

## کانال سوئز

کانال سوئز آبراهی اصطناعی از عمل انسان است که دریای سرخ به دریای مدیترانه متصل می کند. این کانال از سمت مغرب صحرای سینا واقع شده است.

### طول کانال

درازی کانال سوئز ۱۶۳ کیلومتر می باشد از بورسعید در ساحل دریای مدیترانه ، تا برسد به شهر السویس در کرانه ُ دریا دریای سرخ. در نیمه راه دریاچه ُ المره ُ کانال به دو قسمت می کند، قسمتی از کانال در شمال دریاچه ُ «المره ُ» واقع می باشد ، و قسمتی از جنوب دریاچه ُ «المره ُ» قرار دارد. «کانال سوئز» کشتی هایی که از اروپا و دولت های متوسطه به سوی آسیا روانه هستند هدایت می کند.

قبل از احداث «کانال سوئز» کشتی ها ناچار بودند از آبراه رأس الرجاء الصالح عبور کنند واز قاره آفریقا بگذرند. همچنین قبل احداث این کانال کشتی ها بارهای خود را در ساحل دریای مدیترانه تخلیه کرده واز راه زمینی به شهر السویس در ساحل دریا سرخ رسانده، دوباره با کشتی از دریا سرخ به سوی آسیا عبور می داده اند.

### سعید پاشا و کانال سوئز

«سعید پاشا» سومین فرمانروای مصر ، نواده محمد علی پاشا بنیان گذار سلسله خدیوی مصر، بر این باور بود که می توان دریای سرخ را به دریای مدیترانه متصل کرد. براساس همین فکر بود که ساختن کانال سوئز را که مقدر بود در زمان فرمانروایی پسر عمویش خدیوی اسماعیل پاشا به پایان برسد آغاز کرد. فکر متصل کردن دریای سرخ به دریای مدیترانه از دوران مصر باستان وجود داشت. کانال فعلی سوئز که دو دریای ، مدیترانه و «سرخ» را مستقیماً و نه از طریق نیل به یکدیگر مربوط می کند،

زاییده فکر مهندس فرانسوی فردینان دولسپس است و شاید باور سعید پاشا سومین خدیوی مصر به عملی بودن این فکر نیز ناشی از تفکرات «فردینان دولسپس» باشد. این پروژه عظیم که با کار اجباری کشاورزان مصری به ثمر رسیده بود؛ در سال ۱۸۶۹ به پایان رسید و حمل و نقل از آن آبراه آغاز گردید. می گویند مراسم افتتاح کانال سوئز به پول آن روز (۱۳۶ سال پیش) نزدیک به یک میلیون جنیه (پوند) انگلیسی خرج برداشت و فرمانروایان بزرگ اروپا مانند «فرانسوا ژوزف» امپراتور اتریش و ولیعهد «پروس» در این مراسم حضور یافتند. اندکی پس از افتتاح کانال سوئز، در زمان نخست وزیری دیزرائیلی، دولت بریتانیا ۴۴ درصد سهام شرکت کانال سوئز را از خدیوی مصر خریداری نمود و بقیه سهام نیز به دست سرمایه داران فرانسوی افتاد و خود مصر عملاً هیچگونه کنترل و نظارت مالی بر کانال سوئز نداشت. بدین ترتیب کمپانی کانال سوئز تبدیل به یک شرکت انگلیسی، فرانسوی شد. «دیزرائیلی» حاصل تلاش درخشان خود را در گزارش کوتاه و جاودانه به ملکه ویکتوریا تقدیم کرد و در پایان آن چنین نوشت: «و حالا کانال سوئز مال شماست سرور من» به مرور ایام داشتن سهام کانال سوئز موجب آن شد که مستشاران مالی انگلستان در تمامی شؤون اداری مصر دخالت کنند. در حقیقت هر وزارتخانه‌ای یک مستشار انگلیسی داشت که همه کاره بود. در سال ۱۸۸۲ یک مصری وطن پرست به نام احمد عربی پاشا که وزیر جنگ بود، زیر بار دخالت مستشار انگلیسی ارتش مصر نرفت و یک شورش مسلحانه تمام عیار سراسر مصر را فرا گرفت. با سرکوب این قیام و دستگیری «عربی پاشا» انگلستان به اشغال نظامی مصر و سودان پرداخت و این اشغال استعماری ۷۰ سال به طول انجامید و سرانجام با کودتای مصر و عقد قرارداد جدیدی میان مصر و انگلستان به پایان رسید. با آن که در سال ۱۹۵۶ در ماجرای ملی شدن کانال سوئز، می‌رفت که مصر دوباره به اشغال انگلستان و

