بودند که حضور ناوگان دریایی ایران به ضرر شیوخ حامی بریتانیا تمام می‌شود بنابراین با آن به مخالفت برخاستند. (کرزن، ۱۳۴۹: ۴۷۵) بعد از اینکه دولت‌های انگلیس و فرانسه به درخواست دولت ایران جواب رد دادند، دولت ایران روابط با آلمان را برای این امر از سر گرفت در نهایت با تلاش‌های نمایندگان ایران کشتی‌های پرسپولیس و شوش از این کشور خریده شد و تحت سرپرستی نوابان آلمانی وارد خلیج فارس گردید. (ویلسون، ۱۳۴۸: ۲۹۹، ۳۰۰) از این دوره تا پایان دوره قاجاریه کشتی و ناوچه‌هایی خریداری شد و روشنفکران و اصحاب جراید به بحث از اهمیت نیروی دریایی در اقتصاد و سیاست بسیاری از کشورهای دنیا پرداختند. یکی از این کشورها آمریکا بود که آوازه قدرت نیروی دریایی و صنعت حمل و نقل آن به گوش جهانیان رسیده بود. ایرانیان هم به ویژه از دوره ناصری ضمن بازتاب قدرت این کشور در عرصه نیروی دریایی در گزارش‌های خود بر لزوم توجه به این کشور تاکید کردند. در این میان ترقی خواهان و اصحاب جراید بیشترین نقش را در این آگاهی داشتند.

۳. نخستین شناخت‌ها از صنعت دریایی آمریکا

ترقی خواهان و سیاست مداران ایرانی در دوره قاجاریه به درستی بر اهمیت داشتن ناوگان دریایی واقف بودند به همین دلیل در تکاپو برای آگاهی از تکنولوژی‌های جدید در این عرصه و در نتیجه مدرن کردن و تجهیز ناوگان دریایی خود با کمک یک کشور پیشرفته برآمدند. در این راستا و به دنبال مطرح شدن آمریکا همچون قطب کشتی‌سازی و کشتیرانی

جهان، به زودی تحولات صنعت دریایی این کشور در نوشته‌های روشنفکران و نویسندگان عصر قاجاریه انعکاس یافت.

یکی از موضوعاتی که قبل از بحث صنعت حمل و نقل آمریکا مورد توجه ایرانیان قرار گرفت؛ بحث رود و بستر آن، یعنی رودخانه، دریا و دیگر راه‌های آبی آمریکا بود که نقش مهمی در زندگی مردم آن سامان داشت. البته در بحث از منابع طبیعی به توصیف و شرح دریاها و اقیانوس‌های آمریکا پرداخته‌اند و آنچه گفته شده بیشتر در خصوص رودخانه‌ها این کشور است که از آنها به عنوان بزرگترین رودخانه‌های قابل کشتیرانی دنیا نام برده‌اند و به درستی اعلام می‌کردند که در هیچ یک از ممالک روی زمین به اندازه آمریکا رودخانه‌های عظیم و عمیق وجود ندارد. (ژان داود، بی تا: ۴۵۸)

نخستین اشاره‌ها به رودخانه‌ها آمریکایی و کشتی‌ها این کشور را باید در منابع جغرافیایی این دوره دنبال کرد. این منابع اطلاعات جامعی در مورد رودخانه‌های بزرگ آمریکا و مساحت آنها و تردد کشتی‌ها ارائه می‌دهند. (کرنیلیوس فن‌دیک، ۱۲۶۸ق: ۲۰۸-۲۰۶؛ محاسب‌الدوله، بی تا: ۱۲۴، ۱۲۵) از میان این رودخانه‌ها قابل کشتیرانی بیش از همه به رودخانه «می‌سی‌سی‌پی» اشاره شده که یکی از بزرگترین رودهای جهان و به معنی «ام‌المیا» است که به اقیانوس اطلس می‌ریزد (عبدالغفار، ۱۲۹۸ق: ۱۰۳-۱۰۱) حدود ۹۵۰ فرسخ از هزار و ۱۰۰ فرسخ طول آن قابل کشتیرانی است. (علمی، ۱۲۹۴ق، ش ۲۴: ۲) در بیان عظمت آن همین بس که گفته شود رود می‌سی‌سی‌پی به قدری آب دارد که به استثنای رود «ولگا» که در خاک روسیه است، کلیه رودخانه‌های اروپا به اندازه آن آب ندارند. (اطلاع، ۱۳۰۴ق، ش ۱۵۵: ۴) «میرزا محمدعلی معین‌السلطنه» در «سفرنامه شیکاگو» در مورد این رود می‌گوید که تاکنون هیچ شناگری نتوانسته است با شنا عرض آب را طی کند. (معین‌السلطنه، ۱۳۶۳: ۴۶۹-۴۶۶)^۳ البته اطلاعات منابع جغرافیایی این دوره به ویژه از منابع طبیعی آمریکا در بسیاری از موارد غیردقیق و مبهم هستند، اما از این جهت که این مطالب نمایانگر ذهنیت اولیه ایرانیان از نیروی دریایی آن کشور هستند، دارای اهمیت می‌باشند. با این حال همه این منابع در این موضوع متفق‌القول بودند که بزرگترین و بیشترین رودخانه‌های قابل کشتیرانی دنیا متعلق به کشور نویافته آمریکا است، به همین دلیل می‌توان این عامل را مهم‌ترین دلیل در توسعه حمل و نقل و در نتیجه اقتصاد این کشور دانست.

به تدریج در آمریکا کشتی‌های بادبانی به وسیله کشتی‌های بخار جایگزین شدند و تعدادی قایق بخار کوچک در اوایل دهه ۱۸۰۰ م ساخته شد. (Merchant marine for trade and defence, 1946: 10,11) البته سرآغاز تحول در صنعت کشتیرانی و کشتی‌سازی آمریکا که منجر به پیشی گرفتن این کشور از کشورهای مطرح اروپایی مدعی این صنعت شد را بایستی در ماجرای اختراع کشتی بخار در این کشور جستجو کرد. روزنامه وقایع‌اتفاقیه سرآغاز صنعت مدرن کشتیرانی در آمریکا را همزمان با اختراع کشتی بخار توسط شخصی به نام «رابرت فولتن» در ۱۸۰۹م/۱۲۲۴ق می‌داند و می‌نویسد: با این اختراع آمریکایی‌ها در ساخت کشتی‌های سریع و تیزرو؛ اروپایی‌ها و به‌ویژه انگلیسی‌ها را پشت سر گذاشتند. (وقایع‌اتفاقیه، ۱۲۶۸ق، ج ۱، ش ۷۰: ۴۰۴)^۴ یکی از دلایل پیشی گرفتن آمریکا بر سایر کشورها در امر ساخت کشتی این بود که کشتی‌های آمریکایی با هزینه‌های بسیار کمتری از کشتی‌های اروپایی‌ها ساخته می‌شدند و بسیاری از آنها در خارج از کشور فروخته می‌شد. همچنین دستمزدهای بالا و رقابت پر جنب و جوش در این کشور جستجو برای یافتن روش‌های بهتر کشتی‌سازی را تشویق و ترغیب می‌کرد. (Merchant marine for trade and defence, 1946: 10,11) روزنامه حکمت هم یکی از دلایل این پیشرفت را حمایت دولت آمریکا از این مخترعان ذکر می‌کند و در صدمین سالگرد اختراع کشتی بخار آمریکا می‌نویسد: با اینکه تلاش برای اختراع کشتی‌های بخار پیشتر توسط مهندسان انگلیسی و فرانسوی در حال انجام بود اما این مهندسان مورد حمایت حکومت و سرمایه‌داران خود قرار نگرفتند و در فقر و گمنامی از دنیا رفتند. برخلاف آنها فولتن آمریکایی به محض ساخت کشتی بخار در ۱۸۰۷م/۱۲۲۲ق مورد حمایت همه‌جانبه سرمایه‌داران آمریکایی قرار گرفت و فولتن در ۱۱ فوریه ۱۸۰۹م/۲۵ ذی‌الحجه ۱۲۲۳ق امتیاز کشتیرانی را از حکومت آمریکا دریافت کرد. (حکمت، ۱۳۲۷ق، ج ۴، ش ۹۴۱: ۶، ۷) از این گزارش به خوبی می‌توان دریافت که بها دادن به مخترعین و پژوهشگران در آمریکا یکی از تفاوت‌ها و دلایل پیشرفت این کشور نسبت به سایر کشورها بوده است. شایان ذکر است سفارت آمریکا در تهران به مناسبت صدمین سال استفاده از بخار در کشتیرانی توسط فولتن از ایران خواست نماینده‌ای را برای شرکت در جشنی که به این مناسبت در آمریکا برگزار می‌شد، اعزام دارد. (استادوخ، ۱۳۲۸ق، ک ۱۰، پ ۳: ۴۵/۱) از شرکت یا عدم شرکت ایران در این جشن اطلاعی در دست نیست.

