

تاریخ روابط اقتصادی ایران و آلمان در دوره قاجار (با تکیه بر حوزه خلیج فارس)

حمید حاجیان پور^۱
حیدر امیری^۲

چکیده

خلیج فارس در طول تاریخ، مورد توجه کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار داشته است. این منطقه از آن جا که ادامه‌ی آب‌های اقیانوس هند است، در قرن نوزدهم مورد توجه کشورهای استعمارگر اروپایی قرار گرفت و موجب افزایش اهمیت این آبراه و به‌ویژه بنادر و جزایر آن شد. در اواخر قرن نوزدهم، آلمان‌ها برای نفوذ در ایران و به دست آوردن جایگاه سیاسی و اقتصادی در خلیج فارس تلاش‌هایی را آغاز کردند. یکی از روش‌های نفوذ آلمان‌ها در خلیج فارس، توجه بیشتر به روابط بازرگانی و اقتصادی بود. آلمان‌ها سعی کردند با فرستادن هیأت‌های تجاری و بازرگانی، بر بازرگانی خلیج فارس تسلط یابند ولی در سایه اقتدار انگلستان نتوانستند جایگاه مناسبی برای خود در خلیج فارس ایجاد کنند.

ناصرالدین‌شاه قاجار برای مقابله با نفوذ و مداخله نمایندگان روس و انگلیس در امور داخلی کشور و ایجاد تعادل در سیاست خارجی و حفظ استقلال، درصدد برآمد یک دولت دیگر اروپایی را در سیاست ایران ذی‌نفع کند. به دنبال دیدار ناصرالدین‌شاه قاجار از آلمان در سال ۱۲۹۰ هـ.ق/

^۱. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شیراز hhajianpour@yahoo.com

^۲. دانشجوی دکتری تاریخ دانشگاه شیراز historyamiri.53@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۷/۱۸

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۶/۲

۱۸۷۳م. عهدنامه مودت تجارت بین ایران و آلمان در سن پترزبورگ منعقد و به دنبال آن روابط اقتصادی ایران و آلمان آغاز شد.

این مقاله که به روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اسناد تهیه شده است در صدد بررسی جایگاه آلمان در فعالیت‌های اقتصادی خلیج فارس در بیستم می‌باشد. با توجه به نتایج این مقاله، آلمان‌ها در یک دوره کوتاه‌مدت ولی پربار توانستند تجارت خلیج فارس را در بین سال‌های انقلاب مشروطه تا جنگ اول جهانی به دست گیرند.

واژه‌های کلیدی

ایران، آلمان، قاجار، بنادر خلیج فارس، نیروی سوم، تجارت.

مقدمه

در آغاز قرن نوزدهم میلادی، قدرت‌های اروپایی که مدت زیادی درگیر رقابت‌های روزافزون بودند این رقابت‌ها را بی‌رحمانه، در جهت خطمشی امپراتوری‌های استعماری در آسیا متمرکز کردند. ایران در دوره‌ی قاجار ناگهان خود را در میان دو غول بزرگ، یعنی روسیه (در شمال) و بریتانیا (در جنوب)، در خطر دید که هدفشان گسترش امپراتوری‌های خود بود و بر قدرت فزاینده‌ی انقلاب صنعتی در غرب تکیه می‌کردند.

در طول قرن نوزدهم، مداخلات روس و بریتانیا در امور داخلی ایران به صورت یک امر روزانه در تمام سطوح درآمد بود. تعداد آن دسته از سیاستمداران ایرانی که نه در کنترل بریتانیا بودند و نه آلت دست روسیه، بسیار اندک بودند، در نتیجه موفق‌ترین صدراعظم آن دوران شخصی بود که توازن عوامل روس و بریتانیا، در هیأت دولت را حفظ کند. پادشاهان ایران نیز برای جلوگیری از دست‌اندازی توأم این قدرت‌ها، تنها وسیله‌ای را که در اختیار داشتند آن بود که بازی خطرناک برانگیختن یک قدرت بزرگ بر ضد قدرت بزرگ دیگر روی آورند، یا سعی کنند که با یک قدرت ثالث دیگر روابط نزدیک برقرار کنند.

در دوره پادشاهی ناصرالدین شاه قاجار (۱۲۴۷هـ.ق/۱۸۳۱م. - ۱۳۱۳هـ.ق/۱۸۹۶م.) که روابط خارجی ایران با اروپا افزایش یافت، او به همراه رجال سیاسی به منظور حفظ تخت و تاج مستقل خویش از دستبرد روسیه و بریتانیا با سیاست «ایجاد و تشدید تضاد سیاسی» بین روسیه و بریتانیا

و استفاده از این تضاد به نفع مصالح ملی ایران استفاده کرد؛ ولی وقتی رجال سیاسی ایران احساس کردند که این حربه به تنهایی، کافی برای دفع زورگویی‌های فزاینده حریف نیست، این فکر در ذهنشان قوت گرفت که با کشیدن پای قدرتهای مقتدر اما بی‌طرف آن روزگار (اتریش، آمریکا و آلمان) به حوزه سیاست و اقتصاد ایران، جلوی نفوذ روسیه و انگلستان را بگیرند. سیاستمداران ایرانی تلاش وسیع و روزافزون و محرمانه را برای کشاندن پای آلمان نوبنیاد به «عنوان قدرت بی‌طرف سوم» به ایران آغاز نمودند، و به صورتهای گوناگون تلاش می‌کردند از رقابت و تضاد آلمان با روس و انگلیس در عرصه سیاست جهانی بهره جویند.

با شکست ناپلئون بناپارت^۱ (۱۸۲۱-۱۷۶۹م.) از قشون متفقین (اتریش، انگلیس، پروس و روسیه) در سال ۱۲۳۰هـ.ق / ۱۸۱۵م. انگیزه‌های ناسیونالیستی در میان مردم آلمان قوت یافت و یکی از قدرتمندترین دولت‌های آلمانی به نام پروس درصدد تحقق وحدت آلمان برآمد. در سال ۱۲۷۷هـ.ق / ۱۸۶۱م. «ویلهلم اول»^۲ (۱۸۸۸-۱۸۷۱م.) اشراف‌زاده‌ی به نام بیسمارک^۳ (۱۸۹۵-۱۸۱۵م.) را به صدراعظمی انتخاب کرد. بیسمارک فردی صریح، سرسخت، مقاوم، فوق‌العاده سیاسی و هوشمند بود و اجرای کارهای مهم را فقط با «خون و آهن» میسر می‌دانست. سرانجام با حسن تدبیر و تلاش جدی و مداوم خویش و پس از شکست دادن دانمارک، اتریش و فرانسه به وحدت سیاسی آلمان زیر لوای سلطنت ویلهلم اول تحقق بخشید. آلمان متحد و قدرتمند زمان صدارت بیسمارک هیچ‌گاه علاقه‌ای به بسط و گسترش نفوذ خود در خاورمیانه نشان نمی‌داد، ولی پس از کناره‌گیری بیسمارک در ۲۶ رجب ۱۳۰۷هـ.ق / ۱۸ مارس ۱۸۹۰م. آلمان به یکباره سیاست خود را متوجه خاورمیانه و خلیج فارس نمود. آلمان که با صنعتی شدن به دنبال ایجاد سرزمین‌های مستعمراتی و مقابله با انگلستان در آسیا بود، درصدد ایجاد روابط با ایران و به تبع آن نفوذ در خلیج فارس برآمد. بازدید قیصر «ویلهلم دوم»^۴ امپراتور آلمان (۱۹۱۸-۱۸۸۸م.) از مستملکات عثمانی در سال ۱۳۱۵هـ.ق / ۱۸۹۸م. نشانه‌ای از تغییر سیاست آن دولت بود و بعد از آن امپراتور آلمان همیشه کوشش کرد تا جای پا و نقطه اتکایی برای خود در حوزه خلیج فارس جستجو کند.

^۱- Napoleon Bonaparte

^۲- Wilhelm I

^۳- Bismarck

^۴- Wilhelm II

تاکنون درباره موضوع روابط اقتصادی ایران و آلمان در حوزه‌ی خلیج فارس در قرن ۱۹ و ۲۰ مطالعاتی صورت نگرفته است؛ و اگر هم مقالات و کتاب‌های در این مورد وجود دارد بیشتر به صورت مطالب پراکنده و بسیار محدود و در لابه لای مطالعات دیگری است که به بررسی کلیت روابط اقتصادی ایران و آلمان می‌پردازد و صرفاً به موضوع اقتصادی در خلیج فارس و بنادر کرانه‌های شمالی آن نپرداخته‌اند؛ و بیشتر به روابط سیاسی ایران و آلمان بخصوص در جنگ جهانی اول می‌پردازند. پژوهشگرانی که به بررسی روابط اقتصادی ایران در دوره‌ی حکومت قاجار پرداخته‌اند؛ ناگزیر به روابط اقتصادی ایران و آلمان به صورت کلی و گذرا و محدود توجه کرده‌اند. مقاله «تجارت و سیاست در خلیج فارس، ماجرای شرکت ونکهاوس» استیلی، فقط به بررسی چگونگی تشکیل شرکت ونکهاوس و فعالیت‌های آن در خلیج فارس پرداخته است. وثوقی در کتاب تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار در مورد مسائل عمومی خلیج فارس و رقابت اروپائیان از جمله آلمان‌ها در این منطقه اطلاعاتی به دست می‌دهد که بیشتر سطحی و گذرا است. در کتاب خلیج فارس در آستانه قرن بیستم، از یاپ و کوپربوش فقط به ورود نیروی جدیدی در معادلات سیاسی خلیج فارس به نام آلمان پرداخته که این امر باعث رقابت شدید آلمان و انگلستان گردید است و به موضوع اقتصادی نپرداخته است. جمال‌زاده در کتاب گنج شایگان نیز به اهمیت روابط اقتصادی ایران با آلمان در مقابله با دو رقیب دیگر روسیه و انگلستان پرداخته و میزان تجارت خارجی ایران و آلمان را به‌طور کلی بررسی نموده است. وادالا در کتاب خلیج فارس در عصر استعمار فقط به حجم تجارت در خلیج فارس در یک سال آخر منتهی به جنگ جهانی اول توسط آلمان، انگلستان و روسیه پرداخته است و دیگرانی که به این موضوع پرداخته‌اند. اما آنچه این مقاله را نسبت به کارهای فوق متفاوت کرده است تلاش برای شرح و توصیف و سپس تحلیل تکاپوهای آلمان‌ها برای ایجاد روابط اقتصادی با ایران بر پایه‌ی حجم صادرات و واردات در بنادر کرانه‌های شمالی خلیج فارس است. این مقاله بر آن است تا با مقایسه روابط اقتصادی آلمان با ایران در رقابت با رقبای دیگر اروپایی چون انگلستان، روسیه و فرانسه در خلیج فارس به طرح برخی سؤالات پرداخته و تا جای ممکن پاسخی برای آن‌ها بیابد؛ سؤالاتی همچون: اهمیت خلیج فارس چه نقشی در روابط اقتصادی آلمان‌ها با ایران داشته است؟ چه ضرورت‌های موجب شد ناصرالدین شاه قاجار درصدد روابط اقتصادی با آلمان برآید؟ تجارت‌خانه‌های آلمانی و به‌خصوص تجارت‌خانه ونکهاوس چه نقشی در روابط اقتصادی ایران و آلمان داشتند؟ حجم تجارت خارجی آلمان در خلیج فارس در مقایسه با رقیب اصلی‌اش انگلستان

چگونه بود؟

اهمیت خلیج فارس در قرن بیستم

خلیج فارس در طول تاریخ از دوران باستان تاکنون به‌عنوان آبراه بین شرق و غرب دارای اهمیت ویژه‌ای در سیاست بین‌المللی و منطقه‌ای بوده‌است. این اهمیت در طول زمان متفاوت بوده ولی از محدوده‌ی سیاسی و نظامی خارج نشده است. مهم‌ترین ویژگی‌هایی که موجب اهمیت خلیج فارس شده‌است، عبارتند از: موقعیت مهم سیاسی خلیج فارس به‌عنوان حلقه ارتباطی بین شرق و غرب؛ تنگه استراتژیک هرمز و جزایر مهم آن؛ داشتن بنادر متعدد؛ اهمیت تاریخی کرانه‌های شمالی و جنوبی آن (که مهد بسیاری از تمدن‌ها هم‌چون تمدن ایرانی و اسلامی است) و دارا بودن منابع زیرزمینی. (الهی، ۱۳۷۸: ۱۶).

