

راهبرد تجاری آلمان در خلیج فارس طی دوره پهلوی اول

(۱۳۲۰-۱۳۰۴ش.)

حمیدرضا آریان‌فر^۱

چکیده

اهمیت راهبردی و تجاری خلیج فارس از آغاز قرن سیزدهم هجری قمری / نوزدهم میلادی زمینه توجه و حضور کشورهای اروپایی را در این منطقه فراهم کرد. از اواخر این قرن، با تغییر رویکرد آلمان در نظام بین‌الملل، این کشور در نقشه سیاسی خود به خلیج فارس توجه کرد و در صدد برآمد که در منطقه غرب آسیا از جمله خلیج فارس در برابر انگلستان نفوذ خود را افزایش دهد؛ بنابراین، در پی یافتن راه‌های جدید از طریق تأسیس شرکت‌های آلمانی در کرانه‌های خلیج فارس برای نفوذ اقتصادی برآمد. با وقوع نهضت مشروطه و دوره پس از آن، آلمانی‌ها خطوط متعدد کشتیرانی به‌منظور جابه‌جایی کالاهای تجاری دو کشور بین بندر هامبورگ و جزایر و بندرهای خلیج فارس دایر کردند و فعالیت تجاری‌شان نسبت به قدرت‌های دیگر به اوج رسید. مسئله اصلی این مقاله، راهبرد تجاری آلمان در خلیج فارس با هدف نفوذ و کسب امتیاز و چگونگی مواجهه با دیگر قدرت‌های اروپایی در دوره پهلوی اول است. به تبع آن پرسش اصلی پژوهش، چگونگی اتخاذ این راهبرد، سازوکار و نتایج آن است. هدف مقاله حاضر، بررسی رویکرد آلمان در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم در باره ایران و خلیج فارس با تأکید بر فعالیت‌های تجاری است. این مقاله با روش پژوهش تاریخی و شیوه توصیفی - تحلیلی و بهره‌مندی از منابع تاریخی و اسناد وزارت امور خارجه انجام شده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که آلمانی‌ها در دوره پهلوی اول جهت نفوذ سیاسی با در اختیار گرفتن سهمی از تجارت در برابر دیگر قدرت‌های جهانی از راهبرد تأسیس شرکت‌های تجاری در ایران بهره برده‌اند.

واژگان کلیدی:

ایران، آلمان، پهلوی اول، خلیج فارس، راهبرد تجاری.

مقدمه

توجه آلمانی‌ها به خلیج فارس به اواخر قرن نوزدهم میلادی بازمی‌گردد، زمانی که بیسمارک صدراعظم آلمان بود. این سیاستمدار معتقد بود که استعمار مهم‌ترین عامل ایجاد کشمکش‌های خارجی است؛ از این رو، حاضر نشد وارد معرکه استعمار گردد. اساس سیاست آلمان تا ۱۲۶۷ش / ۱۸۸۸م. که ویلهلم دوم به قدرت رسید، بر افکار بیسمارک استوار بود.

این سیاست با روی کار آمدن ویلهلم تغییر کرد. او که متوجه نیاز آلمان به مواد خام برای کارخانه‌ها، صنایع و فروش تولیدات ماشینی شده بود، در جهت به دست آوردن مستعمرات گام برداشت و برای این منظور به خاورمیانه (غرب آسیا) روی آورد. بدین ترتیب، ابتدا متوجه قلمرو عثمانی و سپس خلیج فارس و سواحل شمالی آن شد. آلمانی‌ها از همان ابتدا دریافتند که یکی از راه‌های نفوذشان در خلیج فارس و سواحل شمالی آن جهت دسترسی به مواد خام، تجارت در این منطقه است؛ بنابراین، در پی کسب امتیاز راه‌آهن برلین - بغداد توسط بانک آلمان، چندین شرکت صادرات و واردات آلمانی در سواحل خلیج فارس شروع به فعالیت کردند که برخی از آنها مانند شرکت ونکه‌هاوس^۱ شعبه‌هایی در بوشهر و بندرعباس تأسیس کردند. در ۱۹۰۷م. شرکت‌های کشتیرانی آلمان مبادرت به ایجاد خطوط کشتیرانی میان خلیج فارس و بندرهای آلمان کردند. با این حال، رقابت تنگاتنگ روسیه و انگلستان مانع از گسترش نفوذ آلمان در ایران و منطقه خلیج فارس بود و کوشش آلمان برای کسب نفوذ در این منطقه با ظاهر شدن اولین کشتی آلمانی در آب‌های خلیج فارس در ۱۹۰۷م.^۲، موجب شد که وزیر خارجه انگلستان طی نامه‌ای، دولت آلمان را تهدید کند.

در دوره پهلوی اول، روابط سیاسی و اقتصادی دو کشور وارد مرحله جدیدی شد و تمایل حکومت پهلوی به نوسازی و صنعتی کردن کشور، فرصت مناسبی برای نفوذ اقتصادی آلمانی‌ها در ایران و حضور در خلیج فارس فراهم آورد. در بررسی روابط تجاری دو کشور پاسخ به این پرسش ضروری است که آلمانی‌ها در جهت نفوذ چه راهبردی را در خلیج فارس به کار بستند؟ پیش‌فرض پژوهش حاضر این است که در این دوره آلمانی‌ها از یک سو به علت گام نهادن ایران در مسیر صنعتی شدن و نیاز به ماشین‌آلات و ابزار کارخانه و از سوی دیگر به علت رقابت قدرت‌های صنعتی به‌منظور یافتن بازار مواد اولیه مناسب و نفوذ تجاری در خلیج فارس از راهبرد ایجاد شرکت‌های تجاری در جهت تقویت نفوذ خود در

^۱. Wonckhaus

^۲. یکی از دلایل مهم همگرایی روس‌ها و انگلیسی‌ها در انعقاد قرارداد ۱۹۰۷م. احساس خطر مشترک دو کشور از نفوذ آلمانی‌ها در ایران بود (ر.ک.: محمود، روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن ۱۹، فصل هشتم و نهم).

خلیج فارس استفاده کردند. این مقاله بر آن است که ضمن بررسی موضوع روابط اقتصادی ایران و آلمان به تشریح مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار در روابط دو کشور به‌ویژه موقعیت راهبردی خلیج فارس بپردازد.

در موضوع روابط تجاری ایران و آلمان در دوره پهلوی اول، تاکنون پژوهش‌هایی به رشته تحریر درآمده است که برخی از آنها به‌رغم اهمیت و ژرف‌نگری، نگاهی کلی به این موضوع داشته و تلاش کرده‌اند تا روابط دو کشور را در یک برهه خاص مطالعه کنند. این روند با وجود سودمندی‌هایی که دارد، پژوهشگر و مخاطب را از پرداختن به جزئیات بازخواهد داشت. در میان کتاب‌های موجود، *روابط سیاسی و اقتصادی ایران و آلمان (بین دو جنگ جهانی)* تألیف فاطمه پیرا (۱۳۷۹) با دوره زمانی پژوهش حاضر تطابق دارد و نویسنده به ماهیت و هدف اصلی آلمانی‌ها از گسترش روابط با ایران اشاره کرده است که عمدتاً متمرکز بر سیاست بازسازی خرابی‌های پس از جنگ بود و تغییر این نگاه که با روی کار آمدن گروه‌های دست‌راستی در آلمان و بهبود وضعیت اقتصادی، بیشتر ماهیت سیاسی و راهبردی به خود گرفت. *گزیده اسناد روابط ایران و آلمان (مجموعه ۴ جلدی)*، تألیف مینا ظهیرنژاد ارشادی (۱۳۷۷) در ۷ فصل تنظیم شده و دربرگیرنده ۱۷۵ سند در باره روابط ایران و آلمان است. بخشی از فصل چهارم (جلد دوم) این مجموعه به اسناد روابط اقتصادی دوره پهلوی اول اختصاص دارد. مجلد مزبور به بررسی حضور متخصصان آلمانی در ایران، همکاری‌های بانکی و عهدنامه مودت دو کشور و توسعه مبادلات در دوره پهلوی اول پرداخته است. با وجود اهمیت بسیار نوشتارها، اطلاعاتی که به نقش خلیج فارس مرتبط باشد، در آن دیده نمی‌شود و اساساً نگاهی کلی‌نگر و همه‌جانبه به موضوع در یک بازه زمانی دارد.