در هر حال بعد از ساخت کشتی بخار توسط فولتن زمان زیادی تا ارتقا و تکمیل این صنعت باقی مانده بود. بعد از اختراع فولتن مخترعین آمریکایی کشتی‌هایی ساختند که در هر ساعت پنج فرسخ و نیم راه می‌پیمود. (وقایع اتفاقیه، ۱۲۶۸ق، ج ۱، ش ۷۰: ۴۰۴) نمونه این کشتی‌ها، کشتی‌های بخاری بزرگی بود که فاصله میان نیویورک و لیورپول انگلیس را در ده شبانه روز طی می‌کردند. (وقایع اتفاقیه، ۱۲۶۸ق، ش ۶۷: ۳۸۱) روزنامه وقایع اتفاقیه که نخستین و مفصل‌ترین آگاهی‌ها در مورد ترقی صنعت دریایی آمریکا بازتاب داده است در توصیف بیشتر سرعت این کشتی‌ها می‌نویسد: «بارها پیش آمده که صاحبان کشتی‌ها بخار در آمریکا چرخ بخار کشتی‌ها را چنان گرم می‌کنند و سریع می‌رانند که بالاخره دیگ بخار کشتی می‌ترکد و کشتی را می‌شکند.» (وقایع اتفاقیه، ۱۲۶۹ق، ش ۹۶: ۵۷۰) این روزنامه همچنین از ساخت یک فروند کشتی توسط شخصی در شهر بوستون آمریکا خبر می‌دهد که از نظر بزرگی و قدرت حمل کالا تا آن زمان کشتی به این بزرگی ساخته نشده بود. (وقایع اتفاقیه، ۱۲۷۰ق، ج ۲، ش ۱۵۶: ۹۹۵) در ۱۲۷۵ق پیشرفت در سرعت کشتی‌های آمریکا چشمگیر بود به طوری که در این کشور کشتی بخاری سریع السیری ساخته شد که ۲۵ میل در ساعت مسافت طی می‌کرد با این اختراع فاصله ۲ هزار ۶۰۰ میلی میان انگلیس و آمریکا در عرض ۶ روز پیموده شد. (وقایع اتفاقیه، ۱۲۷۵ق، ج ۴، ش ۴۰۹: ۲۷۶۵) همان‌گونه که مشاهده گردید بیشترین اطلاعات از صنعت دریایی آمریکا در دوره قاجاریه با انتشار روزنامه وقایع اتفاقیه و به ویژه در سال‌های ۱۲۶۸ و ۱۲۶۹ق به دست آمد. البته قبل از این روزنامه و در حد فاصل مرگ فتحعلی‌شاه و روی کار آمدن امیرکبیر در ۱۲۵۱ق اطلاعات پراکنده اما مهمی در خصوص برخی یافته‌های علوم و فنون جدید آمریکا همچون «مرکب نار» یا کشتی بخار به واسطه سفرنامه «رضا قلی‌خان» نوه فتحعلی‌شاه به دست آمد. او اگرچه به آمریکا مسافرت نکرد اما قبل از خروج از آسیا به سبب آشنایی با حکیمی فرنگی به نام «الی اسمیت» که رئیس میسیون مذهبی آمریکایی در لبنان بود با صنعت دریایی آمریکا آشنا شد و اطلاعات ارزشمندی از آمریکا ارائه داده است. (نایب‌الایاله، ۱۳۴۳ق: ۲۷۷) به هر حال بعد از گزارش‌های روزنامه وقایع اتفاقیه سایر نشریات هم به اختراعات آمریکا در عرصه صنعت دریایی عطف توجه نشان دادند و ترقیات آمریکا در این حوزه انعکاس یافت، برای نمونه روزنامه اطلاع، مظفری و اختر خبر از اختراع کشتی‌های یخ‌شکن و ذره‌بین آبی در آمریکا دادند.

بدون شک انتشار خبر ساخت کشتی‌های یخ شکن در آستانه آغاز قرن بیستم موجب حیرت همگان شد. گفته می‌شد اگر ۲۵ سال قبل مخترعی از چنین کشتی که در میان یخ بحریمایی کند سخن می‌گفت قطعاً مورد تمسخر قرار می‌گرفت اما در این زمان در آمریکا چنین کشتی‌هایی معمول شده بودند. (اطلاع، ۱۳۱۷ق، ش ۴: ۴۸۱) با استفاده از اختراع‌ها هیدروسکوپ یا ذره‌بین آبی کشتی‌هایی که در گذشته غرق شده بودند، کم‌کم پیدا شدند. روزنامه مظفری سپس به توصیف کامل این دستگاه و چگونگی کاربرد آن می‌پردازد. (مظفری، ۱۳۲۳ق، س ۴، ش ۵: ۱۳، ۱۲) البته روزنامه اختر سه دهه قبل‌تر از روزنامه مظفری بدون ارائه جزئیاتی آن این خبر را بازتاب داده بود. (اختر، ۱۲۹۵ق، ج ۲، ش ۴۳: ۱۱۵۱)

کیفیت کشتی‌های آمریکا از دیگر مسایلی بود که در این دوره مورد توجه ترقی‌خواهان ایرانی قرار گرفت. در این راستا روزنامه اختر در یکی از شماره‌ها خود به شرح مشاهدات یکی از اهالی مشرق زمین در توصیف یک نوع کشتی در شیکاگو می‌پردازد. توصیف این مسافر شرقی از لحظه مواجهه‌اش با کشتی آمریکایی به‌طور خلاصه این چنین است:

روی دریا واپوری به بزرگی یک شهر نمایان شد، وصف این واپور بزرگ که چون شهر سبا بر روی آب بود خارج از تحریر و توصیف بود. دو واپور ۱۲ هزار و ۹۵۰ تنی به نام‌های کامپانیا و لوکانیا در شیکاگو وجود داشتند، هر کدام از این واپورها هزار و ۸۰۰ نفر را به آسانی در خود جای می‌دادند. (اختر، ۱۳۱۱ق، ج ۸، س ۲۰، ش ۱: ۵۹۰۰)

همچنین سرعت این کشتی در هر ساعت ۲۲ میل و نیم ذکر شده است که از این نظر هیچ کشتی در جهان با آنها برابری نمی‌کرد. از دیگر جزئیات مربوط به این کشتی وجود کتابخانه بزرگی با ۲ هزار ۵۰۰ جلد کتاب بود. (اختر، ۱۳۱۱ق، ج ۸، س ۲۰، ش ۲: ۵۹۱۷، ۵۹۱۶) از این گزارش می‌توان به دلیل اصلی تحول چشمگیر این کشور نویافته در عرصه تکنولوژی پی برد و آن هم توجه به کتاب، علم و دانش بود. این مهم از چشم ترقی‌خواهان این دوره مغفول نماند و آنها در گزارش‌ها و نوشته‌های خود به‌طور مفصل به بازتاب اهمیت نظام آموزشی در آمریکا و دستاوردهای آن برای این کشور نویافته پرداختند. (جهانی، رحمانیان، ۱۳۹۹: ۴۸-۱)

همچنین توصیف‌های بعضی از سیاحان ایرانی از کیفیت کشتی‌های آمریکایی نیز قابل توجه است. «میرزا رضاخان ارفع‌الدوله» که در اواخر دوره ناصری عازم آمریکا شده است، کشتی‌های مسافری میان بنادر آمریکا را متفاوت از کشتی‌های اروپایی می‌داند و می‌نویسد:

«کشتی‌های آمریکایی دو یا سه مرتبه روی آب هستند اما فقط یک مرتبه کشتی‌های اروپایی روی آب است.» ارفع‌الدوله در ادامه مطالبی در خصوص امکانات رفاهی این کشتی‌ها ارائه می‌دهد. (ارفع‌الدوله، ۱۳۷۸: ۴۷۰) علاوه بر این در ۱۳۱۵ق «ابراهیم صحاف باشی» به توصیف کشتی به نام نیویارک (نیویورک) می‌پردازد و در وصف آن می‌نویسد: این کشتی بسیار ملوکانه و باشکوه بود، در ۲۴ ساعت ۴۱۷ میل حرکت می‌کرد. مسافرت با این کشتی بسیار آسان بود به طوری که حتی یک شخص کور صرفاً اگر زبان می‌دانست، می‌توانست به هر نقطه‌ای از آمریکا که بخواهد سفر کند. (صحاف‌باشی تهرانی، ۱۳۵۷: ۶۳) بدین ترتیب ایرانیان از یک طرف از طریق نشریات و از طرف دیگر از طریق سفرنامه‌نویسان و سیاحان ایرانی در آمریکا از تحولات این کشور در عرصه حمل و نقل دریایی آگاه شدند.

بررسی دیگر تحولات آمریکا در عرصه صنعت دریایی در سال‌های بعد به صورت گسترده‌تری مورد توجه قرار گرفت. روشنفکران و سفرنامه‌نویسان این دوره مباحثی همچون تاثیر صنعت دریایی بر اقتصاد آمریکا، تحول در ساخت کشتی‌های جنگی و در پایان ضرورت توجه ایران به صنعت دریایی این کشور را مورد واکاوی قرار دادند:

۴. بررسی تاثیر صنعت دریایی بر اقتصاد آمریکا

یکی از سوالاتی که ذهن بسیاری از مصلحان و نمایندگان سیاسی ایران را به خود واداشت این بود که صنعت دریایی آمریکا تا چه اندازه بر تحول اقتصاد این کشور اثرگذار بوده است؟ برای پاسخ به این سوال باید اذعان داشت که ثروت و تمول آمریکایی‌ها میان مردمان عصر قاجاریه امری شناخته شده بود و روشنفکران و اصحاب جراید این دوره به خوبی به این امر واقف بودند و در گزارش‌ها و نوشته‌های خود آن را بازتاب می‌دادند. برای نمونه روزنامه اطلاع می‌نویسد: تا قبل از مطرح شدن آمریکا به عنوان قدرتی برتر در عرصه اقتصادی یکی از قدرتمندترین اقتصادهای جهان متعلق به امپراطوری بریتانیا بود اما کم‌کم جای خود را به آمریکا داد. (اطلاع، ۱۳۰۴ق، ش ۱۵۵: ۳) در این دوره مطبوعات بحث پیشی گرفتن آمریکا از انگلیس در حوزه تجارت را دنبال می‌کردند و به این باور رسیده بودند که «در تجارت داخله احدی نمی‌تواند با مملکت آمریکا رقابت کند.» (اطلاع، ۱۳۰۴ق، ش ۱۵۵: ۳، ۴؛ تربیت، ۱۳۱۶ق، ج ۱، ش ۱۳۷: ۵۴۸) و آمریکا به «نخستین تجارتخانه جهان» تبدیل شده است. (چهره نما، ۱۳۲۲ق، ج ۱، ش ۴، سال اول: ۶)

طبیعتاً این ثروت معلول ساختار پیشرفته، متری و مدیریتی سیاسی کارا در آن کشور بود. با این حال در دوره قاجاریه دلایل مختلف و متنوعی برای آن برمی‌شمردند. برخی از نشریات در شرح منشاء این ثروت و رفاه ابراز داشتند: «این مردم هر چه به دست آورده‌اند به کسب و کوشش و علم و دانش و حکمت علمی و تدابیر سیاسی بوده و از راه تجارت و صنعت و حرفت و زراعت حاصل نموده‌اند.» (اطلاع، ۱۳۱۷ق، ش ۴۷۸: ۳، ۲) بنابراین از منظر روزنامه اطلاع وجود علم و دانش، توجه به نظام سیاسی و نظام اقتصادی در آمریکا منشاء ثروت و تمول مردم این کشور است. در همین رابطه روزنامه تربیت رفتار اجتماعی مردم آمریکا را در متمول بودنشان دخیل و موثر می‌داند. (تربیت، ۱۳۲۳ق، ج ۳، ش ۳۶۳: ۱۸۲۰، ۱۸۱۹) علاوه بر موارد فوق برخی دیگر از مطبوعات شمار بانک‌ها و تجارت‌خانه‌های این کشور (اطلاع، ۱۳۱۷ق، ش ۴۷۷: ۴، ۳)، عظمت و کارایی کارخانجات (استادوخ، ۱۳۲۴ق، ک ۹، پ ۷: ۱۱۸) را از جمله دلایل ترقی اقتصاد این کشور و پیشی گرفتن بر سایر قدرت‌های جهان در عرصه اقتصادی ذکر کرده‌اند.