فرانسه در آید اما مقتضیات زمان نقشه انگلستان و فرانسه را نقش بر آب کرد و نیروهای بیگانه خاک مصر را برای همیشه ترک نمودند. ویژگی های کانال سوئز برای آن که از اهمیت کانال سوئز، در زمان ملی شدن آن آگاه شویم ناگزیر باید به اسناد و نوشته نیم قرن پیش مراجعه کنیم زیرا موقعیت ژئوپلتیکی و اقتصادی کانال در آن زمان به مراتب بیشتر از امروز بود. خوشبختانه نگارنده این گزارش در آرشیو خود کتابی دارد به نام «ممالک همجوار» و ناشر این کتاب انتشارات اقبال است. کتاب مزبور در حقیقت مجموعه سخنرانی های «فتح الله حکیمی» استاد «دانشگاه جنگ» می باشد که در سال ۳۴-۱۳۳۳ در آن دانشگاه ایراد شده است. در این کتاب به پیرامون مشخصات کانال سوئز آمده است:

کانال سوئز معبری است به طول ۱۰۳ میل که دریای مدیترانه را به بحر احمر متصل نموده و بدین وسیله اقیانوس هند را از طریق مدیترانه به اقیانوس اطلس متصل می سازد و همچنین قاره عظیم آفریقا را از پیکر بزرگ آسیا و اروپا جدا می نماید. عمق کانال بالغ ۳۴ تا ۳۶ پا بوده و عرض آن از ۱۹۷ پا کمتر نیست به عبارت دیگر این کانال دارای مشخصاتی است که اغلب ناوگان عظیم اقیانوس پیما می توانند در آن رفت و آمد نمایند. ساختمان این معبر آبی بین دو قاره آسیا و اروپا تقریباً ۳۰ میلیون جنیه انگلیسی تمام شده و در هفدهم نوامبر ۱۸۶۹ راه ایاب و ذهاب ناوگان کشورهای اروپا را به کرانه های زرخیز آسیا و خاور دور گشود.

تاریخچه کانال سوئز

همان طور که اشاره شد شواهد تاریخی و آثار قدیمه مصر گواهی می دهد که ۱۳۸۰ سال قبل از میلاد مسیح دریای مدیترانه و دریای احمر را فراغنه مصر به وسیله کانال به هم متصل ساخته بودند. «هرودوت» مورخ معروف می نویسد: در سال ۶۰۹ قبل از میلاد، فرعون مصر «نچو» حتی بر آن شد که

از مسیر نیل یک کانال عظیمتر بسازد و با وجود آن که ۱۲۰ هزار نفر در این کار پرمشقت تلف شدند کندن کانال جدید به پایان نرسید. بعداً در سال ۵۲۰ قبل از میلاد داریوش فرمانروای مقتدر ایران بر آن شد که کار نیمه تمام وی را ادامه دهد. در هر حال تاریخ نشان نمی‌دهد که رومی‌ها در زمان سلطه خود بر کرانه شرقی و جنوبی مدیترانه برای ساختن کانال کاری کرده باشند. گفته می‌شود که در قرن هفتم میلادی یکی از فرمانروایان عرب به نام «عمر» قاهره را به خلیج «هریبولیت» که نزدیکی سوئز است به وسیله کانال متصل نمود ولی در زمان استقرار حکومت اسلام بر مصر ابوجعفر منصور دومین خلیفه عباسی کانال را پر کرد زیرا معتقد بود که دشمنان سرسختش در شبه جزیره عربستان تدارکات جنگی خود را از این معبر آبی به دست می‌آورند. بنا به روایتی می‌گویند که در سال هزار میلادی فرمانروای دیگری به نام سلطان حکیم دوباره همین کانال را لایروبی کرد. در هر حال قضیه هر چه بوده باشد و به هر طور که ادامه یافته باشد فقط به ما نشان می‌دهد که مردم کره زمین از ایامی که حتی تاریخ هم به یاد نمی‌آورد به معبرهای آبی احتیاج داشته و مخصوصاً اتصال بحر احمر به مدیترانه اهمیت فوق العاده‌ای برای کشورهای نیرومند ایام باستان داشته است. در قرن نوزدهم وقتی که کشورهای اروپایی در مسابقه به دست آوردن مستعمرات جدید بودند و مخصوصاً به آسیا و خاور دور علاقه وافری نشان می‌دادند اهمیت یافتن یک راه نزدیک و آسان به آسیا فوق العاده ضروری بود. «تماس واگهورن» انگلیسی کسی بود که راه زمینی به شرق را اکتشاف نمود. بدین طریق که ناوگان انگلیسی وسایل خود را به انتهای جنوب شرقی مدیترانه می‌آوردند و از آنجا از طریق خشکی به دریای احمر برده و باز با کشتی به نقاط دوردست حمل می‌نمودند. شاید از همین رو باشد که امروز مجسمه «تماس واگهورن» روی یکی از اسکله‌های سوئز قرار داد. در قرن شانزدهم که