افزون بر این کتاب‌ها، مقالات انگشت‌شماری نیز در میان آثار پژوهشی موجود دیده می‌شوند که به‌نوبه خود، ارزشمند و کارگشا هستند. نخست باید به مقاله حسین رفیع و مجید عباس‌زاده (۱۳۹۷) با عنوان «بررسی روابط ایران و آلمان در عصر پهلوی» اشاره کرد که به مطالعه روابط دو کشور در دوره رضا شاه و پس از آن در ابعاد اقتصادی، فرهنگی، نظامی و سیاسی پرداخته‌اند. روابطی که در نتیجه اتخاذ سیاست گرایش به نیروی سوم و تعدیل قدرت کنشگری در زمینه‌های مختلف و متأثر از بازسازی خرابی ناشی از جنگ دوم جهانی آغاز شد و پس از وقفه‌ای کوتاه در دوره پهلوی دوم تداوم یافت. خجسته قمری و سلطان‌زاده (۱۴۰۰) در مقاله «روابط ایران و آلمان نازی در عصر پهلوی اول و تأثیر آن در شکل‌دهی ابنیه حکومتی و عمومی منطقه آذربایجان»، موضوع تحولات جدید در اقتصاد،

صنعت و ساخت‌وساز و تأثیر این روابط در شکل‌گیری تغییرات کالبدی را هم‌زمان با روی کار آمدن حکومت پهلوی در ایران و هیتلر در آلمان بررسی کرده‌اند. از دیگر مقالات نوشته‌شده در زمینه روابط ایران و آلمان در دوره پهلوی اول «تحلیلی سازه‌نگارانه از رفتار دولت‌های بزرگ با ایران در دوره رضا شاه» است. عابدی اردکانی و دیگران (۱۳۹۰) در این مقاله، تغییر وضعیت حاکم بر جامعه بین‌الملل در سایه گسترش نفوذ آلمانی‌ها و همچنین دگرگونی در تصورات دولتمردان ایران و تغییر سیاست در رابطه با دولت‌های خارجی را بررسی کرده‌اند و به اینکه چگونه این موضوع منجر به نفوذ روزافزون آلمانی‌ها در ایران و در نهایت منجر به اشغال کشور توسط متفقین شد، اشاره نموده‌اند. با این اوصاف، اهمیت راهبردی سیاسی-اقتصادی خلیج فارس در مناسبات میان دولت‌های اروپایی در قرن نوزدهم و بیستم میلادی و نقش آن در مبادلات تجاری ایران و انتقال تجهیزات و ماشین‌آلات صنعتی آلمان به کشور موضوعی است که در این مقاله به آن پرداخته می‌شود.

اهمیت راهبردی خلیج فارس و حضور تجاری کشورهای اروپایی

خلیج فارس بخشی از منطقه خاورمیانه (غرب آسیا) با مساحت ۲۲۶ هزار کیلومتر مربع برخلاف دریای سرخ یا خلیج العربی که در آن سوی جزیره‌العرب واقع است، دریای کم‌عمقی به شمار می‌آید (تکمیل‌همایون، ۱۳۸۳: ۱۱). این منطقه با پیشینه‌ای چنددهه‌زار ساله در چهارراه ارتباطی سه قاره واقع شده است. گذشتن راه‌های مهم تجاری از این منطقه، عاملی در گسترش تجارت بود؛ به‌ویژه تجارت مروارید که اهمیت ویژه‌ای داشت. با ورود استعمار و رقابت‌های جهانی، این منطقه به عرصه تقابل قدرت‌های جهانی تبدیل شد و پرتغالی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها، بریتانیایی‌ها، روس‌ها، آلمانی‌ها و آمریکایی‌ها وارد منطقه شدند. با اکتشاف نخستین چاه‌های نفت بیشتر موردتوجه قرار گرفت و به‌عنوان گذرگاه نفت، نگاه نیازمندان کشورهای جهان را به سوی خود کشاند؛ چرا که کشورهای این منطقه در درون مرزهای زمینی خود منابع پرمایه نفت و گاز دارند (فیلی رودباری، ۱۳۷۵: ۱۶-۱۵). اما اهمیت این منطقه، صرفاً در وجود منابع گسترده معدنی نبوده است، بلکه نقش سیاسی آن با توجه به اهمیت ایدئولوژیکی، ارتباطی، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک آن آشکار می‌شود. در واقع، برای بررسی و تحلیل اهمیت راهبردی منطقه خلیج فارس، مؤلفه‌های وضع طبیعی و موقعیت جغرافیایی، ذخایر عظیم نفت و گاز و بازار مصرف و نقش فرهنگی و ایدئولوژیکی مورد توجه است (زارعی، ۱۳۷۸: ۱؛ الهی، ۱۳۶۸: ۱۸). با تکیه بر مؤلفه‌های یادشده، خلیج

فارس از مناطق راهبردی جهان طی قرون متمادی بوده و توجه بسیاری از قدرت‌های جهان را به سوی خود جلب کرده است. چنانکه در سال‌های جنگ اول جهانی ارزش و اهمیت نفت برای قدرت‌های بزرگ با به‌کارگیری وسایل موتوری و هواپیما فزونی گرفت. کمانسو نخست‌وزیر فرانسه در ۱۲۹۶ ش. / ۱۹۱۷ م. از نفت به‌عنوان «خون جبهه جنگ که پیروزی در نبرد را باعث می‌شود» یاد کرد. او در هنگام تقاضای کمک از آمریکا برای ارسال مواد سوختی تأکید کرد که «تنها عدم توانایی ما در تأمین بنزین مورد نیاز، باعث از کار افتادن کل ارتش خواهد شد...» (الهی، ۱۳۶۵: ۲۰۲).

طی جنگ اول جهانی، این منطقه برای انگلستان که از مدت‌ها قبل در آن نفوذ داشت و همواره در صدد افزایش سلطه خود بر آن بود، اهمیت مضاعف یافت. کارگزاران انگلیسی در ۱۹۱۵ م. اعلام کردند که بریتانیا در سرزمین‌های عربی خاورمیانه به‌دنبال دو هدف نهایی است:

۱. اعلام یک قیمومیت خارجی بر سرزمین‌های ساحلی عربی از کویت تا حدیده
۲. اعلام یک قیمومیت داخلی و خارجی در سوریه جنوبی و بین‌النهرین که با هماهنگی روسیه و فرانسه عملی شود (ستاندیش، ۱۳۸۳: ۲۷۴).

در پایان جنگ، وقایعی همچون انقلاب اکتبر ۱۹۱۷ م. در روسیه، ورود ایالات متحده آمریکا به صحنه سیاست بین‌الملل، انتقال بخش بزرگی از مستعمرات عثمانی در خاورمیانه در قالب قیمومیت به انگلستان و ضعیف شدن فرانسه به‌عنوان رقیبی قدرتمند، موقعیت انگلستان را در خلیج فارس بهبود بخشید (الهی، ۱۳۶۸: ۸۵). بدین ترتیب، انگلستان پس از جنگ اول جهانی به‌عنوان قدرت اول در خاورمیانه ایفای نقش کرد و این موقعیت را در طول سال‌های قبل از جنگ دوم جهانی تا حدودی حفظ نمود؛ اما با وقوع رویدادهای منطقه‌ای و جهانی بین دو جنگ و در زمان جنگ دوم، اوضاع جدیدی به‌وجود آمد. چنانکه به‌تدریج قدرت‌های دیگری مانند آلمان، بار دیگر در عرصه سیاسی و اقتصادی خلیج فارس حضور یافتند. در سال‌های پس از جنگ اول و با رهایی آلمان از محدودیت‌های صلح ورسای، تقویت ارتش برای تبدیل به کشوری قوی در اروپا و پیشنهاد برخی نخبگان سوسیالیست چون روزنبرگ برای نفوذ آلمان در شرق، به‌ویژه مرزهای طولانی ایران و روسیه و اهمیت اعلان بی‌طرفی ایران در صورت جنگ با قدرت‌های دیگر موجب شد تا ایران محور توجه آلمان قرار گیرد (پیرا، ۱۳۷۹: ۲۵۳-۲۴۸).

حضور تجاری آلمانی‌ها در خلیج فارس

آلمانی‌ها در ۱۲۶۳ ش. / ۱۸۸۴ م. برای نخستین بار وارد عرصه تجارت خلیج فارس شدند. آنها قند را که در هولشتاین^۱ تصفیه می‌شد، وارد خلیج فارس کردند؛ اما به‌علت کیفیت پایین از آن استقبال نشد. در ۱۲۷۴ ش. / ۱۸۹۵ م. اولین کشتی آلمانی حامل مقدار زیادی زغال سنگ و نمونه‌هایی از پارچه و ملافه وارد خلیج فارس شد (تفرشی، ۱۳۶۸: ۱۶۰). علاوه بر این، تجارتخانه‌ای به نام یوهان ورت^۲ مرکز بازرگانی در بوشهر تأسیس کرد و به خرید اجناس و تولیدات داخلی پرداخت. سه کشتی بخار آلمانی متعلق به این تجارتخانه، کالاهای خریداری شده را به بوشهر می‌آورد و در مقابل غلات، پشم و اکسید دوفر هرمز را به آلمان می‌برد. همچنین دو مؤسسه دیگر آلمانی به نام‌های هامبورگ و خلیج فارس و شرکت بازرگانی آلمان و ایران تأسیس شدند؛ اما در اثر فقدان سرمایه کافی متوقف شدند (وادالا، ۲۵۳۶: ۵۷-۵۶).

