

عبور کشتی‌های بخار از کانال سوئز و تأثیر آن بر رشد تجارت بنادر ایرانی خلیج فارس در سه دهه آخر قرن نوزدهم میلادی

عبدالرسول خیراندیش*

دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شیراز

مریم شیبری

دانشجوی دکتری رشته تاریخ گرایش ایران دوره اسلامی دانشگاه شیراز

(از ص ۳۷ تا ۵۱)

تاریخ دریافت: ۹۱/۰۶/۲۷، تاریخ پذیرش: ۹۱/۱۰/۴

چکیده

در قرن نوزدهم میلادی اختراع کشتی‌های بخار که توناژ بالاتری داشتند و همچنین افتتاح کانال سوئز که جایگزین راه جنوب آفریقا شد، تغییرات مهمی در تجارت ایجاد کرد. بنادر ایران در جنوب که از طریق خلیج فارس به آب‌های آزاد دسترسی دارند نیز از این تحول بهره‌مند شدند. این تحقیق درصدد است تأثیر کانال سوئز را به‌طور غیرمستقیم و براساس افزایش رفت‌وآمد کشتی‌های بخار به بنادر ایران مورد بررسی قرار دهد. بهترین راه نشان‌دادن این تغییر بررسی آماری تعداد و توناژ کشتی‌های بخار است که به خلیج فارس آمده‌اند. مطالعه موردی این تحقیق متمرکز بر چهار بندر بوشهر، لنگه، بندر عباس و خرمشهر است.

این تحقیق براساس روش کتابخانه‌ای و کیلیومتریکی تهیه شده و در دو مرحله تنظیم شده است. نخست طرحی جهانی از تجارت میان شرق و غرب ارائه می‌شود سپس نقش کانال سوئز در افزایش تعداد و توناژ کشتی‌های بخار واردشده به بنادر خلیج فارس در مقایسه با کشتی‌های بادبانی به تفکیک و سپس در قیاس با هم مورد بررسی قرار می‌گیرند. قواعد کیلیومتریکی این تحقیق نیز در بخش پی‌نوشت منعکس شده است.

واژه‌های کلیدی: کشتی بخار، راه ابریشم، برزخ سوئز، کانال سوئز، خلیج فارس

* نشانی پست الکترونیکی نویسنده مسئول مقاله: arKheirandish@yahoo.com

مقدمه

تجارت میان شرق و غرب برای دورانی طولانی بیشتر از مسیرهای زمینی و به میزان اندکی راه‌های آبی بوده است. چنان‌که تجارت راه ابریشم از چین تا آسیای مرکزی، ایران و آناتولی در خشکی بود و سپس با عبور از تنگه آبی کم‌عرض بسفور به اروپا می‌رفت. اگر این راه به شام یا ساحل مدیترانه منتهی می‌شد از آنجا بود که کالاهای تجار از طریق دریا به اروپا می‌رفت. اما با اکتشافات جغرافیایی در اواخر قرن پانزدهم میلادی راه آبی جنوب آفریقا کشف شد. بدین ترتیب از اروپا کشتی‌ها به شرقی‌ترین نقطه آسیا می‌رفتند. این بدان معنی است که پس از این مسیر تجارت بیشتر در دریا و کمتر در خشکی قرار گرفت. اما این مسیر آبی با همه مزایایی که داشت به‌مانند راه زمینی طولانی بود. لذا راه دیگری که وجود داشت آن بود که کشتی‌ها از شرق یا غرب به محل برزخ سوئز میان مدیترانه و دریای سرخ بیایند و سپس کالاهای خود را با شتر و طی مسافت حدود سی کیلومتر به کشتی دیگری منتقل نمایند. بدین ترتیب مسافت راه و طول زمان حمل کالا بسیار کوتاه می‌شد و تمام مشکلی که وجود داشت جابجایی کالا از یک کشتی به کشتی دیگر با استفاده از مسیر زمینی بود. این امر موجب شد تا به‌رغم اکتشافات دریایی همچنان مسیرهای باستانی شناخته‌شده در تجارت شرق و غرب برقرار بماند. کم‌این‌که در روزگار هخامنشیان نیز به‌همین‌نحو از دریای پارس به دریای مدیترانه رفت‌وآمد کرده‌اند که دستور احداث یک راه آبی با اتصال دریای سرخ به نیل و سپس مدیترانه صادر شد. چنان‌که برزخ سوئز را نزدیک‌ترین راه اتصال شرق و غرب بدانیم این سخن اشپولر صحیح می‌نماید که پرتغالی‌ها با کشف راه دریایی جنوب آفریقا مسافت میان شرق و غرب را طولانی کردند. (Spuler, 1971:91) به همین جهت اندیشه احداث یک کانال در محل برزخ سوئز همواره مطرح بوده است تا آن‌که در سال ۱۸۶۹ م. کانال سوئز در محل برزخ سوئز به کوشش دل‌سپس فرانسوی ساخته شد. این کانال راه ارتباط شرق و غرب را کوتاه کرد. چنان‌که پیش از آن با استفاده از برزخ سوئز چنین بود اما دیگر مشکلات حمل زمینی کالا از یک کشتی به کشتی دیگر مطرح نبود. با این حال عبور کشتی‌ها از کانال سوئز از نظر فنی شرایط خاصی داشت و با توجه به نوع کشتی متفاوت می‌شد زیرا در همان قرن نوزدهم که کانال سوئز ساخته شد، کشتی بخار نیز ساخته شد و به تدریج جایگزین کشتی‌های بادبانی گردید. اما این امر مدت‌ها

طول کشید در مورد کانال سوئز عوامل فنی نقش مهمی در این جایگزینی داشته که به نوبه خود بر تجارت ایران در خلیج فارس هم اثر گذاشت.