اما بدون شک یکی از عوامل تاثیرگذار در اقتصاد آمریکا تحول در صنعت دریایی این کشور بود. وجود ۲۴ هزار فروند کشتی تجارتي این کشور که معاملات سالیانه آنها تقریباً معادل چهار هزار و ۵۰۰ کرور تومان بود، خود دلیل محکمی برای نشان دادن عظمت، پیشرفت و ثروت آمریکا است. (تربیت، ۱۳۲۳ق، ج ۳، ش ۳۶۳: ۱۸۲۰-۱۸۱۸) روزنامه تربیت ارزش معاملات آمریکا در ۱۳۲۱ق حدود ۶ هزار کرور تومان ذکر می‌کند که از این مقدار ۲ هزار و ۱۵۰ کرور از آن واردات و سه هزار و ۸۵۰ کرور به صادرات اختصاص داشت. (تربیت، ۱۳۲۴ق، ج ۳، ش ۴۰۲: ۲۱۲۸) چند سال بعد یعنی در سال ۱۳۲۴ق/۱۹۰۶م «مرتضی ممتازالملک» سفیر ایران در واشنگتن در گزارشی به وزارت خارجه عده کارخانجات و بناهای صنعتی آمریکا را بالغ بر ۵۳۲ هزار و ۲۵۴ کارخانه ذکر نموده بود. از جمله این کارخانجات کارخانه کشتی‌سازی بود که سرمایه که تا سال ۱۹۰۵م/۱۳۲۳ق صرف این کارخانه شده ۸۴۷۶۹۲۳۹ دلار بوده است. (استادوخ، ۱۳۲۴ق، ک ۹، پ ۷: ۱۱۸) این سرمایه‌گذاری‌ها در صنعت دریایی خیلی زود منجر به رشد میزان واردات و صادرات در آمریکا می‌شد به طوری که در ۱۳۲۴ق تجارت آمریکا اعم از صادرات و واردات مبلغ ۱۶ میلیارد و ۲۱۸ میلیون و ۵۷ هزار و ۴۰۳ فرانک برآورده شده است که تجارت این سال نسبت به تجارت سال قبل حدود یک میلیارد و ۶۲۶ میلیون و ۶۷۳ هزار و ۶۰۹ فرانک افزایش داشته بود. (استادوخ، ۱۳۲۴ق، ک ۹، پ ۷: ۱۰۳) باید توجه داشت در این دوره

آمریکا برترین قطب کشتی‌سازی در جهان بود و در این رابطه روز به روز اختراعات و فن-آوری‌های جدیدی به ظهور می‌رساند که کشتی‌های آمریکایی را مجهزتر و متمایزتر از کشتی‌های دیگر کشورها می‌کرد. (استادوخ، ۱۳۲۹ق، ک ۲۰، پ ۱: ۹۱) همان‌گونه که مشاهده گردید ایرانیان قبل از مشروطه به خوبی متوجه ثروت و زندگی رفاهی آمریکایی‌ها و تاثیر نیروی دریایی این کشور در اقتصاد بودند به همین دلیل بعد از بررسی دلایل پیشرفت آمریکا در عرصه اقتصادی بر ضرورت الگوبرداری از این کشور در عرصه اقتصادی به طور عام و صنعت دریایی به طور خاص تاکید می‌کردند.

اهمیت این مساله تا بدان اندازه بود که مرد آزاد در یکی از گزارش‌های خود ضمن انتقاد از نظام آموزشی ایران و ناآگاهی دانش‌آموزان از تحولات آمریکا می‌نویسد:

در مدارس ایران تمام معلومات شاگرد منحصر است به یادداشت‌هایی که در سر کلاس برداشته است. برای نمونه محصل راجع به جغرافیای اقتصادی آمریکا دو صفحه در کلاس از بیانات معلم یادداشت کرده تمام همش بر این است که اسامی و کلیات را از حفظ کند و فردا به معلم پس دهد چنین محصلی از وسایل تولید ثروت آمریکا خبر ندارد، نمی‌داند آمریکا به چه علت و به چه ترتیب در ظرف یک قرن ترقیات محیرالعقول در عالم اقتصاد کرده و امروز به همان وسیله نفوذ فوق العاده مهم در سرتاسر دنیا دارد، از صنعت حمل و نقل آنجا ایداً اطلاعی ندارد و در مخیله خود نمی‌تواند زندگانی اقتصادی آمریکا را تصور کند. (مردآزاد، ۱۳۴۲ق، س ۱، ش ۱۲۰: ۱۰۲)

بنابراین روشنفکران بر این باور بودند که محصلین باید از همان مقاطع پایه اطلاعاتی در خصوص صنعت، تکنولوژی و چگونگی رشد و تحول آمریکا را کسب کنند و این نوع اطلاعات باید جز لاینفک تعلیمات دبستانی باشد.

۵. ورود آمریکا به صنعت دریایی ایران (زمینه‌ها و دلایل)

در دوره قاجاریه و به ویژه بعد از شکست‌های ایران از روسیه، عقب‌ماندگی جامعه ایران به لحاظ تجهیزات دریایی به‌عنوان یک مسئله اصلی خودنمایی می‌کرد زیرا ایران در این دوره به دلیل نبود قدرت دریایی کارآمد و تجهیزات جنگی پیشرفته بسیاری از سرزمین‌های خود را در شمال غرب، شمال شرق و شرق را از دست داده بود، این موضوع یعنی ترس از دست دادن سرزمین‌های بیشتر از یک طرف و آگاهی روزافزون ایرانیان از تحولات آمریکا و

اخباری مبنی بر فن‌آوری‌های جدید و دور از انتظار از ساخت جنگ‌افزارهایی همچون کشتی جنگی و دیگر ابزارآلات کشف شده در عرصه دریایی از طرف دیگر سبب توجه مطبوعات و دیپلمات‌های ایرانی به قدرت دریایی آمریکا شد تا شاید به کمک این کشور روند مدرن‌سازی نیروی دریایی ایران را مورد مطالعه و پژوهش قرار دهند.

همان‌گونه که اشاره شد بسیاری از اطلاعات در خصوص تحولات آمریکا در عرصه صنعت دریایی از طریق نشریات به دست آمده است. البته منبع عمده اطلاعات این نشریات به ویژه وقایع‌اتفاقیه، روزنامه‌های خارجی بودند که به دستور امیرکبیر از کشورهای فرانسه، انگلیس، روس، اتریش، عثمانی و هندوستان به ایران وارد و ترجمه می‌شد. این جزوه‌ها حاوی اطلاعات مهم از اوضاع سیاسی و اقتصادی کشورها غربی بودند، علاوه بر این جزوه‌ها؛ امیرکبیر دستور داد کتاب جهان‌نمای جدید نوشته شود. (آدمیت، ۱۳۴۸: ۱۸۸، ۱۸۵) بنابراین از لابه‌لای این منابع اطلاعات مبسوطی در مورد آمریکا کسب می‌شد. علاوه بر آن برخی گزارش‌هایی که از نمایندگان سیاسی ایران در خارج از کشور به طور پراکنده به ایران می‌رسید همه اینها دست به دست هم داد که امیرکبیر از جریان‌های مهم سیاست بین‌المللی بی‌اطلاع نباشد و بتواند به کشمکش سیاسی انگلستان و آمریکا در آن زمان پی ببرد. در واقع امیر کبیر به خوبی دریافته بود در برابر انگلیسی‌ها که یکه‌تازان خلیج فارس بودند، می‌بایست با دولتی ایجاد روابط سیاسی کند که دارای نیروی دریایی نیرومندی باشد و چنین بود که متوجه آمریکا شده و درصدد جلب همکاری دولت آمریکا برآمد و با آن دولت پیمان دوستی و بازرگانی و کشتیرانی بست.