با وجود شکست‌های پی‌درپی در عرصه تجارت، بار دیگر در ۱۲۷۵ ش. / ۱۸۹۶ م. جوانی آلمانی به نام روبرت ونکه‌هاوس^۳ در بندرلنگه فعالیت‌های تجاری آلمان را از سر گرفت و توانست کمپانی بزرگی را تأسیس و به تدریج نمایندگی‌هایی در بندرهای مختلف دایر کند (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۵۸). فعالیت کمپانی ونکه‌هاوس در اثر کمک صاحبان کشتی‌ها و بانکداران هامبورگ به تدریج رونق گرفت و یک سرویس کشتیرانی از خرمشهر تا اهواز دایر کرد که به رقابت با کمپانی انگلیسی لینچ بار مشغول شد. کمپانی ونکه‌هاوس کالاهای زیادی را از آلمان به خلیج فارس و از آنجا به آلمان خریداری و صادر می‌کرد (وادالا، ۲۵۳۶: ۶۰-۵۸). این کمپانی تا مدت‌های مدیدی منافع تجاری آلمان را در خلیج فارس تأمین می‌کرد.

در این دوره، آلمانی‌ها دریافتند که سرزمین عثمانی و عراق به‌علت داشتن منابع غنی کشاورزی، نفتی و معدنی می‌تواند پاسخ‌گوی نیازهای آنها باشد؛ بنابراین، به فکر ایجاد جبهه‌ای بزرگ از سواحل دریای شمال در غرب اروپا تا خلیج فارس افتادند. واحدی اقتصادی که می‌توانست در صورت بروز جنگ باعث حفظ آلمان و متحدانش شود. در این میان، مشکل بزرگی وجود داشت و آن هم فاصله زیاد غرب اروپا تا خلیج فارس بود. تنها راه‌حل این مشکل احداث راه‌آهنی بود که هامبورگ را در اروپا به خلیج فارس در خاورمیانه نزدیک متصل می‌کرد. از این زمان، آلمانی‌ها فعالیت خود را در جهت ایجاد خط راه‌آهن آغاز کردند.

^۱. Holstein

^۲. Joh.werth

^۳. Robert Wonckhaus

از آنجایی که دولت‌های اروپایی به‌خوبی افکار آلمان را درک کرده بودند، با موضوع ایجاد خط راه‌آهن مخالفت کردند و در فاصله سال‌های ۱۲۹۳-۱۲۷۹ش. / ۱۹۱۴-۱۹۰۰م. این مسئله، مهم‌ترین علت اختلاف و کشمکش‌های سیاسی و از عوامل وقوع جنگ اول جهانی بود (فرامرزی، ۱۳۴۶: ۳۵-۳۲).

به‌رغم تلاش‌های بی‌وقفه آلمانی‌ها، انگلستان با طرح تأسیس خط آهن هامبورگ-خلیج فارس مخالفت کرد؛ بنابر این، آلمانی‌ها که تا اندازه‌ای از به نتیجه رسیدن طرح ناامید شده بودند، در صدد یافتن راه‌های دیگری جهت نفوذ در خلیج فارس برآمدند، به‌همین دلیل به جزایر خلیج فارس و از آن جمله ابوموسی روی آوردند. در این جزیره ذخایر بزرگ مروارید و معادن اکسید دوفر وجود داشت و آلمان می‌توانست با استخراج و انتقال آنها توسط کمپانی ونکهاوس نیازهای خود را برطرف نماید؛ اما شیخ شارجه که تحت نظر انگلستان بر این جزیره حکومت می‌کرد، به یکی از نمایندگان کمپانی ونکهاوس که پرچم آلمان در دست داشت و با کشتی به جزیره رسیده بود، شلیک کرد. پس از این واقعه، کمپانی ونکهاوس نتوانست از ابوموسی اکسید دوفر استخراج کند؛ به ناچار این ماده را به بهای گران‌تر از معادن جزیره هرمز که متعلق به کمپانی انگلیسی استریک^۱ بود، خریداری و به آلمان منتقل کرد (مهدوی، ۱۳۵۰: ۳۱۶).

با این حال، آلمانی‌ها در ۱۲۸۵ش. / ۱۹۰۶م. جهت افزایش حضور سیاسی و تجاری، اولین خط کشتیرانی مستقیم میان آلمان و خلیج فارس به نام هامبورگ-آمریکا-لینی^۲ را تأسیس کردند و این کمپانی با همکاری کمپانی ونکهاوس به فعالیت تجاری در این خط مشغول شدند. کشتی‌های کمپانی‌های مزبور در مسیر دریای مدیترانه، دریای سرخ، خلیج فارس و اقیانوس هند در رفت‌وآمد بودند و بر سر راه خود در بیشتر بندرهای بین راه توقف می‌کردند (اسدی، ۱۳۸۴: ۶۸).

آلمانی‌ها از قبل از جنگ اول جهانی، سرویس منظم کشتیرانی بین هامبورگ با بندرهای خلیج فارس برقرار کردند و شرکت‌های آلمانی ونکهاوس، ایران پتاک، ویلهلم روور با شعبه‌هایی در مناطق جنوبی ایران به صادرات و واردات کالا می‌پرداختند (ورهرام، ۱۳۸۵: ۱۱۸-۱۱۹). اولین کشتی شرکت هامبورگ-آمریکا-لینی به نام کانادیا^۳ با محموله قند در ۱۲۸۶ش. / ۱۹۰۷م. وارد بوشهر شد (ارباب، ۱۳۸۳: ۵۰). به تدریج، خط کشتیرانی هامبورگ-

^۱. Strick

^۲. H.A.L

^۳. Canadia

آمریکا- لینی با همکاری کمپانی آلمانی ونکهاوس رونق یافت و به موقعیت چشمگیری دست پیدا کرد (یاب و کوپربوش، ۱۳۸۰: ۱۳۴-۱۳۲).

توجه دولت آلمان به خط کشتیرانی سبب شد تا زبان‌های وارد شده به شرکت‌های آلمانی از سوی دولت آلمان جبران شود (اسدی، ۱۳۸۴: ۶۸). در این زمان، دولتمردان انگلیسی همچون کاکس و رزیدنت خواهان اعطای کمک دولت به خطوط کشتیرانی انگلستان در خلیج فارس شدند. کاکس در این مورد گفت که اگر می‌خواهیم منافع و موقعیت برترمان در خلیج فارس را حفظ کنیم، ضروری است که سیاستی قاطع و سازنده در مورد تجارت و سیاست اتخاذ کنیم (یاب و کوپربوش، ۱۳۸۰: ۱۶۰-۱۵۹).

هنگامی که آتش جنگ اول جهانی در ۱۲۹۳ ش. / ۱۹۱۴ م. شعله‌ور شد، ترکان یک کشتی بخار متعلق به کمپانی هامبورگ- آمریکا - لینی به نام اکباتانا^۱ در شط‌العرب را در رودخانه غرق کردند. به دنبال آن، انگلیسی‌ها بصره را تصرف نمودند. آنها هفت بازمانده کمپانی ونکهاوس را توقیف کردند و همکاران ونکهاوس در بحرین نیز به همین سرنوشت دچار شدند؛ بنابر این، فعالیت کمپانی‌های بزرگ آلمانی رو به ضعف نهاد. با وجود آنکه کمپانی‌های مزبور یک سرویس کشتیرانی در کارون و سرویس دریایی هامبورگ- بصره را در اختیار داشتند، هرگز نتوانستند به هدف اصلی خود برسند و رؤیای آلمانی‌ها خیلی زود به فراموشی سپرده شد. همچنین ارسال لوازم جهت کشیدن خط آهن که از طریق سرویس آبی هامبورگ- بصره انجام می‌شد، بر اثر وقوع جنگ متوقف گردید. یک کشتی برقی ۷۴۰۰ تنی آلمانی نیز که بدون دیگ بخار با سه دکل از هامبورگ عازم خلیج فارس بود، در ایتالیا متوقف شد (وادالا، ۲۵۳۶: ۶۱-۶۰). آلمانی‌ها که از طریق نیروی دریایی نتوانستند با نیروی دریایی انگلستان برابری کنند، از راه ترکیه و بین‌النهرین و ایران به منابع نفت جنوب دست یافتند و کشتی‌های انگلیسی را از کار انداختند (ورهرام، ۱۳۸۵: ۴۱۸).

