

چکیده

حوزه خلیج فارس به عنوان منطقه‌ای راهبردی، از اهمیت و جایگاه تاریخی ویژه‌ای همواره برخوردار بوده است. این منطقه، از روزگار باستان تا کنون، به لحاظ تجارت و منابع غنی خود، مورد توجه دیگر اقوام و ملل بوده و می باشد. به همین دلیل، در معرض رقابت و کشمکش کشورهای دیگر قرار دارد. بوشهر، از جمله شهرهای بندری خلیج فارس است که بعد از سقوط صفویان در دوره‌های افشاریان و زندیان، پس از کاهش اهمیت تجاری بندرعباس، مورد توجه دولت های خارجی قرار گرفت. در دوره قاجارها نیز، این بندر به لحاظ ساحل، تشکیلات اداری و ارتباط با شیراز، از جایگاه ویژه‌ای در میان بندرهای جنوب برخوردار بود. همین موضوع، سبب شد تا شمار بسیاری از کشورها، دست به تأسیس شرکت های تجاری و حتا کنسولگری در این شهر ساحلی بزنند. این مقاله، بر آن است تا به بررسی چرائی و چگونگی رونق و کساد اقتصاد بندر بوشهر در سال های ۱۲۹۳-۱۳۲۴ ش./ ۱۹۱۴-۱۹۴۵ م. بپردازد و به روش توصیفی- تحلیلی و با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای، به تبیین تجارت و مسائل و مشکلاتی که در تجارت بوشهر و راه های تجاری آن از سال های ۱۲۹۳-۱۳۲۴ ش./ ۱۹۱۴-۱۹۴۵ م. وجود داشته، بپردازد.

کلیدواژه‌ها

خلیج فارس / بوشهر / راه / تجارت / امنیت.

تحقیقات تاریخی

فصلنامه گنجینه/سناد: سال بیستم، دفتر اول، بهار ۱۳۸۹، ۲۲-۳۸

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۱/۲۰ ■ تاریخ پذیرش: ۱۳۸۹/۵/۲۳

تجارت بوشهر و راه‌های تجاری آن در سال‌های ۱۲۹۳-۱۳۲۴ ش. / ۱۹۱۴-۱۹۴۵ م.

دکتر مرتضی دهقان نژاد^۱؛ ظریفه کاظمی^۲

مقدمه:

خلیج فارس به عنوان یکی از آبراه‌های مهم جهان، دارای اهمیت راهبردی و ژئوپولیتیک می‌باشد. در سواحل شمالی خلیج فارس، بندرهای بسیاری وجود دارد که بوشهر یکی از آنهاست. این بندر، در روزگاری نه چندان دور از رونق فراوانی برخوردار بود؛ اما به دلیل مشکلاتی نظیر ناامنی در راه‌های کاروان‌رو و بودن راهزنان، تاخت و تاز ایلات کوچ‌نشین و اخذ راهداری، از رونق آن کاسته شد. ولی با این وجود، در قیاس با دیگر بندرها، امتیازات خاصی مانند داشتن تشکیلات اداری و رابطه با شیراز و ساحل مناسب، برخوردار می‌باشد.

در سال‌های ۱۲۹۳-۱۳۲۴ ش.، اگر چه مشکلات سابق نظیر نداشتن لنگرگاه، ناامنی در طول مسیر و اخذ راهداری همچنان پابرجا بود، اما در آن‌سی سال به دلیل حضور دولت‌های اروپائی، شرایط سخت‌تر شد. زیرا حضور آنها، به اوضاع نابسامان دامن زد و به اختلال و آشفتگی در تجارت منطقه انجامید.

۱. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه اصفهان
mdehqannejad@yahoo.com
۲. دانشجوی کارشناسی ارشد تاریخ
ایران دوره اسلامی دانشگاه اصفهان.
kazemi.zarife@yahoo.com



تجارت بوشهر

با افول بندرعباس در نیمه سده دوازدهم هجری، بخش عمده‌ای از تجارت دریائی خلیج فارس - که عمدتاً به دست کمپانی هندشرقی هلند و انگلیس و تاجران محلی ایرانی رونق داشت - به نواحی دیگر آن منتقل شد. بندر ریگ، جزیره خارک، بحرین و بوشهر، از جمله کانون هائی بود که مورد توجه قرار گرفت و به این ترتیب، دوران جدیدی در حیات اقتصادی خود آغاز کردند. در این میان بندر بوشهر، بیش‌ترین بهره‌ها را نصیب خود کرد و بتدریج به عنوان کانون اصلی داد و ستد در بخش شمالی خلیج فارس مطرح گردید و رقیب اصلی و جدی بندر بصره شد. نام بوشهر، تا اواخر دوره صفوی برای دریانوردان جنوب چندان آشنا نبود و در متون جغرافیائی دوره صفوی و پیش از آن، از بندری به نام «ریشهر» یاد شده که در جوار بندر بوشهر قرار داشته است. ریشهر، تا قرن دوازدهم هجری آباد بود. اما پس از چپاول آن به دست پرتغالی‌ها در ۹۳۹ ق. / ۱۵۳۲ م. و انهدام کامل قلعه ریشهر به دست نیروهای صفوی، بتدریج رو به زوال گذاشت. از آن پس بوشهر، جایگزین ریشهر شد (وثوقی، ۱۳۸۴، صص ۳۴۷ - ۳۴۸). بوشهر، در سال‌های ۱۲۹۳ - ۱۳۲۴ ش. جزو ایالت فارس بود. فاصله‌اش تا شیراز، مرکز ایالت ۲۹۵ کیلومتر و تا بندر لنگه - که از بندرهای مهم خلیج فارس است - ۶۰۰ کیلومتر می‌باشد. این بندر، به لحاظ سیاسی، اجتماعی و اقتصادی، در طول تاریخ موقعیت ممتازی داشته است. این منطقه، از نظر اقتصادی همواره یکی از قطب‌های مهم کشاورزی بویژه تجاری جنوب محسوب می‌شود. (ملک‌زاد، ۱۳۳۳، ص ۷۷؛ میرزائی، ۱۳۸۱، ص ۶۵)

به لحاظ تجاری، بندر بوشهر در دوره قاجار یکی از مهم‌ترین دروازه‌های ایران، برای واردات و صادرات کالا به شمار می‌رفت. بیش‌تر صادرات کشور، از طریق همین بندر صورت می‌گرفت. با ورود کالا از راه این بندر به داخل ایران، شهر هائی مثل شیراز و اصفهان، رو به رشد و توسعه اقتصادی نهاده بودند. (لوریمر، ۱۳۷۹، صص ۱۷۰ - ۱۷۱؛ سفیری، ۱۳۶۴، ص ۳۱)

در بوشهر عوامل دست‌اندرکلر تجارت، تاجران و سوداگران داخلی و خارجی بودند که گاهی به صورت انفرادی ولی بیش‌تر در قالب شرکت‌های تجاری کار می‌کردند. بدین ترتیب، بوشهر مبدل به بندری ترانزیتی شد و پس از آن، دیگر بندرهای خلیج فارس نیز، همین روند را پیمودند.