رقابت کشتی‌های بادبانی و کشتی‌های بخار در قرن نوزدهم

از قرن پانزدهم میلادی که کشتی‌های بزرگ بادبانی اقیانوس‌پیما ساخته شدند تا قرن نوزدهم میلادی تنها این نوع کشتی‌ها بودند که دریاهای جهان را درمی‌نوردیدند. اما در قرن نوزدهم کشتی‌های بخار برای آن‌ها به صورت رقبایی جدی پدیدار شدند که حضور چهارصدساله آن‌ها را به چالش کشیدند. در ابتدا کشتی‌های بخار اندک‌اندک جای خود را در اقیانوس‌ها بازکردند. این کشتی‌ها به دلیل سرعت بالاتر و توان حمل کالای بیشتر توجه تجار و دولتمردان را به خود جلب کرده بودند. مطابق آماری که در سال ۱۹۰۳ م. دی. ای. توماس (D.A.Thomas) از مصرف زغال در نیمه دوم قرن نوزدهم داده بین سال‌های ۱۸۵۰م. تا ۱۹۰۰ م. استفاده از زغال برای کشتی‌های بخار انگلیسی پانزده برابر شده است. درحالی‌که این میزان در مصرف سوخت خانگی طی همین مدت فقط رشدی سه‌برابر را نشان می‌دهد (D.A.Thomas, 1903:440). این نوع کشتی‌ها به‌خاطر الزام به حمل زغال مورد نیاز خود همواره دچار مشکل بودند. به‌ویژه در سفرهای طولانی مانند سفر به دور قاره آفریقا، عدم وجود ایستگاه‌های انبار زغال در مسیر یا ناگزیر بودن استفاده از زغال‌های نامرغوب موجب نگرانی صاحبان این نوع کشتی‌ها بود (Fletcher, 1958:559). بیمه کالاهای حمل‌شده توسط کشتی‌ها که از سویی اطمینان تولیدکنندگان و از سوی دیگر سود سرشار صاحبان کشتی‌ها را به‌دنبال داشت، به‌همراه ایجاد ایستگاه‌های بین‌راه که دو کارکرد مهم تهیه زغال و نگهداری کالاها را به عهده داشتند، از مشخصات کشتی‌رانی جهانی در این دوره به‌شمار می‌آیند. بیشترین سود را در این دوره انگلستان می‌برد که بهترین سیستم کشتی‌رانی را در جهان داشت و نقش واسطه را بین کشورهای اروپایی و مشرق‌زمین ایفا می‌کرد. تضمینی که ناوگان دریایی انگلستان به تولیدکنندگان و صادرکنندگان کالاها می‌داد و حجمی از کالا که کشتی‌های آنان جابه‌جا می‌کرد از مهم‌ترین دستاوردهای انگلستان در این دوره بوده است. مدتی بعد با ساخت کشتی‌هایی آهنی و فولادی، که به دلیل سنگین بودن نیاز کمتری به کالاهای پرحجم که تعادل کشتی را حفظ می‌کرد داشتند، همچنین اختراع موتورهای ترکیبی که مصرف انرژی را به نصف می‌رسانید، کشتی‌های بخار اهمیت

بیشتری یافتند. (Fletcher, 1958:560) اما آنچه که باعث شد این کشتی‌ها دریاها را تحت کنترل خود درآورند افتتاح کانال سوئز بود. این کانال که در سال ۱۸۶۹م. افتتاح شد، تأثیر بسیاری بر کشتی‌رانی جهان گذاشت.



کانال سوئز مسیر کشتی‌های اروپایی به سمت شرق را کوتاه نمود. تصویر فوق فاصله بین لندن تا بمبئی را نشان می‌دهد که دوازده هزار و سیصد مایل فاصله به هفت هزار و دویست مایل کاهش یافته است.

کانال سوئز در نوامبر ۱۸۶۹م. افتتاح شد. این کانال مسیر اروپای غربی به اقیانوس هند از طریق دریای سرخ را به نسبت کیپ تاون در جنوب آفریقا صدها مایل دریایی کم کرد، نیز، تقریباً مسیر اروپا به شرق را نصف نمود و مسیر به چین را به یک‌سوم کاهش داد. (Wilson 1939: 381-2) این کانال در مسیری که از غرب مدیترانه بدان منتهی می‌شد در سه منطقه مالت، جبل الطارق و پورت سعید انبارهای مناسبی از زغال را در اختیار کشتی‌های بخار قرار می‌داد. (Fletcher, 1958:559) ضمن این که این کانال به دلیل وضعیت جغرافیایی خاصی که داشت شرایط را برای کشتی‌هایی که با سرعت بیشتری از آن عبور می‌کردند، فراهم می‌نمود. یکی از این شرایط وجود بادهای دریای سرخ بود که عبور کشتی‌های بادبانی را دچار مشکل می‌ساخت. (Munro 2003:121) بنابراین در سال ۱۸۷۰م. درحالی که کشتی‌هایی که به هند می‌رفتند تنها ۱۰ درصد از این مسیر عبور می‌کردند، در سال ۱۸۷۲م. این نسبت به سی‌وهفت درصد افزایش یافت (Fletcher, 1958:561). بنابراین گفته شده که کانال چرخشی از توجه به کشتی‌های