این مسائل پایان اولین دوره نفوذ تجاری آلمانی‌ها در خلیج فارس بود. طی جنگ اول جهانی، کل تجارت آلمان در خلیج فارس از بین رفت و تا ۱۳۰۳ ش. / ۱۹۲۴ م. هیچگونه گزارشی در آمارهای بازرگانی از ورود و خروج کشتی‌های آلمانی در سواحل خلیج فارس مشاهده نمی‌شود.

در دوره پس از جنگ اول، آلمانی‌ها تلاش کردند روابط تجاری- دریایی با ایران را دوباره برقرار نمایند؛ اما چون استفاده از راه‌های خلیج فارس زیر سلطه انگلستان بود، عملاً تجارت

^۱. Ecbatana

در خلیج فارس توسط نیروی دیگری امکان‌پذیر نبود. به‌همین سبب، آلمانی‌ها تلاش کردند تجارت دریایی خود را به شمال ایران و دریای خزر منتقل نمایند. آنها در این راستا موفق شدند؛ اما روابط ناپایدار آلمان با روسیه استفاده از این راه را گاهی دچار مشکل می‌کرد (نوری اسفندیاری، ۱۳۳۵: ۲۰۴)؛ از این رو، بار دیگر آنها در صدد یافتن راهی جدید جهت نفوذ تجاری در خلیج فارس برآمدند. این بار فعالیت خود را با تأسیس تجارتخانه در سواحل خلیج فارس آغاز کردند. اسناد وزارت امور خارجه ایران نشان می‌دهد که برخی از آلمانی‌ها فعالیت تجاری خود را ابتدا از مناطق جنوبی آغاز کردند و سپس آن را به مناطق شمالی ایران گسترش دادند و دولت ایران در این زمینه با آنها همکاری می‌کرد. به‌طور مثال، تجار آلمانی در باره فعالیت‌های رقبای اروپایی خود اطلاعاتی مهم را از سفارت آلمان در ایران دریافت می‌کردند که وزارت امور خارجه ایران آنها را تهیه کرده بود (پیرا، ۱۳۷۹: ۲۰۵).

گسترش فعالیت تجاری آلمانی‌ها در خلیج فارس

بعد از مدتی توقف در مناسبات تجاری ایران و آلمان پس از جنگ اول جهانی، در ۱۳۰۲ ش. / ۱۹۲۳ م. بار دیگر روابط سیاسی ایران و آلمان برقرار گردید و در سایه آن راه تجارت دریایی جنوب، بین بندر هامبورگ و خلیج فارس افتتاح شد (آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران: ۲۴۰-۶/۴۰/۸۴). در گزارشی، سفارت ایران به وزارت خارجه اطلاع می‌دهد که خط کشتیرانی شرکت هانزالاین در برمن که مسیر هامبورگ- بصره را طی می‌کرد، تأسیس شده است (آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران: ۲۴۰-۷/۴۰/۸۴). کشتی‌های این شرکت در ابتدا هر دو ماه یک بار و سپس هر ماه یک بار از مسیر بومن- هامبورگ- وتردام- انپورتن- آنورس- پرت سعید- بوشهر- محمره- بصره و بالعکس در رفت‌وآمد بودند. البته گاهی در مسیر یادشده تغییراتی به وجود می‌آمد. بارگیری کشتی‌های شرکت در بندرعباس انجام می‌شد و نمایندگی‌هایی در بندرهای آنورس، بوشهر، بندرعباس و بندرلنگه داشت. نمایندگان آن در ایران نیز حاجی میرزا غلامحسین کازرونی، حاجی شیخ احمد گله‌داری و حاجی عباس بن حاجی علی‌اکبر بودند. برای اولین بار، تخلیه محموله‌های این شرکت در بندرهای خلیج فارس در آمار تجارت ۱۳۰۳ ش. تعداد ۲۲ کشتی بخار گزارش شده است (پیرا، ۱۳۷۹: ۲۰۵).

با روی کار آمدن حکومت پهلوی، بار دیگر روابط دوستانه ایران و آلمان ظاهر گردید. با به قدرت رسیدن هیتلر، رهبر حزب ناسیونال‌سوسیالیست، در ژانویه ۱۹۳۳ م. در آلمان و

تأسیس رایش سوم، روابط دو کشور وارد مرحله جدیدی شد (مدنی، ۱۳۸۶: ۴۰). آلمانی‌ها تبلیغات وسیعی در مورد مشترک بودن نژاد آریایی دو ملت ایران و آلمان با هدف مشترک مبارزه با کمونیسم و امپریالیسم نشان دادند. آنها محبوبیتی در بین مردم داشتند و دلیل این محبوبیت هم در سال‌های قبل از جنگ دوم جهانی، یکی اقداماتی بود که در صنعتی کردن ایران انجام داده بودند و دیگری تنفر و انزجاری که مردم از انگلیسی‌ها داشتند (ذوقی، ۱۳۶۷: ۲۸-۲۹).

بررسی ماهیت تجاری روابط ایران و آلمان در دوره پهلوی اول، متأثر از نفوذ نیروهای تأثیرگذار خارجی در شکل‌دهی به تحولات در روابط اقتصادی بوده است. تا پیش از این دوره، انگلستان و روسیه نقش تأثیرگذاری در ساختار سیاسی-اقتصادی ایران داشتند؛ اما با گسترش مناسبات تجاری ایران و آلمان، نقش این کشور به‌عنوان نیروی سوم افزایش یافت. آلمانی‌ها پس از جنگ اول در پی بازسازی ویرانی‌های ناشی از جنگ و برطرف کردن نیازهای خود بودند که به تدریج ماهیت سیاسی و راهبردی به خود گرفت. هدف ایران نیز از گسترش روابط با آلمان، وارد کردن نیروی سومی برای پیشبرد برنامه نوسازی اقتصادی کشور بود. این روابط در اوایل، همچنان بر پایه عهدنامه ۱۸۷۳ م. ایران و آلمان استوار بود؛ اما پس از لغو کاپیتولاسیون در ایران در ۱۵ مه ۱۹۲۸ م. و پذیرش آن از سوی دولت آلمان و گسترش نفوذ تجاری آنها در آب‌های خلیج فارس، ضرورت انعقاد یک معاهده سیاسی، تجاری و دریایی بر اساس موقعیت جدید اقامت اتباع بیگانه و اوضاع جدید تجاری احساس می‌شد. آلمانی‌ها چندین بار در این باره اظهار تمایل کردند (اطلاعات، ۲۱ شهریور ۱۳۰۵ ش.: ۱)، به طوری که سرانجام در ۱۳۰۸ ش. معاهده‌ای به امضای نمایندگان دو کشور، محمدعلی خان فرزین، کفیل وزارت امور خارجه ایران و کنت فردریک ورنرکراف فن در شولنبورگ، وزیرمختار آلمان در تهران رسید. این قرارداد تجاری، گمرکی و بحریمایی که در دوازده ماده تنظیم و به زبان‌های فارسی، آلمانی و فرانسوی تهیه شده بود، سرآغاز همکاری گسترده بازرگانی تجاری و دریایی میان دو کشور محسوب می‌شد. مفاد اول، دوم، سوم، چهارم، پنجم و نهم معاهده مذکور به امور گمرکی دو طرف اشاره می‌کرد. همچنین مفاد ششم و هفتم امور مبادلاتی و شرایط تجاری میان دو کشور را روشن می‌کرد و مفاد دهم و یازدهم آن نیز در باره امور تجارت دریایی و کشتیرانی بود. از مفاد مهم این معاهده مربوط به تجارت در خلیج فارس می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

ماده دهم می‌گوید با کشتی‌های آلمانی و محصولات آن در ایران و کشتی‌های ایرانی و محصولات آن در آلمان به همان نسبت کشتی‌های خود آن مملکت و محصولات آنها برخورد شود و معامله‌ای که در باره آنها می‌شود، به‌هیچ‌وجه کمتر از رفتاری نخواهد بود که با کشتی‌ها و محصولات دیگری می‌شود. همچنین هیچ‌گونه حقی بابت تعیین ظرفیت کشتی و ترانزیت و کانال، بندر، راهنمایی و فانوس دریایی و قرنطینه یا حقوق و عوارض متشابه دیگر به هر اسمی که باشد، در آب‌های ساحلی یکی از کشتی‌های طرف دیگر به اسم یا به‌نفع دولت و اشخاص متفرقه و شرکت‌ها یا مؤسسات دیگر دریافت نخواهد شد. این رفتار در باره کشتی‌های طرفین از هر نقطه که وارد شوند و مقصد آنها هر جا باشد، اجراء خواهد شد.