علاوه بر این در اوایل قرن نوزدهم، آمریکا هنوز کشوری نوپا بود و هنوز کمتر کسی تصور می‌کرد که این ملت جوان بتواند روزی قدرتی جهانی شود اما امیرکبیر با ذهن روشن خود این معنی را به خوبی دریافته بود و به امید آن که این ملت جوان بتواند روزی در برابر دولترین روس و انگلیس عرض اندام کند جویای روابط سیاسی با دولت آمریکا شد و در اوایل ۱۲۶۶ق به «میرزا محمدخان» کاردار استانبول دستور داد که با نماینده دولت آمریکا در استانبول مذاکراتی به منظور ایجاد قراردادی بین دولترین ایران و آمریکا انجام دهد. این مذاکرات سرانجام به عقد قراردادی به نام عهدنامه دوستی و کشتی‌رانی در شهر استانبول به تاریخ ۱۴ ذیحجه ۱۲۶۷ق خاتمه یافت. آنچه در قرارداد مذکور حائز اهمیت بود یکی اختیار کشتیرانی در داخل رودخانه‌های ایران بود. دولت ایران تا آن موقع این امتیاز را به

هیچ یک از کشورهای خارجی نداده بود. اما یک ماه پس از آنکه این قرارداد به امضاء رسید، امیرکبیر برکنار شد و در دوره «میرزا آقاخان نوری» با رایزنی‌ها انگلیس این قرارداد تصویب نشد. (آدمیت، ۱۳۴۸: ۵۷۲-۵۷۰) بنابراین طرح امیرکبیر در ایجاد نیروی دریایی و روی آوردن به نیروی سوم به هم ریخت. روشن نیست چنانچه امیر بر سر کار می‌ماند روابط و مناسبات ایران با آمریکا تا چه میزان پیش می‌رفت و به چه سطحی می‌انجامید اما به نظر می‌رسد امیرکبیر بنا به دلایل گفته شده در بالا به آمریکا توجه ویژه نشان می‌داد.

باید اذعان داشت که ایده بهره‌مندی از آمریکا به عنوان یک نیروی سوم جهت رهایی از فشار و تعدیات روس و انگلیس با مرگ امیرکبیر پایان نیافت و همچنان به اشکال مختلف تا پایان دوره قاجاریه تعقیب شد. روزنامه وقایع اتفاقیه با خوش‌بینی و خرسندی زیادی روی آوردن ایران به آمریکا را دنبال می‌کرد در حقیقت از نگاه این نشریه در روابط بین دو ملتی که هیچگونه نظر ارضی نسبت به یکدیگر ندارند این بزرگترین مراتب ودادیه و مودت متقابل بود. (وقایع اتفاقیه، ۱۲۷۳ق، ج ۳، ش ۳۱۲: ۲۰۳۶)

همچنین عدم تمایل آمریکا به درگیر شدن در سیاست‌های خطرناک، عدم مطامع سیاسی در ایران و از طرفی دورافتادگی جغرافیایی آمریکا از ایران موجب شده بود که مطبوعات و دیپلمات‌های ایرانی حتی ساخت تسلیحات نظامی توسط آمریکا را با نگاه مثبت بنگرند به طوری که آنها همواره آمریکا را کشوری صلح‌جو معرفی می‌کردند. در این راستا «حسینقلی خان صدرالسلطنه» در گزارش‌های خود به ایران ضمن اشاره به مزایای دوستی ایران با آمریکا در توجیه صنعت تسلیحاتی این کشور می‌نویسد:

مقصود کلی این مردم صلح عمومی است اما استعداد حریبه خودشان را هم کم نمی‌کنند، کشتی جنگی تازه می‌سازند که نمونه آن را در اتاقی به بنده نشان داده‌اند ... من چه عرض کنم آمریکایی کجا، اروپا و غیره کجا، ... (استادوخ، ۱۳۰۶ق، ک ۲۰، پ ۳: ۱۶-۱۳)

از این گزارش و سایر گزارش‌های حسینقلی‌خان در خصوص تحولات آمریکا در عرصه اقتصادی و تکنولوژی می‌توان شدت حیرت سفیر ایران از پیشرفت‌ها آمریکا را دریافت. (استادوخ، ۱۳۰۶ق، ک ۲۰، پ ۳، ب ۱۳-۱۶؛ ساکما، ۲۹۵/۷۹۷۰: ۱۷۲) پیداست رسیدن این گزارش به ایران تا چه میزان تصور خوانندگان آن از آمریکا و برتری این کشور

نسبت به قدرت‌های اروپایی را متحول و دگرگون ساخته است و بیش از پیش ایرانیان را تشویق به روی آوردن به آمریکا به عنوان الگویی مناسب کرده است.

مطبوعات این دوره هم هدف اصلی آمریکا از ساخت تسلیحات نظامی را برقراری صلح عنوان می‌کنند. (اختر، ۱۳۱۰ق، ج ۸، س ۱۹، ش ۱۳: ۵۵۷۳، ۵۵۷۲)

یک دلیل صلح‌آمیز شناخته شدن آمریکا این بود که دولت آمریکا براساس «اصل مونروئه» رفتار می‌کرد براساس این اصل آمریکا نمی‌بایست در خارج از قاره آمریکا دست به اقدامات نظامی بزند. البته چنین موضعی در برخی مواقع با شک و تردید ملاحظه می‌شد برای نمونه روزنامه اختر در سال ۱۳۰۷ق می‌نویسد:

حکومت جمهوری آمریکا که تاکنون مداخله‌ای در کارهای سیاسی و اختلافات دیپلماتیکی اروپا نمی‌کرد و همه حواس خود را صرف اصلاح امور داخلی خود می‌کرد ظاهراً اکنون خیالات جدیدی در پیش گرفته است. نشانه بارز این سیاست جدید را بایستی در اقدام وزیر بحریه این کشور دید که لایحه‌ای در باب افزایش ۲۸۰ میلیون دلاری بودجه نیروی دریایی تقدیم مجلس نمایندگان آن کشور کرده و قصد دارد با این مبلغ طی چهار سال، ۱۰۲ فروند کشتی جنگی بسازد. (اختر، ۱۳۰۷ق، ج ۶، س ۱۶: ۴۸۰۱)

این شک و تردیدها به جا بود زیرا در سال‌های جنگ جهانی اول اوضاع تغییر کرد و مداخله این کشور اجتناب‌ناپذیر شد با این وجود این حقیقت که ایالات متحده منافع قابل توجهی در ایران نداشت توجه بسیاری از ایرانیان را تا پایان دوره قاجاریه به طرف آن کشور جلب می‌کرد و زمینه را برای ورود دستاوردها و دانش آمریکا در عرصه حمل و نقل دریایی را فراهم آورد.