بادبانی به کشتی‌های بخار از خود نشان داد. البته این موضوع تنها مربوط به شرق نبود بلکه در کشتی‌رانی تمام دنیا نیز تأثیر داشت. به‌طور مثال کشتی‌رانی استرالیا از سال ۱۸۶۹م. تا ۱۸۸۷م. ۱۷ درصد رشد کرد. بیشترین سود را در این دوره کشور انگلستان برد. اصطلاح مشهوری بود که می‌گفت: کانال سوئز با پول فرانسوی‌ها، زحمت مصری‌ها و به سود انگلیسی‌ها ساخته شده بود. در سال اول بعد از افتتاح این کانال فرانسه تنها در یک‌پنجم کشتی‌هایی که از کانال سوئز عبور می‌کردند، سهم داشت. درحالی‌که انگلستان سه‌پنجم آن‌ها را دارا بود. ولی به‌مرور کاهش را در سهم انگلستان مشاهده می‌کنیم، یعنی از ۸۰ درصد سال ۱۸۸۰م. به ۷۶ درصد در سال ۱۸۹۰م. رسید. با این وجود هیچ کشور مدیترانه‌ای نتوانست سهم انگلستان را به‌خود اختصاص دهد مگر آلمان که ۱۶ درصد آن را در سال ۱۹۱۰م. به نفع خویش کرد. (Fletcher, 1958: 565-7) به‌رحال کانال سوئز به چند دلیل موجب کاهش تجارت انگلستان و رشد تجارت سایر کشورهای اروپایی در این منطقه شد، هرچند که این تفاوت‌ها بعد از جنگ جهانی اول بیشتر خود را نشان داد. نخست آن که واسطه‌گری انگلستان بین کشورهای شرقی و اروپایی از میان رفت. با کوتاه‌شدن مسیر، آن کشورها به‌راحتی می‌توانستند با کشورهای شرقی ارتباط برقرار کنند. به‌همین دلیل کارکرد کشتی‌های انگلیسی در بیمه‌کردن کالاها، که پیش از آن درآمد بسیار بالایی را برای این کشور به‌وجود می‌آورد نیز از بین رفت. از سوی دیگر انبارهای کالا و زغال انگلستان که در مسیر طولانی دور آفریقا حائز اهمیت بودند، نیز بلااستفاده ماندند. (Munro, 2003: 125-7)

انعکاس افتتاح کانال سوئز در منابع ایرانی

در ۱۷ نوامبر ۱۸۶۹ که برابر با ۵ شعبان ۱۲۸۶ هـ ق است کانال سوئز افتتاح شد. در این سال در ایران به دستور ناصرالدین شاه چند روزنامه چاپ می‌شد. روزنامه «دولت علیه ایران» که ادامه روزنامه «وقایع اتفاقیه» بود و از شماره ۴۷۲ به نام «دولت علیه ایران» منتشر شده بود تا شوال ۱۲۸۷ هـ ق ادامه داشت و از سال ۱۲۸۳ هـ ق ناصرالدین شاه دستور داده بود که در تهران چند روزنامه چاپ شود بنابراین روزنامه «دولت علیه ایران» تبدیل شده بود به روزنامه «دولتی بدون تصویر»، «روزنامه دولتی با تصویر»، «روزنامه ملتی» و «روزنامه علمی» (روزنامه علمی دولت علیه ایران). (صدرهاشمی، ۱۳۶۳: ج ۲، ۷-۳۰۲) در هیچ‌کدام از این روزنامه‌ها خبری از افتتاح کانال سوئز نیست. از سال ۱۸۷۷ م / ۱۲۹۴

هق روزنامه دیگری نیز به نام روزنامه علمی در تهران به چاپ می‌رسید که این روزنامه یک بخش به نام جغرافی داشت. این روزنامه نیز وقتی به معرفی کانال‌ها و بغازها می‌پردازد اسمی از کانال سوئز نمی‌برد. (روزنامه علمی، ۱۲۹۴ هق : ۲) روزنامه‌های فارسی‌زبان خارج از ایران نیز مانند اختر ۱۸۷۵/م. ۱۲۹۲ هق، روزنامه حبل‌المتین ۱۸۹۲/م. ۱۳۱۱ هق، ثریا ۱۸۹۸/م. ۱۳۱۶ هق و دیگر روزنامه‌ها همگی در سال‌های بعد از افتتاح کانال سوئز انتشار یافته‌اند، بنابراین به افتتاح این کانال اشاره‌ای نکرده‌اند. در میان کتاب‌ها نیز تنها اعتمادالسلطنه در کتاب منتظم ناصری ضمن ذکر سال وقایع ۱۸۶۹/م. ۱۲۸۶ هق وقتی که به رخدادهای اروپا می‌پردازد به مسافرت پادشاه اطیش به شرق برای افتتاح کانال سوئز اشاره دارد. (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۴: ۱۲۹۲) همچنین در «سالنامه دولت علیه ایران» که در سال ۱۲۹۱ هق توسط اعتمادالسلطنه نوشته شده در ذکر حوادث سال ۱۲۸۶ آمده است: «اتصال دادن بحر سفید به بحر احمر به همکاری کمپانی فرانسه و به ریاست مسیو لسیس و اخراجات حفران مجری به حسب پول ایران هشتادوشش کرور و دویست و پنجاه هزار تومان.» (سالنامه دولت علیه ایران، ۱۲۹۱ هق: ۱۳) بعد از آن در منابع فارسی فقط در سال ۱۳۱۶ هق در «مرات‌الوقایع مظفری» در بخش متمم وقایع حکومت مظفرالدین‌شاه در سال ۱۳۱۶ هق به این کانال و این موضوع که تحت تسلط انگلستان است اشاره دارد. (ملک‌المورخین، ۱۳۸۶: ۳۶۱)

افزایش رفت و آمد کشتی‌های بخار به بنادر ایران بعد از افتتاح کانال سوئز

تجارت ایران از طریق خلیج فارس در دوره‌های مختلف همواره حائز اهمیت بوده است. در قرن نوزدهم میلادی که روسیه رقابت با انگلستان را آشکار نمود و به‌خصوص با تسلطی که روسیه بعد از جنگ‌های روس و ایران بر شمال کشور یافت، نگرانی حفظ هندوستان، انگلستان را به تحرک بیشتر در منطقه خلیج فارس وادار کرد. طرح تقسیم ایران یکی از نتایج چنین امری بود. طرحی که سال‌ها به‌طور عملی به‌وجود آمده بود چنان‌که پیش از قرارداد ۱۹۰۷ م. که به تقسیم ایران میان روس و انگلیس صحنه می‌گذاشت نیز این تقسیم‌بندی مشهود بود.