ماده یازدهم نیز اشاره می‌کند که در صورت غرق و یا وارد شدن آسیبی در دریا یا توقف اجباری هر یک از طرفین، باید به کشتی‌های طرف دیگر همان کمک و حمایت و مساعدت‌هایی شود که در این موارد در باره کشتی‌های خود آن مملکت به عمل می‌آید (ظهیرنژاد ارشادی، ۱۳۷۷: ۲ / ۲۷۳-۲۶۹).

معاهده تجارتی و بحریمایی بین ایران و آلمان از یک سو و افتتاح خط کشتیرانی هامبورگ به خلیج فارس از سوی دیگر، زمینه را برای گسترش همکاری‌های تجاری و اقتصادی دو کشور در خلیج فارس مهیا کرد. در این زمان که اوج نفوذ تجاری آلمانی‌ها در خلیج فارس محسوب می‌شد، کالاهای زیادی از آلمان به ایران وارد و نیز انواع کالاهای ایرانی به سوی کشور آلمان سرازیر شدند و نوع این کالاها به وضعیت اقتصادی و سیاسی دو کشور بستگی داشت. همانگونه که در سال‌های نخستین فعالیت تجاری-دریایی آلمانی‌ها کالاهایی مانند قند و شکر وارد ایران می‌شد و در مقابل، محصولات کشاورزی و دامی و قالی به آلمان صادر می‌گردید. در این دوره، با گسترش روابط ایران و آلمان تغییر محسوسی در نوع کالاهای مبادله‌شده در خلیج فارس صورت گرفت.

حکومت پهلوی در امر توسعه اقتصادی تحت تأثیر الگوی توسعه آلمانی قرار داشت و این الگو را معیار مناسبی جهت رسیدن به رفاه اقتصادی، امنیت، ثبات سیاسی و کسب وجهه بین‌المللی می‌دانست (اسلامی، ۱۳۹۴: ۱۶۶-۱۶۵)؛ از این رو، با نزدیکی روابط اقتصادی و با هدف صنعتی شدن، عده‌ای از متخصصان فنی و صنعتی آلمان جهت راه‌اندازی کارخانه به ایران آمدند. دولت نیز در صدد جلب کمک‌های اقتصادی آلمان و نوسازی صنایع، فرصت مناسبی برای آلمانی‌ها فراهم کرد تا آنها بخشی از فعالیت‌های اقتصادی در ایران را به‌دست آورند. بنابر این، کمپانی‌های آلمانی، اقدام به راه‌اندازی و نوسازی کارخانجات و تأسیسات

صنعتی کردند، حتی در روزنامه‌های این دوره نیز به تبلیغ محصولات صنعتی آلمان از قبیل لوازم برقی ساخت کارخانه زیمنس می‌پرداختند (امید، ۱۸ اسفند ۱۳۱۳: ۴). با توجه به تولید کالاهای مورد نیاز کشور، احداث کارخانه‌های قند و نساجی در رأس فعالیت‌های اقتصادی قرار داشت. در احداث این کارخانه‌ها از ماشین‌آلات آلمانی به‌صورت گسترده استفاده شد، به طوری که در سال‌های آخر دهه ۱۳۱۰ ش. آلمانی‌ها ۵۵ درصد از ماشین‌آلات صنایع نساجی را از طریق خلیج فارس به ایران وارد کردند (پیرا، ۱۳۷۹: ۲۴۵ و ۲۰۰).

در این دوره، با توجه به نیاز مبرم ایران به کالاهای صنعتی، ماشین‌آلات و مواد صنعتی آلمان از طریق مسیرهای تجاری- دریایی خلیج فارس به کشور وارد و به شهرهای مختلف منتقل می‌شد. بیشتر صادرات آلمان به ایران را ماشین‌آلات و مواد اولیه صنعتی تشکیل می‌داد که معافیت مالیاتی داشتند (پیرا، ۱۳۷۹: ۲۱۸)؛ اما به تدریج روابط پررونق دو کشور به‌علی دچار اختلال شد، از جمله، فعالیت نیروهای مخالف در برلین (به‌ویژه انتشار نشریه سوسیالیستی پیکار و نشریه مصور مونیخ که طی مقاله تندى رضا شاه را مورد تمسخر قرار داد)، انحصار تجارت خارجی، اختلاس کورن لیندن بلات از بانک ملی، حملات نژادپرستانه علیه تبعه‌های ایرانی با روی کار آمدن ناسیونال سوسیالیست‌ها و همراهی نکردن آلمان در پیشبرد مذاکرات نفت و حاکمیت بر خلیج فارس (پیرا، ۱۳۷۹: ۳۲۳-۳۳۰).

دولت ایران در آستانه بحران اقتصادی جهان در سال‌های ۱۳۱۲-۱۳۰۸ ش. / ۱۹۳۳-۱۹۲۹ م. نظارت شدیدی بر تجارت خارجی خود اعمال کرد و با تصویب قانون انحصار تجارت خارجی، محدودیت‌هایی ایجاد نمود. با اتخاذ چنین سیاستی، ایران از بازار آزاد خارج شد و به معاملات پایاپای و موازنه صادرات و واردات روی آورد. با این تصمیم، آلمان از حیث واردات از ایران برخلاف دیگر کشورها در موقعیت مناسبی قرار گرفت و امیدواری‌های زیادی برای ازدیاد صادرات آلمان به ایران پیدا شد، تا جایی که ایران می‌توانست از راه مبادله کالا، صنایع خود را توسعه دهد و ماشین‌آلات، ادوات ماشین و وسایل نقلیه را از آلمان وارد نماید. آلمان هم مواد اولیه از قبیل پنبه، پوست و تیماج روده، پشم و صمغ را به‌طور غیرمحدود از ایران وارد می‌کرد (مجله اتاق تجارت ایران و آلمان، ۱۳۱۵: ۲۶-۲۵).

با وضعیت جدید، صادرات و واردات آلمان در خلیج فارس که به‌طور طبیعی سیر صعودی خود را تا ۱۳۱۲ ش. طی می‌کرد، در ۱۳۱۳ ش. دچار رکود شد. در جدول زیر روند صادرات و واردات ایران و آلمان تا ۱۳۱۳ ش. نشان داده شده است (مجله اتاق تجارت ایران و آلمان، ۱۳۱۵: ۲۶۷ و ۲۰۷).

جدول شماره ۱: صادرات و واردات ایران و آلمان تا سال ۱۳۱۳ش.

سال	۱۳۰۴	۱۳۰۵	۱۳۰۶	۱۳۰۷	۱۳۰۸	۱۳۰۹	۱۳۱۰	۱۳۱۱	۱۳۱۲	۱۳۱۳
واردات	۴	۴/۵	۴	۶	۶/۵	۷	۷	۸	۱۰	۹
صادرات	-	-	۳	۳	۴	۵	۹	۸	۱۴	۹

در سال‌های میانی دوره پهلوی اول، دیگر کشورهای اروپایی مانند هلند و بلژیک در صدد تأسیس خطوط کشتیرانی مستقیم به خلیج فارس برآمدند که ناشی از نیاز مبرم آنها به برقراری ارتباط تجاری در خلیج فارس و بندرهای آن بود (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه: ۱۳۴-۳ و ۸-۵۲/۱۳۱۵ش.). به نوشته محسن رئیس، وزیرمختار ایران در برلین، زمینه‌های همکاری دو دولت ناشی از نیازی بود که دو کشور به کالاهای یکدیگر داشتند. «آلمان به مواد اولیه ایران محتاج و ایران طالب مواد صنعتی آلمان» بود (مجله اتاق تجارت ایران و آلمان، ۱۳۱۵: ۸-۷). این نیاز تا جایی بود که به‌گفته فلاح، رئیس اتاق تجارت ایران و آلمان، دو کشور در حوزه اقتصادی مکمل یکدیگرند (مجله اتاق تجارت ایران و آلمان، ۱۳۱۵: ۱۲).