پیش از آن، این بنادر به عنوان مکان‌هائی در مسیر کشتی‌ها واقع شده بودند که در آن‌ها مبادله کالا و داد و ستد به صورت خودجوش صورت می‌گرفت. اما از این پس به صورت بندرهای ترانزیتی، کالاها از سرزمین‌های دوردست وارد می‌شد و پس از تخلیه،



به شهر های داخلی ایران انتقال می یافت. حضور تاجران خارجی در این بندرها و رقابت های اقتصادی شدید، از ویژگی های دیگر این بندر بود (استفان رای، ۱۳۷۸، صص ۱۵۷-۱۶۹). فقدان کشتی های مخصوص باربری نیز، مزید بر علت می شد.

در سال های آخر قبل از جنگ جهانی اول، جاده بوشهر اهمیت گذشته خود را، به دلیل شرایط نامناسب بندر از دست داد، چون که کالاها با مشکلات ترخیص و بارگیری شدیدی روبهرو بودند. به دلیل فقدان لنگرگاه در این بندر، کشتی های بزرگ، ناگزیر در ۷ مایلی ساحل لنگر می انداختند و کشتیرانی فقط برای کشتی های با عمق ۲ پا قابل استفاده بود (لیتن، ۱۳۶۷، ص ۲۴۹). تأسیس راه آهن هم، در رکود تجارت بوشهر تأثیر گذاشت. در زمان جنگ جهانی اول، بندر بوشهر به عنوان بندر تخلیه کالا از خارج، باز بود، اما تحت حفاظت انگلیسی ها (پلیس جنوب) اداره می شد. بسیاری از تاجران، می توانستند کالاهای خارجی را از این بندر وارد ایران کنند و از طریق شیراز، به پخش آن در سراسر کشور پردازند. (اخوت، ۱۳۸۶، ص ۸۳)

علاوه بر مسائلی که تاکنون درباره عوامل آسیب زای تجارت در منطقه بوشهر اشاره شد، باید از مسئله قاچاق کالا و مواد غذایی هم نام برد که مخل تجارت بود و به قحطی و کمبود آن سال ها دامن می زد. در سال ۱۳۲۱ ش. قاچاقچیان دیلم، گندم مردم بوشهر را به خارج حمل می کردند و در مقابل آن تفنگ وارد می کردند و به دست اشرار می دادند. در سال ۱۳۲۲ ش. سردسته آنها، محمد علی لیراوی دستگیر شد. این قاچاقچیان، در تکاپو افتادند تا دست مأمورانی را که آقای حیات داوودی برای جلوگیری از قاچاق گندم در آن جا گمارده بود، کوتاه کنند (پارس، ۱۳۲۳، خبرهای بوشهر، ش ۲۵۰، ص ۲). در همان سال از طرف دولت وقت، سرهنگ آهنین، برای رسیدگی به کارهای محمد علی لیراوی و رخدادهای تازه آن سامان وارد بوشهر شد. (کیهان، ۱۳۲۳، اخبار بوشهر و بندر، ش ۵۲۱، ص ۳)

راه های تجاری بوشهر:

مسیر راه ها و جاده ها بویژه راه های اصلی یا فرعی هر کشور، در پیدایش، رونق و توسعه شهر و آبادی ها نقش بسزائی داشته و دارد. شهرها و آبادی های واقع بر سر راه های مهم، با توجه به موقعیت خاص خود - که زمینه پیدایش تحولات اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی را به دنبال دارد - همواره مورد توجه و محل رفت و آمد سیاحان، مورخان، جغرافیدانان و سیاستمداران قرار داشته و دارد. در مقابل، دور ماندن شهر و آبادی از راه های

اصلی، نه تنها پیشرفت آن‌ها را کند می‌کرد، بلکه موجب می‌شد تا از دید صاحب‌نظران نیز به طور قابل ملاحظه‌ای دور بمانند (کمال، ۱۳۸۳، ص ۳۲). راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی، یکی از مهم‌ترین و مؤثرترین عوامل در پیشرفت اقتصادی هر کشور محسوب می‌شود. (دشتی، ۱۳۸۰، ص ۹۳)

پس از زوال دودمان صفوی، بوشهر جانشین بندرعباس در جنوب ایران گردید. پیامد آن، جاده تجاری بندرعباس - شیراز از طریق لار اهمیت پیشین خود را از دست داد. این وضعیت ادامه داشت تا این‌که در زمان زندیان، به دنبال ایجاد سهولت در ارتباط دریائی میان سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس و سواحل بندر لنگه، لنگه و کنگ رونق بازرگانی یافتند. همین عامل، باعث شکل‌گیری دو راه کاروانی به شرح زیر شد:

الف - راه لنگه را از طریق جناح - بستک - لار - جهرم به شیراز متصل می‌کرد.
 ب - راه بندر کنگ را از مسیر دژگان - لمزان - گوده بستک - لار به شیراز پیوند می‌داد. (کمال، ۱۳۸۳، صص ۳۹ - ۴۰)

در زمان ناصرالدین شاه قاجار، از بندر بوشهر دو راه گشوده شد که بتدریج اهمیت اقتصادی یافتند. این جاده‌ها، عبارت بودند از:

۱. جاده شاهی یا سلطنتی: از بوشهر آغاز می‌شد و از کازرون به شیراز و سپس به سمت اصفهان و تهران ادامه می‌یافت. این جاده، دارای کاروانسرا و خدمات میان راهی بود.
۲. راه بوشهر - شیراز، از فراشبند و فیروزآباد می‌گذشت. این منطقه، به طور سنتی به خانواده ایلخانان قشقائی تعلق داشت. طول این راه، در حدود ۳۳۰ تا ۳۴۰ کیلومتر، فاقد خدمات میان راهی و جاده‌ای اضطراری بود تا در صورت نا امن شدن جاده شاهی، استفاده شود. این راه، از محل قشلاق چادر نشینان قشقائی می‌گذشت. اما راه بوشهر - شیراز، چون مقر حکومتی ایلخان، در فیروزآباد و فراشبند بود، بیش‌تر در اختیار خان‌های قشقائی بود و راحت‌تر کنترل می‌شد. (میرزائی، ۱۳۸۱، ص ۸۰)

در بخشی از راه بوشهر به سمت شیراز، به دلیل صعب‌العبور بودن جاده‌ها، حرکت به کندی و سختی صورت می‌گرفت و حمل و نقل کالا در آن شرایط، سخت‌تر می‌شد. استفاده از این راه، همواره برای مسافران و تاجران پر مخاطره بود. در این مسیر، رشته کوه‌هایی از طرف جنوب شرقی به سمت شمال غربی کشیده شده و دارای دره‌های عمیق و گردنه‌های بسیار صعب‌العبور است. مسافری که قصد سفر از شیراز به بوشهر را داشت، ناگزیر بود از این کوه‌ها عبور کند. تاجرها، کالاهای خود را، می‌باید از کنار پرتگاه‌ها می‌گذراندند. در طی این مسیر، گاهی راه به قدری تنگ می‌شد که بارهای خیلی بزرگ،

به آسانی از آن جا عبور داده نمی شد.