حضور کشتی‌های تجاری بریتانیا در سواحل ایران یک استثنا نبود. نیروی دریایی بریتانیا با قدرت تمام در همه کرانه‌ها حضور داشت. یکی از نکات مهم در این تغییر را می‌توان در این موضوع یافت که در اسناد، ابتدا کشتی‌های بخار با نام شرکت‌های

تجاری مشخص می‌شدند درحالی‌که کشتی‌های بادبانی را با ملیت آن‌ها مشخص می‌کردند. اما با رشد تجارت جهان با بنادر ایران به تدریج اسم شرکت‌ها حذف شده و در همه موارد ملیت‌ها مشخص شده است.

از میان شرکت‌های تجاری که کشتی بخاری داشتند و با سواحل ایران در ارتباط بودند، بیشترین سهم را «بی‌آی» (B.I) داشت. «بی‌آی» مخفف (British India steam navigation co.) بود که در اسناد با مخفف (B.I.S.N.Co) معرفی شده است. این شرکت که از سال ۱۸۵۲ فعالیت خود را آغاز کرده بود سه شعبه داشت که در سه شهر گلاسکو، لیورپول و کلکته سرمایه‌گذاری کرده بود. (Munro, 2003, 24) «بی‌آی» بین سال‌های ۱۸۶۲ م. تا ۱۸۸۲ م. از ۳۲ فروند کشتی بخار با ۲۱۷۵۲ تن بار به ۵۸ فروند کشتی با ۹۸۸۳۲ تن بار با شرق افزایش تجارت داشت (Munro, 2003, 132) و از میانه دهه ۱۸۷۰ م. به بعد نیز با بنادر ایران در خلیج فارس خطوط کشتی‌رانی برقرار کرد تعداد این کشتی‌ها از ۵۲ فروند در سال ۱۸۷۷ م. به ۱۰۵ فروند در سال ۱۸۸۳ م. در بنادر بوشهر، لنگه و بندر عباس رسیده بود. برای نمونه نگاه کنید به (Administration Report of the Persian Gulf political residency. 1880: 105, 133, 206)

سرویس‌های بی‌آی در بنادر ایرانی از ۱۸۷۷ م. تا ۱۸۸۴ م. / ۱۲۹۳ هـ.ق تا ۱۳۰۰ هـ.ق

۱۸۸۴	۱۸۸۳	۱۸۸۲	۱۸۸۱	۱۸۸۰	۱۸۷۹	۱۸۷۸	۱۸۷۷	
۱۰۴	۱۰۵	۱۰۰	۱۰۴	۵۲	۵۲	۵۲	۵۲	بوشهر
۱۰۴	۱۰۵	۱۰۵	۱۰۸	۵۳	۰۰۰۰	۵۲	۰۰۰	لنگه
۱۰۴	۱۰۵	۰۰۰۰	۱۰۱	۵۲	۰۰۰۰	۰۰۰	۰۰۰	بندر عباس

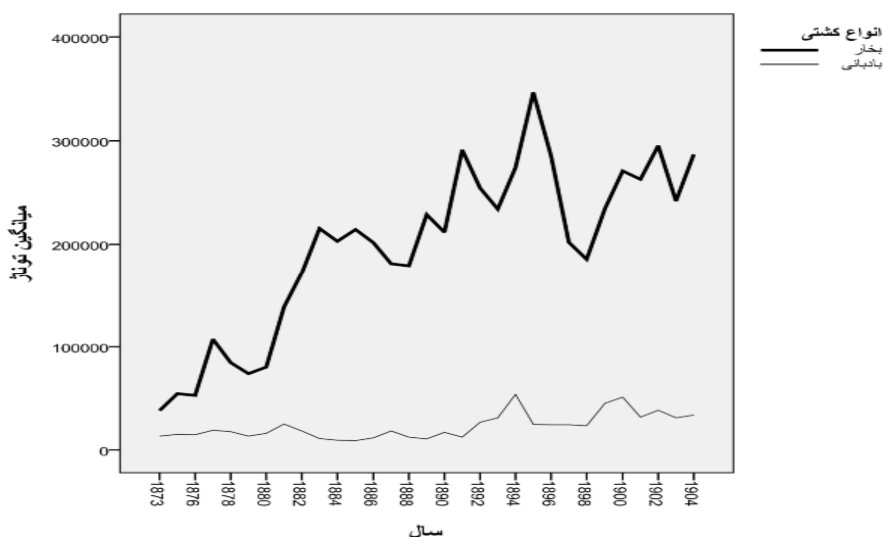
«شرکت بمبئی و ایران» (Bombay and Persian steam navigation Co) که در سال ۱۸۷۷ م. افتتاح شده بود بیشترین تعداد کشتی را بعد از «بی‌آی» داشت. این شرکت در مسیرهای دریای سرخ، خلیج فارس، بمبئی و کراچی فعالیت می‌کرد و در رتبه سوم انگلیش لاین (English Line) بود که از طرف خود دولت انگلستان کشتی‌رانی داشت (Administration Report of the Persian Gulf political residency, 1885, 45). سرویس‌های «بمبئی و ایران» و همچنین «انگلیش لاین» در این مدت به بندر لنگه رفت‌وآمد نداشته‌اند.