در ۱۳۱۷ش. بار دیگر دولت آلمان در صدد نفوذ هر چه بیشتر تجاری در خلیج فارس برآمد. در این سال بنگاه کشتیرانی الندربورگ از دولت ایران جهت تأسیس خط کشتیرانی جدید بین بندرهای آلمان و خلیج فارس و تجارت در آن اجازه خواست (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه: ۴-۱۵۱-۵۲-۱۳۱۷ش.). سفارت ایران در برلین نیز از وزارت امور خارجه درخواست کرد که جهت مذاکره با بنگاه کشتیرانی آلمانی، اطلاعاتی در باره بندرهای ایران به این سفارت ارسال نماید (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد: ۲-۱۵۱-۱۴-۱۳۱۷ش.). با ارسال اطلاعات، مذاکره بر سر تأسیس خط کشتیرانی جدید آغاز شد. در این مذاکرات تصمیم گرفته شد که این خط بین بندر هامبورگ و بندر بصره در خلیج فارس دایر گردد و کشتی‌های تجاری در این خط از برمن، آنورس، جزایر بحرین، بوشهر، بندر شاهپور و خرمشهر عبور نمایند (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه: ۲-۱۵۱-۵۲-۱۳۱۷ش.). در نتیجه، با تلاش دو کشور خط کشتیرانی هامبورگ-خلیج فارس در ۱۳۱۸ش./ ۱۹۳۹م. برقرار گردید (مهدوی، ۱۳۶۴: ۳۹۸).

مبادله کالا در خط کشتیرانی جدید به‌سرعت افزایش یافت، چنانکه می‌توان آن را بارزترین وجه روابط تجاری- دریایی دو کشور طی سال‌های ۱۳۱۹-۱۳۱۴ش./ ۱۹۴۰-۱۹۳۵م. دانست. به استناد آمار موجود در ۱۳۱۰ش./ ۱۹۳۱م. سهم آلمان از واردات ایران ۷

درصد بود که این رقم در ۱۳۱۹ش. / ۱۹۴۰م. به ۴۳ درصد رسید. در بخش صادرات نیز این رقم از ۹ درصد به ۴۸ درصد افزایش یافت که نزدیک به نصف تجارت خارجی ایران را شامل می‌شد. جدول زیر نشان‌دهنده میزان تجارت آلمان طی این سال‌ها است (پیرا، ۱۳۷۹: ۲۶۷)

جدول شماره ۲: میزان تجارت ایران و آلمان تا سال ۱۳۲۰ش.

سال	۱۳۱۰	۱۳۱۱	۱۳۱۲	۱۳۱۳	۱۳۱۴	۱۳۱۵	۱۳۱۶	۱۳۱۷	۱۳۱۸	۱۳۱۹	۱۳۲۰
واردات	۷	۸	۱۰	۹	۱۵	۲۲	۲۷	۳۸	۲۶	۴۳	۲۴
صادرات	۹	۸	۱۴	۹	۱۳	۲۰	۳۰	۴۴	۴۹	۴۸	۲۱

جدول بالا نشان می‌دهد که اگر چه پس از ۱۳۱۳ش. روابط تجاری-دریایی دو کشور رو به افزایش بود؛ اما با گشایش خط کشتیرانی مستقیم بین هامبورگ و خلیج فارس در ۱۳۱۸ش. شتاب بیشتری گرفت. با بررسی مسائل تجاری آلمانی‌ها در خلیج فارس در دوره پهلوی اول، عوامل مؤثر در گسترش حضور تجاری آنها در خلیج فارس عبارت بودند از:

الف. با توجه به اصلاحات در کشور طبعاً ایران علاقه‌مند بود برای توسعه صنعتی، ماشین‌آلات مورد نیاز را به قیمتی مناسب تهیه کند و آلمان شریک خوبی تلقی می‌شد؛ چرا که در دوره پس از جنگ و اقتصاد ورشکسته آلمان، مخارج تولید کالاهای آلمانی بسیار کم بود و این امر برای ایران مزیت عمده‌ای محسوب می‌شد.

ب. وضعیت اقتصادی آلمان نیز سبب شد که مواد خام مورد نیاز محصولات خود و نیاز ساکنان خود به مواد غذایی را از کالاهای ارزان ایران فراهم نماید.

ج. رقابت کشورهای بزرگ در منطقه راهبردی خلیج فارس عاملی مهم برای فعالیت تجاری هر چه بیشتر آلمانی‌ها در مقابله با دیگر رقبا بود.

پایان حضور تجاری آلمان در خلیج فارس

دوره اوج نفوذ تجاری آلمانی‌ها در خلیج فارس با حکومت پهلوی اول در ایران و استقرار نظام دیکتاتوری حزب نازی در آلمان مقارن بود. روی کار آمدن این نظام در آلمان، تأثیر بسیاری بر گسترش مناسبات با ایران برجای گذاشت. هراس ایران از کمونیسم و امکان گسترش آن و دشمنی نازی‌ها با بلشویک‌ها در گسترش این روابط مؤثر بود. آلمانی‌ها با ارائه رؤیای ایرانی بزرگ، محافل روشنفکری، سیاسی و نظامی ایران را تحت تأثیر قرار دادند و ایران با تکیه بر حمایت آنان از در عناد با انگلستان برآمد. هدف هیتلر به‌عنوان رهبر آلمان

در سیاست خارجی، ایجاد ارتش بزرگ آلمانی و تبدیل آلمان به بزرگ‌ترین کشور اروپایی بود. در بهار ۱۳۱۳ش./ ۱۹۳۴م. آلفرد روزنبرگ، رئیس دفتر امور سیاست خارجی حزب نازی با ارائه یادداشتی راهبردی به هیتلر پیشنهاد کرد با موافقت بریتانیا، منطقه‌ای تحت نفوذ آلمان به وجود آید که دربرگیرنده اروپای شرقی، شبه‌جزیره بالکان و ترکیه می‌شد و در آن، ایران و خلیج فارس نیز از قلم نیفتاده بود و موقعیت راهبردی ایران را در وضعیت بحرانی جنگی از اهمیتی انکارناپذیر برخوردار می‌کرد (رحمانیان، ۱۳۹۳: ۳۲۶). بر این مبنا، روزبه‌روز توجه آلمانی‌ها به ایران افزایش یافت و یکی از تمهیداتی که آنها اندیشیدند، گسترش مناسبات تجاری بود؛ بنابر این، فعالیت‌های تجاری می‌توانست چون ابزاری برای دستیابی به مقاصد پیش‌گفته استفاده شود، تا حدی که آلمان در سال‌های پایانی حکومت پهلوی اول در تجارت خارجی ایران مقام اول یافت، در حالی که بیشتر این تجارت از طریق آب‌های خلیج فارس صورت می‌گرفت. در این مرحله برخلاف دوره جمهوری وایمار، این مناسبات نه فقط جنبه اقتصادی که جوانب مهم سیاسی نیز داشت. انعقاد قرارداد بازرگانی پایاپای دو کشور در ۱۳۱۴ش./ ۱۹۳۵م. نقطه‌عطفی در مناسبات میان دو کشور بود. این قرارداد راه رشد شتابان مناسبات دو کشور را گشود و آلمان را به بزرگ‌ترین شریک تجاری ایران تبدیل کرد، تا جایی که در ۱۳۱۹ش./ ۱۹۴۰م. سهم آلمان در واردات و صادرات ایران به ترتیب ۴۳ و ۴۸ درصد افزایش یافته بود (رحمانیان، ۱۳۹۳: ۳۲۷-۳۲۶).

در آستانه جنگ دوم جهانی، موقعیت راهبردی ایران و منطقه خلیج فارس باعث شد که کشور به‌لحاظ لجستیکی طعمه اهداف قدرت‌ها باشد. شوروی تا قبل از روی کار آمدن هیتلر با استفاده از تیرگی روابط آلمان و انگلیس و انعقاد پیمان راپالو با آلمان به همکاری اقتصادی و نظامی با این کشور پرداخت. پیمان اتحاد میان این دو و بی‌اطلاعی ایران از مذاکرات آنان، این احتمال را که آلمان‌ها در مقابل امتیازاتی، ایران را به روس‌ها واگذار کنند، به‌وجود آورد و تردید و هراس را بر روابط ایران و آلمان حاکم ساخت. در ۱۳۱۸ش./ ۱۹۳۹م. اوضاع تجاری آلمان در خلیج فارس دچار تحول و تغییر گردید. انگلیسی‌ها که شاهد نفوذ روزافزون کشتی‌های تجاری آلمان در خلیج فارس بودند، در صدد جلوگیری از ترانزیت کالاهای آلمانی به ایران برآمدند. آنها کشتی حامل قسمتی از وسایل کارخانه ذوب‌آهن ایران را که از هامبورگ حمل شده بود، مصادره کردند. دولت آلمان نیز از شوروی درخواست کرد که حمل کالاهای آلمانی از طریق راه آن کشور به ایران انجام شود و روس‌ها نیز پذیرفتند. بدین ترتیب، صادرات آلمان به‌جای خلیج فارس از راه شوروی به ایران انجام می‌شد

(مه‌دوی، ۱۳۶۴: ۳۹۹). این امر به‌ویژه در حمل‌ونقل ماشین‌آلات سنگین مورد نیاز مناطق شمالی ایران مؤثر بود و آلمانی‌ها توانستند کالاهای خود را ارزان‌تر به مناطق شمالی ایران برسانند.