آدمیت، در سفرهائی که به جنوب داشته و چندین بار جاده بوشهر- شیراز را پیموده، وضعیت آن را این چنین گزارش کرده است: « ده دالکی در سه فرسنگی برازجان، در جاده شیراز واقع شده. مسافری، از بوشهر به دالکی را - که پانزده فرسخ است - چون دارای کوه و کتل نیست، بدون زحمت و تشویش طی می نمایند. ولی از دالکی تا دشت ارژن، مسافر با سخت ترین و بدترین جاده های ایران مصادف [است] و در سابق مجبور بود که اغلب نقاط کوهستانی این راه را، پیاده بلکه گاهی با چهار دست و پا طی کند. من بنده، چندین بار این راه صعب العبور را با قاطر و الاغ و بعد از آن، با اتومبیل طی کرده و چه عرض کنم که تا چه حد رنج برده و سختی دیده ام! این خرابی راه، باقی بود تا سال ۱۳۳۶ ق. و در آن سال، به دلیل پیش رفتن در فارس، انگلیسی ها چون جاده را غیر قابل عبور دیدند، ناچار برای اعمال سوق الجیشی، چند هزار نفر هندی عمه و راهساز را برای تسطیح این راه، از هندوستان آورده و در عرض چند ماه، جاده را بالنسبه تسطیح و تا اندازه های قابل اتومبیل رانی کردند. بعدها دولت علیه ایران، همواره جاده را از خرابی مانع شده و تاکنون قابل اتومبیل رانی است، معذالک باز خطرناک ترین راه های ایران به شمار می رود و روزی نیست که یک، دو اتومبیل در کتل های ملو، دختر و پیرزن، به ته دره پرتاب نشده و مسافری را به دیار عدم پرتاب نکنند. » (آدمیت، ۱۳۱۲، صص ۹۰ - ۹۱)

به دلیل خرابی راه بوشهر- شیراز و نیاز به تعمیر، درخواست های مکرر مسئولان به دولت وقت می رسید که در اسناد موجود می باشد (ساکما: ۲۹۳۰۰۰۱۳۰). با اقداماتی که انجام شد، تلاش گردید تا اوضاع راه های جنوب - که برای دولت وقت از دیدگاه اقتصادی، مهم و حیاتی بود - بهتر شود، با وجود فعالیت های مذکور - اگرچه اوضاع بهبود نسبی یافت - کاستی ها و کمبودها در راه های تجاری منطقه یاد شده، همچنان دیده می شد. (ساکما: ۲۹۰۰۰۶۷۵)

به دلیل اهمیتی که این راه برای دولت وقت داشت، وزارتخانه مذکور، تسطیح راه شیراز- بوشهر را دو قسمت کرد؛ امور فنی را در تحت تصدی آقای آرژانتنی و امور اداری را، زیر نظر آقای میرزا اسماعیل خان قرار داد. (اقدام، ۱۳۰۵، اداره فواید عامه فارس، ش ۳۱، ص ۲)

در ۱۳۰۵ ش. به دلیل مشکلات موجود و تقاضای تاجران شیراز و بنادر و از طرفی، تأکید وزارت پست و تلگراف در خصوص تسطیح راه شوسه بوشهر، وزارت فواید عامه، مشغول اقداماتی شد تا هرچه سریع تر راه شوسه بوشهر- شیراز را شوسه و مرمت کنند (اقدام، ۱۳۰۵، تقاضای تجار جنوب، ش ۱۳۸، ص ۲). به هر روی با توجه به آنچه گفته

شد، راه بوشهر یکی از مهم‌ترین شریان‌های ترابری ایران به شمار می‌رفت. در گذشته، اغلب کاروان‌ها - که از خلیج فارس به شمال ایران می‌رفتند - این راه را انتخاب می‌کردند. (لیتن، ۱۳۶۷، ص ۲۴۸)

بوشهر، دارای نظام حمل و نقل بسیار بدی بود. در سال ۱۳۲۴ ش. بیش از بیست نفر راننده به اداره باربری بوشهر شکایت کردند که مأموران ژاندارمری و افراد شهربانی در عرض راه، ایشان را اذیت می‌کنند. باربری راه بوشهر هم، شکایات آن‌ها را به مرکز، شیراز و اداره فرمانداری بوشهر فرستاد. (کیهان، ۱۳۲۴، اخبار بوشهر و مضافات - شکایت رانندگان، ش ۶۵۰، ص ۳)

پیش از آن‌که در ایران راه‌آهن سراسری احداث شود، انگلیسی‌ها در دشتستان راه آهنی کشیدند که طول آن ۶۰ کیلومتر و از بندر بوشهر تا برازجان دایر بود. این راه‌آهن بیش‌تر در جهت سرعت بخشی به حمل و نقل کالا و امور نظامی کاربرد داشت. به طوری که در زمان جنگ جهانی اول برای جابه‌جائی نیروی نظامی و دیگر ملزومات خود به داخل ایران، از این راه آهن استفاده می‌کردند. در تاریخ ۲۵ اسفند ۱۲۹۹ ش. ۶ رجب ۱۳۳۹ ق. استفاده از این راه‌آهن متوقف و تا خرداد ۱۳۰۰ ش. / ۱۳۴۰ ق. خطوط مذکور برچیده شد و بسیاری از وسایل آن، با کشتی به هندوستان فرستاده شد (فخرائی، ۱۳۸۳، صص ۴۵۲ - ۴۵۳). حل و فصل مسائل و مشکلات مربوط به تجارت بوشهر و راه تجاری آن، دشوار بود. این امر بر حجم کالاهای مسیر بوشهر - شیراز تأثیر منفی می‌گذاشت و به کاهش حجم آن می‌انجامید که برخی از مهم‌ترین عامل‌ها، به شرح زیر بود:

کاروان‌داران

تا اوایل قرن بیستم، از وسایل حمل و نقل موتوری، راه آهن و راه‌آسفالت و شوسه، در ایران خبری نبود و ارتباط بین شهرها و مناطق روستائی و شهری، از طریق راه‌های مالرو، کاروان‌رو و گاه، راه‌های ویژه کالسکه و دلیجان تأمین می‌شد. در آن شرایط، ارزاق مورد نیاز شهرها، بایستی بر پشت چارپایان و با کاروان‌های بارکش، از روستاها و نواحی غله‌خیز به شهر حمل می‌شد. در بسیاری از موارد، این کاروان‌ها، ناچار بودند راه‌های طولانی را پیمایند و از سرزمین‌هائی بگذرند که تحت حاکمیت یا نفوذ امرای غالباً مخالف یکدیگر قرار داشت. (کتابی، ۱۳۸۴، ص ۳۷)