امپراتوری عثمانی بر مصر تسلط یافت در «دریای قلم» یکی از بزرگترین بنادر تجارتی و نظامی را بنا نهادند. در قرن هفدهم «قلم» شهر کوچکی بود که از طریق آن رودخانه نیل به دریای احمر اتصال می یافت و در همان زمان بود که عثمانی ها و پرتغالی ها در مورد سیادت بر اقیانوس هند نزاع داشتند ولی راه هند به انگلستان از راه دریا در سال ۱۸۳۷ میلادی گشوده شد و در سال ۱۸۵۷ یک خط آهن از قاهره به سوئز ساخته شد. این راه آهن امروز در تمام طول کانال از پورت سعید یعنی دهانه کانال در مدیترانه تا سوئز در دریای احمر امتداد یافته است. در هر حال چنانکه گفته شد ساختن کانال اساسی و بزرگ سوئز فوق العاده ضروری بود تا این که در سال ۱۸۵۴ میلادی یک مرد فرانسوی به نام فردینان دولسپس برای نخستین بار امتیاز کندن کانال را از سعید پاشا فرمانروای دست نشانده عثمانی در مصر به دست آورد و بالاخره پس از گفت و شنود بسیاری در تاریخ بیست و دوم آوریل ۱۸۵۹ اولین کلنگ کانال کنونی به زمین زده شد و پس از ده سال دو دریا به هم متصل گردید. انگلیسیها در بدو امر از ساخته شدن کانال فوق العاده خائف بودند و در هر مورد کوشش می کردند که برای فرانسویها ایجاد اشکال نمایند. «لرد پالمستن» در آن زمان اعلام کرد که ساختن کانال غیرممکن است زیرا اگر چنین کانالی ساخته شود بر سیادت بریتانیا بر دریاها لطمه وارد می آید و دست امپراتوری فرانسه را به دخالت در خاور بیش از پیش باز می کند. انگلیسیها در قسطنطنیه یعنی در پایتخت امپراتوری عثمانی به فعالیت پرداختند و در سال ۱۸۶۶ سلطان عثمانی به اشکال تراشی پرداخت. با تمام این احوال شرکت فرانسوی با سرمایه ۲۰۰ میلیون فرانک که به ۴۰۰ هزار سهم ۵۰۰ فرانکی منقسم شده بود به ساختن کانال ادامه داد. پس از «سعید پاشا» پسرش «خدیوی اسماعیل» بر علیه «کمپانی سوئز» برانگیخته شد و «نوبر پاشا» را برای شکایت به قسطنطنیه فرستاد و در کار کمپانی

اخلال نموده و امتیازات ارضی که پدرش به «دولسپس» داده بود لغو کرد و حتی تهدید کرد که نیروی نظامی به کار خواهد برد. در هر حال ناپلئون سوم با دادن ۳۸ میلیون فرانک این مسأله را مرتفع ساخت. بعداً اشکالات دیگری پیش آمد کرد منجمه کمپانی چندین بار به حال ورشکستگی افتاد و اغلب امتیازات ارضی خود را از دست داد تا بالاخره دولت انگلیس و مخصوصاً نخست وزیر زبردست آن کشور «دیزرائیلی» توانست دولت انگلستان را در مالکیت کانال سوئز شرکت دهد. در سالهای بعد با پرداخت فقط ۴ میلیون جنیه در (سال ۱۸۷۵) سهم خدیو مصر از کانال سوئز به وسیله انگلستان خریداری شد و به طوری که امروز مشاهده می فرمایید هفت شانزدهم سهام کمپانی کانال سوئز از بریتانیاست ولی دولت فرانسه در این کمپانی عظیم فرانسوی حتی یک سهم ندارد. دولت انگلستان در دو جنگ جهانی به حداکثر از این معبر آبی استفاده سوق الجیشی نموده و احتمال نمی رود که دولت های بزرگ هرگز اهمیت سیاسی و نظامی این کانال را از نظر دور بدارند گرچه امتیاز کانال ۹۹ سال بیشتر نیست یعنی در تاریخ هفدهم نوامبر ۱۹۶۸ یک قرن بعد از به کار افتادن کانال پایان می پذیرد معهداً دول بزرگ و مخصوصاً بریتانیا به نحوی از انجا کوشش خواهند کرد که این معبر در دست اقتدار آنها باقی بماند.