بعد از افتتاح کانال سوئز تجارت بندر بوشهر همواره روندی روبه‌رشد داشته است. جدول زیر در یک دوره سی‌ساله با فاصله زمانی ده‌ساله تعداد و توناژ کشتی‌های بادبانی و بخاری را که به این بندر رفت‌وآمد کرده‌اند نشان می‌دهد (Administration Report (of the Persian Gulf political residency 1894:10,1874:61

جدول تعداد و توناژ کشتی‌های بادبانی و کشتی‌های بخار در بندر بوشهر ۱۸۷۴م. تا ۱۹۰۴م. / ۱۲۹۱هـ.ق تا ۱۳۲۰هـ.ق

سال	کشتی‌های بادبانی	توناژ کشتی‌های بادبانی	کشتی‌های بخار	توناژ کشتی‌های بخار
۱۸۷۴	۲۲۰	۱۴۸۴۵	۵۳	۵۴۵۵۰
۱۸۸۴	۳۴۳	۹۲۹۴	۲۳۱	۲۰۲۹۸۵
۱۸۹۴	۶۳۰	۵۳۶۰۰	۲۳۹	۲۷۴۱۸۶
۱۹۰۴	۱۰۰۴	۳۰۳۲۰	۲۵۸	۲۸۶۸۴۵

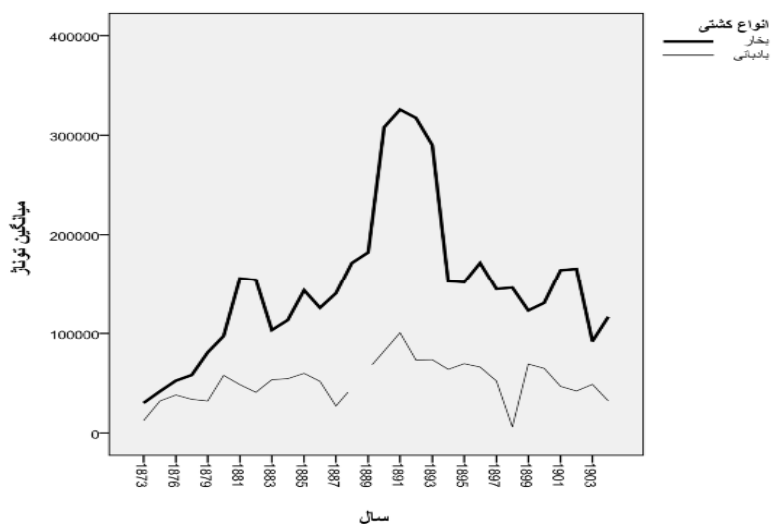
به‌رغم این که رشد تعداد کشتی‌های بادبانی در این بندر روند بسیار بالایی را طی کرده میزان توناژ جابه‌جا شده در این بندر نشان می‌دهد که افزایش صادرات و واردات از بندر بوشهر بیشتر به‌وسیله کشتی‌های بخار بوده است.



نمودار ۱- میانگین توناژ جابه‌جا شده توسط کشتی‌های بادبانی و بخار در بندر بوشهر ۱۸۷۳م. تا ۱۹۰۴م. / ۱۲۹۰هـ.ق تا ۱۳۲۱هـ.ق

در سال ۱۸۹۴ م. که قلۀ نمودار برای هر دو نوع کشتی بوده است تعداد کشتی‌های بادبانی وارد شده از ۲۲۰ فروند در سال ۱۸۹۳ م. به ۳۱۵ فروند افزایش داشته است. میزان توناژ جابه‌جا شده از ۱۵۳۱۵ تن به ۲۶۸۰۰ تن نیز افزایش نشان می‌دهد. این در حالی است که تعداد کشتی‌های بخار از ۱۰۶ فروند به ۱۱۸ فروند افزایش یافته و توناژ جابه‌جا شده از ۱۱۱۴۵۰۷ تن به ۱۳۳۶۷۷ تن افزایش نشان می‌دهد. Administration (Report of the Persian Gulf political residency, 1894:30)

در همین سال اسناد نشان می‌دهد که بازرگانان ایرانی، مسقطی و عرب هیچ کشتی بخاری را از بندر بوشهر روانه نکرده‌اند. درحالی‌که انگلستان ۱۰۹ فروند، عثمانی ۲ فروند، نروژها ۶ فروند و فرانسوی ۱ فروند کشتی بخاری را روانه کرده‌اند. درحالی‌که تجار ایرانی بیشترین کشتی بادبانی را با ۱۵۰ فروند کشتی در مقابل ۳۵ کشتی بادبانی انگلیسی از این بندر روانه کرده‌اند. با توجه به این که کشتی‌های بخار چنان‌که گفته شد به دلیل شرایط جغرافیایی و منفعت بیشتری که حاصل می‌شد از کانال سوئز عبور می‌کردند می‌توان به تأثیر مستقیم این کانال بر تجارت بوشهر در این سال‌ها پی برد. این تفاوت در سایر بنادر ایران در این دوره نیز قابل‌رویت است. (Administration Report of the Persian Gulf political residency, 1894:30)



نمودار ۲- میانگین توناژ جابه‌جا شده توسط کشتی‌های بادبانی و بخار در بندر لنگه ۱۸۷۳ م. تا ۱۹۰۳ م. / ۱۲۹۰ هـ.ق تا ۱۳۲۰ هـ.ق

نمودار شماره دو نشان می‌دهد که رشد تجارت بندر لنگه نیز بیشتر تحت تأثیر کشتی‌های بخاری بوده است. نکته قابل توجه این است که تجارت بندر لنگه بیشتر یک تجارت محلی است. همچنین بسیاری از کالاهایی که باید دوباره صادر می‌شدند از این بندر خارج می‌شده‌اند. به‌رغم این که تعداد کشتی‌ها نشان می‌دهد که بندر لنگه بیشتر با کشتی‌های محلی که اساساً بادبانی بوده‌اند در ارتباط بوده است تغییرات عمده بندر لنگه تحت تأثیر کشتی‌های بخاری اروپایی بوده است. همچنین اسناد نشان می‌دهد که تنها یک شرکت از مجموعه شرکت‌هایی که کشتی‌های بخاری داشته‌اند به این بندر رفت‌وآمد می‌کرده‌اند.