خطر تصرف بخش اعظم اروپا و آسیا به دست هیتلر و استالین، شعارهای ضد کمونیستی هیتلر و ادعای جست‌وجوی فضای حیاتی در سرزمین‌های آکراین باعث شد که در روابط قدرت‌ها با آلمان تغییرات اساسی پدید آورد. شوروی از آلمان دور و با فرانسه متحد شد (پیرا، ۱۳۷۹: ۳۲۸). اتحاد بریتانیا و شوروی علیه آلمان، مهم‌ترین طرف تجاری ایران، وجود راه ترانزیت شمال و جنوب ایران در دست شوروی و انگلستان و مشکلاتی که در عبور کالاهای آلمانی ایجاد کردند، به تجارت ایران صدمات فراوان زد (پارشاطر، ۱۳۸۲: ۳۳).

با انعقاد این پیمان‌ها سیاست سازشکاری قدرت‌ها با یکدیگر شکست خورد و سیاست جنگ‌طلبی در برابر هیتلر از سوی انگلستان آغاز شد. حمله آلمان به شوروی، انگلیس و شوروی را به هم نزدیک کرد، پیروزی‌های سریع آلمان، ایران را به شکست متفقین امیدوار ساخت و درخواست افزایش سهمیه نفت از انگلیس که در تنگنای مالی قرار داشت، در این راستا بود. با نزدیک شدن زمستان و مقاومت روس‌ها، امید به پیروزی آلمان با محافظه‌کاری بیشتر از سوی ایران دنبال شد.

حیاتی بودن کمک‌رسانی به روس‌ها، دفاع از حوزه‌های نفتی و آب‌های خلیج فارس را دوچندان ساخت؛ از این رو، به ادعای متفقین چون خطر آلمانی‌ها در ایران کم نشده و نیز دولت ایران اقدام لازم را برای جلوگیری از فعالیت آلمانی‌ها انجام نداده و اخراج آنها با تأنی مواجه شده بود، هر گونه تعلل را برنتافتند و به‌رغم اعلام بی‌طرفی ایران در جنگ، قوای روس و انگلیس از شمال و جنوب ایران را اشغال کردند (خلیج ایران، ۱۳۲۰: ۴) و در شهریور ۱۳۲۰ ش. رضا شاه را به جرم همکاری با آلمان از ایران تبعید کردند.

با توجه به آنچه ذکر شد، دو عامل یعنی فعالیت تخریبی انگلستان در خلیج فارس و جلوگیری از فعالیت کشتیرانی آلمانی‌ها و برقراری روابط سیاسی و اقتصادی با شوروی و مقرون‌به‌صرفه بودن راه شوروی به ایران، موجب پایان حضور کشتی‌های تجاری آلمانی در خلیج فارس گردید. از این زمان به‌تدریج حضور آلمانی‌ها در خلیج فارس کم‌رنگ و تا ۱۳۲۰ ش. / ۱۹۴۱ م. به‌طور کامل پایان یافت.

نتیجه‌گیری

اهمیت راهبردی و اقتصادی منطقه خلیج فارس در قرن نوزدهم میلادی زمینه را برای حضور کشورهای اروپایی همچون انگلستان و آلمان فراهم کرد. آلمانی‌ها تلاش می‌کردند تا

نفوذ تجاری خود را نیز در این منطقه افزایش دهند. از آنجا که آلمان نسبت به انگلستان موقعیت جغرافیایی خاصی داشت و امکان دسترسی به خلیج فارس برای آن کمتر بود، در صدد یافتن راه‌های جدیدی برای نفوذ تجاری در خلیج فارس برآمد. در واقع، آنها طی جنگ اول جهانی متوجه شدند که راهبرد نفوذ تجاری در مناطق مختلف خلیج فارس از طریق نیروی نظامی قوی میسر خواهد بود؛ لذا تلاش کردند با حضور قدرتمند نظامی، از تجارت دریایی و صادرات و واردات کالا در خلیج فارس به‌عنوان ابزار رقابت با دیگر دولت‌های استعماری بهره بگیرند. گسترش این روابط در اوایل قرن بیستم میلادی تحت تأثیر جریان نوسازی دوره پهلوی اول و نیاز کشور به کارخانجات مدرن بود. بنابر این، روند گسترش این روابط طی این دوره با اهمیت یافتن خلیج فارس به‌عنوان مبادی ورودی دریایی ایران برای واردات کارخانجات صنعتی و خروج مواد خام صنعتی از ایران همراه بود. در این راستا و در مرحله اول با برنامه ایجاد خط راه‌آهن هامبورگ-خلیج فارس وارد عمل شدند و در مراحل بعدی با ایجاد خطوط کشتیرانی مستقیم به خلیج فارس در این منطقه نفوذ یافتند و به تجارت در آن مشغول شدند. هر چند فکر ایجاد خط راه‌آهن به‌طور کامل عملی نشد؛ اما خطوط کشتیرانی دایر شده بین هامبورگ و خلیج فارس در گسترش نفوذ تجاری آلمانی‌ها در خلیج فارس مؤثر بود. در مسیر خطوط یادشده کالاهای مورد نیاز دو کشور ایران و آلمان با یکدیگر مبادله می‌شدند. به‌طور کلی می‌توان سرعت یافتن روند صنعتی شدن ایران و صادرات مواد خام ارزان به آلمان را یکی از نتایج مهم حضور تجاری آلمانی‌ها در خلیج فارس دانست که کالاهای مورد نیاز ایران شامل ماشین‌آلات و ابزار کارخانه توسط کشتی‌های آلمانی وارد خلیج فارس شده و سپس به نقاط مختلف ایران ارسال می‌شد و منابع اولیه مورد نیاز صنایع آلمان و تولیدات صنایع دستی ایران را به آلمان صادر می‌کردند.

وقوع جنگ دوم جهانی و در پی آن حمله آلمان به شوروی و تغییر اوضاع حاکم بر جامعه بین‌الملل در سایه گسترش روزافزون نفوذ آلمانی‌ها در جبهه‌های جنگ، موجب تغییر در سیاست دولت‌های اروپایی در ارتباط با ایران شد. کشورهای متفق که در جهت کمکرسانی از خلیج فارس به شوروی نمی‌توانستند حضور سیاسی-اقتصادی آلمان در ایران و منطقه خلیج فارس را بپذیرند، به‌رغم اعلان بی‌طرفی دولت ایران، با اشغال کشور به حضور و فعالیت تجاری آلمانی‌ها در خلیج فارس پایان دادند.



وزارت امور خارجه

(۱۲)

اداره
شماره
تاریخ
پیوست

به کاپوتاز هر یک از طرفین متعهدین برای کشتی های خود حق کلبه مساعدت با و مزایایی را خواهد داشت که طرف دیگر در این نسیه برای خلقت ثالثی ملحوظ ننموده یا در آنچه بنماید بشرط آنکه طرف منور در خاک خود نسبت به کشتی های طرف دیگر همان مساعدت با و مزایا را ملحوظ نماید . موارد ذیل کاپوتاز محسوب نمیشود .

۱) حرکت کشتیها بین یک بندر و بندر دیگر خواهرایمیهاده کردن مسائین با عالی کردن تمام بالمستی انبارهای وارده از خارجه و خواه برای سوار کردن مسائین یا بارگیری تمام باقصی انبارهاییکه به خارجه حمل میشود .

۲) حمل مسائین که دارای بلطهای مستطیس باشند که در خارجه یا بقصد خارجه داد شده باشد از آن بندر به بندر دیگر و حمل مال التجاره هائی که با پارنایه های مستطیس که در خارجه یا بقصد خارجه داد شده باشد حمل بکشقی میشود .

بکن

ماده یازدهم - در صورت تفریق کشتی یا وارده شدن آن پس از رد رها یا توقف اجباری آن هر یک از طرفین متعهدین باید نسبت به کشتی های طرف متعهد دیگر از آنکه کشتی های منور مستحق بد و لغات متعلق با اشخاص طرفه باشد همان که در حبابه و همان مساعدت هائی را که در این موارد نسبت به کشتی های خود آن مملکت بحمل میآید بحمل آورد .

اشهائیکه از کشتی های تفریق شده جدا شده باشد از هرگونه حقوق گمرکی معاف خواهد بود در صورتیکه معظفرا در ارات گمرک یا سایر ارات صالحه محلی قرار گرفته باشد با ارات محلی باید در اصرع اوقات منکسه تفریق کشتی یا آمهپ وارده راه نزد بکترین قنصول مملکتی که کشتی متعلق بآن بوده است اطلاع دهند . قنصول سبب .