اداره کانال سوئز

به غیر از نیروهای زبده ای که تاکنون در سربازخانه های «اسماعیلیه» و در قرارگاه های طول کانال، مستقر بوده اند هزاران نفر کارمند و کارگر دائمی در اداره نگهداری، لایروبی، و امور بهره برداری کانال مشغول به کار می باشند. هیأت رئیسه کانال سوئز در حال حاضر عبارتند از ۱۶ نفر فرانسوی، ۹

نفر انگلیسی، ۵ نفر مصری، یک نفر آمریکایی و یک نفر هلندی. البته قرار بوده است که تعداد نمایندگان مصر به هفت نفر ارتقا یابد. ۳ نفر از نمایندگان انگلیسی نمایندگان دولت بریتانیا می باشند.

اهمیت سوئز

اهمیت سوئز در سال های اخیر به قدری بوده است که ساختمان های بیشمار و شهرهای بزرگی در آن حوالی به وجود آمده است. یکی از اینها شهر و بندر زیبای سوئز است که در کرانه شمالی دریای احمر بوده و آب شیرین آن از طریق کانال منشعبه از رود نیل و از حوالی قاهره تهیه می شود. این کانال آب شیرین در سال ۱۸۶۳ میلادی ساخته شد و قسمت عمده آن در مسیر همان کانال قدیمی است که دریای نیل را به بحر احمر متصل می ساخته است. در زمان قدیم آب شیرین برای شهر سوئز فقط از چاه هایی در ۳ میلی شهر تهیه می شد. لنگرگاه های سوئز باشهر دومیل مسافت دارد ولی خود شهر روی زمین های تازه ای که از دریا گرفته شده بنا گردیده است. سوئز محل «قرنطینه» زائرین به مکه معظمه می باشد و در اسلکه های آن وسایل تعمیر ناوگان جنگی و کشتی های اقیانوس پیما موجود است. شهر «اسماعیلیه» نیز در کرانه یکی از دریاچه های متصل به کانال ساخته شده و محل اتصال خط آهن قاهره به خط آهن سراسری کانال می باشد. هم اکنون شهر زیبا و بزرگی به نام شهر و «بندر فؤاد» در آن نواحی در دست ساختن می باشد. یکی از نقاط معروف کانال سوئز ایستگاه معروف «قطاره» می باشد که لرد «الن بی» از آنجا خط آهنی به اورشلیم کشید و به وسیله همان راه فلسطین را تحت تصرف بریتانیا درآورد. سرعت سیر کشتی در کانال به حداکثر ۱۲ کیلومتر در ساعت بالغ می گردد، به غیر از دریاچه های آب تلخ که کشتی می تواند سریعتر در آن حرکت کند. هزینه عبور از کانال سوئز همیشه مورد بحث فراوان بوده و در سال ۱۸۸۳ چنین تثبیت شد که برای هر تن بار ۹ فرانک و

نیم و برای هر نفر مسافر ۱۰ فرانک اخذ شود و درآمد سهام کمپانی از ۲۵ درصد بیشتر نشود و هرچقدر بیشتر شد تا موقعی که هزینه هر تن بار به ۵ فرانک تقلیل نیافته از این مبلغ تجاوز ننماید. که از کانال سوئز عبور می کنند از بریتانیا و سایر کشورهای مشترک المنافع می باشند. بدین ترتیب هزینه عبور کالا و مسافر از این کانال پس از کشمکش ها و کنفرانس های بسیار در لندن تعیین گردید و حتی بعضی از سرمایه داران انگلیسی تهدید کردند که اگر هزینه حمل و نقل از کانال تقلیل نیابد آنها خودشان کانال دیگری در همان جا به وجود خواهند آورد. من باب مثال در سال ۱۹۵۲ میلادی صدها ناو اقیانوس پیما و تقریباً یک میلیون نفر مسافر و ۱۳۶/۸۶/۰۰۰ تن بار از طریق کانال حمل گردیده و درآمد آن به ۲۶/۷۳۰/۰۰۰ لیره انگلیسی بالغ گردیده است.

وجه تمایز کانال سوئز

وجه تمایز کانال سوئز با سایر معبرهای آبی در دنیای امروزه کانال های بیشماری مشغول کار می باشند. شاید طولانی ترین کانال دنیا «کانال ترکمنستان» به طول ۱۱۰۰ میل در ریگزارهای آسیای میانه و «ولگا» - «دون» و غیره در روسیه بوده باشند و چنانچه اتحاد جماهیر شوروی مدعی است در زمان ما شهر مسکو بندرگاه پنج دریا از طریق کانالها می باشد. کانال «کرنیتین» در جنوب یونان به طول تقریبی چهار میل نیز یکی از معبرهای مهم آبی شمال مدیترانه است که در ۹ نوامبر ۱۸۹۳ ساخته و از آن وقت مورد استفاده ناوگان ملل قرار گرفته ولی شاید هیچ یک از کانال های دنیا به اهمیت کانال سوئز و پاناما نمی رسند. اغلب معبرهای آبی که از لحاظ اقتصادی مورد استفاده قرار می گرفته اند مانند کانال های داخلی انگلستان سالهاست که از کار افتاده اند و در اغلب کشورها از لحاظ اقتصادی ساختمان راه آهن و راه های شوسه بر راه های آبی برتری دارد ولی کانال سوئز دارای جنبه نظامی ،



سیاسی ، اقتصادی جهانی است. کار این کانال نیز با سایر کانال‌های دنیا متفاوت است. وضع جغرافیایی و خاصیت ارضی سوئز طوری است که کوه‌های بزرگ در راه نبوده مثلاً مانند کانال پاناما برای عبور کشتی مجبور به ساختن دروازه‌های عظیم و بالا بردن سطح آب به ارتفاعات بلند نمی‌باشند و دفاع از کانال نیز تا اندازه‌ای سهل تر است و فعالیت‌های تخریبی دشمن احتمالی نمی‌تواند این معبر آبی را به کلی از کار بیندازد. گرچه باید گفت: اگر یک کشتی تصادفاً در کانال غرق شود مدت‌ها طول خواهد کشید تا راه کانال از نو باز گردد. البته باید متذکر گردید که کشورهای غربی کانال سوئز را خیلی نزدیک به دشمن احتمالی خود روسیه تلقی می‌نمایند.

کانال سوئز از نقطه نظر ما

کانال سوئز از نقطه نظر ما و خلیج فارس و کلیه بنادر جنوب ایران فقط از راه کانال سوئز می‌توانند به جنوب اروپا و شمال آفریقا متصل شوند مواد نفتی ایران فقط از کانال سوئز به کشورهای صنعتی اروپا عرضه می‌گردد. کانال سوئز در حیات بازرگانی ایران بسیار اهمیت دارد ولی وقایع نظامی احتمالی در سوئز احیاناً در زندگی اقتصادی و سیاسی مادی مداخل خواهد بود. امید است که نه تنها این کانال برای بهبود تجارت مردم دنیا به کار رود بلکه برای بالا بردن سطح زندگی مردم مسلمان جهان با فایده تر از پیش گردد. بنا بر پیمان ۱۸۸۸ میلادی که در قسطنطنیه به امضا رسید این کانال بر روی کشتی‌های عموم ملل باز است ولی باید در نظر داشت که این معبر آبی با رنج فراوان کارگران اجباری مصری ساخته شده و امروز مردم مترقی مصر حق دارند از عبور ناوگان دشمنان خود مانند اسرائیل جلوگیری کنند و آنها حق دارند در سرنوشت این منبع حیاتی خویش کاملاً ذی نفوذ باشند. برای اطلاع بیشتر از اهمیت کانال سوئز و تاریخچه آن رجوع کنید.

منبع :

ویکی پدیا عربی.

کتاب تاریخ جهانی نفت - اثر دانیل یرگین - ترجمه شادروان غلامحسین صالحیار

ممالک همجوار - تألیف فتح الله حکیمی - شرکت نسبی حاج محمد حسین اقبال و شرکا چاپخانه

دانش - اسفند ۱۳۳۳