۶. تلاش ترقی خواهان برای ورود دستاوردهای دریایی آمریکا به ایران

به دنبال درخشش آمریکا در ساخت کشتی‌سازی و برتری یافتن آنها در این صنعت، کشورهای مختلف جهان علاقمند به بهره‌مندی از پیشرفت‌های آنان شدند. این تمایل از نیمه قرن نوزدهم به این سو پدیدار گشته بود. برای نمونه پاشای مصر به کارخانه کشتی‌سازی بوستون آمریکا سفارش ساخت یک کشتی آهنی با ظرفیت بسیار بالا را داده بود. (وقایع اتفاقیه، ۱۲۷۴ق، ش ۳۸۶: ۲۶۰۱) دولت روسیه هم در همین زمان، یکی از مشتریان

ثابت‌قدم خرید کشتی از آمریکا بود (وقایع اتفاقیه، ۱۲۷۰ق، ش ۲۰۲: ۱۰۱۰) به طوری که در ۱۲۹۵ق، ۲۵ فروند کشتی را از آمریکا سفارش داد. (اختر، ۱۲۹۵ق، ج ۲، ش ۲۳: ۱۸۳) در آغاز قرن بیست این همکاری همچنان ادامه داشت و رئیس کمپانی عظیم فولادکاری آمریکا به پترزبورگ رفته و متعهد شده بود که آمریکا چند فروند کشتی زره‌پوش برای روسیه بسازد. (تربیت، ۱۳۲۳ق، ج ۳، ش ۳۶۰: ۱۷۹۶) در همین راستا ایران هم از همان نیمه قرن مزبور همچون دیگر کشورها به بهره‌برداری از تکنولوژی کشتی‌سازی آمریکا علاقمند شده بود و درصدد خرید کشتی از آن کشور برآمد.

وزارت امور خارجه ایران در نامه‌ای به «میرزا احمدخان»^۶ کارگزار ایران در اسلامبول در دستورالعملی درخصوص خرید کشتی از آمریکا در محرم ۱۲۷۱ق نوشت که دولت ایران به چهار فروند کشتی جنگی «یلکن» آمریکایی نیاز دارد که در خلیج فارس مورد استفاده قرار گیرند، لازم به ذکر است که ایرانیان این کشتی‌ها را با کاپیتان و ناخدا و سایر عمله و اسباب می‌خواستند. (موجانی، ۱۳۷۵: ۲۹) از اینکه کارگزار ایران در اسلامبول در این خصوص چه اقداماتی کرد و چه نتایجی به دست آورد اطلاع دقیقی در دست نیست.

اقدام بعدی دولت ایران در تلاش برای خرید کشتی از آمریکا در سال ۱۳۲۲ق بود. طبق گزارش «اسحاق‌خان مفخم‌الدوله»، کنسول ایران در آمریکا، «مسیو لویی نیکسون» مالک بهترین کارخانه کشتی‌سازی آمریکا به شاه توصیه می‌کرد پنج فروند کشتی تورپیلو را از آن شرکت خریداری کند. اگرچه کنسول ایران در این رابطه در ترغیب دولت ایران برای پذیرش درخواست نیکسون تلاش زیادی کرد اما این بار هم ظاهراً قضیه به نتیجه‌ای ختم نشد. (استادوخ، ۱۳۲۲ق، ک ۹، پ ۵: ۵۶) و ایران تا اواخر دوره قاجاریه موفق به خرید کشتی جنگی از آمریکا نشد البته در ورود دانش نظامی این کشور به ایران اقداماتی صورت گرفت برای نمونه به کمک دیپلمات‌های ایرانی زمینه اعزام محصل برای فراگیری دانش نظامی فراهم گردید. از جمله این محصلان می‌توان «میرزا محمدعلی‌خان بمپوری» را نام برد. (استادوخ، ۱۳۳۰ق، ک ۳۷، پ ۲۰: ۱۶-۱۴) وی نایب اول ژاندارمری بود که وارد مدرسه نظامی «وست پانیت» در نیویورک شد. (استادوخ، ۱۳۳۰ق، ک ۳۷، پ ۲۰: ۳) «میرزا سید حسین» مترجم نظام یکی دیگر از محصلان ایرانی بود که به کمک علیقلی‌خان نبیل‌الدوله توانست در مدرسه «والپارزو یونیورسیتی» به تحصیل بپردازد. (استادوخ، ۱۳۳۲ق، ک ۲۷، پ ۱۱: ۸) علیقلی‌خان بر این باور بود این محصلان بعد از

اتمام تحصیلات خدمات بزرگ و انواع فداکاری نسبت به دولت و ملت خود ابراز خواهند کرد. (استادوخ، ۱۳۳۰ق، کارتن ۳۷، پوشه ۲۰: ۳) این گفته علیقلی خان درست بود زیرا هر کدام از این محصلین موقع بازگشت به کشور علاوه بر فراگیری دانش نظامی آمریکا در راستای تعلیم به دانش آموزان ایرانی کتاب‌های زیادی با خود می‌آوردند. (استادوخ، ۱۳۳۲ق، ک ۲۷، پ ۱۱: ۸) و دانش نوین خود را به دیگران منتقل می‌نمودند. ناگفته نماند که علیقلی خان در گزارش‌های خود به مقامات دولتی پیشنهاد استخدام «دکتر وان» آمریکایی که در منطقه کانال پاناما به خدمت نظامی آمریکا مشغول بود را هم داد اما مورد موافقت قرار نگرفت وی دلایل خود را برای انتخاب این صاحب منصب نظامی آمریکا این گونه برشمرد.

استخدام این دکتر و هم استخدام صاحب منصبان نظامی دیگر از آتازونی هم قیمتاً کمتر از جاهای دیگر تمام خواهد شد و هم داخل کردن این قبیل مستشاران را از آمریکا در خدمات دولت علیه به نظر بنده بسیار مصلحت است و فواید کثیر آن بر اولیای امور به خوبی معلوم است.

به هر حال این خواسته به دلیل استخدام مستشاران نظام از دولت سوئد متفی شد. (استادوخ، ۱۳۲۹ق، کارتن ۲۰، پوشه ۱، ب ۴۵۲)

حسین علایی سفیر ایرانی در آمریکا از مدرسه «استات میلیتاری آکادمی» به عنوان یکی از بهترین مدرسه‌های نظامی عالم نام می‌برد و تلاش می‌کند که زمینه ورود محصلان ایرانی به آن را فراهم آورد. (استادوخ، ۱۳۰۲ش، ک ۳۳، پ ۹، ش ۳۰) علایی یکی از شرایط عمده ورود به مدارس نظامی آمریکا را دانستن ریاضیات، تاریخ، زبان انگلیسی و همچنین شرایط دیگر از قبیل صحت مزاج و سن و غیره ذکر می‌کند. (استادوخ، ۱۳۰۳ش، کارتن ۳۳، پوشه ۱۰: ۲۴، ۲۵) از نگاه علایی، آمریکا بیش از هر کشور دیگری به آموزش نظامی توجه می‌کند. به دنبال پیگیری‌ها وی؛ وزرات جنگ دو نفر دیگر به اسامی «حسن‌خان صارم» و «نصرت‌الله‌خان» را برای تحصیل به این کشور فرستاد. (استادوخ، ۱۳۰۳ش، ک ۳۳، پ ۱۰: ۲۴) در حقیقت یکی از اهداف فرستادن محصل به مدارس نظامی آمریکا فراگیری علوم و فنون جدید آمریکا در عرصه تسلیحات جنگی بود. حتی برخی از این محصلین که به آمریکا مهاجرت می‌کردند بعد از فراگیری دانش مدتی در اداره کشتی‌های تجارت بحری واشنگتن مشغول فعالیت می‌شدند یکی از چنین محصلینی «بنیامین یونس میرزا» نام داشت