از آنجایی که فقط کشتی‌های بخار از کانال سوئز می‌توانستند عبور کنند شاید بتوان گفت بندر لنگه خیلی کمتر از بندر بوشهر تحت تأثیر تجارت از این کانال بوده است. ممکن است مسائل محلی نیز بر این امر بی‌تأثیر نبوده باشد. در سال ۱۸۹۷م. که اندکی وضعیت تجارت این بندر بهبود یافته بود گزارش‌های تجاری متذکر می‌شود که: «تجارت محلی بندر لنگه و کشتی‌رانی در آن سودآور بوده است.» (Administration Report of the Persian Gulf political residency, 1897:19)

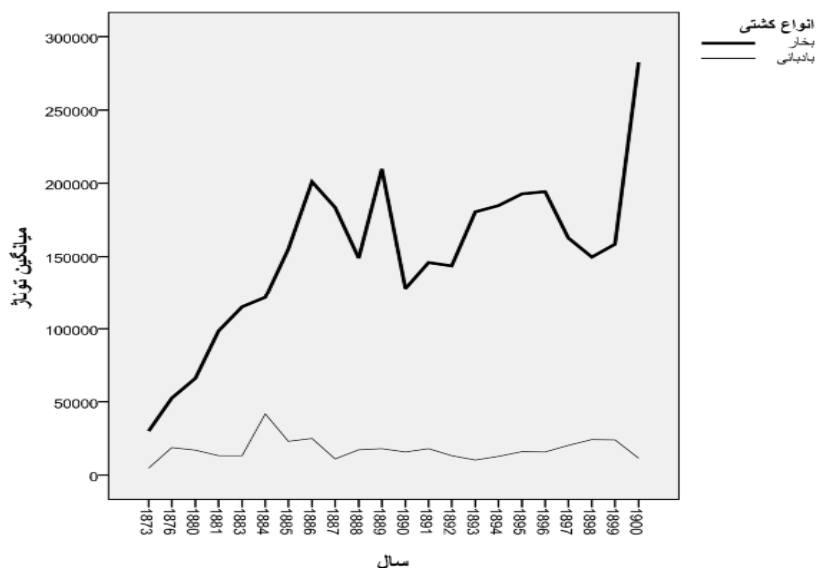
جدول تعداد و توناژ کشتی‌های بادبانی و کشتی‌های بخار در بندر لنگه ۱۸۷۴م. تا ۱۹۰۴م. / ۱۲۹۱هـ.ق تا ۱۳۲۰هـ.ق

سال	تعداد کشتی بادبانی	توناژ کشتی بادبانی	کشتی‌های بخار	توناژ کشتی‌های بخار
۱۸۸۴	۸۶۱	۵۹۶۱۱	۱۴۶	۱۱۳۲۳۰
۱۸۹۴	۱۲۷۵	۶۳۷۵۰	۱۳۹	۱۵۲۶۰۰
۱۹۰۴	۵۰۱	۳۱۱۷۹۸	۱۰۶	۱۱۶۶۰۰

چنان‌که جدول نشان می‌دهد روابط تجاری بندر لنگه با دیگر کشورها بعد از یک دوره اوج‌گیری، در سال‌های نخست قرن بیستم به‌شدت کاهش یافته است. اما در سال ۱۸۹۴م. که بیشترین کشتی‌های بادبانی به این بندر آمده‌اند فقط ۲۵۰ فروند اروپایی بوده‌اند، در حالی که از ۱۳۹ فروند کشتی بخار هیچ‌کدام محلی نبوده‌اند. (Administration Report of the Persian Gulf political residency, 1894: 30, 1904:49, در مقایسه با بندر بوشهر ۱۰۰ فروند کشتی بخار کمتر به بندر لنگه وارد شده است. در حالی که در مقابل ۱۲۷۵ فروند کشتی بادبانی وارد شده به بندر لنگه تنها ۶۳۰ کشتی بادبانی وارد

بندر بوشهر شده است. (Administration Report of the Persian Gulf political residency 1894:30) این موضوع تفاوت تجارت این دو بندر و همچنین حجم کالای جابه‌جا شده را نشان می‌دهد.

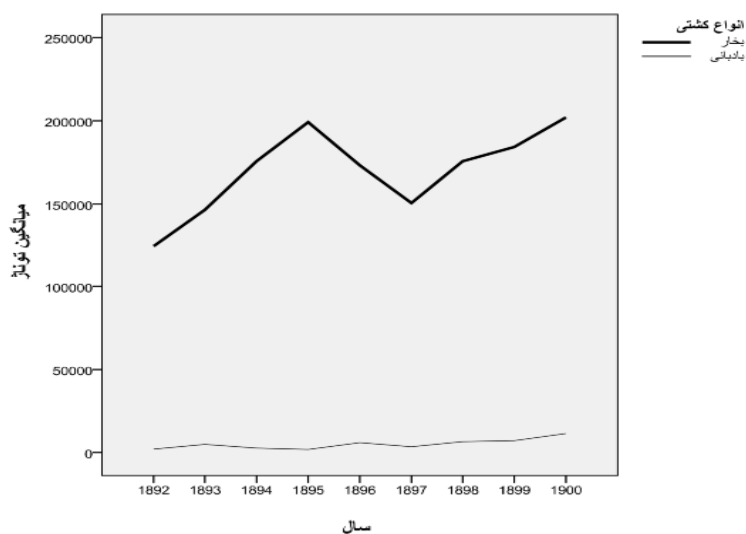
تجارت بندر عباس در دوره مورد بررسی در سال ۱۹۰۰ م ناگهان رشد کرده است که این رشد ارتباط مستقیم با رشد کشتی‌های بخاری را نشان می‌دهد. کشتی‌های بخار در این سال از ۱۴۶ فروند به ۲۰۷ فروند افزایش داشته‌اند. در حالی که در پایان این دوره که کشتی‌های بخار به ۱۲۴ فروند کاهش پیدا کرده‌اند، نمودار رشد بندر عباس سقوط کرده است.



نمودار ۳- میانگین توناز جابه‌جا شده توسط کشتی‌های بادبانی و بخار در بندر عباس ۱۸۷۳م. تا ۱۹۰۳م. / ۱۲۹۰هـ.ق تا ۱۳۲۰هـ.ق

نمودار تجارت بندر عباس نشان می‌دهد که تعداد کشتی‌های بادبانی که می‌توان آن‌ها را سمبل تجارت محلی بندر عباس در نظر گرفت، طی این مدت تغییر نکرده‌اند. این درحالی است که کشتی‌های بخار در این بندر همواره روندی روبه‌رشد داشته‌اند. بدون شک نمی‌توان منکر نقش شرایط داخلی در ورود و خروج کالا از بنادر بود. این درحالی است که وقتی شرایط داخلی مناسب بوده است به تدریج تعداد کشتی‌های بخار که اکثراً از کانال سوئز رفت‌وآمد می‌کرده‌اند، در بنادر ایران رشد داشته‌اند.

مقایسه نمودارهای سه بندر بوشهر، لنگه و بندر عباس نشان می‌دهد که بندر عباس و بوشهر به لحاظ رفت‌وآمد کشتی‌های بخار به هم نزدیک‌تر بوده‌اند. به تدریج که روابط تجاری گسترش می‌یافت استفاده از سایر بنادر خلیج فارس نیز در نظر گرفته شد. افتتاح کانال سوئز تأثیر بسیار زیادی بر تجارت عراق عثمانی و به‌ویژه بصره گذاشته بود. برای استفاده از این شرایط بندر خرمشهر که آن هنگام در اسناد موسوم به محمره بود، برای شرکت‌های تجاری اهمیت پیدا کرد. خرمشهر با وسعتی حدود ۴۸/۵ کیلومتر مربع در جنوب باختری خوزستان واقع است. آب‌وهوای بندر خرمشهر به دلیل نزدیک‌بودن به شبه‌جزیره عربستان و کشور عراق تحت‌تأثیر بادهای خشک و گرم قرار دارد. افتتاح راه آبی کارون توجه به این بندر و بعد از آن بندر اهواز را بسیار زیاد کرد. برای نمونه نگاه کنید به: (Administration Report of the Persian Gulf political residency, 1896:22-8)



نمودار (۴) - میانگین توناز جابه‌جاشده توسط کشتی‌های بخار و بادبانی در بندر خرمشهر ۱۸۹۲م. تا ۱۹۰۰م. / ۱۳۰۷هـ.ق تا ۱۳۱۷هـ.ق

چنان‌که نمودار نشان می‌دهد رشد تجارت در بندر خرمشهر به‌طور کامل وابسته به رفت‌وآمد کشتی‌های بخاری بوده است و کشتی‌های بخار بعد از افتتاح کشتی‌رانی در رود کارون به این مسیر آبی نیز راه یافته‌اند. در همین مدت کشتی‌های بادبانی بدون

تغییر بودند و این بدان معنی است که تجارت محلی بندر خرمشهر در این مدت هیچ رشدی نداشته است.

نتیجه

اختراع و راه‌اندازی کشتی‌های بخار و پس از آن افتتاح کانال سوئز تأثیر بسیار زیادی بر تجارت جهانی داشت به‌خصوص این که این نوع کشتی‌ها وقتی که با افتتاح کانال سوئز مسیرشان کوتاه‌تر و راهشان به سایر نقاط دنیا نزدیک‌تر شد تأثیر شدیدی بر تجارت جهانی در مسیر اروپا به مشرق‌زمین گذاشتند. اولین تأثیر آن‌ها روند روبه‌کاهشی بود که در دریانوردی انگلستان به‌جای گذاشت، اگرچه کشورهای اروپایی این توان را پیدا نکردند که هرکدام به‌تنهایی به مقابله با انگلستان بپردازند، ایجاد خطوط نوین راه‌های دریایی حتی با یک کشتی در سال بر روی تجارت انگلستان تأثیر فراوانی داشت. از سوی دیگر این تغییر بنادر کشورهای شرقی بود که تحت تأثیر این کشتی‌ها نه‌تنها رشد کردند که در برخی موارد نوع تجارتشان نیز تغییر کرد.

در این دوره به‌طور میانگین بیشترین کشتی‌های بخار به بندر بوشهر رفت‌وآمد داشته‌اند و این بدان معناست که بندر بوشهر بیشتر از سایر نقاط تحت تأثیر تجارت جهانی بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد تأثیری که کانال سوئز به‌طور غیرمستقیم بر رشد تجارت بنادر ایرانی خلیج فارس از طریق افزایش رفت‌وآمد کشتی‌های بخار داشته است بعد از سال ۱۸۸۰م. بوده است. در هر چهار بندر اصلی ایرانی (بوشهر، لنگه، خرمشهر، بندر عباس) تفاوت توناژ میان کشتی‌های بادبانی و بخار بسیار زیاد دیده می‌شود. مقایسه تعداد کشتی‌ها با توناژها نشان می‌دهد که کم یا زیاد شدن کشتی‌های بادبانی تأثیر چندانی بر روند رشد یا کاهش تجارت این بنادر نداشته است در صورتی که رشد تجارت وابستگی مستقیم به کشتی‌های بخار و عبور آن‌ها از کانال سوئز داشته است.

پی‌نوشت

مقدمه در معرفی اسناد و روش استخراج آمارها

نماینده‌گی انگلستان در بوشهر هر ساله گزارش‌های سیاسی، اجتماعی و اقتصادی جالب توجهی را به مرکز خود در لندن یا هندوستان ارسال می‌کرد. یکی از این مجموعه‌ها را آرکایو ادیشن

(Archive Edition) در سال ۱۹۸۶ م. به چاپ رسانید که حاوی جداول نامنظمی از کشتی‌ها و کالاهایی است که با بنادر خلیج فارس در رفت‌وآمد بوده‌اند. از آنجایی که آمارها در دوره‌های مختلف تغییرات اساسی داشته‌اند و این خود استخراج مطالب از آن‌ها را دشوار می‌کند، در مورد کشتی‌های بخار و کشتی‌های بادبانی در یک دوره از ۱۸۷۳ م. تا ۱۸۸۷ م. آن‌ها را در اسناد با مشخص کردن کشتی‌های محلی و اروپایی گزارش کرده‌اند. اما از این سال به بعد آمارها به صورت گزارش داده‌های صادرات و واردات بوده است، در دل این تقسیم‌بندی، نوع کشتی‌ها نیز لحاظ شده‌اند.

آمار نهایی نمودارهای این بررسی از دو دسته عدد تهیه شده‌اند؛ توناژ کالاهای وارد شده و خارج شده توسط کشتی‌های بادبانی باهم جمع و توناژ کالاهای وارداتی و صادراتی توسط کشتی‌های بخار نیز باهم جمع و سپس باهم مقایسه شده‌اند. در مقایسه دیگری میزان توناژ کشتی‌ها به نسبت تعداد آن‌ها نیز سنجیده و برای این که این مقایسه بهتر بتواند تغییرات را نشان دهد، فواصل سه‌ساله زمانی در نظر گرفته شده است. اما در مورد بندر خرمشهر به دلیل کمبود داده‌های کمی، این فاصله سه‌ساله لحاظ نشده است. این اسناد بر اساس روش‌های آماری تجزیه و تحلیل شده و در نهایت نیز نمودارهایی از محاسبه میانگین آن‌ها ترسیم می‌شود. روش به کار گرفته شده برای تحلیل، ابتدا آزمون کولمگروف - اسمیرنوف (-Kolmogorov Smirnov Test) است که فرض نرمال بودن داده‌ها را بررسی می‌کند. اما در صورت نرمال نبودن داده‌ها در مرحله دوم از آزمون‌های ناپارامتری من ویتنی (Mann-Whitney Test) و کروسکال والیس (Kruskal-Wallis Test) میانگین داده‌ها مورد سنجش قرار خواهد گرفت.

آزمون کولمگروف اسمیرنوف

یکی از مهم‌ترین آزمون‌های آماری است که می‌توان با استفاده از آن پیروی کردن داده‌ها از یک توزیع خاص مانند نرمال، نمایی ... را بررسی می‌کند.

آزمون من ویتنی

از این آزمون آماری برای بررسی فرضیه برابری میانگین‌های دو جامعه آماری در دو گروه که از توزیع نرمال بودن تبعیت نمی‌کنند، استفاده می‌شود.

آزمون کروسکال والیس

این آزمون آماری برای بررسی فرضیه برابری میانگین‌های دو جامعه آماری در چند گروه که از توزیع نرمال بودن تبعیت نمی‌کنند، استفاده می‌شود (نوروسی، ماریاجی، ۱۳۸۷).

منابع

- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان، سالنامه دولت علیه ایران (۱۲۹۱هـ.ق).
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان، منتظم ناصری، جلد سوم، تصحیح محمداسماعیل رضوانی، تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۴.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان، بغازهای اروپا، روزنامه علمی، دوم ربیع‌الاول ۱۲۹۴، ص ۲.
- شمیم، علی‌اصغر، ایران در دوره سلطنت قاجار، چاپ هفتم، تهران: مدبر، ۱۳۷۵.
- صدرهاشمی، محمد، تاریخ جراید و مجلات ایران، چاپ دوم، تهران: انتشارات کمال، ۱۳۶۳.
- نوروسیسی، ماریاجی، آموزش آنالیز آماری داده‌ها با SPSS 15، ترجمه اکبر فتوحی، فریبا اصغری، تهران: کانون نشر علوم، ۱۳۸۷.
- ملک‌المورخین، مرات‌الوقایع مظفری، تصحیح عبدالحسین نوایی، جلد اول، چاپ سوم، تهران: میراث مکتوب، ۱۳۸۶.

Administration Report on the Persian Gulf 1873-1947, Vol 1.1873-1879. Archive Editions, 1986.

Administration Report on the Persian Gulf 1873-1947, Vol2.1879-1883. Archive Editions, 1986.

Administration Report on the Persian Gulf 1873-1947, Vol.3. 1883-1890. Archive Editions, 1986.

Administration Report on the Persian Gulf 1873-1947, Vol.4. 1890-1899. Archive Editions, 1986.

Administration Report on the Persian Gulf 1873-1947. Vol.5. 1899-1905. Archive Editions, 1986.

Fletcher, Max E. The Suez Canal and World Shipping 1869-1914. The Journal of Economic History. Vol 18, 1958, Pp 556-573.

Munro, j. forbes, Maritime enterprise and empire sir William Mackinnon and his business network 1823-1893. UK. Boydell press, 2003.

Spuler, Bertold, The Mongols in History. Translated by Geaffery Wheeler. London: Pall Mall Press. 1971

Wilson, Arlund, The Suez Canal, International Affairs (Royal Institute of international Affairs 1931-1939) Vol.18, 1939, pp380-395.

Thomas, D. A. The Growth and Directing of Our Foreign Trade in Coal during the last half century. Journal of the royal Statistical Society .vol 66, 1903, PP 439-533.

<http://www.theshipslist.com/ships/lines/moungul.htm>

<http://fa.wikipedia.org/wiki>

<http://rnp-co.com/products/transportation>