راه‌های مواصلاتی ایران در عصر قاجار، وضع نامناسبی داشت و عبور و مرور در آن‌ها به‌کندی انجام می‌گرفت و همین راه‌های نامناسب، یکی از عوامل کم‌رونقی تجارت بود. لرد کرزن، درباره راه‌های ایران دوره قاجار معتقد است که اصلاً نمی‌توان به آن‌ها



عنوان جاده داد. زیرا خطوط ارتباطی این کشور، چیزی جز کوره راه‌هایی که بر اثر پای اسب و قاطر و الاغ به وجود آمده، نیست. (کرزن، ۱۳۴۹، ج ۱، صص ۶۲۸ - ۶۳۱)

پولاک - که مدتی در ایران بوده - به توصیف چگونگی حمل و نقل در کشور پرداخته و چنین نوشته است: « قافله یا کاروان، متشکل است از حدود یکصد تا دویست حیوان بارکش که اغلب قاطر است. پیشاپیش همه، مجرب ترین اسب - که به همین دلیل هم، خیلی خوب تغذیه و تیمار شده است - گام بر می‌دارد. این اسب، راه را خوب می‌شناسد؛ سرعت درست را انتخاب می‌کند و هیچ حیوان دیگری بر او مقدم نمی‌شود و پیشی نمی‌گیرد. هر حیوان بارکش، باری در حدود یکصد و بیست کیلو [گرم] حمل می‌کند که از چپ و راست او به وزن مساوی آویخته است. بارهای سنگین از قبیل غلات، میوه، چوب و غیره، با قافله‌های شتر، حمل می‌شود. شتر می‌تواند بر پشت خود باری به سنگینی سه تا پنج سنتنر [zentener] - که مقیاس آلمانی است - حمل کند و چون این حیوان در بین راه از گیاهان خشک و بیابانی تغذیه می‌کند، حمل و نقل به وسیله شتر از سایر وسایل ارزان تر است. اما در زمین‌های سنگلاخ و برای مسافتات بعید - که وضع آن تغییر می‌کند - شتر را نمی‌بایست مورد استفاده قرار داد. کرایه حیوان بارکش، مجموعاً خیلی ارزان است و بر حسب ارزان و گران شدن علوفه، کمی و زیادی عبور و مرور، موجود بودن بار در مبدأ و مقصد، تفاوت می‌کند. قافله، معمولاً شب‌ها حرکت می‌کند و هر بار، شش فرسخ را - که برابر با ۵ و یک چهارم آلمانی است - طی می‌کند. هدایت کننده قافله - که چاروادار یا چارپادار نامیده می‌شود - و سایر خدمه، با گام‌های استوار پیاده راه می‌روند. حداقل هر ده روز یک روز استراحت می‌کند. در روز اول، بیش از یک میل راه نمی‌پیمایند تا حیوانات، اندک اندک به اصطلاح فارسی، از خشکی اعضا خارج شوند.» (پولاک، ۱۳۶۱، صص ۳۰۷ - ۳۰۸)

کرزن - که مسیر جنوب را از جانب شیراز به بوشهر پیموده - چنین گزارش کرده است: « در جاده نظیر شیراز به بوشهر، باید از اسب صرف نظر کرد، هر چند که گاهی از آن استفاده شده است. قاطر - چون حیوان محکم تر و نیرومندتری نسبت به اسب است - مناسب تر است و در این مسیر استفاده می‌شود. بنابراین، سرویس چپاری در این مسیر تأسیس نگردید. اگر اسب پست در این خط کار کند، در ظرف دو هفته از پا خواهد افتاد. هر مسافر، به مقدار بار و اثاث که همراه دارد، حیوان بارکش کرایه می‌کند و در صورت وصول دعوت شب را در تلگرافخانه‌ها یا مسافرخانه‌ها یا دستگاه‌های رسمی توقف خواهد کرد و یا اگر فراهم شود، در محلی مثل کاروانسرا خواهد ماند. معمولاً این مسافت در طول پنج، شش روز پیموده می‌شود و مدت پنج روز سرعت، رضایت بخش

است. انصاف نیست که حیوان را بیش تر از سی میل راه روزانه تحت فشار قرار داده، از طرفی، چاروادار - که قاطر کرایه می دهد - خود نیز پیاده همراه مسافر است. از شیراز تا بوشهر، ۴۵ فرسخ فاصله است. کاروان و قاطرچی ها، از ۱۱ ایستگاه عبور می کردند که به ترتیب شامل: شیراز، خان زنیان، دشت ارژن، میان کتل، کازرون، کمارج، کنار تخته، دالکی، برازجان، احمدی یا شیف و بوشهر می گردید. «کرزن، ۱۳۶۲، ج ۲، صص ۲۴۴ - ۲۴۵»
 با قافله سفر کردن، همواره حداکثر امنیت جانی و مالی مسافر را تأمین می کرد. در مواردی کاروانها مورد دستبرد قرار می گرفتند. اما به دلیل انجام امور تجارت و معاملات داخلی و خارجی به وسیله کاروان، حکومت ناگزیر از حفظ و حمایت از کاروان ها بود. (پولاک، ۱۳۶۱، صص ۳۱۱ - ۳۱۲)

کند بودن سرعت حمل و نقل، از جمله مسائلی بود که همیشه زمینه ساز مشکلات و نگرانی هائی می شد که عامل اصلی آن، خرابی راهها، شوسه نبودن و مالرو بودن آنها بود؛ گرچه گاهی در برخی بخش ها از ارابه نیز استفاده می شد. همین مسئله، موجب می گردید تا ارسال کالا در بسیاری موارد با تأخیر صورت بگیرد.

در اختیار داشتن چارپایان بارکش عالی نظیر: اسب، قاطر، الاغ و شتر - که دارای قدرت و مقاومت فراوانی بودند - باعث می شد که ایرانیان بپندارند به هیچ وسیله دیگری برای حمل و نقل نیاز ندارند. پولاک نقل کرده است: «من، روزی در رکاب شاه به ارتفاع دوازده هزارپائی صعود کردم. پس از رسیدن به آنجا، شاه از من پرسید، آیا اسب های فرنگ، قدرت مقاومت در برابر چنین سفری را دارند؟ هنگامی که جواب منفی دادم، وی گفت: اگر شما هم دارای اسب های ما بودید، هیچ دنبال جاده سازی نمی رفتید.» (پولاک، ۱۳۶۱، ص ۳۰۱) جمالزاده، وضعیت راه شیراز- بوشهر را این گونه بیان کرده است: «طول راه بوشهر به تهران، ۲۰۵ فرسنگ است. درشکه هائی که در راه تهران و اصفهان تردد می نمایند، می توانند تا آباده هم - که واقع بین راه اصفهان و شیراز است - بروند. ولی از آباده به بوشهر، حمل مال التجاره فقط با قاطر ممکن است. از بوشهر به تهران، مال التجاره از ۲ ماه تا ۳ ماه می رسد و قیمت کرایه ۵/۵ تا ۷/۵ تومان برای هر خواربار می شود.» (جمال زاده، ۱۳۶۱، صص ۵۳ - ۵۴)

حمل باشی هائی که با قاطر و چارپایان دیگر، مال التجاره را حمل می کردند، باعث اتلاف وقت و دردهای دیگری می گردید. روزگاری قاطرچی ها، سالار جاده ها محسوب می شدند. آنان، نبض حمل و نقل کشور را در اختیار داشتند. در جنوب این افراد پس از تخلیه کالا در بندر، آنها را به مناطق داخلی کشور حمل می کردند. این قاطرچی ها، در مسیرهای تجاری بویژه راه بوشهر - شیراز، پیوسته در حرکت بودند؛ به



طوری که تعداد قاطر های این جاده راه، در حدود دو هزار و پانصد رأس نوشته اند. (استفان رای، ۱۳۷۸، صص ۴۰ - ۴۲)

در جنگ جهانی اول، دولت های درگیر در جنگ، علاوه بر خرید و به کارگیری کلیه امکانات حمل و نقل کشور، چنانچه مکاری ها و صاحبان چارپایان باربر را می دیدند، آنان را وادار به حمل بارهای خود می کردند. این امر، جابه جایی مایحتاج عمومی مردم را دچار مشکل می ساخت و موجب می گشت تا در صورت کمبود ارزاق، ایالت های مجاور، قادر به کمک رسانی به یکدیگر نباشند. کمبود وسایل ترابری، از عوامل افزایش قیمت ها، افزایش فوق العاده کرایه حمل و نقل و محدودیت های تجاری بود. (ترابی، ۱۳۸۴، ص ۲۸۶)

راهزنی:

کاروان های تجاری، همواره در طول این مسیر در معرض خطر حمله سارقان قرار داشتند. در ۱۳۰۱ ش. کاروانی که از بوشهر به سمت شیراز می رفت، با راهزنان مواجه شد و پس از درگیری، یک نفر کشته شد و راهزنان، ۶ بار مال التجاره را ربودند (ستاره ایران، ۱۳۰۱، حمله سارقین، ش ۱۵۶، ص ۲). امنیت فارس متزلزل بود و هر روز این آتش مهیب در گوشه ای زبانه می کشید. در این جاده، غالباً راهزنان و سارقان، مزاحم مسافران و عابران می شدند و اموال آن ها را تاراج می کردند. (پارس، ۱۳۲۳، امنیت متزلزل، ش ۲۴۹، ص ۲)

ناامنی و ناآرامی که در جنوب ایجاد می شد، فقط از ایالت فارس نبود. گاهی افرادی خارج از این ایالت به آن جا می آمدند و باعث نگرانی می شدند. برای نمونه، عده ای از یاغیان مسلح اطراف بهبهان، به محدوده برازجان آمده و آن جا را ناامن کرده بودند. (کیهان، ۱۳۲۴، ناامنی، ش ۶۵۰، ص ۳) از جمله مسائلی که می توان دخیل در عامل سرقت و راهزنی دانست، کمبود غله و مواد غذایی و به عبارتی، فقر بود، بویژه در طی آن سی سال، بوشهر شاهد دو جنگ جهانی، خشکسالی و وجود آفت در مزارع یا به اصطلاح ملخ خواری بود که پیامدش، کاهش و زوال محصولات، کمبود ارزاق و گرانی غله و به طور کلی، قحطی بود. (عیسوی، ۱۳۷۰، ص ۵۹۱)

در آن روزگار، اکثر راه ها و خطوط ارتباطی از امنیت کافی برخوردار نبودند و زیر سیطره قطاع الطریق و راهزنان قرار داشتند. این وضعیت، حمل و نقل خواربار را دشوار کرده بود.

در آن شرایط انگلیس، به علت وجود ایلات سرکش و راهزنان و رقبایش در ایران، منافعش را در معرض خطر می دید، حکومت مرکزی هم، ناتوان از برقراری ثبات در ایالات جنوبی بود.



به دلیل خطر دزدان و خوانین انگالی و چاه کوتاه در راه شیف، نخست مسئولان باربری انگلیس، مسیر احمدی را - که در شش فرسنگی بوشهر قرار دارد - برای فعالیت های تجاری خود برگزیدند و به طور جدی از این راه محافظت می کردند تا منافعشان به خطر نیفتد. (احمدی، ۱۳۸۰، ص ۱۱۷؛ سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ص ۸۶)

ولی با گسترش تجارت و بدتر شدن اوضاع، دولت انگلیس برای حفظ امنیت در مسیرهای تجاری، نیروی پلیس جنوب را در ۱۹۱۶ ایجاد کرد و از توان آن، برای تأمین امنیت جابه جایی کالاهای تجاری در جاده های بوشهر - شیراز استفاده می کرد. (دشتی، ۱۳۸۰، ص ۹۷)

این نیرو - که عمدتاً از واحدهای هندی و انگلیسی تشکیل می شد - به بهانه ایجاد امنیت و آرامش، تقریباً فعال مایشا در صفحات جنوبی کشور شده بود (کدی، ۱۳۸۷، ص ۱۲۰). ولی به هر روی، حضور این نیرو در جنوب مشکلاتی را در پی داشت؛ از جمله به دلیل استفاده از آذوقه اهالی در آن شرایط که مردم با کمبود و گرانی مواد غذایی روبه رو بودند، بر وخامت اوضاع می افزود و در عین حال مقامات انگلیسی و هواداران منکر آن می شدند (اتحادیه، ۱۳۸۳، ص ۴۴۱). گرچه گاهی پلیس جنوب، خود نیز به بهانه های مختلف به غارت اموال مردم می پرداخت. چنان که در سال ۱۳۰۰ ش. یک دسته از نیروهای پلیس جنوب، به بازار وکیل حمله بردند و قسمتی از بازار را غارت کردند (ستاره ایران، ۱۳۰۰، نغمه جدید فارس، ش ۵۲، ص ۲). علاوه بر مورد یادشده، اسنادی موجود است که حاکی از خسارت نیروی پلیس جنوب به باغ های اطراف شیراز می باشد که شکایت صاحبان و تقاضای پرداخت خسارتشان را در پی داشت. (استادوخ: (۱-۲۷)-۲-۴۱-۱۳۰۰)

در سال های بعد از جنگ جهانی اول، با وجود تشکیلات منظم نظامی و امنیتی، مشکل کمبود نیرو همچنان برقرار بود. نشریه ستاره ایران در ۱۳۰۱ ش. در باره ایالت فارس چنین نوشته است: «راجع به تشکیلات امنیه، به طوری که قرار پست های خطوط را داده اند، امید بخش نخواهد بود و بودجه فعلی امنیت، قادر است فقط راه های مستقیم فارس را پست امنیه دایر کند و راه های غیر مستقیم، بدون مستحفظ خواهد بود و اداره قشونی هم، وظیفه دیگری دارد که به موقع نمی تواند کمک به امنیت بدهد. در این صورت، مال التجاره و قوافل، همواره دچار سارقان فارس خواهند شد و دولت، زودتر باید در خصوص استقرار پست های نظامی قراسواران حدود فارس، اقدامات لازمه نموده و بودجه مکفی به جهت امنیت این حدود تصویب نماید.» (ستاره ایران، ۱۳۰۱، امنیه فارس، ش ۱۸۸، ص ۳)

طبیعی است که در چنین وضعیتی، تنها راه های اصلی نظارت می شد و راه های فرعی،



همچنان در ناامنی و راهزنی قطاع الطريق به سر می برد و همواره رهگذران و اموالشان، دستخوش غارت قرار می گرفت.

ایلات:

از جمله دیگر مشکلات موجود در راه های بخش جنوبی کشور و منطقه بوشهر، حضور ایلات بود که اغلب باعث اغتشاش و ناامنی و رکود تجارت در منطقه می شدند. ییلاق و قشلاق ایلات قشقایی، خمسه و لر، در ایالت فارس و جنوب بود. از آنجا که مسیر حرکت آن ها در مجاورت راه قرار داشت، دست به آزار و غارت اموال تاجران و مسافران می زدند.

ایل قشقایی، بخش وسیعی از ایالت بزرگ فارس را عرصه زندگی کوچ نشینی خویش ساخته بود. ایل نامبرده، هر سال برای قشلاق به بلوک متعلق دشتی و عده کمی هم از آن ها به منطقه ای به نام خائیز می رفتند. (میرزائی، ۱۳۸۱، ص ۱۱۷؛ سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱، ص ۷۵) کمبود نیروی نظامی به عنوان یکی از مشکلات اصلی، در فاصله دو جنگ جهانی، موجب شد تا دولت در حفظ امنیت مناطق مختلف کشور از جمله جنوب - که از نظر اقتصادی اهمیت داشت - ناتوان باشد. به دلیل همین کمبود نیرو، دولت مجبور به استفاده از قوای برخی ایلات منطقه، برای برقراری آرامش و حفظ امنیت گردید. اما در عوض، کاروان های تجاری در زمان عبور از مناطق تحت نظارت قبایل، بایست باج و خراجی به نام راهداری می پرداختند. در موارد فراوان، تجار علاوه بر پرداخت عوارض، باید رشوه و هدایایی هم تقدیم می کردند و گرنه، ممکن بود همه اموال آنان غارت شود و حتا جان خود را از دست بدهند. (پولاک، ۱۳۶۸، ص ۳۹۴)

اختلافات بین ایلات هم، به وخامت اوضاع کمک می کرد. در واقع، درگیری های میان قبایل مجاور این مسیر - که هر کدام به دنبال استفاده هر چه بیش تر از فواید این جاده بودند - عامل مهمی در ناامن شدن آن بود و با این که بارها به دولت ایران در این باره شکایت شده بود، اما تغییر چندانی در این باره رخ نداد.

در مواردی هم تاجران بزرگ، برای محافظت و برقراری امنیت در راه های تجاری، با سران طوایف و قبایل مجاور راه ها قراردادی منعقد می کردند که در ازای محافظت از راه و مال التجاره ها، ماهیانه و یا سالیانه مبالغی به آن ها پردازند (دشتی، ۱۳۸۰، ص ۹۷). این ایلات، با قرار دادن تفنگچی در طول مسیر، از مسافران و کاروان ها، جوهی به میل شخصی خود می گرفتند. (سفیری، ۱۳۶۴، ص ۳۲)

با شروع جنگ جهانی اول، آشوب و یاغیگری و راهزنی در جنوب ایران حکمفرما



شد. راهزنان و ایلات، جنوب کشور را زیرتاخت و تاز کشیده بودند. در این مورد آلمانی ها نقش عمده‌ای داشتند.

واسموس، یکی از جاسوسان زبردست آلمانی، در احمدی، در یک منزلی بوشهر منزل گزیده بود و تحریکاتی برای تهییج اهالی آن سامان، در جلوگیری از ورود انگلیسی ها می کرد و اتفاقاً تحریکاتش مؤثر بود (نیر شیرازی، ۱۳۸۳، ص ۱۹۵). وی از تنگستان تلگراف بی سیم دروغی به برلن می فرستاد و جواب می گرفت. اهالی هم فریب می خوردند. (هدایت، ۱۳۶۱، ص ۲۷۰)

وی، با عشایر چادر نشین منطقه روابط بسیار خوبی داشت. واسموس، در تابستان سال ۱۹۱۵ م. موفق شد عشایر جنوب را بر ضد انگلیسی ها بشوراند. این شورش، در بوشهر و شیراز رخ داد. واسموس، عشایر تنگستانی را واداشت تا دوبار دست به حملات شدیدی بر ضد پادگان بوشهر بزنند. در هر دو بار، حمله آن ها با تحمل تلفات شدید از هر دو طرف، دفع شد. (اسکرین، ۱۳۶۳، ص ۳۱)

نیر شیرازی - که در طول جنگ جهانی اول وضعیت فارس را از نزدیک مشاهده کرده - موقعیت واسموس را در جنوب چنین گزارش می دهد: « معلوم نبود چه وقت به آن حدود آمده بود که از تمام رسوم و آداب گرمسیری ها (جنوبی ها)، آشنائی پیدا کرده بود. با همه رفت و آمد داشت. در واقع، خانه یکی شده بودند. چنان که بعد از جنگ هم - که آلمان شکست خورده بود - او سال ها هم آن جا بود و زراعت می کرد و به لباس اهالی در آمده بود و نمی دانم چه محبت و عنایتی از او دیده بودند که در تمام جریان انقلاب و سیطره کامل انگلیسی ها، او را در نهایت خوبی حفظ کردند.» (نیر شیرازی، ۱۳۸۳، صص ۱۹۵-۱۹۶)

طی مدتی قیام تنگستانی ها در جنوب، مشکلات بسیاری برای کارگزاران استعماری به وجود آورد. نیروهای ایلخانی قشقائی، جاده شیراز- بوشهر را تحت نظر خود در آوردند و انگلستان، امکان مقابله جدی با گسترش ناامنی در این مسیر را نداشت. سواحل ایران، حد فاصل بندر کنگان تا بندر لنگه، در مهار نیروهای قبیله‌ای و سران آنان بود. والی فارس و کارگزار بوشهر، حضور چندانی در این بخش از سواحل نداشتند. (وثوقی، ۱۳۸۴، صص ۴۸۰-۴۸۱)

ایلات جنوب، برای انگلیسی ها - که در ایران صاحب نفوذ و قدرت بودند - مشکلات بسیاری فراهم کردند؛ به طوری که در تابستان ۱۹۱۸، وضع انگلیس در فارس بحرانی شد؛ مخصوصاً وقتی که حدود ۶۰۰۰ قشقائی و متحدانشان، بزرگ‌ترین انبار سایکس را در پادگان شیراز تصرف کردند. در پایان، پس از یک رشته زد و خورد های شدید، قشقائی ها شکست خوردند و به جنگ های چریکی پرداختند. تلفات هر دو جنگ سنگین بود. به دنبال شکست قشقائی ها و همدستانشان، نیروهای انگلیسی مستقر در

بوشهر و شیراز، توانستند راه کاروانی بوشهر- شیراز را بگشایند. پس از آن، مهندسان نظامی انگلیس، برای ترمیم راه قدیمی فعالیت زیادی کردند. (رایت، ۱۳۸۳، ص ۲۴۰)

از سال ۱۳۰۴ ش. - که رضا شاه پهلوی روی کار آمد - از نخستین اقداماتش، افزایش قدرت حکومت مرکزی و تمرکز بخشی به قدرت و خلع سلاح تدریجی ایلات بود که هر یک در منطقه خود صاحب نفوذ بود.

وضعیت خلیج فارس و نواحی شمالی آن، بیش از نقاط دیگر کشور در سال های بحرانی پس از جنگ جهانی اول، دستخوش ناامنی و اغتشاش محلی و منطقه ای گردید. (ساکما: ۲۹۰۰۰۵۹۹۶)

دخالت عوامل خارجی:

به علت موقعیت خاص بندر بوشهر در تجارت و کسب ثروت فراوان، نمایندگی شرکت های خارجی و نیز کنسولگری دولت های خارجی از جمله بریتانیا، آلمان، روسیه و عثمانی، در این شهر حضور داشت. (زنده دل، ۱۳۷۷، ص ۳۰)

ایران را در جنگ جهانی اول و دوم، متفقین، به دلیل مزیت جاده های کشورمان - که نزدیک ترین راه کمک رسانی به روسیه بود - اشغال کردند.

امتیازاتی نظیر مسافت کم تر و امنیت بیش تر نسبت به دیگر کشورهای همسایه روسیه، استفاده از جاده های این کشور در چهار فصل سال، قابل اعتماد و قابل استفاده بودن راه ایران از طریق خلیج فارس و همچنین وجود نفت - که برای متفقین حیاتی بود - باعث گردید تا همین راه را برگزینند و کمک به شوروی از این طریق صورت بگیرد. (ازغندی، ۱۳۷۶، ص ۶۹؛ اسکرین، ۱۳۷۳، ص ۸)

ورود آن نیروها به این سرزمین، بدون شک زیان های فراوانی داشت که نمی توان آن را نادیده گرفت. آن ها که در هر دو جنگ جهانی این کشور را در اشغال خود داشتند و از ایران به عنوان گذرگاهی برای ارسال ملزومات به شوروی استفاده می کردند، حضورشان بر تجارت و راه های تجاری کشور تأثیر گذار بود.

مهم ترین طرف تجاری ایران - که تمامی محصولات صادراتی و وارداتی خود را از بوشهر به ایران داخل و خارج می کرد - انگلیس بود که با گذشت زمان، توانست دیگر رقیبان تجاری خود را از میدان رقابت بیرون کند.

مهم ترین گزارش های مربوط به تجارت بوشهر در زمان قاجار، به دست مأموران رسمی انگلیس، برای کشور خودشان تنظیم شده است (دشتی، ۱۳۸۰، ص ۱۱۳). سیطره آن ها در جنوب ایران، به حدی بود که در طی جنگ جهانی اول، هنگامی که انگلیس بوشهر را قبضه کرد، روی

تمبر پست ایران، عبارت «بوشهر در تصرف انگلیس» [Bushir under British occupation] را نوشتند. (هدایت، ۱۳۶۱، ص ۲۷). پس از جنگ جهانی اول، سیاست سلطه‌جویی و استعماری انگلیس در خلیج فارس، شدت بیش‌تری یافت. (تکمیل همایون، ۱۳۸۳، ص ۵۵)

پس از روی کار آمدن رضاشاه و امن شدن راه‌های بین شهری در ایران، امنیت، خود عامل مهمی برای گسترش و اشاعه تجارت در ایران گردید (اخوت، ۱۳۸۶، ص ۸۳). در فاصله ۳۰ سال (از ابتدای جنگ جهانی اول تا پایان جنگ جهانی دوم) از جمله بیست سال حاکمیت رضاشاه، در ترکیب واردات و صادرات کشور تغییراتی پدید آمد.

(رزاقی، ۱۳۶۷، ص ۱۵)

بوشهر در ایام سلطنت رضاشاه، فعالیت بازرگانی مناسبی داشت و در کنار آن، بندرهای دیلم، ریگ، گناوه و تا حدودی کنگان نیز، در کار تجارت و داد و ستد با کشورها و امارات عربی حوزه خلیج فارس نقش نمایان و مؤثری داشتند. اما بتدریج با ایجاد راه آهن سراسری، امور تجاری این بندر، به خرمشهر (محمرة آن روزگار) انتقال یافت و از رونق آن کاسته شد. پس از شهریور ۱۳۲۰ ش. - که اوضاع سیاسی کشور دوباره دستخوش دگرگونی شد - شرایط تجاری و اقتصادی بوشهر نیز، متأثر از پس‌لرزه‌های رخدادهای سیاسی، تحولاتی یافت. (اتابک زاده، ۱۳۸۲، ص ۱۱۳؛ زنده‌دل، ۱۳۷۷، ص ۳۰)

نتیجه

تجارت بوشهر، همواره با مسائلی از جمله فقدان لنگرگاه، ناامنی ناشی از وجود یاغیان، سرقت و راهزنی و همچنین، راهداری بی حد و حصری که به بهانه حفاظت از راه به‌دست برخی از ایالات اخذ می شد و تاجران ناگزیر به پرداخت آن بودند، روبه‌رو بود.

در سال‌های ۱۲۹۳ تا ۱۳۲۴ ش.، علاوه بر موارد یاد شده - که همچنان باقی بود - ورود دولت‌های اروپائی، شرایط موجود را تشدید کرد. از میان دول اروپائی، حضور چشمگیر انگلیس را نباید فراموش کرد که به دلیل منافع خود، در بوشهر و فارس مستقر بودند. به علت ناامنی موجود و احساس خطر درباره منافع خود، انگلیسی‌ها اقداماتی کردند، از جمله به تشکیل پلیس جنوب در ۱۹۱۶ م. پرداختند که آن هم در طی مسیر تجاری بوشهر - شیراز، مشکلاتی فراهم می کرد،

حضور آن‌ها، باعث خرابی و غارت بیش‌تر در منطقه می شد. آن‌ها، چون از آذوقه موجود در منطقه استفاده می کردند، طبعاً افزایش مصرف توشه در شرایط کمبود موادغذائی و قحطی، بر مشکلات موجود در منطقه می افزود.



کتابنامه

- آدمیت، فریدون. (۱۳۱۲). فارس و جنگ بین الملل. تهران: مطبوعه سیروس.
- اتابک زاده، سروش. (۱۳۸۲). تحولات اجتماعی برازجان با نگرشی به اوضاع سیاسی ایران (۱۲۹۶ - ۱۳۵۶ ش). شیراز: نوید شیراز.
- اتحادیه، منصوره. (۱۳۸۱). عبدالحسین میرزا فرمانفرما (زمانه و کارنامه سیاسی و اجتماعی). کتاب سیامک. تهران.
- احمدی ری شهری، عبدالحسین. (۱۳۸۰). سنگستان. بی جا: نوید شیراز.
- اخوت، عبدالجواد. (۱۳۸۶). از طبابت تا تجارت (خطرات یک تاجر اصفهانی). مهدی نفیسی (کوششگر). تهران: نشر تاریخ ایران.
- ازغندی، علیرضا. (۱۳۷۶). روابط خارجی ایران " دولت دست نشاندۀ ۱۳۲۰ - ۱۳۵۷. تهران: قومس.
- استفان رای، گرومن. (۱۳۷۸). چالش برای قدرت و ثروت در جنوب (از سال ۱۷۵۰ تا ۱۸۵۰). حسن زنگنه (مترجم). قم: همسایه.
- اسدی، بیژن. (۱۳۸۸). خلیج فارس و مسائل آن. تهران: سمت .
- اسکرین، کلارمونت. (۱۳۳۳). جنگ جهانی در ایران. غلامحسین صالحیار (مترجم). بی جا: نشر سلسله.
- الهی، همایون. (۱۳۷۳). خلیج فارس و مسائل آن. تهران: نشر قومس.
- پولاک، یاکوب ادوارد. (۱۳۶۸). سفرنامه پولاک. کیکاووس جهاننداری (مترجم). تهران: خوارزمی.
- پولاک، یاکوب ادوارد. (۱۳۶۱). سفرنامه پولاک. کیکاووس جهاننداری (مترجم). تهران: خوارزمی.
- ترابی فارسانی، سهیلا. (۱۳۸۴). تجار مشروطیت و دولت مدرن. تهران: نشر تاریخ ایران.
- تکمیل همایون، ناصر. (۱۳۸۳). خلیج فارس. تهران: دفتر پژوهش های فرهنگی.
- جمالزاده، محمد علی. (۱۳۷۶). گنج شایگان. تهران: بنیاد موقوفات دکتر افشار.
- دشتی، رضا. (۱۳۸۰). تاریخ اقتصادی و اجتماعی بوشهر در دوره قاجار با تکیه بر نقش تجارت و تجارت. بی جا: پایینه.
- رایت، دنیس. (۱۳۸۳). انگلیسیان در ایران. غلامحسین صدری افشار (مترجم). تهران: نشر اختران.
- رزاقی، ابراهیم. (۱۳۳۷). اقتصاد ایران. تهران: نشر نی.
- زرگر، علی اصغر. (۱۳۷۲). تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در دوره رضا شاه. کاوه بیات (مترجم). بی جا: پروین و معین.
- زنده دل، حسن. (۱۳۷۷). استان بوشهر. بی جا: ایران گردان.
- سدید السلطنه بندر عباسی، محمد علی. (۱۳۷۱). سرزمین های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان. مصحح احمد اقتداری. بی جا: شرکت انتشارات جهان معاصر.
- سفیری، فلوریدا. (۱۳۶۴). پاپیس جنوب. منصوره اتحادیه؛ منصوره جعفری (مترجم). تهران: نشر تاریخ ایران.
- عیسوی، چارلز. (۱۳۶۲). تاریخ اقتصادی ایران. یعقوب آژند (مترجم). بی جا: گستره.
- فتوت، مهدی. (۱۳۸۳). رویارویی باقر تنگستانی با لشکرکشی های انگلیس به بوشهر (۱۲۵۴ ق. / ۱۸۳۸ م. و

- ق. ۱۸۵۶م). بی جا: انتشارات بوشهر.
- فخرائی، محمد جواد. (۱۳۸۳). دشتستان در گذر تاریخ. شیراز: انتشارات نوید شیراز.
- کتابی، احمد. (۱۳۸۱). قحطی های ایران. تهران: دفتر پژوهش های فرهنگی.
- کدی، نیکی آر. (۱۳۸۷). ایران دوران قاجار و برآمدن رضا خان. مهدی حقیقت خواه (مترجم). تهران: ققنوس.
- کرزن، جرج ن. (۱۳۶۲). ایران وقصیه ایران. غ - وحید مازندرانی (مترجم). ۲ ج. تهران: علمی فرهنگی.
- کمال، حمیرا. (۱۳۸۳). بررسی آثار تاریخی و هنری اوز. شیراز: انتشارات نوید شیراز.
- لوریم، ج. ج. (۱۳۷۹). راهنمای خلیج فارس (تاریخ و جغرافیای استان بوشهر). محمد حسن نبوی (مترجم). شیراز: نوید شیراز.
- لیتن، ویلهلم. (۱۳۶۷). ایران از نفوذ مسالمت آمیز تا تحت الحمایگی. مریم میر احمدی (مترجم). تهران: انتشارات معین.
- ملک زاد، علی. (۱۳۳۳). جغرافیای طبیعی و تاریخ سیاسی خلیج فارس. تهران: بی نا.
- میرزائی، غلامرضا. (۱۳۸۱). قشقائی ها و مبارزات مردم جنوب. تهران: انتشارات مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
- نیر شیرازی، عبدالرسول. (۱۳۸۱). تحفه نیر. محمد یوسف نیری (مصصح). ج ۱. شیراز: بنیاد فارس شناسی.
- هدایت، مهدیقلی. (۱۳۶۱). خاطرات خطرات. ج ۱. بی جا: زوار.
- وثوقی، محمد باقر. (۱۳۸۴). تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار. تهران: سمت.
- روزنامه اقدام، (۱۳۰۵ ش). ۵ و ۶ (۳۱ و ۱۳۸).
- روزنامه پارس، (۱۳۲۳ ش).، (۲۴۹ و ۲۵۰).
- روزنامه ستاره ایران، (۱۳۰۰ و ۱۳۰۱ ش). ۷، (۵۲ و ۱۵۶ و ۱۸۸).
- روزنامه کیهان، (۱۳۲۳ و ۱۳۲۴ ش). ۳ (۵۲۱ و ۶۵۰).
- اسناد سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران.
- اسناد اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه.