که تابعیت آمریکایی هم گرفت. این جوان ایرانی در دهکده نازی (نازلو) از توابع ارومیه متولد شد و پس از پایان تحصیلات در ۱۹۰۳م/ ۱۳۲۱ق از ارومیه به آمریکا مهاجرت کرد در ۱۹۱۴م/ ۱۳۳۲ق دیپلم خود را در دارالفنون در بالتیمور گرفت و بعد از آن به ادامه تحصیل پرداخت و پس از پایان تحصیلات خود وی از ۱۹۱۷-۱۹۱۹م/ ۱۳۳۵-۱۳۳۷ق در وزارت بحریه آمریکا و سپس در اداره کشتی‌های تجارت بحری واشنگتن مشغول فعالیت شد. (استادوخ، ۱۳۳۸ق، ک ۲۲، پ ۱: ۹۵) همان‌گونه که مشاهده گردید، ایرانیان بعد از آگاهی از تحولات آمریکا در صنعت دریایی در تکاپو برای بهره‌برداری از دانش و تکنولوژی آمریکا برآمدند و در این راه موفقیت‌هایی چند از جمله فرستادن محصل به این کشور برای فراگیری جدیدترین دستاوردهای نظامی آمریکا به دست آوردند.

۷. نتیجه‌گیری

در دوره قاجاریه و به ویژه اواسط دوره ناصری آشنایی ایرانیان با تحولات ایالات متحده آمریکا به ویژه صنعت حمل و نقل دریایی این کشور رشد چشمگیری یافت. در ابتدا نویسندگان کتب جغرافیایی اطلاعاتی در این خصوص ارائه دادند اما این اطلاعات مبهم و اندک بودند. با انتشار نشریات ترقی خواهان سرعت و عمق تغییرات و کشفیات صنعت دریایی آمریکا را نشان دادند و شناخت ایران از آمریکا را دچار دگرگونی بنیادی کردند، به طوری که این شناخت‌ها که بیشتر از طریق روزنامه وقایع‌اتفاقیه، اختر، اطلاع، تربیت، چهره‌نما و ... به دست آمد، بعدها زمینه ساز تغییرات عمده‌ای در اندیشه و عمل ایرانیان شد.

مشاهده شد که با ورود اطلاعات جدید و انتشار سریع آن‌ها در مطبوعات ایران، مصلحان ایرانی به این باور رسیدند که آمریکا با پیشی جستن از سایر کشورهای پیشرفته به مهد کشفیات و اختراعات در صنعت حمل و نقل دریایی تبدیل شده است این موضوع از یک طرف و عقب‌ماندگی جامعه ایران به لحاظ تجهیزات دریایی از طرف دیگر سبب توجه بیش از پیش ایرانیان به این کشور نویافته شد. شاید نخستین فردی که به این مساله پی برد، امیرکبیر بود که به خوبی دریافته بود در برابر انگلیسی‌ها که یکه‌تازان خلیج فارس بودند، می‌بایست با دولتی ایجاد روابط سیاسی کند که دارای نیروی دریایی نیرومندی باشد و چنین بود که متوجه آمریکا شده و درصدد جلب همکاری دولت آمریکا برآمد و با آن

دولت پیمان دوستی و بازرگانی و کشتیرانی بست. بعد از آن ترقی خواهان و روشنفکران به واکاوی چگونگی تحول آمریکا در عرصه صنعت دریایی، تاثیر حیرت‌انگیز آن بر اقتصاد این کشور پرداختند و قدرت آمریکا در ساخت کشتی‌های جنگی را نشان دادند. روشن گردید که یکی از اهداف اصلی آنها از این گزارش‌ها متقاعد کردن مقامات دولتی برای مدرن کردن و تجهیز ناوگان دریایی ایران با الگو قرار دادن آمریکا بود. در این راستا نمایندگان سیاسی ایران در واشنگتن بیشترین تلاش را برای ورود تکنولوژی‌های جدید این کشور در عرصه صنعت دریایی انجام دادند و در تلاش برای خرید کشتی‌های جنگی از این کشور برآمدند اما علی‌رغم تلاش زیاد موفق به ورود کشتی‌های آمریکایی به ایران نشدند و دیپلمات‌ها تنها توانستند با فرستادن محصلین ایرانی به آمریکا اطلاعاتی در خصوص دانش نظامی و صنعت دریایی این کشور به دست آورند. روشن شد که این محصلین بعد از اتمام تحصیلات خود موقع بازگشت به کشور کتاب‌های زیادی با خود آوردند و چگونگی تحول آمریکا در صنعت دریایی را در ایران آموزش دادند.

پی‌نوشت

۱. در جلد نخست کتاب چهار جلدی غلامحسین افضل‌الملک شیرازی به نام کراسه المعی، کتابچه اعتمادالسلطنه در خصوص وضعیت دریانوردی در ایران آورده شده است.
۲. رای آگاهی بیشتر بنگرید به: بررسی روند مدرن سازی نیروی دریایی ایران در خلیج فارس در دوره قاجاریه نوشته صادق سلیمی بنی و محسن مطلبی جونقانی، جهاد دانشگاهی، ۱۳۹۳، دوره دهم.
۳. برای آگاهی بیشتر بنگرید به Merchant marine for trade and defence, 1946: 10
۴. روزنامه وقایع‌اتفاقیه سال ۱۸۰۹م را سال اختراع کشتی بخار توسط فولتون ذکر کرده است اما این تاریخ نادرست می‌باشد زیرا رابرت فولتون در سال ۱۸۰۷ م نخستین کشتی بخار تجاری به نام کلرمونت را ساخت. (Merchant marine for trade and defence, 1946: 10,11)
۵. برای آگاهی بیشتر بنگرید به D J. William Fredrickson (1956) American shipping in the trade with Northern Europe 1783-1860, Scandinavian Economic History Review, 109-125.
۶. بعد از فوت میرزا محمدخان مصلحت‌گذار ایران در عثمانی در ۱۲۶۹ق، میرزا احمدخان جانشین وی شد. (آدمیت، ۱۳۴۸: ۵۷۲)