طرفین متعهدین مجاز هستند که نسبت به اتباع خود مساعدت لازمه را معمول دارند .

ماده دوازدهم - این قرارداد در دو نسخه اصلی بفرانس و آلمانی و فرانسه تحریر میگردد .

در صورت بروز اختلاف در تفسیر قرارداد متن فرانسه معتبر خواهد بود .

پس از تصویب این قرارداد ماده نه نسخ مصریه در اصرع اوقات منکته بحمل خواهد آمد . این قرارداد بکتابه

از ماده لغت مصریه بولع اجراء گذارده میشود در وقت پنج سال صوری خواهد بود .

چنانچه قرارداد اشخاص قبل از انقضای مدتی منوره نسخ نگردد بطرف ضعیف برای مدتی غیر معینی تمدید خواهد بانست

در آن صورت نسخ آن در هر موقع ممکن خواهد بود بشرط آنکه اشخاص قبل بطرف متعهد دیگر اقدام کرده .

بناه علیهذا اختیار داران طرفین که بدین امر کاملاً مجاز میباشند این قرارداد را اضافه و بصورت خود مصهور نموده .

در طهران بتاريخ ۲۸ بهمن ۱۴۰۷ مطابق ۲۷ توره ۱۹۲۹

اشه محمد علی نرین . اشه اردرینک ورنوگرائسن و رشولینهورک



تصویر شماره ۱: ماده یازدهم قرارداد تجاری، گمرکی و بحریپیمائی بین دولت ایران و آلمان، ۱۳۰۷ ش.

(گزیده اسناد روابط ایران و آلمان، مینا ظهیرنژاد ارشادی، ۲/ ۲۷۳)

چهار راه پهلوی جنب قصر

مؤسسه صرافیه قائمی پور نمایندہ ۰۰۰ می آروشد و اجاره می دهد
 يك باب عمارت دسه قطعه زمین باسه تخته فرش هشت و نیم در چهار و نیم به
 تصدیق طبره باقسط ماهیانه و مالیات با اختیار نسخ برای خریدار در مدت سه
 سال تلن ۱۹۶۴ نمبره اعلان ۱۷۹ ۸-۵

دینامو و لوازم برق ساخت کارخانه زیمنس در دنیا تمام النوعی را
 در استحکام و دوام و شیکی و ظرافت و ارزانی کسب نموده است
 نمایندہ انحصاری در ایران

تجارتخانه برادران شایبرن

طهران - نیابین سریزین ۲۲۵

فولتگی و کیفیت سازهای هم برابری

تصویر شماره ۲: تبلیغ تولیدات شرکت زیمنس در ایران، روزنامه امید، ۱۳۱۳ ش.



تصویر شماره ۴: جلد بولتن تجاری ایران و آلمان، ۱۳۱۵ش.

منابع و مآخذ

اسناد:

آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه

سند شماره: ۱-۱۳۴-۵۲/۸-۱۳۱۵ ش.

سند شماره: ۳-۱۳۴-۵۲/۸-۱۳۱۵ ش.

سند شماره: ۲-۱۵۱-۵۲-۱۳۱۷ ش

سند شماره: ۴-۱۵۱-۵۲-۱۳۱۷ ش.

آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران

سند شماره: ۶/۴۰/۸۴-۲۴۰.

سند شماره: ۷/۴۰/۸۴-۲۴۰.

کتاب‌ها:

- ارباب، معصومه، ۱۳۸۳، *روابط ایران و آلمان در جنگ جهانی اول*، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
- اسدی، بیژن، ۱۳۸۴، *خارجیان در خلیج فارس*، تهران: مرکز بازشناسی اسلام و ایران.
- اسلامی، روح‌الله، ۱۳۹۴، *ارزیابی الگوهای سیاست خارجی ایران بین دو انقلاب*، جلد ۱، تهران: وزارت امور خارجه.
- الهی، همایون، ۱۳۶۸، *خلیج فارس و مسائل آن*، تهران: شرکت آموزشی فرهنگی و انتشاراتی اندیشه.
- ، ۱۳۸۲، *اهمیت استراتژیک ایران در جنگ جهانی دوم*، تهران: نشر دانشگاهی.
- پیرا، فاطمه، ۱۳۷۹، *روابط سیاسی- اقتصادی ایران و آلمان بین دو جنگ جهانی*، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
- تفرشی، سید مجید، ۱۳۶۹، *نقش آلمان در تحولات خلیج فارس در ابتدای قرن بیستم و جنگ جهانی اول*، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- تکمیل همایون، ناصر، ۱۳۸۳، *خلیج فارس*، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- خجسته قمری، محمدمبین و حسین سلطان‌زاده، «روابط ایران و آلمان نازی در عصر پهلوی اول و تأثیر آن در شکل‌دهی ابنیه حکومتی و عمومی منطقه آذربایجان»، *پژوهشنامه انجمن ایرانی تاریخ*، ۱۴۰۰، س. ۱۲، ش. ۴۸.
- رحمانیان، داریوش، ۱۳۹۳، *ایران بین دو کودتا*، تهران: انتشارات سمت.
- رفیع، حسین و مجید عباس‌زاده، «بررسی روابط ایران و آلمان در عصر پهلوی»، *فصلنامه مطالعات سیاسی*، ۱۳۹۷، دوره ۱۱، ش. ۴۲، صص. ۱۵۲-۱۲۹.
- ستاندیش، جان، ۱۳۸۳، *ایران و خلیج فارس*، ترجمه: عبدالرضا سالار بهزادی، تهران: نشر نی.
- ظهیرنژاد ارشادی، مینا، ۱۳۷۷، *گزیده اسناد روابط ایران و آلمان*، جلد ۲ و ۱، تهران: وزارت امور خارجه.

راهبرد تجاری آلمان در خلیج فارس طی دوره پهلوی اول □ ۱۳۷

عابدی اردکانی، محمد، روح اله نادر نبی، محسن شفیعی سیف‌آبادی، «تحلیلی سازه‌انگارانه از رفتار دولت‌های بزرگ با ایران در دوره رضا شاه»، *دانش سیاسی*، ۱۳۹۰، س. ۷، ش. ۱.

فرامرزی، احمد، ۱۳۴۶، *راه آهن اروپا و خلیج فارس*، به کوشش: حسن فرامرزی، تهران: کتابخانه ابن سینا.

فیلی رودباری، لواء، ۱۳۷۵، *کویت (کتاب سبز)*، تهران: وزارت امور خارجه.

لیتن، ویلهلم، ۱۳۶۷، *ایران از نفوذ مسالمت آمیز تا تحت الحمایگی*، ترجمه: مریم میراحمدی، تهران: انتشارات معین.

محمود، محمود، ۱۳۷۸، *تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم*، ۸ جلد، تهران: نشر اقبال.

مدنی، سید جلال‌الدین، «روابط ایران و آلمان در تاریخ معاصر»، *مجله زمانه*، ۱۳۸۶، ش. ۶۰.

نوری اسفندیاری، فتح‌الله (گردآورنده)، ۱۳۳۵، *رستاخیز ایران*، مدارک و نگارشات خارجی ۱۲۹۹-۱۳۲۳ تهران: چاپخانه سازمان برنامه.

وادالا، ر.، ۱۳۵۶، *خلیج فارس در عصر استعمار*، ترجمه: شفیع جوادی، [بی‌جا]: کتاب سحاب.

ورهرام، غلامرضا، ۱۳۸۵، *نظام سیاسی و سازمان‌های اجتماعی ایران در عصر قاجار*، تهران: معین.

هوشنگ‌مهدوی، عبدالرضا، ۱۳۶۴، *تاریخ روابط خارجی ایران*، تهران: امیرکبیر.

یاب، ملکم و بریتون کوپربوش، ۱۳۸۰، *خلیج فارس در آستانه قرن بیستم*، ترجمه: حسن زنگنه، تهران: به نشر.

یارشاطر، احسان، ۱۳۸۲، *ایرانیکا*، ترجمه: پیمان متین با مقدمه علی بلوکباشی، تهران: امیرکبیر.

نشریات:

روزنامه اطلاعات، ۲۱ شهریور ۱۳۰۵ ش. سال اول.

روزنامه امید، ۱۸ اسفند ۱۳۱۳، ش. ۲۶۰.

روزنامه خلیج ایران، ۱۵ شهریور ۱۳۲۰ ش.، ش. ۴۰.

مجله اتاق تجارت ایران و آلمان، تیر ماه ۱۳۱۵ ش.، ش. ۱.