اما خلیج فارس در قرون ۱۹ و ۲۰ میلادی دارای اهمیت سیاسی و همچنین اقتصادی گردید. دلیل آن حضور و رقابت اروپائیان به‌ویژه بریتانیا در خلیج فارس بود که در این زمان، حفظ هند، برای آن دولت نقش اساسی داشت. در قرن بیستم با کشف نفت در حوزه خلیج فارس اهمیت اقتصادی این منطقه مضاعف شد. از این رو حضور قدرت‌های بزرگ در خلیج فارس را می‌توان معلول عوامل سیاسی، اقتصادی و نظامی خلیج فارس و کشورهای اطراف آن دانست. «آلفرد ماهان»^۱ نظریه‌پرداز آمریکایی در نظریه تفوق دریایی خود در سال ۱۹۰۰م. به دولت مردان آمریکایی توصیه کرد که برای به دست گرفتن دریاهای آزاد و تنگه‌های استراتژیک، نیروی دریایی خود را تقویت کنند. ولی اولین شرط برای کسب قدرت جهانی را کنترل گذرگاه‌های دریایی و تنگه‌های استراتژیک عنوان کرد. از نظر وی مهم‌ترین عوامل برای تبدیل شدن به قدرت برتر عبارت است از:

۱. موقعیت جغرافیایی مناسب برای کنترل مسیرهای دریایی.
 ۲. وضع خطوط ساحلی مناسب جهت ایجاد بندرگاه و پناهگاه.
 ۳. طول سواحل و وسعت زمین و درجه سهولت دفاع از آن (الهی، ۱۳۶۵: ۴۵).
- هالفورد مکیندر^۲ در نظریه هارتلند^۳ خود، که در سال ۱۹۰۴م. ارائه نمود، قاره‌های اروپا، آسیا

^۱- Alfred Mahan

^۲- Halford Mackinder

^۳- Heartland

و آفریقا را به عنوان «جزیره جهانی» می‌شناخت که کلید این جزیره جهانی در ناحیه محور یا هارتلند است. وی هارتلند را منطقه وسیعی می‌دانست که از غرب به رودخانه ولگا، از شرق به سبیری غربی، از شمال به اقیانوس منجمد شمالی و از جنوب به ارتفاعات هیمالیا، مغولستان، افغانستان و ایران محدود می‌شد. براساس این نظریه هر دولتی که بر قلب زمین یا هارتلند حاکم باشد، می‌تواند بر جهان مسلط شود. مکیندر در این نظریه خلیج فارس را به‌عنوان یک راه دریایی قابل دسترسی، هم برای تهدید و هم دفاع برای از هارتلند می‌دانست. (جعفری ولدانی، ۱۳۸۰: ۴۶).

خلیج فارس به‌عنوان مرز آبی کشور ایران، همواره یکی از مناطق مهم سوق‌الجیشی محسوب می‌شود، به طوری که در طول زمان، ساختار سیاسی، اقتصادی و اجتماعی ایران به نوعی تحت تأثیر ویژگی‌های استراتژیکی و اقتصادی آن قرار گرفته‌است. این منطقه که در یکی از مهم‌ترین مسیرهای دریایی جهان واقع شده‌است از اوایل قرن ۱۶م. به دنبال اوج گیری عثمانی و مسدود شدن راه‌های تجاری بین آسیا و اروپا مورد توجه دولت‌های اروپایی قرار گرفت و پس از اندک زمانی به‌عنوان محلی برای رقابت شرکت‌های تجاری دولتهایی چون پرتغال، هلند، فرانسه، آلمان، روسیه و انگلستان درآمد. (برومند، ۱۳۸۱: ۲۱۰).

در اوایل قرن بیستم اهمیت سوق‌الجیشی خلیج فارس اولین عامل توجه و تجاوز استعمارگران به این منطقه به شمار می‌رفت. انگلستان از این منطقه به‌عنوان کمر بند امنیتی و راه ارتباطی سریع به هندوستان بهره گرفت. در این زمان خلیج فارس تنها از اهمیت نظامی و استراتژیک در فتح جنوب و شرق آسیا برخوردار نبود بلکه بازاری برای رونق اقتصاد اروپا محسوب می‌شد. به‌صورتی که هر ناوگانی که از غرب می‌آمد، در عرشه خود نمایندگان اقتصادی را نیز به همراه داشت. (سیاوش پوری، ۱۳۷۰: ۴۶). اهمیت استراتژیک خلیج فارس به گونه‌ای بود که سرآرنولد ویلسون معتقد است: «هیچ دریای دیگر نیست که بیش از خلیج فارس توجه علمای معرفت‌الارض باستان‌شناسان و مورخین و جغرافی‌نویسان و تجار و سیاستمداران و جنگجویان را مشترکاً به خود معطوف ساخته باشد.» (ویلسون، ۱۳۶۶: ۱۴۷)

کشف نفت در منطقه خلیج فارس (ایران) سرنوشت اقتصاد جهانی را رقم زد. این موضوع باعث توجه بیشتر اروپائیان به این منطقه شد. در بین اروپائیان، بریتانیا پیش از جنگ اول جهانی به اهمیت استراتژیک نفت پی‌برد. این ذخائر آن قدر برای بریتانیا اهمیت داشت که مسائل سیاسی داخلی کشورهای حوزه خلیج فارس را مورد توجه قرار داد.

بریتانیا پس از درک موقعیت نفت در آینده تصمیم گرفت که قوه‌ی محرکه کشتی‌ها را از ذغال‌سنگ به نفت تبدیل کند، به طوری که جنگ اول جهانی، جنگ قابلیت‌های نفت در مقایسه با ذغال سنگ تعبیر می‌شد. کلمانسو^۱ نخست وزیر فرانسه در سال ۱۳۳۵ هـ. ق/ ۱۹۱۷ م. از نفت به عنوان «خون جبهه جنگ، برای رسیدن به پیروزی» یاد می‌کند. (الهی، ۱۳۷۸: ۸۴-۸۳).
توجه آلمان‌ها به خلیج فارس به اواخر قرن ۱۹ م. برمی‌گردد. (اسدی، ۱۳۸۴: ۶۴). رشد و توسعه‌ی قدرت اقتصادی آلمان در اروپا، تمایل این قدرت بزرگ را برای دستیابی به منابع جدید اقتصادی و مسیرهای دسترسی به آن بیشتر می‌کرد. (وٹوقی، ۱۳۸۴: ۴۶۸).

سلطنت ناصرالدین شاه قاجار و آغاز روابط ایران و آلمان

ایران در زمان سلطنت ناصرالدین شاه قاجار، برای ایجاد نیروی سوم متوجه آلمان‌ها شد، تا از فشارهای شدید دو قدرت روسیه و انگلستان در ایران بکاهد. (نویسی، ۱۳۶۹: ۵۹۸). توجه ایران به دولت‌های اروپای مرکزی و غربی و آمریکای شمالی برای کشاندن نیروی سوم به ایران، بر این مبنا بود که دولت‌هایی برگزیده شوند که فاقد پیشینه استعماری، لاقبل در مورد ایران، باشند. رویکرد به دولت‌هایی مانند اتریش، سوئد، بلژیک، آمریکا و آلمان بر این اساس بود. (شمیم، ۱۳۷۴: ۳۵۰).

جمال‌زاده در کتاب گنج شایگان در مورد اهمیت روابط خارجی با قدرت سوم (آلمان) معتقد است:

«تجارت ایران با آلمان روز به روز ترقی نموده و به صورت بسیار منظمی هر ساله کسب اهمیت می‌نماید، چنان‌که در عرض ده سال اخیر، تقریباً هشت برابر شده است. هویدا است که اگر میان این دو مملکت راهی پیدا شود که حمل و نقل مال‌التجاره را آسان و ارزان نماید، پایه تجارت آلمان در ایران به کجاها خواهد کشید و منافعی برای ایران و استقلال ایران به چه اندازه است. چه مال‌التجاره آلمان ما را از روس و انگلیس بی‌نیاز خواهد نمود و بی‌نیازی اولین قدم در راه استقلال هر مملکت است. افسوس که جنگ اول جهانی مانع از پیشرفت خط آهن بغداد و خانقین شد والا این راه، راه نجات حقیقی ایران می‌شد.» (جمال‌زاده، ۱۳۶۷: ۱۰).

نخستین تماس دیپلماتیک میان ایران و آلمان در سال ۱۲۷۳ هـ. ق/ ۱۸۵۷ م. رخ داد. در ۲۵

^۱- Clemenceau

ژوئن این سال پیمان بازگانی و مودت در پاریس توسط فرخ خان امین-الملک (۱۲۲۹هـ/ق/۱۸۱۳م. - ۱۲۸۸هـ/ق/۱۸۷۱م.) سفیر ایران و کنت «کارل فرانس فن هاتسفلد ویلدنبورگ»^۲ به نمایندگی از پروس و اتحادیه گمرکی آلمان به امضاء رسید. ناصرالدین شاه طی سفرهای اول و دوم خود به اروپا در سال‌های ۱۲۹۰هـ.ق/ ۱۸۷۳م. و ۱۲۹۵هـ.ق/ ۱۸۷۸م. از کشور آلمان دیدار کرد و مذاکراتی با «ویلهللم اول» و «بیسمارک»، صدراعظم آلمان، انجام داد و ضمن این مذاکرات علاقه خود را نسبت به گسترش و تقویت روابط دو کشور ابراز داشت. (برادفورد، ۱۳۶۸: ۲۹).

در سفر اول ناصرالدین شاه قاجار به اروپا و در زمان اقامت در سن پترزبورگ، عهدنامه «مودت و تجارت» توسط میرزا عبدالرحیم خان سعیدالملک، نماینده سیاسی دربار ایران در سن پترزبورگ و شاهزاده رویس^۳، سفیر آلمان در روسیه بین ایران و آلمان در ۱۴ ربیع‌الثانی ۱۲۹۰هـ.ق/ ۱۱ ژوئن ۱۸۷۳م. به امضاء رسید. مهم‌ترین موضوع این معاهده، ماده هجدهم آن بود که:

«در صورت بروز جنگ میان یکی از طرفین معظم، این پیمان با یک قدرت ثالث، حسن تفاهم و دوستی خالصانه میان طرفین معظم برقرار خواهد ماند و چنان‌چه ایران با قدرت دیگری درگیر مخاصمه شود، در صورت تقاضای شاه، دولت آلمان آماده است که مساعی خود را بر حل مخاصمه به کار برد.» (هدایت، ۱۳۶۳، ج ۱: ۲۵۱).

در سال ۱۳۰۰هـ.ق/ ۱۸۸۳م. علیقلی خان مخبرالدوله از طرف ناصرالدین شاه عازم برلین گردید. وی حامل نامه‌هایی از طرف شاه ایران برای ولیعهد آلمان و بیسمارک بود. موضوع این نامه‌ها جلب دوستی و حمایت آلمان، درخواست ناصرالدین شاه به تأسیس سفارت‌خانه‌ها در پایتخت‌های دو کشور؛ اظهار تمایل به ساخت راه‌آهن شمال ایران توسط کمپانی‌های آلمانی و استخراج معادن ایران تحت نظر مهندسين آلمانی بود. میرزا رضاخان (مؤیدالسلطنه) در سال ۱۳۰۲هـ.ق/ ۱۸۸۵م. از طرف ناصرالدین شاه به‌عنوان اولین سفیر ایران عازم برلین شد (هدایت، ۱۳۶۱: ۵۱-۴۸). هم‌چنین «گراف فن برانشویک»^۱ نیز به‌عنوان اولین ایلچی مخصوص و وزیر ممتاز امپراتوری آلمان به ایران آمد و سفارت‌خانه آلمان را در تهران تأسیس کرد (کرزن، ۱۳۶۳، ج ۲: ۴۷۶-۴۷۵).

²- Karl Franz Von Hatzfeld Wildenbarg

³- Reuss

¹- Graf Von Brounsh Waik

ناصرالدین شاه در زمان سلطنت خود تصمیم گرفت برای تجارت دریایی ایران در بندر بوشهر، اقتدار ایران در خلیج فارس و جلوگیری از دست درازی شیوخ عرب به جزایر ایرانی، از آلمان کشتی خریداری نماید. وی در سال ۱۳۰۰ هـ. ق / ۱۸۸۳ م. مرتضی قلی خان صنیع الدوله را مأمور انجام این خدمت کرد. (ظهیرنژاد ارشادی، ۱۳۷۶، ج ۱: ۲۶).

او کشتی تجاری پرسپولیس را خرید. کشتی مزبور در سال ۱۳۰۱ هـ. ق / ۱۸۸۴ م. از بندر کشتی سازی «برفهاون»^۲ همراه با ناوبان‌های آلمانی به سوی خلیج فارس حرکت کرد. (کرزن، ۱۳۶۳، ج ۲: ۴۷۶). از آن پس تا سال ۱۳۲۹ هـ. ق / ۱۹۱۱ م. ایران در خلیج فارس هفت کشتی بخار داشت که زیر نظر گمرکات بودند.^۳ (سدیدالسلطنه کبابی بندرعباسی، ۱۳۶۳: ۶۴۷). کشتی پرسپولیس که مجهز به سه دستگاه توپ سرپر ۷۰ میلی متری و مقداری فشنگ و باروت بود، مأموریت مهمی انجام نداد. (افشارسیستانی، ۱۳۷۷: ۷۱). مخارج هر ساله این کشتی برای دولت ایران سه هزار و پانصد لیره انگلیسی تمام می‌شد. (نوایی، ۱۳۶۹: ۶۰۰). فرماندهی کشتی پرسپولیس در ابتدا به عهده احمدخان دریابیگی، حکمران جزایر و بنادر خلیج فارس بود. مدتی نیز عبدالحمیدخان متین السلطنه فرماندهی آن را به عهده داشت. چهار ناوبان آلمانی و چهل کارگر ایرانی و عرب در آن کار می‌کردند. ناخدا عباس دریانورد و ناخدا ابراهیم از ناخدایان مشهور بوشهری نیز به ترتیب ناخدای کشتی پرسپولیس را به عهده داشتند. (رائین، ۱۳۵۰: ج ۲: ۷۳۶).

کشتی پرسپولیس و سایر کشتی‌های خریداری شده افزون بر جا به جا کردن مسافران، کارمندان گمرکات جنوب و کارگزاران ایرانی، از قاچاق اسلحه نیز جلوگیری می‌کردند. ایرانیان با جا به جا کردن نیرو و مهمات با کشتی پرسپولیس، توانستند لنگه را فتح کنند و شیوخ جواسم را شکست دهند. (سدیدالسلطنه کبابی بندرعباسی، ۱۳۷۱: ۶۰۹-۶۰۶).

لرد کرزن معتقد است که این کشتی بیشتر نقش مسافربری دارد تا نظامی و درباره وظایف کشتی پرسپولیس می‌نویسد:

2- Berpherhown

^۳ کشتی‌های پرسپولیس و شوش در زمان ناصرالدین شاه قاجار از آلمان خریداری شد. کشتی پرسپولیس تحت نظر حاکم فارس و کشتی شوش به حاکم خوزستان داده شد. در دوره مظفرالدین شاه قاجار کشتی مظفری نیز در سال ۱۳۱۹ هـ. ق / ۱۹۰۱ م. خریداری شد. چهار کشتی دیگر نیز در سال ۱۳۴۲ هـ. ق / ۱۹۲۴ م. به نام‌های آذربایجان، گیلان، مازندران و خراسان از دولت انگلستان در دوره‌ی پادشاهی احمدشاه خریداری شد. (وثوقی، ۱۳۸۷: ۱۴۴).

«وظایفی که به عهده‌ی آن محول گشته، از این قرار است: اولاً حاجی‌ها را برای زیارت مکه حمل و نقل کند؛ ثانیاً در عید و جشن‌ها باروت زیادی مصرف کرده و شب و روز شلیک نماید؛ ثالثاً فرمانداران دولت شاهنشاهی را از این بندر به آن بندر انتقال دهد. پرسپولیس سالن‌های زیبایی مجللی دارد و بیشتر از هر چیز به یک کشتی زیبای مسافربر تا یک رزم ناو شبیه است.» (کرزن، ۱۳۶۳، ج ۲: ۴۵۶).

دولت ایران به کمک این کشتی‌ها هم‌چنین توانست قدرت خود را در بنادری چون لنگه، بندرعباس و بوشهر پایدار سازد و به همه‌ی نقاط مرزی خود در جنوب سرکشی کند و بر اوضاع بنادر و حکومت نواحی جنوب مسلط شود. (political diaries of the Persian Gulf, p.22)

در همین زمان روسیه و انگلستان به شدت با نفوذ آلمان در خلیج فارس به مخالفت برخاستند. (لینتن، ۱۳۶۷: ۲۵). دولت انگلستان به هیچ وجه نمی‌توانست شاهد باشد کشتی‌های ایرانی با ملوانان آلمانی در خلیج فارس رفت و آمد کنند. از این رو رونالد تامسون، وزیر مختار انگلستان در تهران، در این قضیه مداخله کرد و خاتمه خدمت ملوانان آلمانی و لغو سفارش و خرید کشتی‌های دیگر را خواستار شد. از سوی دیگر روس‌ها هم که از شنیدن خبر تأسیس راه‌آهن در شمال ایران به وسیله آلمان‌ها شدیداً ناراحت شده بودند، رسماً به وسیله سفیر خود در تهران، به این کار دولت ایران اعتراض نمودند و لغو این عملیات را خواستار شدند. (نائیبیان، ۱۳۷۲: ۱۷۷).

مشکلات سیاسی و اقتصادی ایران و ضعف مالی دولت‌های پس از مشروطه گریبان‌گیر بنادر جنوب شده بود. کشتی‌هایی را که ناصرالدین شاه قاجار و مظفرالدین شاه قاجار خریده بودند؛ کم-کم فرسوده شدند و ایرانیان نمی‌توانستند هزینه‌های تعمیر آن‌ها را بپردازند، هرگز مورد استفاده دولت ایران برای اعمال حاکمیت در خلیج فارس قرار نگرفت. (ظهیرنژاد ارشادی، ۱۳۷۵، ج ۵: ۵۴۸-۵۴۷). تا آن‌جا که پس از یک سال شاه که از صرف هزینه‌های گزاف جهت نگهداری از کشتی به ستوه آمده بود از امین السلطان خواست تا درباره‌ی آن تصمیم‌گیری کند. (هدایت، ۱۳۶۱: ۲۹۹). هم‌چنین ناخدا ابراهیم، ناخدای کشتی پرسپولیس، به روزنامه مظفری گلایه کرد:

«چهل پنجاه هزار روپیه خرج تعمیر پرسپولیس است که سود ندارد. ... از بوشهر به طهران تلگراف شده که مجلس بودجه‌ای برای تعمیر این کشتی‌ها در نظر نگیرد، زیرا فرسوده‌اند و بهتر است این‌ها فروخته شود و کشتی نو بخرند.» (روزنامه مظفری، ۱۳۲۸، شماره ۴: ۴-۳)

اوج فعالیت آلمان‌ها در خلیج فارس

اوج فعالیت‌های آلمان برای نفوذ در ایران به سال‌های قبل از جنگ اول جهانی برمی‌گردد. اهمیت خاورمیانه موجب شد، که آلمان‌ها در اواخر قرن نوزدهم درصدد ایجاد پایگاه‌های تجاری و بازرگانی در خلیج فارس برآیند، تا در منطقه‌ای که انگلیسی‌ها بدون رقیب بودند، برای خود پایگاهی به دست آورند. آلمان‌ها از سلطه بر خلیج فارس، چند هدف عمده را دنبال می‌کردند:

الف) کنترل و نظارت بر خلیج فارس.

ب) اتصال آلمان به خلیج فارس از طریق بندر هامبورگ.

ج) از بین بردن نفوذ بریتانیا و برقرار نمودن نفوذ آلمان در خلیج فارس. (جمال‌زاده، ۱۳۶۷:

۱۹۲).

توجه آلمان‌ها به خلیج فارس به اواخر سده‌ی نوزدهم بازمی‌گردد، زمانی که ویلهلم اول و صدر اعظم مقتدر وی بیسمارک، در صدد اندیشه‌ی «پان ژرمن» در جهان بودند. (مهدوی، ۱۳۷۵: ۳۰۱). در آن زمان دولت انگلستان دارای سیادت دریایی در آب‌ها بود، اما آلمان نیز، نظیر انگلستان دارای یک ناوگان نظامی دریایی قدرتمند بود که می‌توانست رقیب خطرناکی در برابر ناوگان نظامی انگلستان باشد؛ بنابراین حضور و رقابت قدرت‌های دیگر را تحمل نمی‌کرد. هم‌چنین موقعیت جغرافیایی جزیره بریتانیا در مقایسه با موقعیت زمینی آلمان در زمینه‌ی دسترسی به خلیج فارس در وضعیت مناسب‌تری قرار داشت. مهم‌تر این‌که نفوذ آلمان به قلمرو عثمانی‌ها به نحوی که سایر قدرت‌های اروپایی قادر به رقابت با آلمان در آن سرزمین (اروپا) نبودند. (اسدی، ۱۳۸۱: ۶۵).

وجود امپراتوری عثمانی بهترین محل برای سرمایه‌داران و صاحبان صنایع بزرگ آلمانی به‌شمار می‌رفت، چه در این زمان بیشتر کشورهای آفریقایی میان قدرت‌های بزرگ تقسیم شده‌بود و دست آلمان تقریباً از این قاره کوتاه مانده بود و عملاً بازارهای کمی باقی مانده بود و امپراتوری عثمانی عظیم‌ترین آن‌ها بود و روی این اصل امپراتوری عثمانی می‌توانست بزرگ‌ترین جولانگاه آلمان باشد، تا از طریق عثمانی هم به رویاهای دیرین خود یعنی سلطه بر ایران و خلیج فارس از طریق راه آهن برلین - بغداد، خلیج فارس دست یابد. (فرامرزی، ۱۳۴۶: ۲۵).

ویلهلم دوم به شدت متمایل به گسترش مستعمرات و دستیابی به سرزمین‌های دوردست بود. یکی از آرزوهای اصلی وی در این باره، دست یافتن به راهی بود که آلمان را به خلیج فارس متصل کند. ویلهلم دوم به درستی اهمیت این ارتباط را دریافته بود، لذا از ابتدای سلطنتش

مصمم شده بود که به این مقصود نایل شود و نفوذ بریتانیا را در این منطقه از بین ببرد و نفوذ آلمان را به جای آن برقرار کند (سایکس، ۱۳۶۷، ج ۲: ۶۶۳). ویلهلم در صدد بود که امپراطوری خود را از سفر تا خلیج فارس گسترش دهد و دامنه‌ی نفوذ روسیه و انگلستان را تنگ‌تر کند. (سایکس، ۱۳۶۳: ۴۴۶-۴۴۵) آلمان به خوبی می‌دانست که در این منطقه که از نقاط اساسی بریتانیاست، نمی‌تواند به راحتی با نیروی دریایی آن‌جا را فتح کند لذا ابتدا فعالیتش را از اقدامات به ظاهر کاملاً عادی و بی‌خطر نظیر فعالیت‌های اقتصادی و تجاری آغاز کرد. اشکال حضور اقتصادی آلمان‌ها در خلیج فارس عبارت بود از: ایجاد تجارت‌خانه، ایجاد خطوط کشتیرانی.

ایجاد تجارت‌خانه

آغاز روابط آلمان با ایران در خلیج فارس از طریق روابط تجاری و اقتصادی انجام شد. تا آغاز جنگ اول جهانی روح تجاری آلمان توسط تجارت‌خانه‌ها در ایران نمایانگر بود. این تجارت‌خانه‌ها به چهار دسته تقسیم می‌شد: ۱- شرکت‌های صنعتی ۲- داروخانه‌ها ۳- شرکت‌های صادراتی ۴- شرکت‌های وارداتی.

تجارت‌خانه‌های صنعتی که همزمان با صنعت سروکار داشتند و تا حدودی کارخانه‌دار و فروشنده بودند. تا آن زمان تنها شرکت آلمان از این نوع در ایران شرکت سهامی فرش «ایران پتاگ»^۱ بود. مقر این شرکت در برلین بود. شعبات آن در قسطنطنیه، تبریز، سلطان‌آباد، همدان، کرمان، مشهد و شیراز دایر شده بود. شرکت در سال ۱۳۳۰ هـ. ق / ۱۹۱۲ م. تأسیس شد و در آغاز با سرمایه‌ای برابر با ۳۰۰۰۰۰۰ مارک و بعدها ۱۰۰۰۰۰۰۰ مارک شروع به کار کرد. (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۵۵).

سومین نوع تجارت‌خانه‌ها در ایران، شرکت‌های صادراتی بود. مشخص است که هر شرکت وارداتی کوشش می‌کرد، که به دلیل حذف ارزش معادل قیمت، حتی‌الامکان به صدور فرآورده‌های ایرانی مبادرت ورزد. در این ارتباط نام دو شرکت آلمانی ذکر می‌شود. شرکت «ویلهلم روو»^۲ در شیراز که صادرات آن کتیرا بود و در سال ۱۳۲۸ هـ. ق / ۱۹۱۰ م. با سرمایه ۵۰۰۰۰ مارک تأسیس شد. شرکت دیگر آلمانی به نام «روبرت ونکه‌هاوس، هامبورگ»^۳ با شعباتی در بوشهر،

^۱- Iran Petag

^۲- Wilhelm Roewer

^۳- Robert Woenkhaus & Hamburg

بحرین، بغداد، موصل، بصره، محمره (خرمشهر)، اهواز و بندرعباس در سال ۱۳۱۵ هـ. ق / ۱۸۹۸ م. تأسیس شد. صادرات آن عبارت مروارید، غلات، صدف بود. (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۵۸).

در سال ۱۳۲۱ هـ. ق / ۱۹۰۳ م. بانک آلمانی «دویچه»^۴ موفق شد که امتیاز معروف احداث راه آهن برلین - بغداد را از دولت عثمانی تحصیل نماید. این خط آهن یکی از شریان‌های اصلی حیات نفوذ سیاسی آلمان در بین‌النهرین و خلیج فارس بود که می‌بایست با توسعه آن به شهر بصره در ساحل خلیج فارس اتصال می‌یافت.

احداث این راه آهن با تأسیس و ایجاد شرکت‌ها و مؤسسات صادراتی و وارداتی آلمانی در خلیج فارس و ایران همراه بود، که بزرگ‌ترین این شرکت‌ها عبارت بودند: از کمپانی ونکه‌هاوس، کمپانی هامبورگ-آمریکا، کمپانی داچ^۵ و کمپانی برمن^۶ (امیری، ۱۳۵۴: ۱۹۳).

نخستین رقابت تجاری آلمان‌ها با بازرگانان فرانسوی بر سر تجارت قند آلمان در خلیج فارس در حدود سال ۱۳۰۱ هـ. ق / ۱۸۸۴ م. شروع شد، اما شکست خورد. زیرا ایرانیان احساس کردند که قندهای تولید آلمان که در هولشتین^۷ تصفیه می‌شد، طعم مطبوعی در دهانشان ندارد و از خرید آن چندان استقبال نکردند. اما آن‌ها ناامید نشده و نه تنها قند بلکه سایر محصولات خود را نیز به قیمت ارزان به فروش رسانیدند. (وادالا، ۱۳۶۴: ۵۶)

در سال ۱۳۱۲ هـ. ق / ۱۸۹۵ م. اولین کشتی بخار آلمانی با مقدار فراوانی ذغال سنگ، نمونه‌هایی از پارچه‌های مختلف، ملافه و غیره وارد خلیج فارس گردید و یکی از بازرگانان هامبورگ در بوشهر اقامت نمود. در همین سال یک کشتی جنگی آلمانی به بوشهر رسید تا با آمدن خود نشان دهد که دولت آلمان علاقه‌مند و حامی بازرگانان آلمانی می‌باشد. (وادالا، ۱۳۶۴: ۵۶).

در همین سال تجارت‌خانه «جوهان ورث»^۸ شهر برمن در بوشهر یک مرکز بازرگانی برای خرید گندم، جو، پوست، فروش ذغال سنگ، اسلحه، مبلمان، شمع، آهن، چوب، صابون، لامپ، ماشین‌آلات کشاورزی، عطریات، شیشه، پیانو، سه کشتی بخاری متعلق به این کمپانی این کالاها

^۴-Deutsche

^۵-Dutch

^۶-Bremen

^۷-Holstein

^۸-Johan Werth & co

۹۰ مطالعات تاریخی جهان اسلام

سال چهارم، شماره ۸، پاییز و زمستان ۱۳۹۵

را به بوشهر آوردند و در مقابل غلات، پشم، خرما، پوست بز و هم چنین اکسید آهن جزیره هرمز را حمل و به آلمان می‌بردند. (وادالا، ۱۳۶۴: ۵۷) این تجارت‌خانه در سال ۱۳۱۳ هـ. ق / ۱۸۹۶ م. ورشکست شد و دو شرکت دیگر به نام‌های «کمپانی هامبورگ و خلیج فارس»^۱ و «شرکت بازرگانی آلمان و ایران»^۲ ظاهر شد، ولی دیری نپایید که بر اثر کمبود ظرفیت کار و نداشتن سرمایه‌ی کافی آن دو نیز تعطیل شدند (جعفری ولدانی، ۱۳۷۶: ۱۲۷).

در کنار روابط اقتصادی و سیاسی آلمان‌ها در ایران، روابط فرهنگی این دو کشور با ایجاد مدرسه‌ی آلمانی آغاز شد. می‌توان فعالیت‌های فرهنگی را به مثابه اولین قدم‌های نفوذ سیاسی دولت آلمان در ایران دانست. (میراحمدی، ۱۳۸۷: ۹۱).

در سفر دوم ناصرالدین‌شاه به فرنگ در سال ۱۲۹۶ هـ. ق / ۱۸۷۸ م. امتیاز مدرسه‌ی آلمانی در تهران به آلمان‌ها داده شد. دولتمردان ایرانی تصور می‌کردند که زیاد شدن نفوذ مالی و معنوی آلمان در ایران برای سیاست مملکت در مقابل رقابت روسیه و انگلیس سودمند خواهد بود. (محبوبی اردکانی، ۱۳۷۰، ج ۱: ۴۱۴). این مدرسه در سال ۱۳۲۳ هـ. ق / ۱۹۰۵ م. در زمان سلطنت مظفرالدین‌شاه قاجار (۱۲۶۸ هـ. ق / ۱۸۵۲ م. - ۱۳۲۵ هـ. ق / ۱۹۰۷ م.) با هشت معلم ایرانی و هشت معلم آلمانی با کمک مالی دو کشور آغاز به کار کرد. در این مدرسه زبان آلمانی در کنار زبان‌های فرانسوی، انگلیسی و عربی تدریس می‌شد. (کحال‌زاده، ۱۳۷۳: ۱۸۶).

در زمینه اعزام دانشجویان به آلمان، تعداد محصلان ایرانی در آلمان در اوایل نسبتاً خیلی کم بود و دلیل آن غلبه زبان فرانسوی در ایران بود که اکثر دانشجویان ایرانی به فرانسه می‌رفتند. برای اولین بار خانواده مخبرالسلطنه باب مرآده و تحصیل در آلمان را باز کرد. مخبرالسلطنه اولین ایرانی بود که در آلمان دیپلم گرفت و زبان آلمانی را خوب می‌دانست (میراحمدی، ۱۳۶۸: ۱۰۵).

شرکت ونکه‌هاوس اوج رقابت و دشمنی انگلستان با آلمان

در سال ۱۳۱۴ هـ. ق / ۱۸۹۶ م. یک تاجر آلمانی به نام «رابرت ونکه‌هاوس»^۳ شرکتی را در بندرلنگه برای تجارت صدف مروارید و صدور آن به هامبورگ دایر کرد (مسعودی، ۱۳۴۵: ۸). ونکه‌هاوس کم‌کم توانست در بحرین (۱۳۱۶ هـ. ق / ۱۸۹۹ م.)، بوشهر (۱۳۲۲ هـ. ق / ۱۹۰۴ م.)، خرمشهر، بصره و بندر عباس (۱۳۲۴ هـ. ق / ۱۹۰۶ م.) نمایندگی‌هایی دایر و موفق شد برای آلمان

^۱ Hamburg & Persian Gulf Company

^۲ Deutsche Persische Handels Gesellschaft

^۳ Rabert Wonckhaus

اعتبار و احترام کسب کند. در سال ۱۳۲۴ هـ. ق. / ۱۸۹۷ م. دولت آلمان در بوشهر یک نایب کنسولگری دایر کرد که خیلی زود به کنسولگری تبدیل شد. (جناب، ۱۳۴۹: ۱۵۶).

در دهه‌ی ۱۳۰۷ هـ. ق. / ۱۸۹۰ م. جوانی فعال به نام رابرت ونکه‌هاوس برای شرکتی هامبورگی در زنگبار واقع در ساحل شرقی آفریقا کار می‌کرد. کشتی‌های بومی برده‌فروشان به‌طور مرتب بین زنگبار و خلیج فارس در رفت و آمد بودند و گروهایی از بردگان را به‌عنوان صیاد مروارید به این منطقه می‌بردند و در بازگشت کالاهایی از این ناحیه را با خود می‌آوردند از جمله یک بار با مقداری صدف مروارید، در واقع برای حفظ تعادل کشتی بازگشتند. این صدف‌ها توسط شرکت هامبورگی خریداری و به اروپا حمل شدند و با سود زیادی به فروش می‌رفتند. ونکه‌هاوس آگاه شده بود که چنین صدف‌های به‌عنوان اشیاء بی‌ارزش در خلیج فارس به دور انداخته می‌شوند و بنابراین تصمیم گرفت که به آن‌جا برود و ببیند که با آن‌ها چه کاری می‌تواند انجام دهد. این واقعه در سال ۱۳۱۴ هـ. ق. / ۱۸۹۷ م. اتفاق افتاد و کمی بعد او در بندر لنگه مستقر شد. (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۰)

فعالیت‌های تجاری ونکه‌هاوس در ابتدا بسیار محدود بود ولی کم‌کم بر اثر کمک صاحبان کشتی‌ها و بانکداران هامبورگ کار وی رونق گرفت. این شرکت بعداً نمایندگی‌هایی در بوشهر، بندرعباس، خرمشهر، بصره (وادال، ۱۳۶۴: ۵۷). بغداد، موصل، اهواز تأسیس کرد و با کمک صاحبان کشتی‌ها و بانکداران هامبورگ و خرید صدف و مروارید و صدور آن به هامبورگ رونق یافت. (سدید السلطنه کبابی بندرعباسی، ۱۳۶۳: ۱۵۵).

شرکت ونکه‌هاوس تلاش نمود تا امتیازی برای صدور مروارید در مجاورت بحرین به دست آورد، شرکت ونکه‌هاوس بی‌درنگ مذاکراتی را در قسطنطنیه برای گرفتن امتیاز صید مروارید و اجاره حلول (قطر)، مرکزی برای آن صنعت آغاز کرده‌بود. دولت انگلستان ضمن مخالفت با این اقدام ونکه‌هاوس، به مداخله پرداخت؛ زیرا بیم داشت که این جزیره ممکن است سرانجام به‌عنوان ایستگاه تأمین ذغال‌سنگ برای راه آهن مورد استفاده قرار بگیرد. (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۸).

عدم توفیق آلمان‌ها در کویت، بحرین، ابوموسی موجب ناامیدی آنان نشد، زیرا کمپانی ونکه‌هاوس فعالیت بازرگانی-سیاسی خود را در کرانه‌های رودخانه کارون آغاز نمود. شرکت ونکه‌هاوس یک سرویس کشتیرانی از خرمشهر تا اهواز زیر پرچم آلمان دایر کرد و در رقابت با

شرکت کشتیرانی انگلیسی برادران لینچ^۱، بار و مسافر را با کرایه کمتر جا به جا می‌کرد. ولی این سرویس نیز تا آغاز جنگ اول جهانی بیشتر دوام نیافت. وان روگن^۲ آلمانی امتیاز آبیاری دشت کارون را از ایران گرفت، اما شیخ خرمشهر (شیخ خزعل) که وابسته به انگلستان بود، مقابلش ایستادگی کرد و نقشه او را نقش بر آب نمود. (وادالا، ۱۳۶۴: ۶۰-۵۸)

حادثه مهمی دیگری که باعث مخالفت دولت انگلستان با اقدامات شرکت ونکهاوس گردید، بر سر جزیره ابوموسی رخ داد. جزیره ابوموسی جزء قلمرو کشور ایران بود و دولت ایران چند نفر مأمور گمرک را در این جزیره مستقر کرده بود، ولی شیخ شارجه که ادعای مالکیت آن جا را داشت، این مأموران ایرانی را از این جزیره رانده بود. (برادفورد، ۱۳۶۸: ۲۲۶).

جزیره ابوموسی با معادن اکسید سرخ آهن شناخته می‌شود. حدود یکصد سال پیش از این، نخستین امتیاز استخراج این معادن به یکی از مردمان بندرلنگه رسیده و از سوی شیخ قاسمی بندرلنگه تأیید گردید. شیخ قاسمی لنگه نیز سالانه ۲۵۰ لیبره استرلینگ به‌عنوان حق امتیاز از آن شخص دریافت می‌کرد. امتیاز استخراج اکسید آهن ابوموسی بعد از انحلال حکومت قاسمی‌ها در سال ۱۳۰۴ هـ. ق/ ۱۸۸۷ م. از سوی شاه قاجار به حاج معین‌التجار بوشهری داده شد. گفته می‌شود که شاه قاجار این امتیاز را در قبال دریافت مبلغ درخور توجهی به حاج معین بوشهری داد. (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۴۱).

در سال ۱۳۲۸ هـ. ق/ ۱۹۱۰ م. قرارداد مزبور فسخ شد و معادن مجدداً در اختیار حکومت قرار گرفت. در ۱۶ ذی‌القعدة ۱۳۲۸ هـ. ق/ ۱۹ نوامبر ۱۹۱۰ م. قراردادی بسته شد که حکومت ایران استخراج معادن اکسید آهن جزیره هرمز را به یک شرکت انگلیسی به نام «اف. سی. استریک»^۳ و شرکا به مبلغ ۳۰۰۰۰ تومان (در حدود ۱۲۰۰۰۰ مارک) واگذار کرد. (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۹۴). ونکهاوس به جست و جو پرداخت و معدن مشابهی در جزیره مجاور ابوموسی پیدا کرد که کاملاً به همان اندازه خوب نبود ولی ارزش استخراج را داشت. (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۸). لوریمر، شمار ایرانیانی را که در آن روزگار برای استخراج معادن ابوموسی کار می‌کردند، یکصد تن و مقدار سالانه اکسید آهن استخراج شده از این معادن را حدود چهل هزار کیسه ذکر می‌کند. (Lorimer, 1915, p.1276)

¹-Linch Brothers

²- Van Roggen

³-F. C. Strick

وادالا، نایب کنسول فرانسه می‌نویسد:

«به دنبال شکست‌های سیاسی آلمان‌ها در برابر انگلستان، آن‌ها توجه خود را به جزیره ابوموسی معطوف داشتند. ذخائر بزرگ مروارید در سواحل جزیره وجود داشت. به علاوه در آن جزیره معدن اکسید قرمز وجود داشت که از طرف شیخ جزیره به سه نفر عرب واگذار شده بود. دو تن از آن‌ها حق خود را به ونکه‌هاوس واگذار کردند. شیخ شارجه به این عمل اعتراض کرد و از دولت انگلستان کمک خواست. محصول اکسید قرمز ابوموسی به صورت یک بار کشتی ایده‌آل برای کشتی‌های بخار خط هامبورگ آمریکا بود. این کشتی‌ها پر از مصالح ساختمانی به منظور تکمیل بخش پایانی راه‌آهن بغداد به خلیج فارس وارد می‌شدند، اما در برگشت کالایی نداشتند. این یکی از دلایلی بود که چرا انگلیسی‌ها مصمم بودند مانع بهره‌برداری معادن توسط شرکت ونکه‌هاوس شوند.» (وادالا، ۱۳۶۴: ۵۹).

هم چنین موقعیت استراتژیک ابوموسی به عنوان یک پایگاه دریایی مطمئناً باعث عملیات ضد آن شرکت آلمانی شده است. (برادفورد، ۱۳۶۸: ۲۲۶).

کنسول انگلیس در بصره به بهانه این که ابوموسی تحت حفاظت دولت هندوستان (هند انگلستان) است و شیخ حق واگذاری امتیاز آن را به بیگانگان ندارد، مانع انجام کار شد. علاوه بر آن اعضای خانواده شیخ که سهم خود را به شرکت آلمانی واگذار کرده بودند، قبلاً از این حق صرف نظر کردند. به این ترتیب فروش از درجه اعتبار ساقط شد. دولت‌های آلمان و انگلیس به این منظور وارد مذاکره شدند، اما جریان مذاکره بدون نتیجه به پایان رسید. (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۹۳). در سال ۱۳۲۵ هـ. ق/ اکتبر ۱۹۰۷ م. کشتی جنگی بریتانیا به نام «لاپ وینگ»^۱ که تعدادی قایق با ۳۰۰ نفر از مردان مسلح شیخ لنگه را به دنبال داشت، در ابوموسی ظاهر شد. این جنگجویان پیاده شدند و کارگران استخدام شده توسط ونکه‌هاوس را گرفتند و به لنگه بردند. آقای ونکه‌هاوس از طریق دولت آلمان اعتراض کرد و دولت آلمان اعتراض او را به سفارت خود در لندن به دولت بریتانیا منتقل ساخت. سرانجام با پیگیری‌های دولت آلمان نهایتاً در سال ۱۳۳۲ هـ. ق/ ۱۹۱۴ م. چند ماه قبل از بروز جنگ اول جهانی دولت بریتانیا اساساً موافقت کرد که شرکت ونکه‌هاوس مستحق دریافت غرامت است. تعیین میزان غرامت بار دیگر به تعویق افتاد. آن‌گاه جنگ پیش آمد و سرانجام ونکه‌هاوس به طور کلی هیچ غرامتی دریافت نکرد. (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۹).

^۱- Lapwing

به عقیده انگلیسی‌ها، فرانسوی‌ها و روس‌ها که در خلیج فارس حضور داشتند، در مورد این که آقای ونکهاوس از سوی دولت آلمان با کمک مالی به آنجا فرستاده شده است، دقیقاً به این نکته تأکید می‌کند که شرایط ورودش به این منطقه تقریباً اتفاقی بوده است. وی می‌گوید:

«من به هیچ وجه اهداف سیاسی نداشتم و با دولت آلمان یا هر دولت دیگر در ارتباط نبودم. هیچ کس در برلین اطلاعی درباره من نداشت و هیچ کس در آلمان چیزی درباره تأسیس شرکت من نمی‌دانست. شرکت مزبور کاملاً یک شرکت خصوصی بازرگانی بود و البته من نقشه‌های خود را اعلام نمی‌کردم. بعدها با پیشرفت کارم و مشهور شدن من در منطقه فکر می‌کنم مأموران آلمانی درباره یک بازرگان آلمانی اطلاع یافتند که به‌طور موفقیت‌آمیزی در خلیج فارس مشغول فعالیت است. ولی من هرگز با وزارت امور خارجه در تماس نبودم و جز در یک مورد تقاضای کمک نکردم و غیر از آن کمکی دریافت نداشتم. در آن زمان از کنسول آلمان درخواست کمک کردم و به هر حال، آن کمک به شیوه و اندازه‌ای که مورد تأیید من بود داده نشد.» (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۰)

این فعالیت آلمان‌ها هنگامی به عمل آمد که انگلیسی‌ها درگیر جنگ با بوئرها^۲ در افریقای جنوبی بودند؛ در نتیجه نمی‌توانستند از خود واکنشی نشان بدهند. اما هنگامی که انگلستان موفق به سرکوبی بوئرها شدند، به مسئله نفوذ آلمان در خلیج فارس پرداختند. (هوشنگ مهدوی، ۱۳۷۵: ۳۱۶).

برای دولت انگلستان، خلیج فارس یکی از مسیرهای منتهی به هند بود که موجبات ضروری دفاع از امپراتوری مستلزم این بود که هیچ دولت دیگر نباید در آن‌جا پایگاهی داشته باشد. بازرگانان انگلیسی پست‌هایی را در امتداد سواحل آن در قرن هفدهم تأسیس کرده بودند و از آن زمان به بعد سلطه‌جویان بریتانیایی در نظارت بر آن علاقه‌مند شده بودند. ناوگان بریتانیا خلیج فارس را از دست دزدان دریایی پاک کرد. فانوس‌های دریایی و چراغ‌های دریایی در آب‌های آن مستقر ساخت.

در زمستان ۱۳۲۱ هـ. ق/ ۱۹۰۳ م. لرد کرزن^۳ نایب‌السلطنه هند در حالی که ناوگان جنگی عظیمی او را همراهی می‌کرد، به خلیج فارس مسافرت نمود. این مسافرت که توأم با قدرت‌نمایی

^۲- Boer

^۳- Curzon

بود تأثیر فراوانی در تحکیم موقعیت سیاسی انگلیس در خلیج فارس نمود. همچنین لرد لاندون^۴ وزیر امور خارجه انگلیس در مجلس لردها اعلام کرد:

«ما باید استقرار پایگاه دریایی یا بندر دارای استحکامات را در خلیج فارس به وسیله از سوی هر قدرت دیگر به عنوان یک تهدید شدید بر ضد منافع امپراتوری در نظر بگیریم و باید به طور قاطع با همه ابزارهایی که در اختیار داریم با آن مقابله کنیم.» (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۱).

دولت انگلستان برای جلوگیری از فعالیت‌های روزافزون آلمان‌ها یک هیأت بازرگانی به ایالات جنوبی ایران فرستاد تا تجارت با آن نواحی را تقویت نماید. همچنین به تأسیس کنسولگری‌های جدید و فرستادن ناوگان جنگی خود به بنادر خلیج فارس پرداخت (هوشنگ مهدوی، ۱۳۷۵: ۳۱۶).

انگلیسی‌ها در خلیج فارس در آن زمان از نماینده سیاسی مقیم تا کارمندان تجارت‌خانه‌ها عقیده داشتند که شرکت ونکهاوس صرفاً یک رقیب تجاری نیست بلکه نماینده مستقیم سلطه جویی سیاسی آلمان است. این که توسعه و ترقی سریع این کمپانی به واسطه کمک مالی برلین توجیه می‌شد، مورد اطلاع همگان بود. ولی آقای ونکهاوس علت عمده‌ای که عقیده انگلیسی‌ها را در مورد دریافت کمک مالی از سوی دولت آلمان تأیید می‌کرد، موفقیت او در بعضی زمینه‌های تجاری بود که خود شرکت‌های انگلیسی نمی‌توانستند از آن‌ها سودی به دست بیاورند. واقعیت امر این بود که دلیل موفقیت شرکت ونکهاوس در تجارت خلیج فارس کمک‌های مالی دولت آلمان به او نبود، بلکه به گفته ونکهاوس:

«علل واقعی موفقیت من که انگلیسی‌ها آن‌ها را گرفتن کمک مالی و مقرری می‌پنداشتند کاملاً ساده بود. من و افرادم بیشتر از آن‌ها کار می‌کردیم. اغلب اوقات در شرکت سخت مشغول کار بودیم و حال آن‌که انگلیسی‌ها در بیرون تنیس بازی می‌کردند. گاهی عادت داشتیم تلگراف‌ها را در ساعت سه صبح بفرستیم تا جواب‌ها را در بعد از ظهر روز بعد دریافت کنیم. اطلاعات من از بازارهای اروپا تقریباً همیشه یک روز جلوتر از اطلاعات شرکت‌های دیگر بود. ارتباط نزدیکی با مردم بومی برقرار ساختم و از خریداران محلی می‌خواستم که گندم و جو— یعنی صادرات عمده ما — را نه فقط در امتدادسواحل بلکه از ارزان‌ترین بازارهای داخلی گردآوری کنند. بالاخره این که من ریاست شرکت خودم را به عهده داشتم و حال آن‌که گروه بازرگانی

⁴ Lansdowne

انگلیسی‌ها بیشتر شامل کارکنانی می‌شد که در استخدام شرکت‌هایی بودند که مراکز آن‌ها در لندن قرار داشت. من می‌توانستم تصمیمات مهمی را در محل اتخاذ کنم، خودم را با اوضاع جدید تطبیق بدهم، در حالی که آن‌ها مجبور بودند با لندن مشورت کنند.» (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۴).

سدید السلطنه کبابی بندرعباسی نیز در مورد علت موفقیت ونکهاوس در تجارت خلیج فارس

می‌گوید:

«در سال ۱۳۱۴ هـ. ق. ۱۸۹۷ م. یک جوان زیرک و چابک از آلمان‌ها به نمایندگی شرکت رابرت ونکهاوس در بندرلنگه تجارت‌خانه‌ای ایجاد کرد. او با توضع و فروتنی به جلب قلوب اهالی بندرلنگه پرداخت و صاحب اطلاعات زیادی شد. صدف و مروارید به هامبورگ می‌فرستاد و به تدریج کار خود را رونق و پیشرفت داد.» (سدید السلطنه کبابی بندرعباسی، ۱۳۶۳: ۶۵۵).

روس‌ها در نفوذ آلمان در خاورمیانه به هراس افتاده بودند اقداماتی برای تحکیم موقعیت خود در ایالات شمالی ایران نمودند و به بهانه کافی نبودن قوای داخلی ایران برای حفظ نمایندگی‌های سیاسی و کنسولی و اتباع خود عده‌ای قزاق روسی به ایران آورده، گارد مسلح تشکیل دادند. (هوشنگ مهدوی، ۱۳۷۵: ۳۱۶)

با گسترش فعالیت شرکت ونکهاوس و رونق کار آن فعالیت‌های این شرکت به‌طور اجتناب‌ناپذیری اهمیت سیاسی پیدا کرد. نخستین تأیید این واقعیت از سوی روس‌ها صورت گرفت. در حدود سال ۱۳۰۶ هـ. ق. / ۱۸۸۹ م. روسیه تصمیم گرفت آن‌چه را که در بنادر خلیج فارس می‌گذشت، مورد توجه بیشتری قرار دهد ابتدا این کشور جهانگردان و کشتی‌های جنگی به آن منطقه فرستاد، سپس کنسولگری‌ها و قرارگاه‌های تجاری و خط دریای میان بندر آدسا و خلیج فارس افتتاح کرد. دولت روسیه تلاش کرد که از این امور سودی تجاری در خلیج فارس به دست آورد. اما روس‌ها در فعالیت تجاری خود در خلیج فارس شکست خوردند. ونکهاوس در مورد شکست تجاری روس‌ها و اقدامات بعدی آن‌ها می‌گوید:

«روس‌ها یک افسر داوطلب ناوگان روسیه به نام گورسکی^۱ را به منظور رونق بخشیدن به تجارت روسیه به خلیج فارس فرستادند ولی این اقدام تجاری مخاطره‌آمیز دولتی روس‌ها با شکست رو به‌رو شد؛ زیرا آن‌ها شکر را با کشتی وارد می‌کردند که برای آن هیچ بازاری در آنجا وجود نداشت و بیشتر فعالیتی که انجام می‌دادند به ضرر منتهی می‌شد. در چنین اوضاع و احوالی

^۱- Corski

سرکنسول روس، نیکولاس پاسک^۲ که با من روابط بسیار خوبی داشت نزد آمد. او از من درخواست کرد حفظ منافع تجاری روس‌ها در خلیج فارس را بر عهده بگیرم و تجارت روس‌ها را رونق ببخشم. من را متوجه ساختند که این عمل حقوق خوبی خواهد داشت و عملاً دریافت مقرری در مقابل کار کمی خواهد بود. من این پیشنهاد را نپذیرفتم زیرا می‌خواستیم به امور تجاری خودم بپردازم بدون این که مجبور باشم به کسی گزارش بدهم و اگرچه من هرگز یک میهن پرست افراطی نبودم اما، روی هم رفته، خودم را یک آلمانی می‌دانستم و در واقع مجذوب فکر کار کردن برای جاه طلبی‌های ملی روس‌ها نمی‌شدم.» (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۳).

اگر چه منابع انگلیسی و سیاستمداران انگلستان به فعالتهای تجاری و اقتصادی ونکهاوس با بدبینی نگاه می‌کردند ولی، خود ونکهاوس معتقد است:

«فعالیت‌های من اگرچه در نظر انگلیسی‌ها مشکوک به نظر می‌رسید اما حقیقت این است که فعالیت‌های مزبور از ماهیت کاملاً تجاری برخوردار بودند. دولت آلمان نه تنها حمایتی از من نکرد یا کمک مالی نداد بلکه حتی همراهی و حمایت قانونی که امکان داشت من انتظار داشته باشم همیشه از من دریغ کرد این موضوع که در مراکز دیپلماسی سن پترزبورگ، لندن و پاریس شرکت من مورد بحث قرار می‌گرفت و گفته می‌شد دولت آلمان سیاستی مال‌اندیشانه را در خلیج فارس پی می‌گیرد، تقصیر من نبود. من برای تکذیب این شایعات اقدامی نکردم، اما تکذیب من هم عقیده هیچ کس را تغییر نمی‌داد و به هر صورت این اعتقاد که شرکت من از سوی دولت آلمان حمایت می‌شود، اعتبار و اهمیت مرا در بعضی مراکز افزایش می‌داد.» (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۶)

اگرچه ونکهاوس علایق آلمان‌ها و تمایل دولت مردان آلمانی را به پیدا کردن جای پا در سیاست ایران و خلیج فارس از طریق انگیزه‌های تجاری هم کتمان نمی‌کند:

«نخستین بار در حدود سال ۱۳۲۴ هـ. ق/ ۱۹۰۶ م. احساس کردم که آلمان از نظر سیاسی به خلیج فارس علاقه‌مند شده است و احساسم این بود که این قدرت در جستجوی به دست آوردن ابزاری است تا با آن بتواند با روسیه و انگلستان در قبال امتیازات مشابه در قضیه راه‌آهن بغداد تعادل ایجاد کند.» (یاب و کوپربوش، ۱۳۸۱: ۱۳۴).

شرکت ونکهاوس با شروع جنگ اول جهانی تعطیل شد و وکالت خود را در بنادر ایرانی خلیج فارس به «حاجی محمدحسن» نامی واگذار کرد که این ماجرا در روزنامه مظفری آمده

² Nicholas Pasek

است. «تجارت‌خانه محترم (رابرت ونکه‌هاوس) آلمانی که چندین سال در بوشهر و شعباتش در بنادر دایر شده است، چندی قبل وکالت خود را به حاجی محمد حسن نام سپردند.» (روزنامه مظفری، ۱۳۲۸، شماره ۲۸: ۱۲).

تجارت ایران و آلمان در خلیج فارس: کوتاه مدت ولی پرسود

حضور امپراتوری قدرتمند انگلستان در خاورمیانه سبب شد تا بسیاری از جمله آلمان درصدد یافتن راهی برای ورود به این منطقه و مرکز آن خلیج فارس برآیند. آلمان‌ها به این منظور ابتدا درصدد اقدامات تجاری و بازرگانی برآمدند. امکانات برای شرکت‌های آلمانی در ایران به علل زیر محدود بود:

۱- کسب کلیه حقوق تجاری و بازرگانی از جانب اتباع سایر قدرت‌های بیگانه.
۲- قرارداد ۱۹۰۷م. میان انگلیس و روسیه و قرارداد آلمان و روسیه در سال ۱۹۱۱م. و محدودیت روابط تجاری و بازرگانی آلمان.

۳- اوضاع نابسامان اقتصادی و سیاسی در ایران (لیتن، ۱۳۶۷: ۲۶۷).
نتیجه آن که گرفتن امتیازات در ایران منتفی شده محسوب می‌شود و باید با موافقت انگلیس یا روسیه باشد. با این که قرارداد ۱۲۹۰هـ. ق/ ۱۸۷۳م. آلمان و ایران در اغلب موارد شامل امکانات زیادی از تبصره حق دول کامله الوداد است. با این وصف برای ایران غیر ممکن است که در زمان کوتاهی برای اتباع یک قدرت خارجی دیگر غیر از انگلیس و روسیه حقوقی قایل شود و آلمان بتواند به حق کامله الوداد اعتبار بخشد. (لیتن، ۱۳۶۷: ۲۶۷).

بنادر خلیج فارس در دوره قاجار دروازه‌های ورودی و خروجی ایران مرکزی و جنوبی، بین النهرین و عربستان بودند. چون حمل و نقل با کشتی‌های بخاری و بادبانی در این بنادر آزاد و پررونق بود، در نتیجه تجارت برای تمام کشورهای اروپایی و مناطق دیگر جهان برای همه منافع سرشار داشت.

عوامل مؤثر در رونق تجارت و بازرگانی خلیج فارس به امنیت راه‌های دریایی، زمینی و رودخانه‌ای در کشور ایران و نواحی همسایه خلیج فارس و رشد اقتصادی اروپا و هندوستان بستگی دارد. (وادالا، ۱۳۶۴: ۸۶).

در سال ۱۳۲۹-۱۳۲۸هـ. ق/ ۱۹۱۱-۱۹۱۰م. تعداد کشتی‌های بخاری که به بنادر جنوبی ایران وارد شده است، ۱۰۵۶ عدد بوده است. نکته قابل اهمیت این است که در این سال تعداد

کشتی‌های بخاری آلمانی که به بنادر خلیج فارس وارد شده، ۵۸ عدد بوده، ولی در سال ۱۳۳۲-۱۳۳۱ هـ. ق/ ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م. تعداد ۱۴۷ کشتی بوده یعنی در ظرف دو سال دو برابر و نیم گردیده است. در کتاب گنج شایگان رفت و آمد کشتی‌های تجاری آلمانی در خلیج فارس در سال ۱۳۲۹-۱۳۲۸ هـ. ق/ ۱۹۱۱-۱۹۱۰ م. را این چنین ذکر کرده است.

جدول شماره ۱: ورود و خروج کشتی‌های آلمانی در بنادر خلیج فارس در بین سال‌های ۱۳۲۹-

۱۳۲۸ هـ. ق/ ۱۹۱۱-۱۹۱۰ م.

کشتی های خارج شده			کشتی های وارده			نوع کشتی	بیرق کشتی
عده ملاح و مستخدم	مجموع بارگیری	عدد	عده ملاح و مستخدم	مجموع بارگیری	عدد	تجاری	آلمان
۳۰۶۹	۱۴۸۲۹۷	۵۸	۳۰۶۹	۱۴۸۲۹۷	۵۸		

(جمال زاده، ۱۳۷۶: ۶۴)

در سال ۱۳۲۸ هـ. ق/ ۱۹۱۰ م. گزارش‌ها حاکی از این بود که آلمان‌ها کنترل ۴۰ درصد از کالاهای صادراتی اروپا به کناره‌های خلیج فارس، را در دست دارند. یک سال بعد بیش از ۶۰ درصد از کالای کلیدی و عمده خلیج فارس - یعنی شکر - در دست آن‌ها قرار گرفت. (یاب و کوپربوش، ۱۳۸۸: ۱۶۰).

از سال ۱۳۳۰ تا ۱۳۳۱ هـ. ق/ ۱۹۱۲ تا ۱۹۰۳ م. حجم تجارت آلمان با ایران چهل برابر شد، اما با وجود این تا هنگام شروع جنگ اول جهانی، صادرات آلمان به ایران دوازده بار کمتر از روسیه و شش بار کمتر از انگلستان بود. (میرشینکف، ۱۳۵۷: ۱۷-۱۲).

تجارت ایران در سال ۱۳۳۲-۱۳۳۱ هـ. ق/ ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م. که آخرین سال پیش از شروع جنگ اول جهانی بود، کمی بیش از ۱۱۰۳۰۰۵۰۰۰ قران بوده است. از این مبلغ معادل ۶۴۷۱۶۵۰۰۰ قران از بابت واردات و ۴۵۵۸۴۰۰۰ قران از بابت صادرات است. چه در صادرات و چه در واردات آلمان پس از روسیه، انگلستان و هند مقام چهارم را دارد. حجم تجارت ایران با آلمان در این سال به ۳۳۳۲۶۰۰۰ قران رسید، که سهم واردات ایران از آلمان ۳۳۷۳۰۰۰ قران و سهم صادرات ایران به آلمان به ۲۹۵۳۰۰۰ قران می‌باشد. (جمال زاده، ۱۳۷۶: ۱۹۰)

در سال ۱۳۳۳-۱۳۳۲ هـ. ق/ ۱۹۱۵-۱۹۱۴ م. که اولین سال جنگ اول جهانی است، تجارت ایران تنزل نمود و این تنزل به ۱۹ درصد تخمین زده شده است. مجموع تجارت ایران در این

۱۰۰ مطالعات تاریخی جهان اسلام

سال چهارم، شماره ۸، پاییز و زمستان ۱۳۹۵

سال به ۱۴۰۱۷۴۶۰۰ مارک رسید، که سهم صادرات ۱۴۰۱۷۴۶۰۰ مارک و سهم واردات ۱۷۶۷۱۲۴۰۰ مارک بود. هم‌چنین تجارت آلمان با ایران در این سال تنزل نموده و به ۱۳۷۴۱۲۰۰ قران معادل ۴۹۹۶۸۰۰ مارک رسید. (جمال‌زاده، ۱۳۷۶: ۱۸۹)

در بین سال ۱۳۳۴-۱۳۳۳ هـ. ق / ۱۹۱۶-۱۹۱۵ م. کل تجارت ایران ۸۴۱۲۰۰۰۰۰ قران بود که از این مبلغ ۳۷۷۱۰۰۰۰۰ قران از بابت صادرات و ۴۶۴۱۰۰۰۰۰ قران از بابت واردات بود. (جمال‌زاده، ۱۳۷۶: ۱۹۰) میزان تجارت در مهم‌ترین بنادر جنوبی ایران یعنی بندرلنگه، بندرعباس و بندر بوشهر براساس آمار وادالا (کنسول فرانسه در بوشهر) در بین سال‌های ۱۳۳۲-۱۳۳۱ هـ. ق / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م. یک سال قبل از شروع جنگ اول جهانی نشان از اهمیت تجاری و بازرگانی خلیج فارس برای اروپاییان و سایر کشورها دارد.

جدول شماره ۲: واردات بندر بوشهر به ترتیب بر اساس حجم تجارت در بین سال‌های ۱۳۳۲-

۱۳۳۱ هـ. ق / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م.

ردیف	نام کشورها	ارزش به لیبره	ردیف	نام کشورها	ارزش به لیبره
۱	هندوستان انگلستان	۲۶۵۴۳۶	۶	ترکیه (عثمانی)	۳۲۶۲۶
۲	بریتانیای کبیر	۲۵۲۳۵۱	۷	بلژیک	۱۱۵۲۷
۳	آلمان	۴۸۹۳۷	۸	هندوستان هلند	۱۰۷۹۰
۴	فرانسه	۴۵۳۳۶	۹	روسیه	۸۳۴۰
۵	اتریش هنگری	۳۲۹۳۸			

(وادالا، ۱۳۶۴: ۹۱)

واردات بندر بوشهر از آلمان عبارت است از: کبریت، فشنگ، نوشابه، آبجو، شمع، شکلات، کله‌قند و شکر، دارو، پوشاک، آهن، فولاد، اشیاء طلائی و نقره‌ای، منسوجات نخی و پشمی، مفتول زر و سیم، اقسام پارچه، مبل، لوازم التحریر، چینی، شیشه، اشیاء چرمی. (وادالا، ۱۳۶۴: ۹۲-۹۱).

جدول شماره ۳: صادرات بندر بوشهر به ترتیب بر اساس حجم تجارت در بین

سال‌های ۱۳۳۲-۱۳۳۱ هـ. ق / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م.

ردیف	نام کشورها	ارزش به لیبره	ردیف	نام کشورها	ارزش به لیبره
۱	هندوستان هلند	۲۴۸۸۸۵	۶	چین	۲۱۰۵۶

تاریخ روابط اقتصادی ایران و آلمان در دوره قاجار ۱۰۱

۱۸۶۷۰	آلمان	۷	۹۹۴۶۴	هندوستان انگلیس	۲
۱۶۳۵۸	آمریکا	۸	۹۶۹۶۹	بریتانیای کبیر	۳
۸۱۵۷	فرانسه	۹	۳۰۱۹۲	ترکیه (عثمانی)	۴
۲۴۸۸	اتریش-هنگری	۱۰	۲۴۱۰۸	مصر	۵

(وادالا، ۱۳۶۴: ۹۲)

مهم‌ترین کالاهای که از بندر بوشهر به آلمان صادر شده عبارت است از: حبوبات، دام، پسته، کتیرا، فرآورده‌های حیوانات. (همان: ۹۳-۹۲).

جدول ۴: واردات بندر عباس به ترتیب بر اساس حجم تجارت در بین سال‌های ۱۳۳۲-

۱۳۳۱ هـ. ق. / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م.

ردیف	نام کشورها	ارزش به لییره	ردیف	نام کشورها	ارزش به لییره
۱	هندوستان انگلستان	۲۶۰۴۶۸	۵	اتریش هنگری	۲۶۳۳۶
۲	بریتانیای کبیر	۱۰۰۳۴۰	۶	بلژیک	۸۸۳
۳	آلمان	۳۲۲۲۰	۷	روسیه	۲۶۸
۴	فرانسه	۳۱۸۸۰	۸	ترکیه (عثمانی)	۱۷۱

(وادالا، ۱۳۶۴: ۸۸)

با توجه به این که وادالا از واردات آلمان به ایران در بندرعباس گزارشی ارائه نکرده به نظر می‌رسد که واردات بندرعباس از آلمان همان محصولات وارداتی از آلمان در دیگر بنادر ایران در خلیج فارس بوده است.

جدول شماره ۵: صادرات بندرعباس به ترتیب بر اساس حجم تجارت در بین

سال‌های ۱۳۳۲-۱۳۳۱ هـ. ق. / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م.

ردیف	نام کشورها	ارزش به لییره	ردیف	نام کشورها	ارزش به لییره
۱	هندوستان انگلیس	۷۳۰۲۲	۵	روسیه	۵۴۷۳
۲	بریتانیای کبیر	۳۱۰۶۹	۶	آلمان	۲۰۲۰
۳	آمریکا	۸۶۸۱۹	۷	فرانسه	۸۵۱

۱۰۲ مطالعات تاریخی جهان اسلام

سال چهارم، شماره ۸، پاییز و زمستان ۱۳۹۵

۴	ترکیه (عثمانی)	۸۴۳۲۲	۸
---	----------------	-------	---

(وادالا، ۱۳۶۴: ۸۹)

فرش مهم‌ترین کالای صادراتی ایران به آلمان از بندرعباس بوده است. (وادالا، ۱۳۶۴: ۸۹).
جدول شماره ۶: واردات بندرلنگه به ترتیب بر اساس حجم تجارت در بین سال‌های ۱۳۳۲-۱۳۳۱

۱۳۳۱ هـ. ق. / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م.

ردیف	نام کشورها	ارزش به لییره	ردیف	نام کشورها	ارزش به لییره
۱	هندوستان انگلستان	۱۳۳۷۹۲	۵	روسیه	۴۳۲
۲	آلمان	۱۸۱۴۴	۶	فرانسه	۳۴۲
۳	ترکیه (عثمانی)	۷۷۸	۷	بریتانیای کبیر	۱۵۲
۴	آمریکا	۵۶۸	۸	بلژیک	۳۹

(وادالا، ۱۳۶۴: ۹۰)

مهم‌ترین محصولات وارداتی آلمان به ایران از طریق بندرلنگه عبارت است از: شمع، منسوجات‌نخی، مفتول طلائی، آبجو، لیکور (مشروبات الکلی شیرین شده)، کبریت، ظروف چینی، کنسرو، قند و شکر. (وادالا، ۱۳۶۴: ۹۰)

جدول شماره ۷: صادرات بندرلنگه به ترتیب بر اساس حجم تجارت در بین سال‌های ۱۳۳۲-۱۳۳۱

۱۳۳۱ هـ. ق. / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م.

ردیف	نام کشورها	ارزش به لییره	ردیف	نام کشورها	ارزش به لییره
۱	هندوستان	۴۴۲۷۸	۴	آلمان	۶۴۷
۲	ترکیه (عثمانی)	۶۵۱۱	۵	بلژیک	۸۴
۳	انگلستان	۸۴۴	۶		

(وادالا، ۱۳۶۴: ۹۰-۹۱)

وادالا از صادرات بندرلنگه به آلمان هم گزارشی ارائه نکرده است. سه بندر خرمشهر، آبادان و اهواز از بنادر رودخانه‌ای ایران در خوزستان در ساحل اروندرود بودند. وضع اقتصادی این سه بندر از آمارهای گمرکات متعلق به سال‌های ۱۳۳۲-۱۳۳۱ هـ. ق. / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م. در جدول زیر آمده است.

تاریخ روابط اقتصادی ایران و آلمان در دوره قاجار ۱۰۳

جدول شماره ۸: ارزش واردات و صادرات در بنادر خوزستان در بین سال‌های ۱۳۳۲-۱۳۳۱ هـ. ق. / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م.

نام بندر	ارزش واردات (به قران)	ارزش صادرات (به قران)
خرمشهر	۳۱۳۶۱۰۹۲	۵۰۰۹۹۱۰
اهواز	۱۲۲۲۸۹۵۸	۱۱۴۶۶۹۶۴۴
آبادان	۰	۱۷۷۶۴۶۲۷
جمع	۴۳۵۹۰۰۵۰	۳۴۲۴۱۵۰۱

(وادالا، ۱۳۶۴: ۹۴)

مهم‌ترین محصولات وارداتی بنادر خوزستان از آلمان عبارت بود از: قند، فلزات، منسوجات نخی و صادرات ایران از طریق بنادر خوزستان به آلمان شامل گندم، جو و صمغ بوده است. (همان: ۹۴).

بر طبق جداول ارائه شده بزرگ‌ترین مرکز صادرات و واردات کالا در بنادر کرانه شمالی خلیج فارس در بین سال‌های ۱۳۳۱-۱۳۳۲ هـ. ق. / ۱۹۱۴-۱۹۱۳ م. به ترتیب بندر بوشهر، بندرعباس و بندرلنگه و پس از آن بنادر خوزستان یعنی بندر خرمشهر، اهواز و آبادان بوده است. هم‌چنین مهم‌ترین شرکای تجاری ایران به ترتیب هندوستان که مستعمره انگلستان بود، بریتانیای کبیر، آلمان، فرانسه و روسیه بوده است. با توجه به سابقه کمی روابط تجاری و اقتصادی آلمان با ایران در دوره قاجار، وجود رقیبانی چون انگلستان و روسیه که در عرصه امتیازات و فعالیت‌های اقتصادی در ایران فعال بودند و از سوی انگلستان خلیج فارس را جزیره انگلیسی می‌دانستند؛ آلمان‌ها توانستند تا قبل شروع جنگ اول جهانی تجارت فعالی را در خلیج فارس داشته باشند.

ایجاد خطوط کشتیرانی

مهم‌ترین خطوط کشتیرانی آلمان‌ها در خلیج فارس، خط کشتیرانی هامبورگ - آمریکا^۱، نورد دوپچه^۲ و دوپچه لوانت لاینز^۳ بود. البته پیامد این امر کساد شدن کاسبی کشتی‌های انگلیسی بود

^۱- Hamburg-Amerika

^۲- Norddeutsche

و بالاخره دولت آلمان امکان می‌یافت تا به خطوط کشتیرانی تحت نفوذ خود از هر جهت مساعدت نمایند. (برادفورد، ۱۳۶۸: ۱۸۱)

اقدام بعدی تجاری و اقتصادی آلمان در خلیج فارس، استقبال از نقشه‌های اولیه آلبرت بالی^۴ مدیر خط کشتیرانی هامبورگ - آمریکا و دوست قیصر، برای برقراری یک خط حمل و نقل با کشتی‌های تجاری به مقصد خلیج فارس توجه مصمم آلمان‌ها را در منطقه خلیج فارس نشان می‌دهد. (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۵)

در سال ۱۳۲۴ هـ. ق/ ۱۹۰۶ م. تا حدی به تشویق آقای ونکهاوس، خط کشتیرانی هامبورگ - آمریکا سرویس منظمی به مقصد بنادر خلیج فارس دایر کرد. کمپانی ونکهاوس کارگزار شرکت کشتی‌های شد که با بخار کار می‌کردند. (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۶) آلمان‌ها در سال ۱۲۸۵ ش/ ۱۹۰۶ م. برای افزایش نفوذ سیاسی و تجاری خود در خلیج فارس با همکاری «کاپیتان پول ویر» و «کاپیتان شوستر» نخستین خط کشتیرانی مستقیم بین آلمان و بنادر خلیج فارس بنام هامبورگ - آمریکا لاین تأسیس کرد. کشتی‌های شرکت هامبورگ - آمریکا لاین و شرکت وانکهاوس در مسیر دریای مدیترانه، دریای سرخ، خلیج فارس و اقیانوس هند در رفت و آمد بودند و در اغلب بندرهای بین راه توقف می‌کردند. (اسدی، ۱۳۸۴: ۶۸).

سرویس‌های کشتیرانی این شرکت بین هامبورگ و بنادر بندرعباس، لنگه، بوشهر و محمره (خرمشهر) برقرار بود. در کلیه این بنادر رفت و آمد مرتباً جریان داشت، به استثنای بندر لنگه و بندرعباس که برگشت آن‌ها به طور منظم انجام می‌گرفت. نماینده شرکت در بوشهر، بندرعباس، لنگه و محمره شرکت ونکهاوس و شرکاء بود. (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۶۰)

نخستین کشتی شرکت کشتیرانی هامبورگ - آمریکا لاین بنام کانادیا^۱ در سال ۱۳۲۴ هـ. ق/ ۱۹۰۶ م. وارد بندر بوشهر شد. این کشتی که با خود محموله ۱۱۶۸ کله قند به همراه داشت یک ماه بعد به آلمان بازگشت. (وادالا، ۱۳۶۴: ۵۸). با رسیدن این کشتی جنگ کشتی‌های باری بین خط کشتیرانی هامبورگ - آمریکا و لاینج انگلیسی آغاز شد. هر دو کشور در حمل و نقل حاجیان ایرانی به مکه رقابت می‌کردند و باعث شد که کرایه‌ها تقلیل یابد و حمل و نقل حجاج در سال‌های ۱۳۲۷-۱۳۲۴ هـ. ق/ ۱۹۰۹-۱۹۰۶ م. افزایش یابد. (برادفورد، ۱۳۶۸: ۲۹۳).

³⁻ Deutsche Lwvante Lines

⁴⁻ Albert Ballin

¹⁻ Canadia

این خط کشتیرانی خیلی زود به موقعیت چشمگیری دست یافت؛ زیرا کرایه حمل کالا را که خطوط کشتیرانی انگلیسی بر حسب تنی ۱۷/۶ پوند را جا انداخته بودند، با حمل کالا از قرار تنی ۱۰ پوند شکست و بازار را به دست گرفت. هم‌چنین با ایجاد سرویس منظم رفت و آمد به بنادری که شناورهای انگلیسی از آن غافل بودند و بهره گرفتن از خدمات بانکی با بانک خاوری آلمان از عوامل موفقیت این خط کشتیرانی در خلیج فارس بود. (یاب و کوپربوش، ۱۳۸۸: ۱۳۴-۱۳۲). این خط کشتیرانی حتی گاهی چند زائر مسلمان را به‌طور رایگان به جده می‌رساند این ابتکار نیز بین مسلمانان انعکاس خوبی داشت. هم‌چنین به دلیل این‌که این شرکت در برگشت محصولات بومیان کناره شمالی خلیج فارس را خیلی گران‌تر از آنچه انگلیسی‌ها می‌خریدند، خریداری و به آلمان حمل می‌کرد موجب موفقیت و پیشرفت این شرکت کشتیرانی شد (وادالا، ۱۳۶۴: ۵۸).

در منابع انگلیسی به‌طور یقین اظهار می‌شود که خط کشتیرانی هامبورگ-آمریکا به سبب سرویس خلیج فارس خود یک مقرری قابل توجه از دولت آلمان دریافت می‌کرد. ولی آقای ونکه‌اوس این مسئله را قاطعانه رد می‌کند و می‌گوید: «من در همه مذاکرات شرکت داشتم و به‌طور یقین می‌دانم که موضوع حتی یک پنی کمک مالی دولتی هم مطرح نبود.» (استیلی، ۱۳۸۰: ۵۶) هم‌چنین آقای کریش^۲ از اعضای هیأت رئیسه شرکت در ۱۳۷۴ هـ.ق/ می ۱۹۵۵ م. در مصاحبه‌ای گفت: «سرویس خلیج فارس هیچ‌گونه کمک مالی در هیچ زمانی از امپراتور آلمان دریافت نکرده است.» (برادفورد، ۱۳۶۸: ۲۹۳)

به دنبال تأسیس نخستین خط کشتیرانی بین هامبورگ و خلیج فارس، سفارت آلمان در ایران درخواست کرد تا به دو کاپیتان آلمانی که در تأسیس این خط نقش عمده‌ای داشته‌اند نشان شیر و خورشید اعطا کند. دولت ایران نیز در سال ۱۳۲۴ هـ.ق/ ۱۹۰۶ م. دو نشان شیر و خورشید از نوع درجه سوم به دو کاپیتان آلمانی اعطا کرد. (صادقی، ۱۳۸۷: ۱۷۸)

آلمان‌ها با وجود فعالیت گسترده تجاری در خلیج فارس با مشکلات بسیاری رو به رو شدند؛ از یک سو انگلستان بر شیوخ عرب نفوذ داشت و از سوی دیگر حضور این کشور در خلیج فارس بسیار پر رنگ بود. چنان‌که کشتی‌های بخار آلمان پر از کالا وارد خلیج فارس می‌شدند اما در بازگشت به آلمان کالایی برای حمل نداشتند؛ زیرا انگلیسی‌ها نمی‌گذاشتند کالاهای مناسب و مورد نیاز خود را بارگیری کنند.

^۲-Kriesche

با وجود این مقامات سیاسی آلمان به‌ویژه قیصر به این خط و منطقه خلیج فارس علاقه و توجه خاصی داشتند؛ زیرا نه تنها فعالیت شرکت‌های تجاری این خط و طرح راه آهن هامبورگ – بغداد در جهت گسترش منافع ملی آلمان در خلیج فارس بود، بلکه نشان دهنده‌ی ایده‌ی پان ژرمنیسم آلمان‌ها بود. با توجه به این هدف، دولت آلمان ضرر و زیان‌های وارده به شرکت کشتیرانی هامبورگ – آمریکا لاین و ونکه‌هاوس را جبران می‌کرد. (اسدی، ۱۳۸۴: ۶۸). در مقابل، دولت‌مردان انگلستان همچون کاکس و رزیدنت خواهان اعطای کمک دولت به خطوط کشتیرانی انگلستان در خلیج فارس شدند. کاکس در این مورد چنین گفت: «باید اذعان کنم اگر می‌خواهیم منافع و موقعیت برترمان در خلیج فارس را حفظ کنیم، ضروری است که سیاستی قاطع و سازنده هم در مورد تجارت و هم در مورد سیاست اتخاذ کنیم.» (یاپ و کوپربوش، ۱۳۸۸: ۱۶۰).

هم‌چنین گزارش‌هایی که رزیدنت فرستاد، اوضاع را ناامید‌کننده‌تر نشان می‌داد. گزارش‌های وی در سال ۱۳۳۱ هـ. ق / ۱۹۱۳ م. حکایت از آن داشت که: «خط کشتیرانی هامبورگ – آمریکا برای این که منافع راه‌آهن در بین‌النهرین سودمند باشد سیاستی قاطع در راستای حمل و نقل دریایی بین اروپا و خلیج فارس دنبال می‌کند. بنابراین، نخست شکر و سپس کالاهای تجارتي منجستر دچار آسیب شد. با وجود این هیچ کمکی به خطوط کشتیرانی انگلستان انجام نشد و سرانجام برای این مسئله ساده و آسان پیدا شد. با شروع جنگ اول جهانی تجارت آلمان در خلیج فارس از بین رفت چنان‌چه که تا سال ۱۳۴۳ هـ. ق / ۱۹۲۴ م. در آمارهای بازرگانی هیچ گزارشی از ورود کشتی‌های آلمانی به بنادر و سواحل خلیج فارس نیامده است. (یاپ و کوپربوش، ۱۳۸۸: ۱۶۲)

نتیجه گیری

خلیج فارس در طول تاریخ پرفراز و نشیب خود همواره به‌عنوان یکی از مناطق مهم و استراتژیک مورد توجه کشورهای مختلف در زمینه‌های بازرگانی، تجارت و راه ارتباطی شرق به غرب بوده است. در قرن نوزدهم و بیستم به علت رقابت کشورهای اروپایی برای سلطه بر هندوستان، منطقه خلیج فارس مرکز توجه این استعمارگران قرار گرفت.

با شروع فعالیت‌های اقتصادی و استعماری آلمان‌ها در جهان، یکی از مناطق مورد نظر آن‌ها ایران بود. سهم آلمان در واردات کالا به ایران تا سال ۱۳۱۶ هـ. ق / ۱۸۹۹ م. اندک بود، ولی از این

زمان تا آغاز جنگ اول جهانی به‌طور کم سابقه‌ای واردات آلمان به ایران افزایش یافت. البته این مقدار در مقایسه با سهم انگلستان و روسیه در همین محدوده زمانی اهمیتی نداشت، ولی توسعه آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود.

قبل از جنگ اول جهانی خلیج فارس به‌صورت یکی از صحنه‌های عمده رقابت بین آلمان و بریتانیا درآمده بود. تمام مراکز تجاری و بنادر در مسیر خطوط کشتیرانی آلمان‌ها نشان‌دهنده گسترش فعالیت تجاری آلمان در مسیرهای یاد شده بود. نخست پنج مرکز تجاری برای جابجایی کالا در نظر گرفته شد و سپس این مراکز به هفت مرکز افزایش یافت.

شرکت ونکهاوس و سایر شرکت‌های تجاری آلمان در خلیج فارس هرگز در اقدامات خود موفق نشدند، زیرا اقدامات و فعالیت‌های اقتصادی آلمان‌ها با کارهای متقابل انگلیسی‌ها به شکست انجامید. نفوذ و برتری انگلستان بر شیوخ عرب همیشه با طرح‌های سیاسی و اقتصادی آلمان برخورد پیدا می‌کرد. آلمان‌ها در کنار نفوذ اقتصادی درصدد اعتبار سیاسی نیز بودند و مصمم بودند با توجه به نفرت مردم ایران از استعمار انگلستان، در خلیج فارس جانشین انگلستان شوند.

ولی آلمان‌ها که فاقد قدرت سیاسی و اقتصادی برای مقابله با انگلستان بودند، در نتیجه شروع جنگ اول جهانی نفوذ تجاری خود را در خلیج فارس از دست دادند. چنان‌چه تا سال ۱۳۴۵ هـ. ق / ۱۹۲۶ م. در آمارهای بازرگانی هیچ گزارشی از ورود کشتی‌های آلمانی به خلیج فارس نیامده است.

منابع و مأخذ

۱. استیلی، یوجین (۱۳۸۰). «تجارت و سیاست در خلیج فارس، ماجرای شرکت ونکه‌هاوس»، مترجم معصومه ارباب، فصلنامه تاریخ معاصر ایران، شماره ۱۷، (از ص ۶۲ تا ص ۴۹).
۲. اسدی، بیژن (۱۳۸۱). خلیج فارس و مسائل آن، تهران، انتشارات سمت.
۳. _____ (۱۳۸۴). خارجیان در خلیج فارس، تهران، مرکز بازشناسی اسلام و ایران.
۴. افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۷). جزیره هندورابی و دریای پارس و نگاهی به جزیره فارور و قارورگان، تهران، انتشارات روزبه.
۵. الهی، همایون (۱۳۶۵). اهمیت استراتژیک ایران در جنگ جهانی دوم، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
۶. _____ (۱۳۷۸). خلیج فارس و مسائل آن، تهران، نشر قومس.
۷. امیری، شهرام (۱۳۵۴). «رقابت‌های قدرت‌های بزرگ در ایران ۱۹۱۸-۱۹۴۸م، مجله وحید، شماره ۱۷۹، (ص ۱۹۶-ص ۱۹۲).
۸. برادفورد، جی، مارتین (۱۳۶۸). تاریخ روابط ایران و آلمان، ترجمه پیمان آزاد و علی امید، تهران، مؤسسه پیک ترجمه و نشر.
۹. برومند، صفورا (۱۳۸۱). سرکنسولگری بریتانیا در بوئشه‌هر (۱۹۱۴-۱۹۶۳م)، تهران، انتشارات وزارت امور خارجه.
۱۰. جعفری ولدانی، اصغر (۱۳۷۶). نگاهی تاریخی به جزایر ایرانی تنب و ابوموسی، تهران، انتشارات وزارت امور خارجه.
۱۱. _____ (۱۳۸۰). «جایگاه خلیج فارس در نظام جدید جهانی»، مجموعه مقالات یازدهمین همایش خلیج فارس دی ماه ۱۳۷۹، مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی، (از ص ۵۵ تا ص ۴۵).
۱۲. جمال‌زاده، محمد علی (۱۳۶۱). گنج شایگان، تهران، انتشارات کتاب تهران.
۱۳. جناب، محمد علی (۱۳۴۹). خلیج فارس، نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۹۰۰ - ۱۸۷۵م، تهران، انتشارات پژوهشگاه علوم انسانی.
۱۴. رائین، اسماعیل (۱۳۵۰). دریانوردی ایرانیان، تهران، انتشارات جاویدان، جلد دوم.
۱۵. سایکس، سرپرسی (۱۳۶۳). سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس یا ده هزار مایل در ایران، ترجمه حسین سعادت نوری، تهران، انتشارات لوحه.
۱۶. سایکس، سرپرسی (۱۳۶۷). تاریخ ایران، ترجمه محمد تقی فخر داعی گیلانی، تهران، انتشارات دنیای کتاب، جلد دوم.

۱۷. سدید السلطنه کبابی بندرعباسی، محمدعلی (۱۳۶۳). *بندرعباس و خلیج فارس*، تصحیح احمد اقتداری، تهران، ابن سینا.
۱۸. سدید السلطنه کبابی بندرعباسی، محمد علی (۱۳۷۱). *سرزمین های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش*، تعلیقات احمد اقتداری، تهران، انتشارات جهان معاصر.
۱۹. سیاوش پوری، عباس (۱۳۷۰). *استراتژی غرب در خلیج فارس*، تهران، انتشارات کمال علم.
۲۰. شمیم، علی اصغر (۱۳۷۴). *ایران در دوره سلطنت قاجار*، تهران، انتشارات مدبر.
۲۱. صادقی، زهرا (۱۳۸۷). «کشتیرانی آلمان ها در خلیج فارس ۱۲۸۵-۱۳۳۰ ش / ۱۹۰۶-۱۹۴۱ م»، *تاریخ روابط خارجی*، شماره ۳۶، (ص ۲۰۶ تا ص ۱۷۳).
۲۲. ظهیرنژاد ارشادی، مینا (۱۳۷۵). *گزیده اسناد خلیج فارس*، تهران، اداره انتشارات وزارت امور خارجه. جلد پنجم.
۲۳. ظهیرنژاد ارشادی، مینا (۱۳۷۶). *گزیده اسناد روابط ایران و آلمان*، تهران، اداره انتشارات وزارت امور خارجه، جلد اول.
۲۴. فرامرزی، احمد (۱۳۴۶). *راه آهن اروپا و خلیج فارس*، به کوشش حسن فرامرزی، تهران، انتشارات داور پناه.
۲۵. کحال زاده، میرزا ابوالقاسم (۱۳۷۳). *دیده ها و شنیده ها*، به کوشش مرتضی کامران، تهران، انتشارات فرهنگ.
۲۶. کرزن، جرج ناتانیل (۱۳۶۳). *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غلامعلی وحیدمازندرانی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، جلد دوم.
۲۷. لیتن، ویلهلم (۱۳۶۷). *ایران از نفوذ مسالمت آمیز تا تحت الحمایگی اسناد و حقایقی درباره تاریخ نفوذ اروپائیان در ایران (۱۹۱۹-۱۸۶۰ م)*. ترجمه مریم میراحمدی، تهران، انتشارات معین.
۲۸. مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۹). *جغرافیای خلیج فارس*، کشورها و مرزها، تهران، انتشارات عطایی.
۲۹. محبوبی اردکانی، حسین (۱۳۷۰). *تاریخ مؤسسات جدید تمدنی*، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، جلد اول.
۳۰. مسعودی، عباس (۱۳۴۵). *دیداری از شیخ نشین های خلیج فارس*، تهران، ایران چاپ.
۳۱. میرشینکف، ل. ی (۱۳۵۷). *ایران در جنگ اول جهانی*، ترجمه علی دخانیاتی، تهران، انتشارات فرزانه.

۱۱. مطالعات تاریخی جهان اسلام

سال چهارم، شماره ۸، پاییز و زمستان ۱۳۹۵

۳۲. میراحمدی، مریم (۱۳۶۸). «روابط ایران و آلمان در قرن نوزدهم»، مجله تحقیقات تاریخی، شماره ۱، (از ص ۱۲۰ تا ص ۹۰).
۳۳. _____ (۱۳۸۷). پژوهشی در تاریخ معاصر ایران: نفوذ شرق و غرب در ایران (۱۹۵۰ - ۱۹۰۰)، مشهد: به نشر.
۳۴. نائیبیان، جلیل (۱۳۷۲). روابط ایران با دول خارجی در دوره قاجار، تهران، انتشارات فردادبه.
۳۵. نوایی، عبدالحسین (۱۳۶۹). ایران و جهان از قاجاریه تا پایان عهد ناصری، تهران، انتشارات هما.
۳۶. وادالا، ر (۱۳۶۴). خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه شفیق جوادی، تهران، انتشارات سحاب.
۳۷. وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۰). «نیروی دریایی ایران در دوره قاجار»، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، شماره ۳۶، (از ص ۱۴۶ تا ص ۱۲۲).
۳۸. _____ (۱۳۸۴). تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، تهران، انتشارات سمت.
۳۹. ویلسون، آرنولد (۱۳۶۶). خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
۴۰. هدایت، مهدی قلی خان (۱۳۶۱). خاطرات و خطرات، تهران، انتشارات زوار.
۴۱. _____ (۱۳۶۳). گزارش ایران، تهران، انتشارات نقره، جلد اول.
۴۲. هوشنگ مهدوی، عبدالرضا (۱۳۷۵). تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ دوم جهانی، تهران، انتشارات امیرکبیر.
۴۳. یاب، ملکم و بریتون کوپربوش (۱۳۸۸). خلیج فارس در آستانه قرن بیستم، ترجمه حسن زنگنه، تهران، نشر به دید.
۴۴. روزنامه مظفری، سال دهم، شماره ۲۷، ۲۱ شوال ۱۳۲۸ / ۵ عقرب ۱۲۸۹ شمسی / ۱۰ نوامبر ۱۹۱۰ م.
۴۵. روزنامه مظفری، سال دهم، شماره ۴، ۲۸ ربیع الثانی ۱۳۲۸ / ۱۸ ثور ۱۲۸۹ شمسی / ۸ مه ۱۹۱۰ م.

1. Lorimer, J.B," Gazeteer Of The Persian Gulf "Vol.IIB Geograph and Statistics, India, 1915, P.1276.

2. Political diaries of the Persian Gulf 1904-1965, vol1, archive edition, England Redwoodburn press, Oxford.