کتاب‌نامه

- اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ)، ۱۳۰۶ق، کارتن ۲۰، پوشه ۳: ۱۲؛
۱۳۲۴ق، کارتن ۹، پوشه ۷: ۱۰۳؛ ۱۳۲۹ق، کارتن ۲۰، پوشه ۱: ۹۱؛ ۱۳۲۸ق، کارتن ۱۰، پوشه
۳: ۴۵/۱؛ ۱۳۳۰ق، کارتن ۳۷، پوشه ۲۰: ۳؛ ۱۳۳۰ق، کارتن ۳۷، پوشه ۲۰: ۱۶-۱۴؛ ۱۳۳۲ق،
کارتن ۲۷، پوشه ۱۱: ۸؛ ۱۳۳۸ق، کارتن ۲۲، پوشه ۱: ۹۵؛
۱۳۰۲ش، کارتن ۳۳، پوشه ۹: ۳۰؛ ۱۳۰۳ش، کارتن ۳۳، پوشه ۱۰: ۲۴؛ ۱۳۲۲ق، کارتن ۹، پوشه ۵:
۵۹؛ ۱۳۲۴ق، کارتن ۹، پوشه ۷: ۲۱؛ ۱۳۲۴ق، کارتن ۹، پوشه ۷: ۱۱۸؛ ۱۳۰۶ق، کارتن ۲۰، پوشه
۳: ۱۶-۱۳.
- ارفع الدوله، پرنس (۱۳۷۸). خاطرات پرنس ارفع الدوله، به کوشش علی دهباشی، تهران: نشر شهاب
ثاقب با همکاری انتشارات سخن.
- اعتماد السلطنه، محمد حسن بن حاجی علیخان (۱۲۸۸ق). تاریخ انکشاف ینگی دنیا، چاپ سنگی،
تهران: بی‌نا.
- افضل‌الملک شیرازی، غلامحسین (۱۲۶۸ق). نسخه خطی کُراسه‌المعی، ج ۱، کتابخانه مجلس شماره
ثبت ۱۸۲۲۱.
- آدمیت، فریدون (۱۳۴۸). امیرکبیر و ایران، تهران: خوارزمی.
- جهانی، فرشته، رحمانیان، داریوش (۱۳۹۹). بازتاب نظام آموزشی آمریکا در اندیشه ایرانیان دوره
قاجاریه و نتایج آن، مجله جستارهای تاریخی، دوره ۱۱، شماره پیاپی ۱.
- رئین، اسماعیل (۲۵۳۶). دریانوردی ایرانیان از عصر استعمار تا امروز، ج ۲، تهران: چایخانه زیبا.
روزنامه اختر (۱۲۹۵ق)، شماره ۲۳.
- روزنامه اختر (۱۲۹۵ق)، شماره ۴۳.
- روزنامه اختر (۱۳۱۰ق)، سال ۱۹، شماره ۱۳.
- روزنامه اختر (۱۳۱۱ق)، سال ۲۰، شماره ۱.
- روزنامه اختر (۱۳۱۱ق)، سال ۲۰، شماره ۱۸.
- روزنامه اختر (۱۳۱۱ق)، سال ۲۰، شماره ۲.
- روزنامه اطلاع (۱۳۰۴ق)، شماره ۱۵۵.
- روزنامه اطلاع (۱۳۱۷ق)، شماره ۴۷۷.
- روزنامه اطلاع (۱۳۱۷ق)، شماره ۴۷۸.
- روزنامه اطلاع (۱۳۱۷ق)، شماره ۴۸۱.

روزنامه اطلاع (۱۳۱۹ق)، شماره ۵۶۴.

روزنامه تربیت (۱۳۱۶ق)، شماره ۱۳۷.

روزنامه تربیت (۱۳۲۳ق)، شماره ۳۶۰.

روزنامه تربیت (۱۳۲۳ق)، شماره ۳۶۳.

روزنامه تربیت (۱۳۲۴ق)، شماره ۴۰۲.

روزنامه چهره نما (۱۳۲۲ق)، سال اول، شماره ۴.

روزنامه حکمت (۱۳۲۷ق)، شماره ۹۴۱.

روزنامه علمی (۱۲۹۴ق)، شماره ۲۴.

روزنامه مردآزاد (۱۳۴۲ق)، سال اول، شماره ۱۲۰.

روزنامه مظفری (۱۳۲۳ق)، سال ۴، شماره ۵.

روزنامه وقایع اتفاقیه (۱۲۷۰ق)، شماره ۲۰۲.

روزنامه وقایع اتفاقیه (۱۲۷۳ق)، شماره ۳۱۲.

روزنامه وقایع اتفاقیه (۱۲۶۸ق)، شماره ۶۷.

روزنامه وقایع اتفاقیه (۱۲۶۸ق)، شماره ۷۰.

روزنامه وقایع اتفاقیه (۱۲۶۹ق)، شماره ۹۶.

روزنامه وقایع اتفاقیه (۱۲۷۰ق)، شماره ۱۵۶.

روزنامه وقایع اتفاقیه (۱۲۷۴ق)، شماره ۳۸۶.

روزنامه وقایع اتفاقیه (۱۲۷۵ق)، شماره ۴۰۹.

ژان داود، موسی (بی تا). نسخه خطی تاریخ جهان نما و جغرافی، ترجمه محمد حسین حسینی
فراهانی: بی جا.

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) سند شماره ۲۹۵/۷۹۷۰.

صحاف‌باشی تهرانی، ابراهیم (۱۳۵۷). سفرنامه، به کوشش محمد مشیری، چاپ اول، تهران: شرکت
مولفان و مترجمان ایران.

عبدالغفار، ابن‌المرحوم الفاضل‌التحریر علی محمد (۱۲۹۸ق). اصول علم جغرافیای طبیعی و سیاسی،
طهران: بی نا

فندیک، کرنیلیوس (۱۲۳۱ق). کشف‌القناع عن احوال الاقالیم و البقاع فی الترجمة مرآة‌الوضیة فی‌الکرة
الارضیه، ترجمه فخرالدین بن ابی‌القاسم‌الگلپایگانی، چاپ سنگی، بمبئی: بی نا.

قائم مقامی، جهانگیر (۱۳۲۶). تاریخ تحولات سیاسی نظام ایران، تهران: چاپخانه شرکت مطبوعات.

۵۰ پژوهش‌نامه تاریخ اجتماعی و اقتصادی، سال ۱۱، شماره ۱، بهار و تابستان ۱۴۰۱

کرزن، جورج ناتانیل (۱۳۴۹). ایران و مسئله ایران، ترجمه جواهر کلام، تهران: انتشارات ابن سینا.
محاسب الدوله، میرزا آقاخان مهندس میرپنجه (۱۳۱۸ق). اصول علم جغرافیا، تهران: چاپ سنگی،
کتابخانه مجلس: بی‌نا.

معین السلطنه، حاج میرزا محمدعلی (۱۳۶۳). سفرنامه شیکاگو، به کوشش همایون شهیدی، چاپ
اول، تهران: علمی

موجانی، علی (۱۳۷۵). گزیده اسناد روابط ایران و آمریکا، تهران: وزارت امور خارجه.

نایب الایاله، رضا قلی میرزا (۱۳۴۳). سفرنامه، به کوشش اصغر فرمانفرمایی قاجار، تهران: اساطیر.

ویلسون، آرنولد تالبوت (۱۳۶۶). ترجمه محمد سعیدی، خلیج فارس، تهران: انتشارات علمی و
فرهنگی.

Merchant marine for trade and defense (1946) Published by division of public information
united states maritime commission, Washington.

D J. William Fredrickson (1956) American shipping in the trade with Northern Europe 1783–
1860, Scandinavian Economic History Review.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی