

موسسه فرهنگی و ادبی
میرزا محمد تقی میر

میرمهنا و شهر دریاها

حسن زنگنه

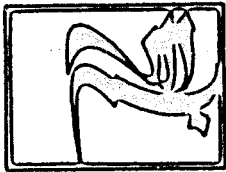
موسیقی در آواز

خلج
نارس

۳

۲

۱۶



میر مینا

اسکن شد

و

شہر دریابا

گردآوری و ترجمہ :

حسن زنگنه

مؤسسہ فرهنگی ہمسایہ

۱۴۷۷



میر مینا و شہر دریاہا

حسن زنگنه

ناشر: مؤسسۂ فرهنگی همسایہ

چاپ: قلم، قم

نوبت چاپ: اول / ۱۳۷۷

تیراژ: ۱۵۰۰

قیمت: ۶۰۰ تومان

حق چاپ برای مترجم محفوظ است.

مؤسسۂ فرهنگی همسایہ

قم - ص . پ: ۷۴۷ - ۳۷۱۸۵

تلفن: ۳۴۶۰۱ (۰۲۵۱)

شابک: ۱-۳۲-۶۱۹۹-۹۶۴ / ۱-۳۲-۶۱۹۹-۹۶۴ / ISBN 964-6199-32-1

فهرست مطالب

۷	مقدمه مترجم
	جان پری: میرمهنا و هلندیها:
۱۱	نمونه‌هایی از راهزنی دریایی در خلیج فارس
۴۱	جیمزبیلی فریزر: سفرنامه بوشهر
۸۵	سرهنگ لوئیس پلی: سفرنامه جنوب ایران
۱۵۱	برادلی برت: گذری به شهر دریاها
۱۷۷	ملکم یاپ: سیاست انگلستان در خلیج فارس
۲۳۷	کارنامه فرهنگی حاج رجب مصلحیان

مقدمه

کتابی که اینک با عنوان «میرمهنا و شهر دریاها» تقدیم ارباب معرفت و پژوهندگان مسائل تاریخی می‌شود مجموعه‌ای است از چند متن مستقل که اگر چه ارتباط مستقیمی باهم ندارند اما فی الواقع همه آنها به نحوی اطلاعات جالب و خواندنی و در برخی موارد نو و تازه درباره جنوب ایران در بردارند که همین انگیزه و همچنین استقبال خوانندگان عزیز هفته‌نامه وزین آینه جنوب باعث شد تا مترجم آن مقالات را در یک دفتر گردآوری کند که حاصل کار کتاب حاضر است^۱. درباره مطالب ترجمه شده سخن بسیار می‌توان گفت اما چون سر آن نداریم تا این مقدمه را تفصیل دهیم تنها به ذکر نکاتی چند اکتفا کرده و داوری نهائی را بر عهده خوانندگان گرامی می‌گذاریم. نخستین مقاله «میرمهنا» و هلندیان: نمونه دزدی دریائی در خلیج فارس» نوشته پژوهنده انگلیسی جان پری می‌باشد. این مقاله برای اولین بار در سال ۱۹۷۲ میلادی در مجله مطالعات ایرانی چاپ لندن انتشار یافت که حاوی اطلاعات تاریخی

۱- بیشتر این مقالات به صورت پاورقی در هفته‌نامه آینه جنوب چاپ و منتشر شده است.

بکر و جالبی است. محقق و مورخ گرانمایه آقای سیدقاسم یاحسینی که اولین پژوهش مستند تاریخی درباره میرمهنا انجام داده است درباره این مقاله چنین داوری کرده است: «جان پری پژوهنده سخت‌کوش و زندشناس نامی است. وی در سال ۱۳۵۲ در مجله مطالعات ایرانی مقاله‌ای با نام «میرمهنا و هلندیان: نمونه‌هایی از دزدی دریائی در خلیج فارس» انتشار داد. او در این مقاله با مطالعه همه‌جانبه از منابع ایرانی انگلیسی و فرانسوی (ترجمه از هلندی) موفق شد زندگی و اقدامات میرمهنا را شرح و توصیف نماید. پری در سال ۱۳۵۷ در کتاب «کریم‌خان» خود فشرده‌ای از آن مقاله را در فصل «خلیج فارس» درج نموده است...^۱.

حُسن کار پری سود بردن از گزارش‌ها، مکاتبات و نامه‌های آرشیو کمپانی هندشرقی بریتانیا در باب میرمهنا است.^۲ از آقای دکتر هاشم آقاجری و دوست نویسنده‌ام آقای حبیب احمدزاده که پس از کاوش‌های فراوان متن انگلیسی این مقاله را در یکی از آرشیوهای خصوصی یافتند و در اختیارم قرار دادند، سپاسگزارم.

دومین مقاله ترجمه فصل‌های سوم و چهارم کتاب «داستان سفر خراسان در سالهای ۱۸۲۲ - ۱۸۲۱» نوشته جیمز فریزر است که در سال ۱۸۲۵ در لندن منتشر گشته است. پیش از این مترجم ارجمند آقای دکتر منوچهر امیری سفرنامه دیگری از این مؤلف انگلیسی را با عنوان «سفرنامه فریزر» معروف به سفر زمستانی در سال ۱۳۶۴ به فارسی ترجمه و منتشر کرده است.^۳ درباره محتوای مطالب فریزر چیز زیادی نمی‌گوئیم اما توجه خوانندگان عزیز را به این نکته بسیار مهم و اساسی جلب نموده که او یک جهانگرد عادی نبوده که به اصطلاح از روی کنجکاوی سفر به ایران را هدف قرار داده باشد بلکه نامبرده یکی از جاسوسان کارکشته و بزرگ انگلیسی بوده که رسماً از طرف دولت بریتانیا برای جمع‌آوری اطلاعات و کسب خیر و آگاهی از اوضاع اجتماعی، اقتصادی و سیاسی ایران به این دیار اعزام شده است. جدای از محتویات متن، این سفرنامه سند دست‌اولی است از حیات اجتماعی مردم ایران در

۱ - سیدقاسم یاحسینی: میرمهنا؛ رویارویی انگلیسی‌ها و هلندیها در خلیج فارس، ص ۲۱، چاپ اول انتشارات پروین

۲ - همان مأخذ.

تهران ۱۳۷۴.

۳ - سفرنامه فریزر معروف به سفر زمستانی، ترجمه دکتر منوچهر امیری، چاپ اول انتشارات توس تهران ۱۳۶۴.

اوایل قرن نوزدهم میلادی» ضمناً از «دانشمند گرانمایه و محقق پرآوازه استاد احمد اقتداری که متن انگلیسی کتاب را در اختیارم گذاشت کمال امتنان را دارم. سومین مقاله متن دو گزارش رسمی است که سرهنگ دوم لوئیس پلی نایب کنسول بریتانیا در بوشهر برای مقامات بمبئی در سال ۴-۱۸۶۳ تهیه و ارسال کرده که در اواخر قرن نوزدهم میلادی در یکی از نشریات انگلیسی زبان چاپ بمبئی انتشار یافته است. همانطور که خواننده هوشیار درخواهد یافت این گزارش سفرنامه یا مقاله‌ای عادی و علمی درباب اوضاع جنوب ایران نیست که نویسنده از سرکنجکاوی مطالب و اطلاعاتها را گردآوری و تحریر کرده باشد بلکه مأموریتی نظامی و اطلاعاتی درباره اوضاع اجتماعی و اقتصادی جنوب ایران برای مقامات انگلیسی مقیم هندوستان بوده است، بهمین دلیل این گزارش حاوی ریز اطلاعات و مطالبی است که مشابه آن در دیگر منابع موجود یافت نمی‌شود و کاربردهای علمی فراوانی برای پژوهندگانی دارد که قصد مطالعه درباره اوضاع اقتصادی، اجتماعی، نظامی و وضعیت خوانین و کدخدایان جنوب ایران در نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی دارند، قابل توجه است که در پی جنگ ۱۸۵۶ میلادی که منجر به لشکرکشی بریتانیا به جنوب ایران شد مقامات نظامی انگلستان پی بردند که شناخت ایشان در مورد سواحل و پس کرانه‌های جنوبی ایران پراکنده و بسیار اندک بوده بنابراین به احتمال قریب به یقین گزارش سرهنگ لوئیس پلی در راستای پر کردن همین خلأ اطلاعاتی بوده است.

بخش‌های کوچکی از این گزارش‌ها سالها قبل توسط آقای دکتر یعقوب آژند در خلال کتاب «تاریخ اقتصادی ایران» تألیف چارلز عیسوی به فارسی ترجمه شده است اما راقم این سطور کل گزارش‌ها را ترجمه و تقدیم خوانندگان فارسی زبان می‌کند. از دوست دانشمند و گرامی آقای کاوه بیات که از روی لطف نسخه اصلی این گزارش‌ها (به زبان انگلیسی) را در اختیار مخلص گذاشت بسیار سپاسگزار هستم.

مقاله چهارم فصل دوم کتاب «از خلیج فارس تا دریای خزر از طریق ایران» نوشته برادلی برت می‌باشد که در سال ۱۹۰۹ میلادی در لندن منتشر شده است.^۱ این فصل حاوی

1- BRADLEY BIRTH , F.B. THROUGH PERSIA FROM THE (IP) GULF TO THE CASPIAN , LONDON 1909 .

گزارشی زنده و احساسی از حیات اجتماعی و اقتصادی ایران در سالهای آغازین انقلاب مشروطیت در بوشهر می‌باشد و در برگیرنده موضوعاتی است که در منابع فارسی مشابه، اثری از آن دیده نمی‌شود. یادآور می‌شود که برادلی برت در این اثر شهر بوشهر را شهری دریائی لقب داده است لذا مترجم این واژه با مقاله جان پری تلفیق کرده و عنوان اصلی این کتاب را «میرمهنا و شهر دریاها» نامگذاری کرده است.

پنجمین مقاله «سیاست انگلستان در خلیج فارس» نام دارد که ترجمه‌ای است از فصل چهارم کتاب مجموعه مقالات «کشورهای حوزه خلیج فارس»^۱. آقای ملک‌پاپ نویسنده این مقاله تاریخ روابط سیاسی انگلستان و کشورهای حوزه خلیج فارس از آغاز تا سالهای آغازین دهه هفتاد میلادی را به طوری فشرده اما منسجم بررسی و تحلیل کرده است. روش مؤلف در این مقاله روش علمی توأم با استناد به منابع آرشیوی متعددی می‌باشد با این وجود تحلیلی است که بیشتر جانب سیاست‌های بریتانیا در خلیج فارس از نقد و نگاه یک انگلیسی‌هوادر سیاست انگلستان به رشته تحریر در آورده است و ترجمه آن بمفهوم پذیرش نظریات مؤلف نیست و داوری نهایی بر عهده خواننده فهیم و هوشیار می‌باشد. ضمناً از خواهر زاده عزیزم آقای محمد رضا دشتی که با نهایت دقت و حوصله فرم دستنویس و حروفچینی شده را مطابقت و تصحیح نمودند کمال تشکر را دارم. در پایان بر خود لازم می‌دانم که از همشهری فرهنگ دوست جناب آقای حاج رجب مصلحیان که از سر علم دوستی هزینه چاپ این کتاب را کریمانه بر عهده گرفته‌اند تشکر و قدردانی کنم، در پایان این کتاب کارنامه فرهنگی و خدمات اجتماعی این انسان خیر و فرهنگ دوست تقدیم خوانندگان عزیز می‌گردد.

حسن زنگنه

مهرماه ۱۳۷۶ بندر بوشهر

نوشته جان پری

میرمهنا و هلندیها:

نمونه‌هایی از راهزنی
دریایی در خلیج فارس*

تجار، حکام و دزدان دریایی

اولین قدرت استعماری و تجارتي اروپایی که به گونه‌ای فعال در خلیج فارس دارای منافع و علائق گردید پرتغالیها بودند که در اوائل قرن شانزدهم در عمان و جزیره هرمز پایگاه و جای پای محکمی برای خود دست و پا کردند. یک قرن بعد انگلیسی‌ها، هلندی‌ها و فرانسوی‌ها از آنها پیروی نمودند. دو ملت انگلیس و هلند در آغاز در بندر عباس (گامبرون) -ایران صفوی و بصره -عراق عثمانی - سکونت اختیار نمودند و فرانسوی‌ها در بصره مستقر شدند. این چهار ملت دارای اهداف و انگیزه‌های متفاوتی بودند که در راستای پیگیری آنها شیوه‌های مختلفی را به کار می‌بستند. پرتغالیها که هنوز هم به احساسات صلیبی دامن می‌زدند در اوائل هیچ رقیب اروپایی و هم‌اورد مسلمانی جز ترک‌ها نداشتند، بنابراین آنها ناخوانده در خلیج فارس جا خوش کردند و در جستجوی آن بودند که انحصار تجارت و چپاولگری را نصیب خود گردانند. در سال ۱۶۲۲ دولت نیرومند مسلمان تازه به قدرت

رسیده - ایران صفوی - پرتغالیها را با اتحاد و همدستی با رقیب جدیدشان در منطقه خلیج فارس یعنی انگلیسی‌ها با شدت و خشونت از هر مز بیرون راندند طوری که در اوائل قرن ۱۸ کلاً خلیج فارس را ترک کرده بودند. شرکت‌های هند شرقی انگلیس و هلند اساساً منافعیان ایجاب می‌کرد که در بین راههایی که به مستملکاتشان واقع در هند شرقی منتهی می‌شد منزلگاه و توقف‌گاههایی به وجود آورند و از طرفی به خاطر منافع تجار تیشان در جستجوی آن بودند که در هر جا که ممکن باشد با حکام محلی بنادر برای تأسیس دفاتر و مراکز بازرگانی قراردادهای دوستی و مودت منعقد سازند. آنها به مدت یک قرن و نیم به عنوان رقبای تجار تری قدرتمندی در منطقه خلیج فارس باقی ماندند. فرانسوی‌ها با پشتیبانی از دولت متزلزل ترکیه در امر انسداد و جلوگیری از توسعه طلبی روسها منافع سیاسی را بر فعالیت‌های تجار تری ترجیح می‌دادند که این امر فرانسه را وامی داشت تا اقدامات ایرانی‌ها و انگلیسی‌ها را زیر نظر داشته باشند. بنابراین فعالیت تجار تری فرانسوی‌ها در خلیج فارس هرگز حائز اهمیت نبود که آنها با از دست دادن مستملکاتشان در هند بعد از جنگ‌های هفت‌ساله کلاً فروکش کرد. در سرتاسر قرن ۱۷ و ۱۸ دوران فترتی همراه با آشفتگی اوضاع و خونریزی به وجود آمد که این شرایط یکی بعد از دیگری جایگزین حکومت قدرتمند و متمرکز در ایران شدند. پیش از آن حکومتی که زمام امور را در دست داشت، قراردادهای تجار تری مطلوب و رضایتبخشی با ملل اروپایی که تصور می‌شد قوی‌ترین ملت در منطقه خلیج فارس هستند - عموماً انگلیسی‌ها - در مقابل دریافت کمک‌های دریایی برای کنترل سواحل همجوار و جزائر منعقد می‌کرد:

لشکرکشی به هرمز در سال ۱۶۲۲ و کمک‌هایی که انگلستان در دهه ۱۷۴۰ با اکراه و بی‌میلی به نادرشاه جهت تشکیل نیروی دریایی کرد تا امپراتوریش را در خلیج فارس توسعه بخشد، از این دست بود.

این موضوع در مورد ایالت عثمانی بصره هم صادق است. متسلم بصره در زمان محاصره بصره در سال ۱۷۴۱ برای مقابله با غارتگریها و چپاولهای قبیله بنی‌کعب در دهه ۱۷۶۰ و دوباره در خلال محاصره بصره توسط کریم خان زند در سال ۱۷۷۵ از انگلستان درخواست کمک‌های نظامی (پرسنل و یگان شناور) کرد.

در خلال ایام هرج و مرج و بی‌نظمی - اشغال افغانه (۱۷۳۶-۱۷۲۲)، دوران فترت خاندان

افشاری (۱۷۶۳-۱۷۴۷) و مبارزات و منازعات زنده - قاجاریه (۱۷۹۵ - ۱۷۷۹) عامل ثالثی همواره و بدون استثناء به این کشمکشها دامن می‌زد: دزدان دریایی خلیج فارس که عبارت بودند از ، حکام جزء بنادر و جزایر واقع در بین سرحدات عثمانی در دهانه دجله و فرات (اروند رود) و تنگه هرمز .

آنان حرفه به ظاهر ماهیگیری ، صید مروارید و تجارت محلی اشان را با دزدی دریایی ، راهزنی و اجحاف و اخازی با مختصر تبعیضی علیه جهازات عربها ، ایرانیها ، ترکها ، هندیها ، انگلیسیها ، فرانسویها و هلندیها ، حمله به کاروانها و پایگاههای ساحلی با شدت هر چه بیشتر تکمیل می‌کردند .

تفصیل

دزدان دریایی به چهار دسته اصلی تقسیم می‌شد : بنوکعب که در اطراف اروند رود و باتلاق‌های خوزستان متمرکز بودند ، حکام بنادر مختلفی در خط ساحلی دشتستان واقع بین گناوه و کنگان تقریباً در میانفکناره‌های خلیج فارس ، اعراب (هواله) - اصطلاحی فراگیر که اعراب ساحلی بین کنگان و بندرعباس را شامل می‌شد - و قواسم (جواسم) ساکن در جزیره قشم و سرزمین اصلی در حوالی بندر لنگه که حدوداً در سال ۱۷۶۰ از ساحل مقابل به این نقطه نفوذ کرده بودند . هر شیخ یا امیر برای خود ناوگانی کوچک داشت که اغلب متشکل بود از جهاز نوع ترانکی ، - قایق پارویی با آبخور کم - و تعدادی کشتی بادبانی بزرگتر به نام گالیوات و غراب . توپ‌های نصب شده بر روی این جهازات عموماً دارای کالیبری کوچک بودند . اروپاییها شناورهای بزرگتری داشتند که ضمن این که از نقطه نظر جنگ‌افزار بهتر تسلیخ و تجهیز شده بودند به ندرت هم در دریا دچار آسیب و صدمه می‌شدند ، اما با این وجود پایگاههای ساحلی شان اغلب در برابر اجحاف و بعضاً حملات مستقیم ، آسیب‌پذیر بودند .

به عنوان عرب و مسلمان سنی مذهب اغلب این ساحل‌نشینان بالطبع با اربابان شیعی مذهب ایرانی‌شان ساکن در پس کرانه‌ها ، خصومت می‌ورزیدند . حکام از آنها مالیات و خراج مطالبه می‌کردند اما به ندرت چیزی عایدشان می‌شد مگر زمانی که دارای امکانات مالی و قوای نظامی بودند که بتوانند علیه آنها یورش‌های تادیبی سنگین به عمل آورند . حتی هنگامی که نیروهای نظامی حکام به آنها نزدیک می‌شدند ، اعراب سوار بر قایق‌هایشان شده به یکی از جزایر به عنوان محلی امن پناه می‌بردند ، جایی که فرمانروایان متوالیاً - نادرشاه ،

نصیرخان لاری، کریم خان زند (۱) - به علت نیاز به همکاری در مورد ضروریاتی از قبیل اطلاعات، تدارکات و ترابری نمی توانستند به آنها دسترسی پیدا کنند.

آنگونه که حکام امیدوار بودند، همدستی و تشریک مساعی تحت‌الحمایگان اروپائیشان در این مورد عملاً مؤثر و کارساز واقع نشد: کوشش‌های پی‌درپی ترکها، ایرانی‌ها و انگلیسی‌ها برای به زانو درآوردن بنوکعب در دهه ۱۷۶۰ و دهه ۱۷۷۰ منجر به شکست کامل این قدرتها شد (۲)

همانگونه که خواهیم دید مقارن این احوال اجرای عملیات جنگی علیه میر مهنا خسارات قابل ملاحظه‌ای برای ایرانی‌ها و انگلیسی‌ها و فاجعه بزرگی برای هلندی‌ها به بار آورد. آنچه گفته شد دریافت و برداشتی است که از گزارشات برجای مانده از گزارشگران شرقی و غربی هم عصر - در مورد سالهای ناآرام و متشنج خلیج فارس در قرن ۱۷ - مستفاد می‌شود. اما به نظر می‌رسد نمونه‌های بسیار اندک از حملات بی‌دلیل به کشتی‌ها و پایگاهها خود انگیزه‌ای است تا اصطلاح «دزدان دریایی» در مورد اعراب ساحلی بدون بار انتقادش بپذیریم. از طرفی موارد بسنده‌ای از اقدامات سرکوبگرانه غیر موجه علیه آنها توسط اربابان ایرانی و ترکشان و تهاجمات و ریاکاریهای تجار اروپایی وجود دارد که قبح کار آنها را از نظر اخلاقی می‌کاهد.

نمونه‌ای از همزیستی خصومت‌آمیز را می‌توان از مدارک و شواهد پراکنده به دست آورد. همه گونه اتحاد و پیوندهای ممکن صورت می‌گرفت: نیروهای حکام و تجار اروپایی برای ریشه‌کن ساختن دزدان دریایی با هم متفق می‌شدند، حکام از دزدان دریایی برای تهدید و ارباب تجار متمرّد سود می‌جستند، تجار به دزدان دریایی که توسط حکام با سایر راهزنان دریایی مورد تهدید قرار گرفته بودند، یاری می‌رسانیدند و حتی (اگر بتوان بعضی از گزارش‌ها را پذیرفت) تجار اروپایی، دزدان دریایی و حکام را تشویق می‌کردند تا هم‌تایان اروپائیشان را به ستوه آورند. حکایتی که در زیر آورده می‌شود در نوع خود بی‌نظیر بوده که در منابع مختلف هم عصر هم به خوبی پژواک یافته است - گزارشات روزانه شرکت هند شرقی هلند که توسط هم‌تایان انگلیسی و فرانسویشان تکمیل شده است، انجمن کرملیت‌ها در بصره، آثار جهانگرد دانمارکی و سیاح انگلیسی که در خلال آن دوره از خارگ دیدن کرده‌اند و آثار متعدد وقایع‌نگاران ایرانی. دزدان دریایی آثار و مدارکی به طرفداری از خود

بر جای نهاده‌اند، بنابراین ناچار آنان تنها مقصران اصلی این حوادث شناخته می‌شدند. مع‌هذا امید می‌رود که این تصویر و توصیف با وجود نقص‌هایی که دارد بتواند بیانگر ارتباطات کلی بین این قهرمانان داستان خلیج فارس، باشد.

ماجرای بارون نیپوزن

از اواسط قرن ۱۸ تجارت هلند که زمانی شکوفا و پر رونق بود رو به نقصان گذاشت و یا به علت اوضاع نابسامان سال به سال ایران به منتهای بی‌ثباتی خود رسید. (۳) سقوط امپراتوری صفوی به دست مهاجمین افغان در سال ۱۷۲۲ به این روند دامن زده بود، و حتی هنگامی که نادر شاه بعضی از مضاهر شکوه و جلال پیشین ایران را دوباره زنده کرد به علت انتقال پایتخت به مشهد که در نقطه دور دستی قرار داشت و از طرفی به دلیل حضور بلا وقفه اش در میادین جنگ نتوانست برای رونق دوباره اصفهان و کرمان که در ۱۵ سال گذشته مراکز بازرگانی عمده‌ای به حساب می‌آمدند و احیای تجارت بندرعباس و نجات آن به عنوان بندر اصلی و طبیعی کاری از پیش برد.

با قتل نادر شاه در سال ۱۷۴۷، علیرغم نویدهای مستمر دوستانه و امتیازاتی (تجدید شده) که توسط شاهان زودگذر - که یکی بعد از دیگری به اورنگ لرزان شاهی در مشهد جلوس می‌کردند - به مرکز بازرگانی هند شرقی هلند در گامبرون می‌دادند، با این وجود هیچ اقدامی برای بهبود اوضاع صورت نگرفت. (۴)

بنابراین ابریشم محصول گیلان، پشم کرمان، گوگرد، مس و سایر اقلام عمده صادراتی ایران (۵) چنان نادر و کمیاب شد و تقاضا برای ادویه هلند و منسوجات پشمی انگلیسی چنان رو به کاهش نهاد که از سال ۱۷۵۰ هر دو شرکت هند شرقی هلند و انگلیس نه تنها خروج از کرمان و اصفهان بلکه ترک بندرعباس را نیز در دستور کار خود قرار دادند. (۶) شرکت هند شرقی هلند در واقع نمایندگی‌های تجار تیش را در داخله ایران تعطیل کرد و در اوائل سال ۱۷۵۱ به منظور فرار از نزدیک شدن قوای علی مردان خان بختیاری که فارس را سבעانه ویرانه کرده بود، مرکز شرکت در بندرعباس و شعبه کوچک بوشهر را موقتاً تعطیل کرد. (۷) هلندیها در نوامبر سال ۱۷۵۲ تحت سرپرستی عاملی جدید از باتاویا (BATAVIA) و تعدادی قابل ملاحظه پرسنل اعم از اداری و نظامی به ایران مراجعت کردند. (۸)

راه حل دشواری که شیوخ محلی برای بقاء و هستی خود به کار می بردند - یعنی پناه بردن به یکی از جزایر زمانی که مورد تهدید واقع می شوند - برای کارمندان شرکت که اقلام و اجناس دست و پاگیر و آسیب پذیری داشتند به سادگی سودمند نبود به ویژه اینکه جزایر حتی بیشتر از مناطق داخله در معرض حملات دزدان دریایی بود: برای نمونه اعراب هواله در ماه مه ۱۷۵۱ به خارگ حمله کردند و مقادیر زیادی غنایم با خود بردند بدون اینکه مورد تنبیه واقع شوند (۹)

بنابراین هلندیها در سال ۱۷۴۹ بدون دردسر از پاشای بغداد مجوزی دریافت داشتند تا در بصره بجای تنها «عامل» ارنیشان یک نمایندگی کامل دایر نمایند. (۱۰) این اقدام سبب شد تا موقعیت شرکت هند شرقی هلند در سرزمین عراق عثمانی همپای کمپانی هند شرقی انگلیس گردد. سال بعد عامل هلندی که به تازگی در این سمت منصوب شده بود به نام بارون نیپهوزن BARON KNIPHAUSEN وارد بصره شد. (۱۱)

بارون که نجیب زاده ای پروسای تبار بود با انجام خدمات اداری برجسته، مراحل پیشرفت و ترقی اش را در شرکت طی کرد.

کفایت و توانایی برونگرایانه او از دید مجاورین بدگمانش به نخوت و مداخله جویی تلقی می گردید که به زودی او را نزد انگلیسی ها، فرانسوی ها، عربها و ترکها به گونه ای یکسان بیگانه می کرد.

وقایع نگار کرملیتی او را «بلند پرواز و مغرور خواند» و سوءظن برده شد که به پاشا رشوه داده تا علی آقا نامی را به جای حسن آقا - متسلم بصره - جایگزین کند. بعدها حاکم جدید به شکایات ترکها و اروپاییها به ویژه عامل شرکت هند شرقی انگلیس، الیس «ELLIS» که از نیپهوزن رنجیده خاطر بودند رسیدگی کرد و ترتیبی داد - با همدستی آنان و فرمان پاشا - تا از شر او رهایی یابد. (۱۲)

در تاریخ ۱۰ ژانویه ۱۷۵۳ متسلم بصره نیپهوزن را فرا خواند و او به تصور مصاحبه ای روزمره، به حضور حاکم در اقامتگاهش رسید. نیپهوزن بلادرنگ به سیاه چال فرستاده شد و تا بیست و چهار ساعت اجازه نیافت متسلم را دیدار کند و هیچ توضیحی نیز جز تهدیدی گنگ و مبهم در مورد دستگیریش داده نشد. با حضور یافتن دستیار بارون نیپهوزن، ژان وان در هولست «JAN VAN DER HULST»، متسلم بصره، اتهاماتی مانند داشتن روابط نامشروع با

زنان مسلمان، خودداری از پرداخت عوارض گمرکی و دخالت در امور حکومتی علیه عامل شرکت نسبت داد.

برای اثبات این اتهامات هیچ دلیل و مدرکی اقامه نگردید، تنها در مورد آخرین اتهام، متسلم بصره نامه مشکوکی را که روزی نیهوزن به اسقف کرملیتی بابل، کاردار فرانسه در بغداد نوشته بود، ارائه کرد.

متسلم تهدید کرد این اتهامات جدی بوده و امیدوار نیست حتی با پا در میانی همتایان اروپائیش بتواند این پروسی را از اعدام نجات دهد. عدم میانجیگری در آغاز آشکار بود. در هر حال متسلم بصره به طور جدی به وان در هولست اعلام کرد تا با عامل انگلیس، الیس، مراجعه کند تا برای حل و فصل موضوع راهی بیندیشد.

با توجه به این مطلب روشن بود که نیت واقعی متسلم باز پس فرستادن پروسی، عنصری نامطلوب، به باتاویا، بعد از سبک شدن محمولات کشتی، در - حد امکان - بود و عامل انگلیس - اگر محرک واقعی نبود، انگونه که هم هلندیها و هم کرملیتها تلویحاً می گفتند - حداقل دستی در آتش داشت.

الیس با خونسردی به وان در هولست فهمانید که به خود او اجازه داده می شود تا اینجا مانده و نمایندگی هلند را اداره کند و از طرفی با پرداخت مبلغ ۷۵۰۰۰ پیاستر «PIASTER» نیز موجب رهایی بارون خواهد بود مشروط بر اینکه بصره را برای همیشه ترک گوید. وان در هولست با اندکی اعتراض با پیشنهاد الیس موافقت کرد و روز بعد نیهوزن از زندان آزاد شد و به کشتی «فورتیون» (FORTUYN)، شناوری هلندی که آماده حرکت به باتاویا بود، فرستاده شد. پرداخت مبلغ بیشتری نیز سبب رهایی دلال هندی شرکت که بعد از بازداشت بارون دستگیر و در زندان عمومی به سر می برد، گردید.

مشارکت الیس در این جریان قابل درک است، اما وقایع نگار کرملیتی وان در هولست را هم به جرم همدستی در اخراج نیهوزن، متهم می کند.

به نظر می رسد که نیهوزن در برابر هر تهدید و ریشخندی برای رهایی خود پایداری کرده باشد، و زمانی که دانست دستیارش با فشار و اجبار با الیس وارد معامله شده تصمیم گرفت خود نیز با آخرین برگ برنده ای که در دست داشت وارد ماجرا شود. به متسلم پیشنهاد کرد از وان در هولست به خاطر ارتقاء به سمت عاملیت شرکت انعام بیشتری را مطالبه کند.

در هر حال متسلم به ایس و وان در هولست خلعت داد و از شخص اخیرالذکر پاداش بیشتری دریافت کرد و به مدت سه روز موضوع حل و فصل شد.

نیپهوزن ترتیب انتقال بیشتر افراد و اموال منقول شرکت را به کشتی فورتیون داد و این در حالی بود که متسلم می‌خواست آنها را در بصره، نگه دارد. بنابراین شناور فورتیون در پایان ماه ارون رود را پشت سر گذاشت. شناور فورتیون در اوائل ماه فوریه وارد آبهای جزیره خارگ شد و نیپهوزن بانگارش و ارسال گزارشی، خودش را در برابر اتهامات و اقدامات متسلم، تبرئه نمود. اکنون پرونده قطوری تشکیل شده بود که نه تنها حاوی شکایت‌نامه پاشا و تکذیب‌نامه نیپهوزن - که همقطاران آن را تأیید کرده بودند - بود، بلکه نامه‌های تجار بصره که تعدادی در پشتیبانی از ترکها و بعضی هم در حمایت از نیپهوزن نگاشته بودند، نیز در آن جای داشت. (۱۴)

از بیستم فوریه نیپهوزن در بندر ریگ، نزدیکترین بندر به جزیره خارگ و حدوداً در چهل مایلی بوشهر، به سر می‌برد.

همانگونه که از گزارش بارون به مقام بالا دستش، ژاکوب موسل «JACOB MOSSEL» در باتاویا برمی‌آید و براساس درخواست پنج تاجر ارمنی در بندر ریگ که از بارون خواسته بودند تا اجازه یابند در خارگ اقامت گزینند، بارون در بندر ریگ در مورد پیشنهادی که شیخ حاکم آنجا به انگلیس و هلندیها داده بود - و اکنون هم با ارسال نامه‌ای به زبانهای عربی، فارسی و ارمنی به موسل دوباره آن را تکرار می‌کرد - تا در قلمرو حکومتش در جزیره خارگ تأسیسات بازرگانی دایر کنند، تدارکات لازم را فراهم می‌آورد. (۱۵)

بارون خاطر نشان می‌کرد که چنین تشیکلاتی در جزیره خارگ آنان را از اهانت‌ها و زورگویی‌های مقامات محلی ترک و ایرانی رها نیده و از طرفی تجارتشان را هم در برابر حملات و یورش‌های دزدان دریایی پاسداری خواهد نمود و برای هلندیها این جزیره نه تنها پر بار و پر سود بوده بلکه محلی امن نیز در خلیج فارس خواهد بود.

نیپهوزن که توانسته بود قراردادی منعقد سازد که ظاهراً به موجب آن مالکیت جزیره به طور رایگان به هلندیها واگذار می‌شد، اکنون می‌توانست در برابر مدیر عامل و شورای عالی شرکت خود را موجه جلوه نماید بطوریکه بعدها در همان سال توانست با اختیارات کامل جهت تأسیس پایگاه در جزیره خارگ به منطقه خلیج فارس مراجعت نماید.

ضمناً در همان زمان سه فروند کشتی حامل افراد و لوازم مورد نیاز جهت اسکان و استقرار شرکت به خارگ فرستاده شد. (۱۶)

میر ناصر و غایبی حاکم بندر ریگ از تبار قبیله نبوزعب (در متن سعب B و SA م.)، ساکن در عمان بود که پدرش بر خلاف عرف معمول با دوشیزه‌ای ایرانی ازدواج کرده و میر ناصر نیز تحت تعالیم مذهب شیعه پرورش یافته بود.

او با شیخ نصر حاکم بوشهر در سال ۱۷۵۳ در فتح بحرین همکاری و یا احیاناً هم چشمی نموده و فرزند ارشدش بنام حسین را جهت حفظ منافعتش در آنجا نگه داشته بود، اما در هر حال کاملاً مستقل بود و معمولاً با شیخ نصر خصومت می‌ورزید (۱۷)

خارگ (که به عربی خریج KHARIJ خوانده می‌شد) جزء قلمروش قلمداد می‌شد که در ۲۵ مایلی بندر ریگ قرار دارد.

درازای خارگ تنها ۶ مایل، در امتداد محور شمال جنوب، و پهنایش نیم مایل است. خارگ در آن موقع دهکده‌ای ماهیگیری بود که حدوداً ۱۰۰ نفر جمعیت داشت که در ضلع شمال شرقی جزیره زندگی می‌کردند. تعدادی زیارتگاه بزرگان مذهب تشیع از جمله آرامگاه مشهور به امام محمد بن حنیفیه نیز در آنجا قرار دارد. بعدها عامل انگلیس در بصره اظهار شگفتی کرد که میر ناصر چگونه به کفار اجازه داده در آنجا اسکان یابند. (۱۸)

شرایط مندرج در قرارداد با هلندیها که بعدها منشأ و ریشه اختلافات و ناآرامی‌ها شد ظاهراً چنان شگفت‌انگیز بوده که به سختی می‌توان (کمترین) اظهار نظری درباره آن کرد.

منابع هلندی و کسانی که از آنها پیروی می‌کنند بیان می‌دارند که میر ناصر خارک را بطور رایگان و در قبال پاداش و انعامی به مبلغ ۲۰۰۰ روپیه و با تأیید جوانترین فرزندش (میر مهنا) در هنگام مراجعت بارون در نوامبر سال ۱۷۵۳ به هلندیها واگذار نموده است. (۱۹)

بعضی‌ها هم با دلسوزی شک و بدگمانی انگلیس و ادعاهای سرسختانه بعدی میر مهنا را در منابع خود ثبت کرده‌اند. بدین معنی که هلندیها صرفاً جزیره را اجاره نموده اما هنگامی که آنرا در دست گرفتند موضوع اجاره را نادیده انگاشتند. (۲۰) میر ناصر ظاهراً مردی کهنسال و نابینا بوده و شاید چشم‌انداز سودهایی که در قبال مرکز تجارتهای هلندیها تجسم می‌کرد او را وادار می‌ساخت تا ملاحظات استراتژیکی و مذهبی را کنار گذاشته، پناهگاهش را اجاره دهد. به هر صورت بارون اکنون در موقعیتی بود که می‌توانست به خاطر سرافکنندگی و خفتش

در بصره از ترک‌ها مطالبه خسارت کند. بارون نیپهوزن از فرستاده هلند در استانبول درخواست کرده بود تا نزد وزیر اعظم اعتراض کند که: «هلندیها این آزادی را برای خود محفوظ دانسته تا از رفتار حاکم بصره اظهار ناخشنودی نمایند... و در جزیره اسکان یابند». (۲۱)

در نتیجه زمانی که نیپهوزن از بوشهر عازم خارک بود رونوشت فرمانی را که به پاشای بغداد ارسال شده بود تا کلیه وجوه بارون مسترد داشته و در ضمن اجازه یافته به بصره بازگشت نماید، دریافت کرد. (۲۲)

بارون زمستان آن سال را صرف ساخت منازل مسکونی و قلعه‌ای در خارگ نمود و باب مذاکرات را با پاشا و متسلم باز کرد و نه تنها تمام خساراتی را که سلطان دستور داده بود مطالبه می‌کرد بلکه مبلغ بیشتری نیز برای نگهداری سه فروند کشتی اش مستقر در خارگ به نامهای فورتیون، گتروید GETROUWIGHEID و باتاویر که اکنون با آنها محاصره دریایی اروند رود را آغاز کرده بود، درخواست می‌نمود. اما پاشا علیرغم ابراز دوستی مستمر با هلندیها باز هم هنوز از هرگونه معاشرت و معامله با بارون خودداری می‌کرد. (۲۳) در سوم ماه جولای ۱۷۵۴ نیپهوزن با دو فروند از کشتی‌هایش درست در دهانه اروند رود مبادرت به اجرای نمایش قدرت کرد و ضمن یورش به روستاها جهازات مستقر در آنجا نیز مورد حمله قرار داد. (۲۴)

بعدها او در همان ماه قاطع‌ترین ضربه به ترک‌ها وارد آورد و آن زمانی بود که دو فروند کشتی تجارتی ترک که از سورات عازم بصره بودند - به تصور اینکه چون حامل توصیه‌نامه‌ای از مرکز تجاری هلند در سورات به نیپهوزن بوده از محاصره دریایی درامانند - وارد جزیره خارگ شدند.

نیپهوزن ناخدایان کشتی‌ها را مؤدبانه و با گرمی پذیرفت اما با دست‌کاری در کشتی‌ها در لنگرگاه مانع از ادامه سفرشان شد و از آنها خواست تا ناخواسته مهمانش باشند، آنگاه آخرین درخواستش دایر بر استرداد مبلغ ۱۳۰/۰۰۰ روپیه طلبی خود و شرکت به متسلم ارسال داشت. با فشار سلیمان پاشا این مبلغ از تجار و اعیان بصره به زور گرفته شد و به یکی از کشتی‌های هلندی که در اروند رود مستقر بود تحویل داد، بنابراین نیپهوزن با مهربانی کشتی‌های به غنیمت گرفته را آزاد ساخت. (۲۵)

سال بعد سلیمان پاشا ضمن ارسال نامه‌ای به نیپهوزن خلعتی نیز به او اعطا کرد و به خاطر «بعضی از دلایل که تا حدی نادرست به نظر می‌آمد» اظهار تأسف نمود و گفت: «مجبور بودم به شما اذیت و آزار برسانم» و خواهش کرد تا بارون جهت تصدی سمت سابقش به بصره مراجعت نماید.

نیپهوزن که با نمایش راهزنی دریایی به شیوه کارائیب‌ها به تمام خواسته‌هایش نایل شده بود در پاسخ اعلام داشت که علیرغم علاقه‌اش به اجابت درخواست پاشا: «چون مقامات بالاتر مرا در اینجا منصوب کرده‌اند و با دستورات قاطع آنها در اینجا ساکن هستم تنها با فرامین ویژه آنها می‌توانم از این جا جابه‌جا شوم» (۲۶) و بدینوسیله ساختن مستعمره‌اش را ادامه داد.

۴ ظهور میر مهنا

در این زمان نیروهای دیگری هم دست‌اندرکار فعالیت‌هایی بودند که هلندیها را مجبور می‌کردند تا به تدریج بیشتر به خارگ وابسته شوند و از سایر پایگاه‌هایشان در مناطق داخلی چشم‌پوشند.

در روز ۶ ژوئن ۱۷۵۴ بعد از اینکه میرناصر از کمک رسانیدن به نیپهوزن در حمله به اروند رود - ظاهراً آنگونه که در پیش برنامه‌ریزی شده بود - بازماند دانسته شد که توسط کوچکترین فرزندش به نام میر مهنا که آنگاه خود را حاکم بندر ریگ اعلام می‌کرد، از پای درآمد. ظاهراً هنگامی که پسر ارشدش، میرحسین، هنوز در بحرین یا در دریا بوده، میر مهنا پدرش را با ضرب خنجر (یکی از نوکرانش در حضور خود) به قتل می‌رساند، آنگاه تمام کسانی که در این مورد اعتراض کرده بودند از جمله مادرش به هلاکت می‌رساند. طبق نوشته وقایع‌نگار گامبرون: «علت این قتل اینطور که گفته می‌شود ناشی از این بوده که پدرش یکی از زنان دلخواه و مورد علاقه گرجی‌اش را از او گرفته و به مینهر نیپهوزن» (KNYPHAUSEN MYNHEER) داده است. اما ظاهراً بیشتر احتمال دارد که میر مهنا به خاطر بی‌میلی و یا ناتوانی حاکم سابق دایر بر اعمال حاکمیت بر خارگ و ادار به ارتکاب چنین عملی شده است. (۲۷)

در همان تابستان اختلاف بین هلندیها و شیخ نصر سبب شد که هلندیها دفتر تجار تیشان

را در بوشهر ترک کنند. (۲۸) بنابراین بارون تمام توان و نیروی خود را جهت تحکیم خارگ در استقرار میرحسین در بندرریگ که با او روابط دوستانه داشت، مصروف کرد.

اولین هدفی که بارون با اتمام و تکمیل قلعه «موسلستین» «MOSSLESTYEN» در اوت سال ۱۷۵۴ بدان دست یافت، تجهیز آن با سربازان آلمانی کاتولیک مذهب و جذب تعداد زیادی ارمنی و سایر مسیحیان به شهرک جدید نزدیک دژ بود.

او همچنین در سال ۱۷۵۷ کلیسایی به وجود آورد و طی قراردادی کشیش مقیم از فرقه کرمیت به نام آنژل فلیکس «FR.ANGEL FELIX» برای انجام فرائض دینی در آن گماشت. جالب توجه است که این کلیسا برای انجام مراسم مذهبی بزرگترین جامعه کاتولیک مذهب ایران، کافی به نظر می آمد. (۲۹)

دومین هدفی نیز که با تأمین مالی برای مدتی بدان دست یافت، پیاده کردن میرحسین و پشتیبانانش در اواخر ماه جولای سال ۱۷۵۴ در ساحل بین بوشهر و بندر ریگ بود. از دهم اوت میرمهنا و افرادش فرار کرده بودند و برادران ارشدش حاکمیت آن بندر (بندرریگ) را در دست داشتند. در خلال زمستان حملات متقابل میرمهنا دفع شد و میرحسین در فوریه سال ۱۷۵۵ شخصاً به خارگ رفت تا ضمن قدردانی از حمایت هلندیها نسبت به تحویل یک فروند شناور از نوع گالیوات «GALIVAT» هم که به پدرش سفارش داده بودند، اقدام کند. (۳۰)

شرکت هند شرقی انگلیس هم در این راستا ماجرای رقیبانش را با تردید و دو دلی دنبال می کرد.

لازم به یادآوری است که کوشش های پیشین آنها جهت دستیابی به پایگاهی در یکی از جزایر ایرانی نقش بر آب شده بود و اکنون نیز اوضاع برای آنها در این مورد به همان منوال سابق در آمده بود: حدوداً در ماه سپتامبر ۱۷۵۳ بیهوده کوشیدند تا با پیشنهاد پرداخت مبلغ ۲۰۰۰ تومان به حاکم گامبرون به قلعه قدیمی پرتغالیها در جزیره هرمز دست یابند. (۳۱)

و از سال ۱۷۶۹ به کریم خان زند فشار آوردند تا جزیره خارگ را بعد از بازپس گیری به آنها واگذار کند، اما در هر حال شرایط باز هم برای آنها مایوس کننده بود. (۳۲)

در سال ۱۷۵۴ نمایندگی مقیم در بمبئی یادآوری نمود که مرحوم میرناصر از انگلیسی ها هم مانند هلندیها دعوت کرده بوده است تا در قلمروش تشکیلات بازرگانی دایر کنند،

بنابراین به آلیس اختیار داده شد تا معاونش فرانسیس وود «FRANCIS WOOD» را جهت مذاکره هم با میرحسین و هم با میرمهنا در حضور نیپهوزن به منطقه اعزام دارد. در بهار یا تابستان سال ۱۷۵۵ انگلیسی‌ها به میرحسین که هنوز هم از سوی برادرش تهدید می‌شد مهمات به طور رایگان و به عنوان پیشکش فراهم می‌آوردند بدین منظور که به شرکت هندشرقی انگلیس پایگاهی در خارگ اعطاء کند. با این درخواست به هیچ وجه موافقت نشد زیرا کریمخان که به عنوان پیش درآمد لشکرکشی به شمال شیراز، خواهان آرامش در مناطق ساحلی بود برادران متنازع و غایبی را به شیراز فراخواند و حدوداً یکسال آنان را در آنجا تحت مراقبت و نظارت قرار داد. به هر صورت وود توانست موافقت و رضایت حاکم زند را در مورد اعطای پایگاه به دست آورد. بنابراین در ماه سپتامبر با تعداد بیشتری کارمند و محافظ اعزامی از بمبئی، نمایندگی جدید را تأسیس کرد. (۳۳)

نیپهوزن بر حسب ظاهر با همجواریش - انگلیسی‌ها - رفتاری مؤدبانه و سودمندانه داشت اما - حداقل از دید وود - به خاطر انحصار تجارت هلندیها در منطقه نسبت به آنان رشک می‌ورزید و دشمنی می‌کرد. وود چندین بار از خارگ دیدن کرد و بارون آزادانه همه جا را به او نشان داد و به عنوان قسمتی از طرح توسعه جزیره دایر بر اسکان هشتاد خانوار چینی در خارک او را از نیش آگاه ساخت.

نماینده انگلیس فرصت را مغتنم شمرد، نقشه‌ای از دژ هلندیها در جزیره ترسیم کرد و همراه با اطلاعاتی که از نیپهوزن در مورد جزیره کسب کرده بود، به آلیس ارسال داشت. (۳۴) بارون همچنین استخدام و به کارگیری نیروهای کمکی ترک و تازی را آغاز کرده بود. از مفاد نامه‌هایی که نیپهوزن و وان در هولست در ژانویه ۱۷۵۵ به مقامات رسمی شرکت و شهردار آمستردام نوشته بودند برمی‌آید که نیپهوزن گفته بوده، که او خیلی بیش از آنچه وود گمان می‌برد برای مستعمره کوچک خود نقشه‌های بلند پروازانه‌ای در سر می‌پرورانده است. (۳۵)

نیپهوزن به مقامات ارشدش اصرار می‌ورزید تا در مورد امتیازات تصرف بحرین، یعنی امکان دستیابی به پایگاهی مستحکم در وسط راه هند، بازاری پر سود و رو به افزایش برای تجارت هلند و بارورترین صیدگاه مروارید (مغاص) جهان، به مسئولین بلندپایه کشور فشار آورند.

مجمع‌الجزایر بحرین که رسماً و به طور صوری توسط شیخ نصیر حاکم بوشهر اداره می‌شد دارای پادگانی با ۲۵۰ نفر نظامی بود که به راحتی با سیصد سرباز اروپایی و تنها یک واحد شناور از پای درمی‌آمدند. برآورد کاملی از مهمات و وسایل نظامی مورد نیاز نیهوزن تقویت‌کننده و مؤید کوشش‌های او در اجرای طرح‌های بلندپروازانه و جاه‌طلبانه‌ای بود که ظاهراً بدان اعتنا کرده نشد. (۳۵)

اما به هر صورت او فرمانروای قلمرو کوچکش باقی ماند و در پاسخ به هشدارهای مؤسسل دایر بر رعایت بی‌طرفی کامل در منازعات بوشهر و بندرریگ استدلال می‌کرد که تنها توازن قدرت و دفاع از خارگ در برابر تجاوزات تهدیدآمیز در مطمح نظر دارد، و از اعزاز نماینده به بصره به دلیل اینکه اکنون امری زائد و غیر ضروری بوده و تنها موجبات به اسارت درآمدن فرستاده توسط ترک‌ها خواهد بود خودداری می‌کرد. (۳۶)

در بیستم آوریل ۱۷۵۶ برادران و غایبی که ظاهراً با هم سازش و آشتی کرده بودند از شیراز به بندرریگ مراجعت نمودند. نیهوزن، وود را از ناآرامیها و اغتشاشات قریب‌الوقوع هشدار داد و وود هر چند که رعایت موضوع را به عنوان «اعمال حيله گرانه و نهانی کوچک دیگری» که به حریفش نسبت می‌داد، اقرار می‌کرد اما به اندازه کافی دلواپس و بیمناک شده بود که بدون اینکه در مورد خود و راجع به بدگمانی بارون چیزی به میرحسین بگوید، تأسیسات بازرگانی انگلیس را در ماه ژوئن ترک گفت.

در دوم ماه جولای که به منطقه بازگشت دید که میر مهنا، برادر و پانزده نفر از بستگانش را به قتل رسانیده و ساختمان نمایندگی انگلیس را با خاک یکسان کرده است و از طرفی حاکم جدید از اعطای اجازه جهت بازسازی آن هم خودداری می‌کرد. (۳۷)

خواه هشدار به موقع نیهوزن ناشی از درک قوی و به خاطر دلسوزی و همدردی با همتای اروپائیش بوده و خواه به سبب اشتیاق و شوق طبیعی که انگلیسی‌ها را از حوزه اقتدارش بیرون کند بوده باشد، اینکه - آنطور که شایع بود - مبلغ دوهزار روپیه به میر مهنا به عنوان باج پرداخته تا برادر کمتر سفاکش را نابود سازد، امری قطعی و مسلم به نظر نمی‌آید. علاوه بر این از عزیمت شتاب‌آلود وود برمی‌آید که گویی او از این اقدام قاطع آگاه بوده و تعمداً میرحسین را به دست سرنوشت سپرده است. (۳۸)

در شب ششم نوامبر دسته‌ای از راهزنان میر مهنا، وود و کارمندانش را از بندرریگ

اخراج کردند و یک و نیم ساعت به او فرصت دادند تا کاروانسرای را که در آن اقامت داشت، ترک کند، ضمناً به او اجازه داده شد تا حداکثر اموال شرکت را در مقابل دو بشکه باروت، با خود ببرد. بنابراین وود با کشتی دراگون «DRAGON» آنجا را به مقصد بندر عباس ترک کرد. (۳۹) دو سال بعد شرارت‌های میر مهنا به سراسر خلیج فارس کشیده شد، گفته می‌شود با غرق کردن دو تا از خواهرانش به دلیل اینکه شیخ سلمان رئیس قبیله بنوکعب خواستار ازدواج با یکی از آنها شده بود و زنده به گور کردن دختران نوزدانش آن گونه که شیوه اعراب دوره جاهلیت بود، به فجایع و بیرحمی‌هایش افزوده می‌گشت.

میر مهنا، زمانی که سرمست از باده بود به خاطر خلاف‌هایی جزئی ریش‌های افرادی را می‌تراشید و بینی و گوش آنها را می‌برید، اما چنین رفتاری توجه‌ای بود که نسبت به آنان اعمال می‌کرد و به شرطی اجازه چپاول به آنها می‌داد که نسبت به او صادق و وفادار باقی بمانند.

کریم خان زند در اکتبر سال ۱۷۵۷ دوباره او را دستگیر کرد اما سال بعد به دلیل پا در میانی یکی از صاحب‌منصبان متنفذ به نام محمدبیگ خورموجی که با یکی از خواهران این راهزن دریایی ازدواج کرده بود، آزادش کرد. زمانی که حاکم زند مشغول لشکرکشی به شمال ایران و در خلال سالهای ۱۷۵۸ و ۱۷۶۳ بود میر مهنا در بین راه بوشهر - شیراز ایجاد ناامنی و وحشت می‌کرد و جهازاتی را که بین بنادر گناوه، بوشهر، لاور و کنگان در رفت و آمد بودند، مورد چپاول قرار می‌داد. صادق خان، نایب‌السلطنه کریم خان در شیراز چندین بار علیه او نیرو اعزام نمود اما هر بار، این راهزنان یا حملات را دفع می‌کردند و با استفاده از سفاین میر مهنا به سایر جاها در دریا عقب‌نشینی می‌کردند. (۴۰) اما پناهگاه طبیعی میر مهنا، جزیره خارگ، هنوز در دست هلندیها قرار داشت و تمام نیرو و توان او مصروف بازپس‌گیری آن می‌شد. میر مهنا در اوت ۱۷۵۶ مطالبه سالانه مبلغ ۹۰۰ تومان مال‌الاجاره جزیره خارگ که ادعا می‌نمود پدرش در قرارداد خود با هلندیها آنرا تصریح کرده است، از نیپهوزن نمود.

اما نیپهوزن این موضوع را انکار کرد و از پرداخت اجاره بها سرپیچی نمود. (۴۱) هر دو طرف ظاهراً از اجرای هرگونه عملیات خصمانه علیه یکدیگر خودداری می‌نمودند تا در سال ۱۷۵۹ در روز ۱۴ آوریل که دو فروند از جهازات میر مهنا از نوع گالیوات به یک فروند جهاز از نوع ترانکی بصره‌ای در حوالی جزیره خارگ حمله کرد و این حمله توسط یگان

شناور هلندیها موسوم به گالیوات «دو دوراک» «DE DARAK» دفع شد. منابع هلندی ادعا می‌کنند که دریانوردان در سراسر خلیج فارس این اقدام هلندیها را ستوده و از آن به عنوان تکیه گاهی برای دریانوردی سالم یاد کرده‌اند. این امر سرانجام، قطع روابط میر مهنا با هلندیها را شتاب بخشید و سبب شد که هلندیها با قاید حیدر حاکم گناوه و همسایه و دشمن میر مهنا، روابط دوستانه برقرار سازند. (۴۲)

در همان سال، وان در هولست، دستیار پیشین نیپهوزن، بر جای او نشست و عملیات تدافعی را در خارگ علیه میر مهنا دنبال کرد. در تمام این مدت سواحل ایران اوضاعی آشفته توأم با خونریزی و کشت و کشتار داشت: میر مهنا با تمام همسایگانش در حال جنگ بود، قبیله بنوکعب با شیخ سعدون حاکم بوشهر بر سر مالکیت بحرین و با ترک‌ها و انگلیسی‌ها در بصره در حال نبرد بود و رعایای کریم خان به طور منظم و بدون هیچ دستاوردی نیروهای تأدیبی به بندرریگ اعزام می‌داشتند. (۴۳) و این در حالی بود که در سفلی خلیج فارس مبارزات چهار جانبه‌ای بین بنومعین ساکن هرمز، قواسم ساکن قشم و حکام بندرعباس و ولایت لار بر سر مالکیت جزایر حوالی ساحل و دو کشتی نادرشاه که هنوز در هرمز به گیل نشسته بود، در جریان بود. (۴۴)

هلندیها در اوایل سال ۱۷۵۹ دفتر بازرگانیشان را در بندرعباس ترک کردند که بلافاصله ساختمان و تأسیسات آن اول توسط ایرانیان و آن گاه به وسیله انگلیسی‌ها به گونه‌ای غیردوستانه در سال ۱۷۶۳ که از گامبرون عقب‌نشینی می‌کردند، ویران گردید. (۴۵) اکنون خارگ تنها پایگاهی بود که هلندیها در دست داشتند و این در حالی بود که این جزیره در نزدیکی کرانه‌ای قرار داشت که دشمنی و اغتشاش رو به افزایش بود. در ژانویه سال ۱۷۶۲، حاکم زند - که نیروهایش در برابر میر مهنا کلاً شکست خورده بود یا پابه فرار گذاشته بودند - نماینده‌ای نزد وان در هولست فرستاد و از او تقاضا کرد تا هلندیها از طریق دریا و خود از سوی خشکی محاصره کاملی را علیه بندرریگ انجام دهد که مورد قبول عامل هلند واقع شد. (۴۶)

تاسه سال بعد لشکرکشی حاکم زند عملی نشد و میر مهنا در خلال این مدت ضمن این که دو کاروان (به ارزش بیش از ۲۰۰۰ روپیه) در بین راه بوشهر - شیراز را مورد سرقت قرار داد اولین حمله‌اش علیه جزیره خارگ نیز، به انجام رسانید. (۴۷)

وان در هولست برای مقابله با چنین حوادثی استحکامات نظامیش را گسترش داد، نیروهای بیشتری از بوشهر و گناوه به خدمت درآورد و یکی از واحدهای شناور نیروی دریایی انگلیس نیز به مبلغ ۴۵۹۰ گیلدر به کار گرفت.

بنابراین دزدان دریایی طرح حمله نهایی و در عین حال مخفیانه به جزیره خارگ را برنامه‌ریزی کردند. در پایان ماه مارس ۱۷۶۲ موقعی که دو فروند گالیوات هلندی عملیاتی نبوده و در حال تعمیر بودند و پادگان آنها نیز به مناسبت عید پاک از تعداد نفرات کاهش یافته و در حال آماده‌باش کامل نبود، میر مهنا عملیات شبیخون به دژ خارگ را توسط دو فروند گالیوات مسلح رهبری کرد و به منظور رعایت استتار و عدم شناسایی توسط هلندیها به حیلۀ نظامی فریبده‌ای دست زد: چون میر مهنا می‌دانست که هلندیها به طور منظم خوار و بار و تدارکات مورد نیازشان را شب هنگام از بوشهر به خارگ می‌آوردند، بنابراین به منظور فریب کشتی‌ها تعدادی مرغ را به کشتی آورد، نگهبانان کسل و خسته از صدای قدقد مرغ‌ها پنداشتند که شناور تدارکاتی خودشان در حال نزدیک شدن به خارگ می‌باشد و پیش از آن که به اشتباهشان پی ببرند دزدان دریایی بر آنها چیره شده بودند. میر مهنا تعداد ۲۰۰ نفر از افرادش را در خارگ پیاده کرد و برای حمله به دژ هلندیها پیشروی را آغاز نمود اما افراد ابواب جمعی پادگان که به موقع از این حمله آگاه شده بودند هجوم دزدان دریایی را به بهای ۵۰ نفر زخمی، دفع کردند.

بنابراین دزدان دریایی در پرتگاههای اطراف خارگ مخفی شدند و تنها در روز ششم آوریل که نیروهای کمکی از گناوه و بوشهر رسیده بودند، از آنجا عقب‌نشینی کردند. (۴۸) بوشمن کشیش زاده‌ای هلندی که پدرش او را برای ادامه تحصیل پرتحرک و بانشاط یافته و او را به باتاویا اعزام داشته بود، جایگزین وان در هولست شد. بوشمن پیش از ترک آمستردام فالگیری دیده که مرگ او را قبل از رسیدن به سن چهل سالگی، پیش‌گویی کرده بود، بنابراین برای تسلی و تسکین خود به میگزاری پناه می‌برد. بدمستی و بی‌نزاکتی بوشمن دشمن زیادی را در میان همکارانش به وجود می‌آورد، اما نیبور که به خارگ رفته بود، او را برای شرکت، عاملی چابک و باشوق و برای دیدارکنندگان، مهمان‌نواز یافته بود. اولین بار زمانی که میر مهنا به گونه‌ای مشکوک نمایندگانی به سرپرستی یکی از سرسپردگان مهمش نزد او گسیل داشته بود، زرنگی و چابکی بوشمن به محک آزمایش گذاشته شد: ضمن اینکه

تمام افراد برای مقابله با هرگونه عملیات احتمالی گوش به زنگ ایستاده بودند بوشمن تنها تعدادی معدود از فرستادگان میر مهنّا را در درون قلعه به حضور پذیرفت و آن در حالی بود که خود بر روی صندلی بزرگی در تالاری وسیع نشسته و صاحب منصبان و افرادش نیز حضور داشتند و صفوفی از بردگان زنگی و سربازان آلمانی با شمشیرهای از نیام برکشیده در آنجا مستقر شده بودند.

آنگاه برج و بارو با توپ‌ها و مسلسل‌ها به فرستادگان مبهوت و حیرت زده نشان داده شد. «تمام این تجهیزات با چنین عزمی راسخ و دقت و خشونت بوشمن که فرستادگان هرگز چنین دژی رانندیده و یا شلیک‌های پی در پی توپ‌ها نشنیده بودند سبب شد که با تمام وجود و از صمیم قلب به او تبریک گفته و بگویند: اگر چنین قلعه‌ای از دست دهید، صلاحیت حاکمیت ندارید.» (۴۹)

در نتیجه میر مهنّا برای برقراری آتش بس و صلح موقت، شرایط بوشمن را پذیرفت: کشتی‌های به غنیمت گرفته شده هلندیها پس داده شد، میر مهنّا از ادعایش نیز بر جزیره خارگ چشم‌پوشی کرد و از فوریه سال ۱۷۶۳ هلندیها بدون هیچ مشکل و آسیبی خوار و بار و تدارکات مورد نیازشان را تأمین کرده و تجارشان را از سر گرفتند. (۵۰)

رویه‌مرفته به مدت دو سال میر مهنّا به آتش بس احترام می‌گذاشت و در عملیات دزدی دریایی و چپاول به کاروانها کمتر فعالیت می‌کرد زیرا تمام هم و غمش جهت تجهیز بندرریگ برای رویارویی با حمله بی‌امان کریم خان، مصروف می‌شد. (۵۱) از تابستان سال ۱۷۶۳ که خان زند پایگاهی به شرکت هندشرقی انگلیس «EIC» در بوشهر اعطا کرده بود خود و نایب‌السلطنه اش صادق خان برای اجرای عملیات نظامی علیه بندرریگ از نیروی دریایی انگلیس درخواست همکاری می‌کرد. این امر سبب شد که شرکت فرصت خوبی برای پاسداری و گسترش منافعش در قسمت علیای خلیج فارس به دست آورد، اما تردیدها و نوسانات سیاسی، فقدان ارتباطی مؤثر و مفید، جنگ شرکت با قبیله بنوکعب مانع از آن شد تا جز اقداماتی گاه و بیگاه و در عین حال ناهماهنگ، کاری از پیش برده شود. (۵۲)

بنابراین با وجودی که وکیل زند از هلندیها، انگلیسی‌ها و حکام محلی درخواست کمک و همکاری نموده بود و هلندیها نیز از انگلیسی و حکام محلی - که با خان زند و هلندیها متحد گشته بودند - تقاضای کمک کرده بودند، اما بر اساس مدارک و قرائن موجود محاصره

بندر ریگ عملاً نشان داد که عملیاتی چندان مشترک و با همبستگی صورت نگرفته و سبب شده که میر مهنا به گونه‌ای چشمگیر در انجام فعالیت‌هایش کماکان موفق باشد.

سقوط خارگ

در بهار سال ۱۷۶۵ امیرگونه خان افشار یکی از امرای خان زند، در اجرای مأموریتش دایر بر آرام ساختن منطقه ساحلی، بین کنگان و گناوه و به ویژه فرونشاندن غائله میر مهنا، به فعالیت‌هایی دست یازید.

وی اول بار، غاصب حکومت خورموج، واقع در جنوب شرقی بوشهر را گوشمالی داد و علیرغم تجدید عملیات چپاولگرانه میر مهنا بر کاروانهای تجارتی در حوالی بوشهر و ربودن حیوانات اهلی، بدون هیچ مقاومتی به مدت سه ماه در آنجا به سر برد. سرانجام در ماه مه، بندر ریگ را به محاصره درآورد. (۵۳)

اخازی و زورگوئیهای امیرگونه خان، بی‌اعتمادی و بدگمانی طبیعی حکام ساحلی را نسبت به او افزایش داد و تهیه کشتی برای عملیات محاصره جز در بوشهر در همه جا غیرممکن گردانید. در حوالی بندر ریگ هیچ شناوری متعلق به شیخ نصیر و یا انگلیسی‌ها مستقر نبود در نتیجه زمانی که تعدادی از افراد میر مهنا به قوای ایرانیان پناهنده شدند. میر مهنا با شتاب بقیه آدمکشان و رمه‌هایشان را در خلال روز یکم و دوم ژوئن سوار بر هفده فروند قایق کرد و سالم به خانواده و بار و بنه‌اش در جزیره کوچک و لم یزرع خارکو واقع در نیم مایلی نوک شمالی خارک ملحق شد. (۵۴)

بوشمن، چون با دزدان دریایی در صلح موقت به سر می‌برد و آتش‌بس را رعایت می‌کرد، در این عملیات مداخله نکرد و حتی به حدی مواضع بیطرفانه خود را حفظ می‌کرد که اجازه داد میر مهنا گوسفندانش را در خارگ بچرانند. سه روز بعد واحد شناور گشتی شرکت هند شرقی انگلیس به فرماندهی ناخدا یکم پریس «CAPTAIN PRICE» جهت رهبری عملیات ناوگان بوشهر - اگر بتوان واژه عملیات را برای اجرای نمایشی کم‌دی، آنگونه که نیبور توصیف می‌کند اطلاق کرد - وارد منطقه شد. ضمناً ناوگان بوشهر متشکل می‌شد از سه فروند گالیوت و ده فروند جهاز کوچکتر. قدرت عملیات جهازات دزدان دریایی به مراتب خیلی بهتر از توان مهاجمین فاقد اعتماد به نفسی بود که اسماً فرزند شیخ نصیر، فرماندهی

آن را به عهده داشت. دزدان دریایی حتی می‌توانستند به منظور ربودن کشتی‌های تجارتهی بوشهری که عازم بحرین بودند، قسمتی از واحدهایشان را در خلال عملیات به آن مسیر اعزام دارند. پریس خیلی دیر برای پیاده کردن قوا در جزیره خارگو با امیرگونه خان که با آسودگی خاطر بندرریگ را در کنترل داشت ارتباط برقرار ساخت، بنابراین باکمال تأسف به اطلاع ایشان رسانیده شد که: «فرارسیدن تعطیلات ماه محرم مانع از اجرای این عملیات می‌باشد.»

چون پریس نمی‌توانست به گونه‌ای کارساز اقدامات بیشتری علیه آشوب‌های میر مهنا در جزیره خارگ انجام دهد و از طرفی به علت بی‌لیاقتی فرزند جوان شیخ، در روز ۱۲ جولای منطقه را ترک و به بصره بازگشت نمود. (۵۵) در همان ماه بوشمن، که فعالیت‌هایش را تنها با شلیک توپ در میانه شب منحصر کرده بود تا توجه گروه‌های درگیر را جلب کند بیمار شد و شخصی بی‌تجربه به نام پیتر هوتینگ «PETER HOUTING» به جایش نشست.

از ماه سپتامبر میر مهنا بوشهر را سخت تحت محاصره درآورده بود و ایرانیان به هلندیها فشار می‌آوردند و آنها را تهدید می‌کردند که، چنانچه در امر یاری رسانیدن مضایقه کنند از دریافت تدارکات و خوار و بار از بوشهر محروم‌شان خواهند ساخت، بنابراین هوتینگ با اکره موافقت کرد تا نیرو در خارگو پیاده کند.

در روز ۱۲ اکتبر واحدی از پادگان هلندیها به انضمام توپ و خدمه همراه با حدود ۵۰۰ نفر جنگجوی بوشهری در خارگو پیاده شدند و ضمن تسخیر دو تا از مواضع نظامی دشمن یکی از جهازاتش را نیز به آتش کشانیدند. در حالی که نیروها به درون جزیره خارگو پیشروی می‌کردند غافلگیرانه به دام افتاده مورد حمله سواره نظام میر مهنا واقع شدند و نیروهای هلندی جز تعدادی معدود همگی کشته و یا به اسارت درآمدند، نیروهای بوشهری نیز با از دست دادن ۱۵۰ نفر پا به فرار گذاشتند.

دزدان دریایی با بازپس‌گیری یک فروند گالیواتی که قبلاً به هلندیها مسترد کرده بودند و تصرف ۱۹ فروند جهاز دیگر این رویداد موفقیت‌آمیز را تعقیب نموده و به داخل خارگ نفوذ کرده، بقیه پادگان هلندیها را به محاصره خود درآوردند. (۵۶)

چون از سرزمین اصلی پشتیبانی و کمک بیشتری از این عملیات به عمل نیامد، بنابراین هوتینگ با میر مهنا وارد مذاکره و گفتگو شد. اکنون میر مهنا با روحیه‌ای حاکی از اعتماد به

نفس سالی ۱۰۰۰ تومان بابت خراج سنوالت گذشته مطالبه می نمود و چون هلندیها از پرداخت آن خودداری می کردند، نیروهای تحت امر میر مهنا نیز حمله ای سخت و دشوار با صعوبت به مواضع هلندیها آغاز نموده که دفع آن تنها با تلفات سنگینی امکان پذیر بود. بوشمن با کشتی والچرن «WALCHERN» که هوتینگ را از باتاویا آورده بود خارگ را ترک کرد و دیگر برایش دیر شده بود تا اندرزه های بوشمن را به کار بندد و مدارک و نقود شرکت را به کشتی انتقال دهد، زیرا ارتباط دژ موسلستین قطع شده بود. (۵۷) در روز ۲۱ دسامبر میر مهنا بقیه افراد و بار و بنه اش را به خارگ انتقال داد و در پای دیوار قلعه نیز مبادرت به حفر نقب کرد. برای مدت ۱۰ روز پادگان هلندیها که دارای ۸۰ نفر نظامی اروپایی و ۱۲۰ سرباز عرب بود شبانه روز زیر آتش پیوسته ۶۰۰ الی ۷۰۰ نفر محاصره کننده قرار گرفت طوری که هوتینگ مصمم شد با بهترین شرایطی که می توانست به دست آورد، تسلیم میر مهنا گردد. میر مهنا از هلندیها خواست تا تمام امتعه و کالاهایشان تحویل داده خارگ را ترک گویند و چنانچه مایل به ادامه فعالیت های تجارتهای باشند، ضمن پرداخت ۳۰۰/۰۰۰ روپیه به طور نقد سالانه نیز مبلغ ۲۰۰/۰۰۰ روپیه خراج پرداخت کنند، آنگاه از عامل شرکت هند شرقی هلند خواست تا در بیرون قلعه در این زمینه با او به مذاکره نشیند. هوتینگ که تنها صاحب منصب هلندی در خارگ بود با دلگرمی از ترجمه و راهنمایی تنها ایرانی در خدمتش و همراه با هیئت کوچک در روز اول ژانویه سال ۱۷۶۶ به دیدار میر مهنا رفت. میر مهنا با کمال احترام آنان را پذیرفت، سپس اعلام کرد که همگی زندانی و اسیر می باشند و هوتینگ چاره ای ندارد جز این که به طور کتبی از افرادش بخواهد تا خود را تسلیم کنند. بنابراین جزیره خارگ و قلعه آن بدون خونریزی بیشتر به اشغال میر مهنا درآمد و سه روز بعد هلندیان افسرده و پریشان خاطر به بوشهر اعزام شدند، و سه ماه بعد نیز از آنجا رهسپار باتاویا گردیدند. در این اثنا هوتینگ نامه ای به کریم خان نوشت و از او مطالبه غرامت کرد زیرا جنگ با میر مهنا طبق درخواست خان زند به وقوع پیوسته بود، ضمناً خود را برای دفاع از هر گونه تحقیق و بررسی آتی آماده می ساخت.

اکنون میر مهنا مستحکم ترین قلعه و گرانبها ترین انبار کالا با ارزش تقریبی ۳۰ لک روپیه و رویائی از جنگ افزار و مهمات در اختیار داشت، افزون بر آن میر مهنا مالکیت بحرین نیز به دست آورده چون قوای ایرانیان از بندر ریگ که عمدتاً برایشان خالی از فایده بود،

عقب‌نشینی کرده بودند.

بنابراین رئیس طایفه و غایبی نیرویی را برای بازپس‌گیری سرزمین اجدادش، به بندر ریگ اعزام نمود. (۵۸) اولین روز سال ۱۷۶۶ به عنوان پایان ۱۴۰ ساله فعالیت‌های تجارتی هلندیها در خلیج فارس که ۱۲ سال آخرش حاکم مطلق جزیره خارگ بودند، محسوب می‌گردد، اما هیچ‌یک از امتیازاتی که نیهوزن در آغاز خواستار دستیابی به آنها بود در واقع عملی نشد و نقشه‌های او برای کنترل استراتژیکی تمام جزایر واقع در علیای خلیج فارس توسط مقامات ارشدش نادیده انگاشته شد، درست مانند طرح‌های امپریالیستی شدیدتر همتای بعدی انگلیسی‌اش هنری مور «HENRY MOORE» در بصره - مور در سال ۱۷۶۷ به حکومت بمبئی پیشنهاد کرده بود که به منظور حفظ سیادت انگلستان در خلیج فارس با ترک‌ها و میر مهنا علیه قبیله کعب و کریم‌خان زند، متحد شوند. (۵۹) قلعه باشکوه بارون نیهوزن و جامعه ۱۰۰۰ نفری مسیحیان ثروتمند و موفق آنجا پیش از آنکه دزدان دریایی را دلسرد و مأیوس سازد، آنان را مجذوب خود ساخت. بوشمن با وجود اجرای دست‌کم یک خواسته از پرداخت عوارض اضافی به کریم‌خان خودداری کرد، اما پس‌اندازهای او بابت پرداخت خراج و عوارض گمرکی کلاً صرف نگهداری قلعه و ناوگان مستقر در آنجا شد. (۶۰) هنوز هم دو فروند کشتی تجارتی متعلق به شرکت هندشرقی هلند به منطقه خلیج فارس رفت و آمد می‌کردند و ارقام موجود مربوط به سالهای ۱۷۵۳ / الی ۱۷۶۰ به استثنای خسارات سنگین سال ۵۵-۱۷۵۴ نشان دهنده سود ویژه سالیانه رضایتبخشی می‌باشد. مدیران شرکت هرگز تجارت خلیج فارس را با اهمیت تلقی نمی‌کردند و از سال ۱۷۶۵ تصمیم گرفتند - البته خیلی دیر شده بود - تا پایگاهشان را در خارگ برچینند و تأسیساتش را به شیخ نصر بفروشند. (۶۱)

هلندیها بعدها نماینده‌ای ویژه به دربار کریم‌خان اعزام داشتند تا در مورد جبران ضرر و زیان‌شان کریم‌خان را تحت فشار قرار دهند. همچنین در مورد مرکز تجارتی خارگ - و با وجودی که وکیل زند به شکایت آنان با نظر مساعد می‌نگریست ولی جنگهای او با ترک‌ها در بصره به سال ۱۷۷۵ مانع رسیدگی به این موضوع شد، بعدها هم راجع به هلندیها در خلیج فارس چیزی شنیده نشد. (۶۲) میر مهنا ظاهراً از مواضع تسخیر ناپذیری در خارگ برخوردار بود. در اوایل سال ۱۷۶۶ کریم‌خان قوای بیشتری متشکل از ۲۰۰۰ نفر جنگجو

علیه بندرریگ اعزام داشت و دوباره از شرکت هندشرقی انگلیس درخواست پشتیبانی دریایی نمود. انگلیس نیز در مقابل خواستار دستیابی به جزیره خارگ بعد از بازپس‌گیری از دزدان دریایی شد که مذاکرات پیرامون این موضوع بدون هیچ نتیجه قطعی به مدت ۱۲ ماه به درازا کشیده شد که در خلال این مدت نیروهای اعزامی به شیراز بازگشت نمودند.

در ماه مه ۱۷۶۸ مور تصمیم گرفت تا به شیوه نیهوزن یعنی اجرای عملیات مستقیم، خارک را تسخیر نماید که در این راستا ناوگانی به رهبری کشتی گشتی ریونج «REVENGE» قلعه خارگ را بمباران نمود و بعد از تحمل خسارات سنگین ناشی از دفاع جانانه مدافعین عقب‌نشینی کرد و زمانی که افراد و ملوانان سه فروند گالیوات برای تهیه آب در خارگ پیاده شدند غافلگیرانه به دام افتادند که با از دست دادن ۲۲ نفر پا به فرار گذاشتند. مدتی از این رخداد مصیبت‌بار نگذشته بود که میر مهنا تصمیم به اقدامات تلافی‌جویانه گرفت و با تسخیر کشتی (سپیدول) «SPEEDWELL» که عازم علیای خلیج فارس بود، اولین عملیات دزدی دریایی علیه شرکت هندشرقی انگلیس را به مرحله اجرا درآورد. (۶۳) بنابراین شرکت تصمیم گرفت تا برای پیاده کردن نیرو به صورت عملیات مشترک در خارگ، با کریم خان همکاری کند. قوای ایران به موقع و به گونه‌ای شایسته در اوت سال ۱۷۶۸ دوباره به بندر ریگ برگشت اما چند روز قبل از آن، مور به گمان اینکه کریم‌خان به قولش پایبند نخواهد بود، ناوگان اعزامی از بمبئی را مرخص کرده بود. با این وجود قشون خان زند و ناوگان بوشهر، بندر ریگ را طوری به محاصره تنگاتنگی درآوردند که تا آن زمان بی‌سابقه بود. از اوائل سال ۱۷۶۹ به علت درد و رنج ناشی از این محاصره همراه با خشونت‌ها و قساوت‌های مستمر و بی‌امان میر مهنا تعدادی از نزدیکان و خویشاوندانش از او پشت کرده علیه‌اش بسیج شدند.

در روز ۲۶ ژانویه رهبر دزدان دریایی (میر مهنا) در حالی که در بازار قدم می‌زد توسط تعدادی از دار و دسته‌های مخالفش مورد حمله غافلگیرانه‌ای قرار گرفت که به سختی توانست خود و مستحفظین وفادارش با قایقی کوچک از آن جا فرار کنند. رهبر شورشیان، حسن سلطان، بی‌درنگ کنترل خارگ را به نام کریم خان به دست گرفت و پادگان مستقر در آنجا را به عنوان واحدی از قوای نظامی دولت ایران، به عهده گرفت.

کیل زند قسمت عمده غنائم جنگی را به حسن سلطان سپرد و او را به عنوان حاکم بندر

ریگ منصوب کرد. سه هفته بعد، میر مهنا، با تحمل باد و بوران اواسط زمستان و با طی ۱۵۰ مایل راه دریایی با قایقی کوچک و روباز در خوری نزدیک بصره پیاده شد. مأمورین گشتی، میر مهنا را شناخته او را نزد متسلم بصره بردند. درخواست پناهندگی میر مهنا پذیرفته نشد و سرانجام، در اواسط شب بیست و چهارم مارس ۱۷۶۹ بدرکیش یک چشم که به مدت ۱۵ سال خلیج فارس را ناامن و به وحشت انداخته بود خفه کرده، سرش را نزد پاشا فرستاده و بدنش نیز جلو سگ‌ها انداختند. (۶۴) مور آخرین کوشش خود جهت دستیابی شرکت هندشرقی انگلیس به جزیره خارگ به کار بست و در این راستا به ناوگان تحت امرش دستور داد تا ایرانیان را از دسترسی به پادگان خارگ محروم سازند و از حسن سلطان نیز خواست تا آن جزیره را تحت‌الحمایه انگلستان درآورد و افزون بر آن غرامت کشتی اسپیدول نیز مطالبه کرد، اما حاکم جدید اعلام جنگ داد طوری که مور ناچار شد ناوگانش را از آنجا فراخواند. (۶۵)

در همین اثنا پیرال «PYRAULT» عامل شرکت هندشرقی فرانسه در بصره توسط دوستانش در دربار ایران با انعقاد قراردادی تجارتي برای دسترسی فرانسوی‌ها به جزیره خارگ توطئه‌چینی می‌کرد و در واقع در ماه سپتامبر موافقت کریم خان را نیز در این مورد به دست آورد اما بنا به دلایل مختلفی این توافق هرگز به مرحله اجرا در نیامد. (۶۶)

در سال ۱۸۰۸ بعد از ناکامی مأموریت دوم ملکم به ایران انگلستان به منظور تسخیر جزیره خارگ یک لشکرکشی تأدیبی تدارک دید اما اجرای آن با شکست مواجه شد. نیروهای انگلیسی در سال ۱۸۳۸ برای تحت فشار قرار دادن قوای ایران جهت عقب‌نشینی از هرات جزیره خارک را برای مدتی کوتاه به اشغال خود درآوردند. (۶۷) اما از سال ۱۷۶۸ به بعد خارگ ناگهان همچون روزهای پیش از دوران هلندیها در فقر و گمنامی فرو رفت ولی در سالهای اخیر به برجسته‌ترین و سرشناس‌ترین پایانه صادراتی نفت ایران تبدیل شد که ارزش آن حتی از نظر استراتژیکی و اهمیت اقتصادی به مراتب بیشتر از دوران کوتاهی است که در دو‌یست سال پیش بر خوردار بود.

- 1-SEE/E.G-/CARSTEN NIEBUHR / BESCHREIBUNG VON ARABIEN / COPENHAGEN 1772.P/311;EAST INDIA COMPANY / FACTORY RECORDS XVII, 18 MAY 1774
- 2-SEE- J.R. PERRY (THE BANU KA,B - AN AMPHIBIOUS BRIGAND STATE IN KHUZISTAN) LE MONDE ET L'ISLAM TOME I (1971)/ PP.131-152
- 3-RECORDS OF THE DUTCH EAST INDIAN COMPANY:BRIEVEN OVERGEKOMEN NO - 2640(1750) GOMBRON F.97; 2716 (1754) BASRA F.13
- 4 - IBID 2640(1750) GOMBRON F.94 -95/ 381-3; 2658 (1751)GOMBRON 93 - 94/ 101
- 5 - IBID / 2716 (1754)GOMBRON F.20 - 22 ,42
- 6 - IBID/ F9 - 13, 17 - 18; J.A.SALDUNHA / SELECTIONS FROM STATE PAPERS (CALCUTTA 1908) PP.73/80
- 7 - BRIEVEN 2679 (1752) GOMBRON F 55/60 - 62; 2696 (1753),BASRA F.17
- 8 - J.G. LORIMER / GAZETEER OF PERSIAN GULF /VOL.1 PART I (CALCUTTA 1915) PP.102/129
- 9 - RECORDS OF THE EAST INDIAN COMPANY / GOMBRON DIARY, VI / 19TH MAY 1751
- 10 - ARCHIVES NATIONALE / FRANCISE AFFAIRES ENTRANGERSE PERSE BI 175 CORRESPONDANCE CONSULATE (BAGDAD142 - 1745), 3RD JUNE 1749
- 11 -FOR A BRIEF BIOGRAPHY OF KNIPHAUSEN / SEE; M.A.MEILINK - ROELOFSZ , (EEN NEDERLANDS VESTIGING IN DE PERZISCHE GOLF) SPIEGHEL HISTORIEL 2ND YEAR NO.9 (1964)P.689/P.481
- 12 - A CHRONICLE OF THE CARMELITES IN PERSIA (LONDON 1939) VOL.I/P.689
در مورد دستگیری و تبعید نیپھوزن ن.ک
- BRIEVEN 2716 (1754) BASRA F.19 - 49/ 2735(1733) GOMBROM F. 4651
- 13 - THE CARMELIT CHRONICLER(P. 691)
- 14 - BRIEVEN 2716(1754) BASRA F. 35-49;2735 (1755)/ GOMBROM 46-51
- 15 - IBID / 2716/F. 65-70 / 70 / 70 - 80 ; A.A. AMIN /BRITISH INTERST IN THE P. GULF 1747 - 1780 (LEIDEN 1967)/ P. 35
- 16 - BRIEVEN 2756 (1756) / KHARG F.3/4;CARMELITES ,PP. 691 - 2

- 17 - NIEBHUR/DESCHREBUNG VON ARABIEN / PP. 316-70
- 18 - RECORDS OF THE EAST LNDIA COMPANY /FACTORY RECORDS (FR) XVI / 762/763
- 19 - BIRVEN 2759 (1756)/ KHARG F 5 - 6; 2762 (1757), F 1458 A; CARMELITES / F.691/ IVES/P.212
- 20 - BIRVEN 2777 (1757) KHARG PART III / F. 15 ; RECORDS OF THE EAST INDIA CO. ;
BOMBAY PUBLIC CONSULTAT ION (B.P.C) XXX, 20 TH . NOV. 1768 RADI AL - DIN TAFRISHI
UNTITLED MS HISTORY OF IRAN 1722-1779 BRITISH MUSEUM / SECTIOD XV/F216
- 21 - IVES / P.212
- 22 - BRIENEN 2756 (1756) KHARG F. CARMELITO P.692
- 23 - BRIEVEN 2735 (1755) GOMBRON F.91;2766 (1756)/ KHARG F.8 -9; FRXVI/ 762; STATE
PAPERS SP97/ 37 (1753 - 54) UNFOLIATED 8 TH. APRIL 1754
- 24 - BRIEVEN 2756/F. 10
- 25 - SARMELITES/ PP.692 -3; IVES /P.213 -4; GOMBRON DIARY VII/17 SEP. 1764; FRXVI 768
(2ED.NOV. 1764)
- 26 - CARMELITESI P.693 / BRIEVEN 2756 (1756) KHARG F.37,40 (REPLY SENT 31ST MAY 1755)
- 27 - RIEVEN 2756/ F.1041; NIEHBUR / BESCHREIBUNG NON ARABIEN /P.316 -7/; GOMBRON
DIARY VII 3 RD AUGUST 1754
- 28 - IBID / 17 TH. SEPTEMBER 1754
- 29 - IBID / 3RD AUG.1754 / CARMELIYES PP.693 - 4
- 30 - BRIEVEN 2756 / F16 - 13 / 33 - 35
- 31 - IBID / 2735 (1755) GOMBRON F. 22 - 23
- 32 - B.P.C. XXIX / 31ST JAN. TO STH. NOV.1764 / SEE RELOW SECTION IV
- 33 - BRIEVEN 2755 (1756) GOMBRON F.15 - 17; 2756 /F. 35 - 36 /42; 2777 (1757)/ KHARG PART I ,F
W - 5; LORIMER P - 112
- 34 - GOMBRONDIARY VIII / 21ST JULY 1756; BRIEVEN 2756 - F.53 / NIEBHUR IBID / P.317
- 35 - BRIEVEN 2756 (1757); KHARG F.52 AND BETWEEN F.52 AND 53
- 36 - IBID / 2777 (1757) KHARG PART II/ F.18 - 12

- 37 - GOMBRON DIARY VIII / 21ST JULY 1756 / NIBHUR / IBID / P.317
- 38 - GOMBRON DIARY NIII / 21 ST AND 24TH JULY 1756
- 39 - IBID / 4 TH. DEC. 1756 ; LORIMER / P.115
- 40 - NIEBUHUR / OP. CIT PP.317 - 18 / BRIEVEN 2829 (1759) / KHARG F.5 - 9; 2860 (1760) KHARG F.17; MIRZA - A - HASSAN GAFFIRI / GULSHAN - 1 - MURAD / BRITISH MUSEUM MS OR / 3592 / PP. 152 - 3
- 41 - BRIEVEN 2777 (1757) KHARG PART III / F.15 - 19
- 42 - IBID / 2888(1761) KHARG F.7 - B; 2919 (1762) KHARY F.3 - 4 , 19
- 43 - IBID / 2919 / KHARG F.4 KHARG AND GOMBRON F.4 - 5
- 44 - GOMBRON DIARY XIII/ 19TH. MARCH 1762
- 45 - BRIEVEN 2919 (1762) KHARG AND GOMBRON F.4 ; 2993 F.2760 / LORIMER / PP. 91 / 102 ,
- 129
- 46 - BRIEVEN / 2919 (1762) / KHARG AND GOMBRON F.5
- 47 - IBID / 2956 (1763) / KHARG F.26. 27
- 49 - NIEBHUR / PP. 182 - 3
- 50 - BRIEVEN 2894 (1764) / KHARG PART II F. 10 - 12
- 51 - IBID / 3048 (1766) / KHARG F. 37 - 38
- 52 - GOMBRON DIARY XIII / 3 TH APRIL 1762 ; BPC XXVII/ 4TH. DEC. 1764 AND XXIX / 25TH. EB. 1766
- 53 - SEE GHAFARI / PP.153 - 5; BRIEVEN 3067 (1767) / KHARG F. 7 - 6 ; NIBHUR PP. 96 /100 / 104 105 / 106 / 180 / 184
- 54 - BRIEVEN / 10C / CIT / NIBHUR / OP. CIT / P.182; BPCXXVII , 4 DEC - 1764 AND XXIV, 25 EB. 1766
- 55 - NIBHUR / OP. CIT /PP. 186 - PBC XXVIII / 21ST JULY 1765
- 56 - BRIEVEN 3076 (1767) / KHARG F 22 - 28 / NIBHUR OP.CIT / P.195
- 57 - BRIEVEN 3076 (1767) KHARG . F. 27 - 33

-
- 58 - IBID / 3051 (1757) , F712 - 718 / 720; 3142 (1770) F 397 - 445 NIBHUR / OP. CIT / PP. 195 - 6 ;
AFFAIRAES ENRANGES PERSE BI 197 18 MARCH 1766 ; TAFRASHI / F. 217 a
- 59 - BPC XXIX / 31ST JAN - / 18TH / 11SEP - / 5 NOV. 1769
- 60 - BRIEVEN 3076 (1767) / KHARG F II - 16 ; NIBHUR P.184
- 61 - BRIEVEN 2890 (1762) / KHARG PP. 322 /323 ; 2895 (1762) , F. 1843 - 55 ; MEILINK - ROELOFSZ
/ PP. S , 8
- 62 - D. SESTINI / UOYAGE DE CONS , ANTINPOLE A, BASSORA EN 1781 (PARIS 1798) / P.208
- 63 - FRXVI / 937 / 938 / 967 / NIBHUR OP. CIT , P. 196
- 64 - FRXVI / 1006 ; BPCXXXII / 20TH. MAY 1769 ; CARMELITES / P. 640 ; GHAFARI / P.155
- 65 - FRXVI / 1006 ; BPCXXXII , 7TH . MARCH AND 20TH. MAY 1769
- 66 - AFFAIRES ETRANGERS PERSE BI 197 / 18TH FEB ANDI3TH SEP/ 1769
- 67 - ZAKI SALEH / MESOPOTAMIA 1600 - 1914 ; ASTUDY IN BRITISH FOREIGN AFFAIRS
(BAGHDAD 1957) P.qq NOTE

جیمز بیلی فریزر

سفر نامہ پوشپور

سفرنامه بوشهر

در روز چهاردهم اوت ۱۸۲۱ کشتی حامل ما وارد بوشهر شد و پس از به جای آوردن مراسم احترام و سلام نظامی توسط نیروهای شبه نظامی مستقر در آن بندر پا به ساحل گذاشتیم.

لباس رسمی و خبرگی نیروها نشان از ویژگی کاری می داد که آنها برای انجام آن، فرا خوانده شده بودند. فرماندهی آنها در دست شیخ محل بود که خود برای دیدار از فرستاده دولت انگلستان، شخصاً به آنجا آمده بود. ورود به بوشهر برایمان موهبتی بود تا از گرد و غبار و هیاهو آسوده شده و به سرپناه دفتر نمایندگی سیاسی انگلیستان، پناه ببریم.

سیاحان و جهانگردان در آثار خود راجع به بوشهر و ساکنانش گفتنیهای بسیار به قلم آورده اند طوری که کمتر مطلب ناگفتنی درباره این شهر باقی می ماند.

کسانی که با سرزمین های بالنسبه سرسبز و بارور هندوستان خو کرده اند برایشان مشکل

است بتوانند درباره نواحی خشک و نازای اطراف این شهر و یا کلاً دشتهای جنوب ایران احساساتشان را آشکار سازند، تا چه رسد به کسانی که تنها با سرزمینهای حاصلخیز و زیبایهای گوناگون اروپا آشنا باشند و بعد بخواهند از این نواحی تفتیده و بی بار برداشتی منصفانه به زبان آورند. شنزارهای سوخته قهوه‌ای رنگ و یا خاک رُس زرد فام و رنگ پریده، همراه با صخره‌هایی که از آنها گیاه و سبزه‌ای نمی‌روید، تنها چشم‌انداز این ناحیه را تشکیل می‌دهد. خانه‌های شهرها و روستاها در این نواحی با مصالحی بنا گردیده که از خاک و گِل آنجا ساخته شده و در هر فاصله هم که آنها را زیر نظر می‌گذرانی با سطح ظاهری زمین آن ناحیه، به دشواری قابل تشخیص است و چنان رخ می‌نمایند که برای سکونت موزون و سازگار نمی‌باشند.

کلبه‌های بدقواره تصویر غم‌انگیزی را به نمایش می‌گذارند که روح آدمی را، آزار می‌دهد.

اگر می‌خواستیم به علل و انگیزه و نیروی دلبستگی افراد محلی به آنجا پی ببریم، عمدتاً می‌توانستیم با علاقه ساکنان عرب نشین چنین سرزمین‌هایی که به زحمت مایحتاج حیات در آنها یافت می‌شود، مقایسه‌شان کنیم. در حالی که به علت قهر طبیعت قطره‌ای آب شیرین در آنجا یافت نمی‌شود و آفتابش همچنان غیر قابل تحمل است که جز افراد محلی هیچکس حتی با کاربرد وسایل تخفیف دهنده‌گرما، تاب تحمل آن را ندارد.

ساختمان نمایندگی سیاسی انگلیس در بوشهر چنان بدطراحی و بنا شده بود که در آن هُرم گرما کاهش نمی‌یافت، زیرا عمارتی محلی با اتاقهای تنگ و کوچک بود که رو به حیاط باز می‌شدند و هوا هم در آنها جریان نمی‌یافت.

پیش از این نمایندگی سیاسی دولت انگلیس در بوشهر دارای عمارتی بود که بر تنها آب گوارای آنجا و همچنین نسیم دریا، اشراف داشت، اما غیرت دولت ایران برانگیخته شد و دست آخر از دربار دستوری دریافت شد تا آن را تخریب نمایند. بنابراین نماینده سیاسی مقیم مجبور شد تا دوباره در ساختمانهایی که از ماهیت آرام بخشی بی‌بهره بودند، اسکان یابد. مدتی که در ساختمان نمایندگی سیاسی به سر می‌بردیم دمای هوادر موقع طلوع آفتاب ۳۱ درجه بود و از ساعت ۱۱ صبح الی چهار بعدازظهر بین ۳۶ تا ۳۸ درجه تغییر می‌یافت و شبها هم اغلب به ۳۲ درجه می‌رسید.

در این مدت ما هم مانند ساکنان شهر عادت کرده بودیم که شبها در هوای آزاد در مهتابی و یا پشت بام ساختمان نمایندگی بخوابیم. رطوبت و شرجی آن چنان زیاد بود که صبحها که از خواب برمی‌خاستیم، تشک و ملافه‌ها کاملاً خیس شده بودند و قطرات درشت شرجی هم بر روی تمامی لباسها و پوشاکهایمان دیده می‌شد.

با این وجود اگر این وضعیت تا فرا رسیدن فصل پاییز ادامه نیابد برای سلامت انسان خطرناک نیست. اما زمانی که هوا به سردی می‌گراید تب و سرماخوردگی در پی خواهد داشت. در واقع خزان فصلی خطرناک قلمداد می‌شود، چه گفته می‌شود بذریه‌ها که در ماههای گرم و سوزان افشانده می‌شوند در این فصل سر بیرون می‌آورند.

زمانی که هوا به شدت گرم است خنکی حاصله از شرجی و عرق‌ریزان، در دمایی قابل تحمل، چندان زیاد نیست اما زمانی که هوا سرد می‌شود، نه تبخیر با سرعت صورت می‌گیرد و نه هم خیلی مورد نیاز است، بنابراین قطرات رطوبتی که در اطراف شخص پراکنده است به درجه‌ای خطرناک برای بدن انسان سرد می‌شود که در این حالت خوابیدن در هوای آزاد سلامت فرد را به خطر می‌اندازد.

بعد از ورودمان به بوشهر، ده روز نخست را به تهیه وسایل و امکانات مورد نیاز برای مسافرت به تهران گذرانیدیم. در روز نهم اوت، ناو سلطنتی لیور پول - مجهز به ۵۰ قبضه توپ به فرماندهی ناخدا یکم کولیر CAPT.F.A.COLIER وارد لنگرگاه بیرونی بوشهر شد. پرسنل شناور فوق در موقع عبور از مسقط به سبب گرمای بیش از اندازه با مشکلات و ناراحتیهای فراوان دست به گریبان شده بودند.

آنها تا پیش از آنکه از جزایر سلامه و بنات (سلامه و دخترانش) واقع در دهانه خلیج فارس بگذرند با مشکلات جدی روبرو نشدند ولی از آنجا به بعد با تغییرات جوی که صرفاً به سبب دگرگونی دما به وجود آمده، مواجه شده بودند. در این نقطه دماسنج دمای هوا را بین ۴۰ تا ۴۱ درجه نشان می‌داد و هوای خفه و دم کرده هم بدون اینکه با کمترین نسیمی همراه باشد، برایشان تحمل ناپذیر شده بود که سرانجام نتایج تأسف باری هم، در پی داشت.

در یک روز سه نفر از ناوبانهای این شناور به علت نوعی گرمزدگی از پای درآمدند و افسری که صبح مراسم تشییع جنازه همقطاران را به جای آورد، خود قبل از فرا رسیدن شب، به حال اغماغ فرو رفت. تعداد دیگری از افسران هم دچار نوعی گرمزدگی شده بودند.

اما اقدامات سریع و قاطع سبب شد تا از مرگ نجات یافته و سلامتشان را باز یابند. در بین افراد هم آثار گرمادگی مشاهده شد هر چند میزان مرگ و میر در بین آنان به مراتب کمتر از افسران بود. آنها در قسمتهای مختلف کشتی بیهوش می افتادند، دارای سرگیجه می شدند و بعضی موقع هم، دهانشان کف می کرد.

وقتی که حتی برای یک لحظه در معرض آفتاب قرار می گرفتند، بی کم و کاست این آثار در پی می آمد. لحظه ای که یک نفر از زیر سایبان کشتی پا بیرون می گذاشت، گیج و یا بیهوش می افتاد که چون سرانجامش به نیستی می انجامید، هرگز به هوش نمی آمد. وسایل تسکین دهنده ای که عمدتاً سرانجامش به نیستی می انجامید، هرگز هم بیهوش نمی آمد. وسایل تسکین دهنده ای که عمدتاً به کار می رفت و خیلی هم کارساز بود، حجامت فوری و فراوان و آب تنی در آب ولرم بود، بنابراین در بعضی موقع عرشه پایین کشتی از بس تعداد زیادی افراد در آنجا تحت عمل رگ زنی و حجامت قرار می گرفتند، به شکل کشتارگاه در می آمد. تمام اقدامات احتیاطی علیه آثار شوم این گرمای طاقت فرسا به عمل می آمد و ضمن اینکه تعداد سایبانها را دو برابر می کردند پست های نگهبانی هم در روزها برچیده بودند. جز بادبانهایی که بر روی عرشه افراشته شده بود بادبانی جابجا نشد اما با این وجود تمامی این تدابیر جهت رویارویی با این اوضاع دهشتناک کافی و کارساز قرار نگرفت.

افزون بر این گرمای جانکاه و شرایط پر درد و سر، بیشتر ملوانان و همچنین افسران دچار عرق سوزی سخت و شدیدی هم شدند - به طوری که پوشیدن لطیف ترین و نازک ترین البسه نیز برایشان ناممکن شده بود.

این متنها درجه گرما چندین روز به درازا کشید اما به محض اینکه وارد بوشهر شدند از شدت آن کاسته و دمای هوادر لنگرگاه بیرونی برایشان قابل تحمل شد.

کارکنان این ناو جنگی تنها کسانی نبودند که با این اوضاع مصیبت بار روبرو شده بودند، شخص دیگری هم که مقارن این احوال می خواسته با یک کشتی حامل اسب و تعدادی مسافر عازم قسمت سفلی خلیج فارس شود، چند روز بعد به بوشهر برگشت و جزئیات مشابهی را از گرمای کشنده و آثار آن را بیان داشت. او می گفت تعداد زیادی از این اسبها در بین راه تلف شده و تعدادی مسافر هم جان باختند و آنان هم که جان به سلامت بردند متحمل مصائب فراوان شده بودند. او با کمال میل از فرصتی که به دستش آمده بود سود جست و

همراه با شناور گشتی‌ای که عازم بوشهر بود، توانست از آن مهلکه جان سالم بدر برد. کارکنان این شناور هم جزئیات بیشتر و بسیار اسفانگیزی از اوضاع پادگان قشم در اختیارمان گذاشتند. از زمانی که آن جزیره را ترک کرده بودیم دو افسر دیگر همراه با هفده نفر اروپایی جان خود را از دست داده بودند. از چهار نفر افسری که برای بهبود و بازیافت سلامتشان به دریا رفته بودند سه نفرشان قربانی بیماری طولانی خود شدند و هر دو افسر جوانی هم که ما را از بمبئی تا آن جزیره همراهی کرده بودند بیمار شدند، هر چند امید بهبودیشان می‌رفت. این است اوضاع خلیج فارس در ماه اوت!

مقارن همین اوضاع و احوال، برای اولین بار شایعه‌ی یکی دو مورد بیماری وبا در بوشهر، سر زبانها افتاد.

راجع به این بیماری بیش از چند روز، چیزی گفته نشد، چه احتمالاً اینگونه گزارشات روحیه مردم را تضعیف می‌کرد و مسئولین می‌خواستند از گسترش هراس و دلهره در بین اهالی جلوگیری نمایند. اما روز بیستم و یابستم و یکم که آشکارا این مرض، یک بچه ارمنی را قربانی گرفت، موضوع شیوع آن هم کتمان ناپذیر شد. از بین رفتن این بچه، بیماری و مرگ پدر و مادرش و همچنین تعداد دیگری از مردم را به گونه‌ای سریع و پشت سر هم، به دنبال داشت. در آغاز اینطور پنداشته می‌شد که این بیماری به شکلی سبک و خفیف باشد و تعدادی هم که به آن مبتلا شدند با استفاده از یک نوع نوشیدنی فرنگی - سلامت خود را باز یافتند و همگان این امید را در سر پروراندند که این بالای آسمانی، خیلی کشنده نباشد.

در روز بیست سوم به چادرهایمان که حدوداً در ۲ مایلی جنوب شهر و در نزدیکی چند حلقه چاه آب شیرین و تعدادی نخل خرما و بوته‌های پنبه برافراشته شده بود، نقل مکان کردیم. این نقطه تقریباً تمامی جاهای سرسبز اطراف بوشهر را شامل می‌شد.

در روز بیست و چهارم باخبر شدیم که این بیماری واگیر در شهر افزایش یافته و یک مورد آن هم در اردوگاه ما، روی داده است. یک روز صبح که قدم زنان به طرف چاههای آب شیرین می‌رفتم، در نزدیکی یکی از آنها زنی را مشاهده کردم که بر روی زمین دراز کشیده و سر تا سر بدنش با پارچه‌ای پوشانیده شده بود و سایرین هم با مشکهایشان آب سرد بر رویش می‌ریختند. این یک مورد از بیماری وبا بود و همراهانش با این باور که او را درمان کنند، به این عمل روی آورده بودند.

آن زن پیش از طلوع آفتاب به این مرض مبتلا شده بود و به شدت استفراغ می‌کرد و دچار تشنج هم شده بود.

زمانی که او را دیدم دست و پایش سرد و عرق کرده و دچار انقباض عضلانی شده بود و دندانهایش هم قفل و تمام سیمایش رنگ پریده و به گونه‌ای ویژه مردنی می‌نمود که همگی این نشانه‌ها حکایت از این بیماری داشت.

آب سرد، بدنش را کاملاً خیس و مرطوب ساخته بود و گاه و بیگاه هم که به هوش می‌آمد از شدت احساس سرما به خود می‌لرزید.

به همراهانش پیشنهاد تهیه دارو نمودم که در آغاز شادمانه و ظاهراً با سپاس آن را پذیرفتند. ولی زمانی که دارو آوردم و آنها پرسیدند که آیا در آن برندی هست یا نه و چون به آنها گفته شد که احتمالاً آری، شدیداً از قبول آن خودداری کرده و اجازه ندادند که به بیمار خورانیده شد. به آنها توضیح دادم که این دارو تنها وسیله نجات جان بیمار بوده و آنچه آنها انجام می‌دهند باعث هلاکتش می‌گردد، آنگاه اضافه نمودم که با پافشاری‌ام هدفی جز آرزوی نجات جان یک نفر ممنوع را ندارم.

زنها دوباره اظهار قدردانی کردند و استغفرالله گفتند و اعتنایی هم به داروی پیشنهادی من ننمودند و ریختن آب سرد بر روی بدن آن بیمار را که ظاهراً آخرین دقایق حیاتش را می‌گذرانید، ادامه دادند. بیمار حدوداً در ساعت ۱۱ صبح در گذشت. این مورد بسیار حاد و خطرناک بود و در خلال ۵ الی ۶ ساعت مریض را از پای درآورد.

اهالی این طور می‌پنداشتند که وبا دارای طبیعت و ماهیتی «گرم» بوده که باید با استفاده از داروهای «خنک» با آن مبارزه کرد، به همین دلیل بر بدن مبتلایان آب سرد می‌ریختند و قسمی آب غوره هم به آنها می‌نوشانیدند که این کارها بر اساس نظرات مانه تنها بیماران را بهبود نمی‌بخشید بلکه سبب هلاکت فوری‌اشان هم می‌گردید. عمدتاً با وجود تمام ارزش و احترامی که سکنه منطقه به طب اروپایی قائل هستند ما نتوانستیم آنها را از به کار بردن این شیوه مدارا و خطراتش باز داشته و یا تشویق به تغییر آن نماییم.

در خلال ۱۰ الی ۱۲ روز این بیماری به درجه‌ای حاد و خطرناک گسترش یافت و روزانه بین ۱۰ تا ۱۲ نفر را در شهر و تعداد زیادی هم در روستاهای اطراف از پای در می‌آورد.

اهالی بدون اینکه نتیجه دلخواهی به دست آورند کماکان شیوه معالجاتی خود یعنی

ریختن آب سرد بر روی بدن بیمار و نوشانیدن آب غوره را دنبال می‌کردند، که البته باید اقرار کرد شیوه مداوای اروپایی هم موفقیتی در بر نداشت زیرا تعداد زیادی از بیماران که توسط پزشک نمایندگی سیاسی انگلستان تحت معالجه قرار گرفتند، جان خود را از دست دادند. در اردوگاه ما تنها کسی که به هلاکت رسید سرباز عربی بود که به عنوان نگهبان در آن جا گمارده شده بود.

در روز بیست و نهم با آمدن یک نفر از شیراز گزارشاتی را که راجع به پیشرفت این بیماری به مناطق داخلی دریافت کرده بودیم، محرز گردید.

در آن هنگام وبا به درجه‌ای خفیف و ملایم به کازرون رسیده بود ولی در روستاهای بین آنجا و بوشهر به ویژه دالکی به گونه‌ای چشمگیر شدت داشت. نامبرده حتی در راه اصلی هم اجساد زیادی را دیده بود که احتمالاً از ترس و با فرار کرده و درست در جایی که زمین خورده بودند، از بین رفته بودند. همه مردم به ویژه قاطرچی‌ها که در بین راه بوشهر - شیراز رفت و آمد می‌کردند و چهار نفرشان هم در این مسیر به هلاکت رسیده بودند، بسیار وحشت زده شده بودند.

قاطرچی‌هایی هم که در بوشهر نسبت به اوضاع این راه آگاه شده بودند از رفتن به کازرون و عبور از آنجا قاطعانه خودداری می‌کردند.

برای مدتی هیچ کاروانی از این مسیر عبور نکرد و با وجودی که یک نفر قاطرچی استخدام کرده و هشتاد رأس قاطر هم کرایه کرده بودیم با این وجود هنوز به ۶۰ الی ۷۰ رأس دیگر نیاز داشتیم که نه ما و نه مکاری‌ها نتوانستیم آن را تهیه کنیم زیرا مالکین قاطرها نمی‌خواستند پایشان به سرزمین وبا زده باز شود.

بنابراین پیشرفت کار هیئت ما با تأخیری جدی روبرو شد و در واقع این موضوع برایمان به صورت مسأله‌ای درآمد که تاکی می‌بایست خدمات عمومی تحت شرایط فعلی انجام می‌گرفت و روشن بود که وبا به طور سریع در امتداد راه اصلی پیشرفت می‌کند و احتمالاً به زودی به شیراز هم خواهد رسید.

اگر همزمان با ورود هیئت ما، وبا به شیراز می‌رسید بنا به دلایل زیادی بیم آن می‌رفت که ایرانیان (ناخودآگاه) بدون اینکه در مورد علل این بلای آسمانی پژوهشی انجام دهند، تقارن این دو رویداد را به گونه‌ای که منافعی و زیان‌آور به اهداف حکومت باشد، به هم پیوند دهند.

اگر وبا پیش از ورود ما به آنجا می‌رسید موردی برای قبول این پنداشت وجود نداشت، بنابراین به همین دلیل و سایر موارد کم اهمیت‌تری به این توفیق اجباری یعنی تأخیر در حرکت که امری چاره‌ناپذیر بود، تن در دادیم و تصمیم گرفتیم تا دریافت اطلاعات بیشتر از مرکز ایالت فارس و ورود مهماندار تعیین شده از کازرون - که او هم مانند ما به دلیل نیافتن چارپا در آنجا متوقف شده بود - در بوشهر باقی بمانیم.

در این موقع کمترین نشانه‌ای از کاهش شدت وبا در شهر دیده نمی‌شد. بعضی از افراد هیئت که هر صبحگاه تا حصار شهر راه می‌پیمودند، اجساد هفت یا هشت نفر را که شب قبل مرده و از یکی از دروازه‌ها به گورستان می‌بردند، مشاهده می‌کردند.

در اردوگاه ما هم دو مورد دیگر به وقوع پیوست که به اروپائیان گزارش نشد، چه دارویی که آنها پیشنهاد می‌کردند، نتیجه‌اش هولناک بود.

در روز سی‌ام، دو مورد تازه از بیماری وبا در اردوگاه مشاهده شد و دو خدمتکار هندی ما، آشپز و دستیارش به این ناخوشی مبتلا شدند و حدوداً مقارن همین احوال بود که دو نفر عرب هم، یکی قاطرچی و دیگری فراش، به گونه‌ای مشابه در آنجا زمین‌گیر شدند. این وضعیت فرصتی برایمان به وجود آورد تا نتایج معالجات را به روشهای اروپایی و محلی با هم مقایسه کنیم، چه خدمتکاران ما به شیوه اروپایی تحت درمان قرار می‌گرفتند و این در حالی بود که عربها اصرار داشتند همقطارانشان را به روش خود معالجه نمایند.

کمک آشپز که مردی نحیف و لاغر اندام بود تمام شب قبل را تا صبح با درد و استفراغ کردن گذرانید که به او داروهای تحریک کننده‌ای چون لادانم (مخلوط افیون)، محلول آمونیاک، نعناع بیابانی و برندی خورانیده شد و دردش هم تسکین یافت، اما چیزی نگذشت که سر تا سر روز را با احساس درد شدید در روده، ادامه داد.

آشپز که ظاهراً به گونه‌ای خفیف مبتلا به وبا شده بود حدوداً در ساعت ده صبح همان روز درخواست یاری کرد و به شدت شروع به استفراغ کردن نمود که به او دارو خورانیده شد اما اولین خوراک دارویی از راه دهان پس زده شد، آنگاه به زودی دچار گرفتگی عضلانی شد و تمام دست و پایش سرد گردید.

دوباره خوراک دارویی تجویز شد و با وجودی که دردش شدید بود هنوز هم بیم خطر نمی‌رفت و نوع بیماری هم به گونه‌ای ویژه حاد پنداشته نمی‌شد. اما در حدود ساعت ۲

بعد از ظهر حالش وخیم تر شد، در چهره اش رنگ پریدگی نمایان گشت، نبضش از کار افتاد، تمام دست و پا و اندامش سرد شد و به شدت از شکم درد و احساس تشنگی می نالید و پیوسته هم برای تسکین آن طلب آب خنک می کرد. بقیه روز و در خلال شب بعد این علائم با وقفه های گاه و بیگاه با شدت هر چه بیشتر افزایش یافت و در ساعت یک بامداد روز بعد علیرغم کمک هایی که به عمل آمد، برای همیشه دم فرو بست. این بیماری در این مورد شدت و ماهیت دردناکش را با توانی هولناک نشان داد. زیرا بیمار مردی زورمند و عضلانی بود که سرسختانه هم با مرگ مبارزه می کرد. احساس گرما و سوزش درون، تشنگی و عطش سیری ناپذیر، چهره خیس و عرق کرده، عرق سرد و گرفتگی های حاد عضلانی همگی کاملاً نشان از این بیماری می داد. افزون بر این تغییر چهره، به علت از بین رفتن مایعات بدن هم به دنبال داشت و شدتش هم مشابه مواردی بود که مبتلایان به آن تازگی به هلاکت رسیده بودند. اولین مورد (کمک آشپز) تا مدت ها مشکوک به نظر می آمد.

گاه گرفتگی عضلانی رخ می داد و بنیه اش هم بسیار ناتوان بود، مقارن شب روز سی ام از خوردن بیشتر دارو جهت تسکین درد خودداری کرد اما در خلال شب حالش به بهبودی گرائید و روز بعد هنگامی که دیگری جان می سپرد، خطر بیماری او برطرف گردید. بر روی دو بیمار عرب آب خنک ریخته و سرکه و آب سرد هم به آنها نوشانیده شد. در وهله نخست، مورد بیماری فراش از ماهیت حاد و شدیدتری برخوردار نبود اما بعد از اینکه دو روز مستمراً آب سرد بر روی بدنش ریخته شد، درگذشت.

قاطرچی هم وضعیتی مشابه داشت، هر چند تصور می کنم مورد بیماریش از شدت کمتری برخوردار بود. در هر حال خواه به سبب حدت کمتر بیماری و خواه به علت قوی تر بودن بنیه اش از دیگری، که به درستی تشخیصش دشوار است، او با این مرض مبارزه کرد و سرانجام هم جان سالم به در برد.

من وقت زیادی را بر روی این موارد صرف کردم و شخصاً ناظر بر حالات دوران بیماری بودم و شب و روز با دقت و موشکافی زیاد برای پی بردن به موارد اختلاف آنها، به بیماران سر می زدم، زیرا درک هر واقعتی و یا دست یافتن به هر رد و اشاره ای، راجع به موضوعی چنین پیچیده و پر تردید، چون ماهیت و پیشینه این بیماری، ولو به قلمی غیر علمی، از گیرایی و جذابیتی زیاد، برخوردار است.

نمی توان گفت که ثمره این دقتها چیزی را به اثبات برساند، جز اینکه تمامی شیوه های معالجاتی که تاکنون برای مبارزه ای نتیجه بخش علیه این بلای آسمانی به کار برده می شده، دارای کارائی نبوده اند: اگر مرض کم شدت و خفیف باشد احتمالاً بیمار بهبود می یابد خواه او درمانهای معمول را بپذیرد و یا رد کند، زمانی که مرض شدید است، همانگونه که عموماً چنین است هیچ درمان و راه چاره ای مفید و کارساز نیست.

فراوان اتفاق می افتاد و دلایل معتبر و مطمئن هم برای قبولش در دست داشتیم که در هنگام اوج و بحبوحه مرض، افراد زیادی که صرفاً به سبب گرمای توانفرسا همراه با سرگیجه زمین گیر می شدند، ظاهراً به این بیماری هم مبتلا می گردیدند که در این حالت با ریختن آب سرد بر روی آنها و خوراندن داروهای خنک، درمان می شدند.

چون اینگونه بیماران با این روش درمان بهبود می یافتند، اعتماد مردم هم نسبت به این شیوه معالجات بیشتر می شد و در نتیجه آب سرد و سرکه خنک هم به عنوان داروهای ویژه برای این مرض، قلمداد می گردید.

روزی که آشپز از پای درآمد مورد مشابهی در چادری که نشسته بودیم، روی داد. یکی از خدمتکاران مورد علاقه دکتر جوکس (DR. jukes) در حالی که قلیان تعارف می کرد یکباره رنگ چهره اش به زردی گرائید و بیش از آنکه بتواند تعادلش را حفظ کند با سر به زمین افتاد. زمانی که او را از جا بلند کردند، رنگ صورتش پریده و دست و پایش کاملاً بی حرکت شده بود که بی تردید همه این نشانه ها حکایت از این بیماری می کرد، اما به محض اینکه کمی آب بر روی صورتش پاشیدند حالش به بهبودی گرایید و با خوراندن مقداری دارو هم، دوباره سلامت را به طور کامل باز یافت. به طور مسلم نشانه های این مورد بسیار زیاد مشابه با علائم بیماری و با بود که نیروی حیات را چون ضربات برق زدگی از کار می اندازد، و بی تردید اگر این مورد در شهر روی می داد اینطور در بین اهالی جا می افتاد که بیمار بهبود یافته، مبتلا به وبا بوده است.

در روز یکم سپتامبر، مهماندار، فریدون خان، وارد اردوگاه ما شد و چادرش را در همان حوالی برافراشت. او اظهار می داشت که ترس و دلهره مردم در بین راه چنان زیاد بوده که تعداد زیادی از روستاها به ویژه در حوالی دالکی و کنار تخته، خالی از سکنه شده، و در بعضی جاها هم مردم کلبه هایشان را به آتش کشیده و به کوهها پناهنده شده بودند.

در کازرون روزانه این بیماری ۷ یا ۸ نفر را قربانی می‌گرفت و اهالی به منظور فراری دادن بیماری از ولایتشان مبادرت به تیراندازی و هیاهو می‌کردند. ساکنان شیراز هم جهت جلوگیری از ورود وبا به شهرشان دست به چنین کارهایی زدند. اما شاهزاده حکمران فارس به محض اینکه چنین سر و صداهایی را شنید دستور توقیف آن را داد و اعلام داشت کسانی که پیش از ورود مرض چنین اعمالی انجام می‌دهند احمق می‌باشند و سرانجام تأکید کرد کسانی که اینگونه رفتارهای ابلهانه را پی بگیرند، گوششان را خواهد برید.

تا این زمان تلفات جانی وبا در بوشهر بین ۲۰ الی ۳۰ نفر در روز افزایش یافته بود: به ویژه در این روز (یکم سپتامبر) که گفته می‌شد اجساد ۲۵ نفر از دروازه‌های شهر به گورستان انتقال داده شده است.

در روز سوم سپتامبر ناخدا یکم رایت «CAPT. WRIGHT» فرمانده کشتی گشتی وستال «VESTAL»، جمعی کمپانی هند شرقی، بیمار گشت و روز بعد جان سپرد. این اولین مورد بود که در بین اروپائیان اتفاق می‌افتاد که اعضاء گروه را بسیار افسرده و پریشان خاطر ساخت، اما به هر حال ناخدا رایت فردی کم توان و کم بنیه بود و نمی‌توانست با چنین بیماری هولناکی به مبارزه برخیزد.

میرزای ارشد هیئت ماهم دچار وبا شد و از طرفی چندین مورد دیگر هم از این بیماری در اردوگاه به وقوع پیوست. لازم به یادآوری است که آنچه از نزدیک شاهدش بودیم عبارت بود از: حمله ناگهانی مرض، ضعف و از پا در افتادگی قربانیان و هیاهوهای زودگذر و نفوذی که این بلای آسمانی در آن حول و حواشی به وجود می‌آورد که همگی آنها صحنه تلفات در سنگرهای میدان جنگ و اوضاع محل محاصره شده‌ای را، که ساکنانش بدون اینکه تکانی بخورند توسط تیراندازان ماهر دشمن از پای در می‌آیند، در ذهنمان تداعی می‌کرد.

ناگفته نماند که کلمه «میرزا» در زبان فارسی به معنای منشی و نویسنده است، اما زمانی که بعد از نام شخص قرار گیرد مفهوم شاهزاده از آن استنباط می‌شود.

مانند «محمدعلی میرزا» یا حسین علی میرزا که در این حالت از واژه «امیرزاده» مشتق شده است، اما موقعی که این کلمه در جلو اسم فرد واقع می‌شود مانند «میرزا موسی» یا «میرزا حسین» مفهوم منشی و یا باسواد و اهل قلم از آن افاده می‌گردد. ما حتی آگاه شدیم ساکنان محل که باورهای موهوم پرستانه‌ای درباره قدرت اجرام آسمانی دارند، تلفات دهشتناک این

بیماری مخوف را به تاثیر ستاره «سهیل» (CANOPUS) که در این موقع کمی پیش از طلوع آفتاب در آسمان دیده می‌شود، نسبت می‌دهند.

طبق گفته منجم‌باشی‌ها و طالع‌بین‌ها این ستاره دارای قدرتی فوق‌العاده بوده که می‌تواند بر حسب شرایط تأثیراتی خجسته و یا نامیمون داشته باشد که متأسفانه این ستاره در این مورد تأثیر نحس داشته است. به گفته منجم‌باشی‌ها نمونه‌هایی از حسن تأثیر این ستاره این است که اگر اشعه‌اش در چاهی که در آن پوست گذاشته شده تا پیش از دباغی نخیس بخورد نه تنها این کار خسته‌کننده با فوریت انجام می‌گیرد بلکه پوست مزبور نیز به «بلغار» یا آنچه که ما آن را «چرم روسی» می‌نامیم، تبدیل می‌شود.

* اعتقاد ایرانیان و یا در واقع مشرق زمین‌ها به طالع‌بینی و تأثیر اجرام سماوی بر سرنوشت آدمی آن چنان آشکار است که در اینجا نیازی به توضیح بیشتری درباره آن دیده نمی‌شود. طالع‌بینی شغلی رایج و پرسود است، زیرا هیچکس کاری را هر چند جزئی و پیش با افتاده بدون مشورت با منجم‌باشی جهت تعیین روز و ساعتی سعد و مبارک، آغاز نمی‌کند. سرجان ملکم در جلد دوم کتابش تحت عنوان «تاریخ ایران» نمونه‌های بسیاری از خوش باوری ایرانیان به طالع‌بینی، به دست می‌دهد که از آن میان داستان فرستاده ایران «عبدالنبی خان» شنیدنی است. نامبرده درست هنگام مسافرتش به سرزمین هند به حسب سفارش منجم‌باشی مجبور شد دستور دهد تا به منظور اینکه در طول سفر با مسائل شومی روبرو نگردد، چندین حصار شهر را تخریب نمایند.

در روز ششم سپتامبر قاطرهای زیادی از راه رسید و اخبار دریافتی راجع به اوضاع جاده‌ها در ارتباط با این بیماری هم نویدبخش و دلگرم‌کننده شده بود.

بی‌تردید تلفات روزانه کاهش یافته و موارد جدید این بیماری، به گونه‌ای چشمگیر به صورت انگشت‌شمار درآمده بود. روز هشتم سپتامبر مصادف با عید قربان بود و مسلمانان این روز را به پاس اینکه (حضرت) ابراهیم راضی می‌شود تا در اجرای فرمان خدا، فرزندش اسماعیل را (در متن اسحاق: مترجم) قربانی کند، جشن می‌گیرند.

در این روز یز و گوسفند به وفور قربانی می‌شود، اما اشخاص برجسته، شاهزادگان و حکام شتر قربانی می‌کنند. مراسم مشابهی در تهران، شیراز، تبریز و سایر مراکز ایالات هم به پا می‌گردد. در این مراسم کلیه مهمانان عالیقدر و مقامات برجسته دولتی شرکت کرده و از

آنها با کباب گوشت تازه، پذیرایی می‌شود که همگی آن را با اشتیاق زیاد تناول می‌نمایند. به درستی حیواناتی که در این روز قربانی می‌شود آن چنان زیاد است که ساکنان شهر نمی‌توانند پیش از آنکه گوشت‌ها فاسد شود آن را به مصرف برسانند. بنابراین در این روز طوایف کوه‌نشین سرازیر شهر شده و لاشه‌های گوشت را برده و جهت مصرف آینده‌شان در آفتاب خشک می‌کنند.***

اکنون کلیه ترتیبات برای ترک بوشهر مهیا شده بود. اما ایرانی‌ها به ویژه زمانی که می‌خواهند کاری مهم را آغاز کنند، آنقدر به دودلی و تردید دچار می‌شوند که مشکل بتوان وادارشان به حرکت نمود.

مدتی که در بوشهر معطل شده بودیم به زیان قاطرچی‌ها بود، چه کرایه آنها تا زمانی که حرکت نمی‌کردیم پرداخت نمی‌شد. اما با این وجود انگیزه سود مالی هم نمی‌توانست آنها را از باورهای موهوم، باز دارد.

فردای آن روز نمی‌توانستیم سفرمان را آغاز کنیم زیرا آنها نسبت به آن اعتراض می‌کردند چون مصادف با روز ۱۳ ماه خودشان بود که روزی شوم شمرده می‌شد.***

خدمتکارانمان هم در تایید این باور گوشزدهایی به ما می‌نمودند و می‌گفتند: درست روز سیزدهم بود که مسافرت نامیمون دریایی امان را از بمبئی آغاز کردیم و دقیقاً هم همین روز نحس بود که بندر مسقط را ترک گفتیم. لذا چون آثار ناموفق آن دو اقدام بسیار مشهود بود، نتوانستیم در چنین روز نامیمونی، دست به کاری بزنیم. بنابر آنچه گذشت، همگی موافقت کردیم که در روز یازدهم سپتامبر که برابر با ۱۴ ماه ایرانی‌ها بود، مسافرتمان را آغاز کنیم.

در این روز گفته می‌شد که قدرت بیماری وبا فروکش کرده و از این روی مرگ و میری هم روی نداده است. از دیگر سو از منبع بسیار موثقی اطلاع حاصل نمودیم که مجموع تلفات ناشی از این بیماری، در خلال ایامی که شدتش در بوشهر به اوج خود رسیده بود از ۴۰۰ نفر تجاوز نکرده که میانگین تلفات روزانه بین ۱۳ الی ۱۴ نفر بوده است. افزون بر این در ایامی که این بیماری بیشترین تعداد قربانی را می‌گرفت، مرگ و میر روزانه ۳۰ الی ۴۰ نفر بود که حتی این تعداد یکبار به ۴۳ نفر هم، افزایش یافت.

جمعیت بوشهر از ده هزار نفر تجاوز نمی‌کند اما تعداد چشمگیری از این سکنه با

دریافت اولین هشدار شهر را ترک گفته بودند، بنابراین به منظور محاسبه نتایج مصیبت بار این بلا، باید مجموع تلفات را بین تعداد بسیار کاهش یافته‌ای تقسیم نمود که تحت این شرایط آثار آن بالنسبه ظاهراً خیلی فاجعه آمیز نبوده است.

در این اوضاع و احوال شهر بصره هم جان سالم بدر نبرد. چه آثار این بیماری واگیر در آنجا، بسیار هولناک بود. جمعیت آن بندر از ۵۰/۰۰۰ نفر تجاوز نمی‌کند و با وجودی که تعدادی از سکنه به دشت و صحرا پناه برده بودند در عین حال اطلاع حاصل نمودیم که تعداد ۱۲/۰۰۰ نفر، قربانیان این بیماری بوده‌اند.

حتی اگر بپذیریم که در بیان این تعداد از قربانیان گزافه‌گویی شده باشد، با این وجود میزان مرگ و میر آنجا بسیار زیاد بوده است، زیرا هم در آن موقع و هم بعدها توسط انگلیسی‌های صاحب‌نظر باخبر شدیم که نتایج این بلای آسمانی در آنجا، بسیار اندوهبار بوده است.

آثار کشنده و فوری این بیماری در بصره آنچنان دلهره و هراسی مهارنشدنی به وجود آورده بود که ساکنان آنجا به بستگان درجه یک خود هم توجه نکرده و هر کس که پول و قدرتی داشته، شهر را بدون اینکه به حال و روزگار باقی ماندگان فکر کند، ترک کرده و خویشاوندان بیمار را بدون کمترین احساس ندامت و افسوس به دست سرنوشت سپرده بودند.

اجساد قربانیان در هر کجا که از پای در می‌آمدند اعم از خانه و یا خیابان در همانجا باقی مانده و جمع‌آوری نمی‌شدند، طوری که این وضع خود به مراتب بیشتر از مرض وبا، منشأ ترس و دلهره شده بود.

اجساد آن که در این حالت از بین نمی‌رفتند به گورستان انتقال داده می‌شدند ولی اجساد آن دسته از قربانیان که وضعیتی دلخراش داشتند بدون رعایت احترام و به جای آوردن مراسم تشییع در همانجا به خاک سپرده می‌شدند.

مسئولین بندر بصره، بدون اینکه برای حفظ آرامش در شهر اقدامات احتیاطی به عمل آورند و یا کمترین کاری جهت جلوگیری از پیشرفت مرض انجام دهند، همگی شهر را ترک گفته بودند تا چه رسد به اینکه به مبتلایان کمک کرده و یا مایه تسلی خاطرشان را فراهم آورند.

سرانجام شدت بیماری در آن بندر کاهش یافت و کم‌کم فروکش نمود. مردم با ترس و بی‌حالی به شهر مراجعت کردند و از تلفات وارده آگاه شدند و کمتر کسی بود، که از این حادثه مخوف آسیب ندیده باشد. خانواده‌هایی بودند که این مرض تمامی اعضاء آنها را از پای درآورد و بعضی هم تعداد اندکی از آنها جان سالم بدر بردند که نمونه ویژه آن خانواده‌ای ۳۲ نفره بود که تعداد ۲۸ نفر آن به هلاکت رسیدند. کسی که در آن موقع این گزارش را برایمان ارسال داشت، خود به تازگی از این بیماری مهلک بهبود یافته و بنا به گفته خودش، شاهد صحنه‌هایی وحشتناک بوده است.

بر اساس همان گزارش بیماری و با با قدرتی وحشتناک تا دجله رسیده و تقریباً در حال نزدیک شدن به بغداد هم بوده است که بنا به دلایل زیادی بیم آن می‌رفت که در آن شهر تلفاتی مخوف داشته باشد. همچنین برای اولین بار گزارشی دریافت نمودیم دایر بر اینکه این مرض به شیراز هم رسیده اما با این وجود شدتش در امتداد مسیری که به آن شهر ختم می‌شد، به گونه‌ای چشمگیر کاهش یافته بود.

از موقعی که وارد بوشهر شده بودیم هوا بسیار گرم و سوزناک بود و دماسنج چادرم در ساعات گرم روز دمای هوا را بین ۴۰ تا ۴۱ درجه نشان می‌داد. شدت آزار دهنده گرما بر حسب جهتی که باد می‌وزید، متفاوت بود. بادی که از مسیر جنوبی (قوس) می‌وزید همراه با رطوبتی خفقتان‌آور بود و به مراتب از باد شمال ناخوشایندتر می‌نمود هر چند که باد شمال هم گهگاه حالتی گرم و خشک داشت. در خلال روزهای آغازین ماه اوت، جیوه دماسنج به ندرت پایین‌تر از ۳۰ یا ۳۱ درجه می‌افتاد، اما در پایان این ماه و آغاز ماه سپتامبر شبها خنک‌تر شدند و دماسنج دمای هوا را قبل از طلوع آفتاب بین ۲۴ تا ۲۱ درجه نشان می‌داد.

بادی که می‌وزید نه تنها به سبب گرمی اش ناخوشایند نامطبوع بود بلکه بیشتر اوقات هم شن‌هایی نرم در هوا پراکنده می‌ساخت که خود و هر چه را که اطرافمان بود، آکنده از گرد و غبار می‌کرد و آسایش را از ما سلب می‌نمود و به راستی کسانی که برای آنجا ارزش و اعتبار زیادی قائلند چه خوب می‌کنند که در ماههای جولای، اوت و سپتامبر از برافراشتن چادر در شن‌زارهای بوشهر، خودداری می‌نمایند.

حرکت از پوشهر به شیراز

در ساعت سه بعد از ظهر روز یازدهم سپتامبر با برچیدن و بار کردن چادرها نخستین گام مسافرتمان را برداشتیم. در اینجا هم مثل بیشتر جاها اولین حرکت آغاز سفر با داد و بیداد و آشفتگی اوضاع همراه است. چه وسایل سر جای مناسب‌اشان قرار نمی‌گیرند، افراد با یکدیگر سر ناسازگاری داشته و با هم گلاویز می‌شوند و بار و بنه به خوبی چیده نمی‌شود، یا اسباب سفر درست و حسابی بسته‌بندی نمی‌گردد. از سویی خدمتکارها هم شلوغ، نامعقول و ناخشنودند و قاطرچی‌ها عبوس و خشمگین و پر خاشگرند. هیچ کاری ناخوشایندتر از سر و سامان دادن به حرکت دسته بزرگی از مسافران نمی‌تواند باشد، به ویژه اینکه این دسته از افراد نامتجانس و جوراجوری مثل گروه ما ترکیب شده باشد. ضمناً هیچ صحنه‌ای را هم دیدنی‌تر از راه افتادن چنین کاروانی - در مقیاس کوچک - نمی‌توان به نمایش درآورد. شاید تنوع و خوش‌رنگی لباسها آنگونه که در موارد مشابه در هندوستان آشکار می‌شود نبوده باشد، اما با این وجود احتمالاً بی‌تناسبی اندامها و گوناگونی منش‌ها، تقریباً بتواند جای خالی درخشش و شکوه رنگ‌ها را که در اینجا بسیار اندک است، پر کند.

ایرانیان هنگام سوارکاری شلواری بسیار گل و گشاد و رنگین که عمدتاً به رنگ سرخ است می‌پوشند. اینگونه شلوارها قسمت زیادی از لباسهای زیر را در لای خود می‌پوشاند. سوارکارها پاچه شلوار را بانواری دور قوزک پا می‌بندند تا بتوانند آن را در چکمه‌ای زشت و گشاد که از چرم قرمز و یا بلغار (چرم روسی) - اگر فرد بتواند آن را تهیه کند - ساخته شده بچپاند. این کار برآمدگی‌های پف کرده و کیسه‌مانندی که عیناً کار جیب را انجام می‌دهد، به وجود می‌آورد که سوارکار ضمن اینکه تمامی خرت و پرت‌های مورد نیازش را در آن می‌گذارد می‌تواند هر چه را هم که در بین راه به دست آورد، در آن جای دهد.

بر روی لباس‌های رو «قبا» می‌پوشند و پیش از آنکه بر چارپاسوار شوند گوشه آن را چین داده، بالا می‌زنند تا هم ابهت خود را نشان دهند و هم اینکه حتی الامکان بتوانند آزادانه و بدون هیچ درد و سری حرکت کنند. بر روی تمامی اینها هم «بارونی» «BAROUNEE» یا «م OEEMA» می‌اندازند. ضمناً یادآوری می‌شود که مردانی که تا حدودی دارای شأن و مرتبه بالایی هستند، قبا می‌پوشند. قبا پوششی فراخ با آستین‌های گشاد است که سر تا سر بدن را

می‌پوشاند و بر حسب سلیقه و استطاعت فرد از ماهوتِ زبر یا نرم، شال کشمیر و یا حتی مخمل بافته می‌شود و آستر آن نیز با هر نوع پارچه - از مرغوبترین پارچه ابریشمی و یا پوست خز و سنجاب گرفته تا زبرترین چیت - دوخته می‌شود و یا نوارهای باریک ابریشمی، طلایی و یا نقره‌ای، ماهرانه مليله دوزی می‌گردد. بارونی عمدتاً بیشتر مورد استفاده و منحصرأ در موقع سوارکاری پوشیده می‌شود و تا حدودی مانند جامه سوارکاری زنانه است که از گردن تا دور کمر، بدن را سفت و محکم می‌پوشاند و از آنجا برآمدگی یافته و با چین و تاهای زیاد، پاها را در بر می‌گیرد. بارونی معمولاً از پارچه نوع ماهوت - البته با کیفیت‌های گوناگون - ساخته می‌شود که بر حسب توانایی و ثروت فرد، مليله دوزی‌ئی هم که آن را زینت می‌بخشد، متفاوت است. افرادی که نمی‌توانند اینگونه لباسهای مناسب و گران قیمت تهیه کنند با نیم تنه‌هایی که از نمد و یا پارچه پشمی زمخت و یا پوست گوسفند ساخته شده، خودشان را در برابر سرما محفوظ نگه می‌دارند و گاه و بیگاه هم نیم تنه‌ای زمخت و گشاد بنام «پوستین» می‌پوشند که بدن را عملاً در برابر همه چیز جز سرمای بسیار گزنده، محافظت می‌کند. به این هیئت و آرایش پوششی با تمامی گوناگونی‌هایی که دارد تنها افراد آرام و صلح‌جو اکتفا می‌کنند و این در حالی است که بیشتر کسانی که روحیه‌ای جنگجویانه دارند نه فقط خود را مجهز به شمشیر، تفنگ، تپانچه و خنجر می‌سازند بلکه دبه بازو، جعبه فشنگ و سایر ظروف جور و اجور مهمات را هم بر کمر و دوش و سایر رخت و لباسهایشان آویزان می‌سازند. تپانچه بعضی وقتها در جعبه و محافظه جا داده و زمانی هم به کمر بسته می‌شود و تفنگ - جنگ افزاری که حالتی جنگجویانه را به نمایش می‌گذارد - بر دوش می‌آویزند.

ایرانیان سوارکار کلاهی سیاه رنگ و پوستی - یا نمدی با حالت‌های گوناگون بر سر می‌گذارند که از هر نظر و به گونه‌ای تحسین‌انگیز چهره ریش و سبیل دار و خشن و با هیبت‌شان را آشکار می‌سازد. این افراد زمانی که بر اسبی که با آب و تاب زین کرده شده سوار می‌شوند، چنان می‌نماید که خود را فرمانروای گیتی می‌شمارند و چنان قیافه مغرورانه و جسورانه‌ای به خود می‌گیرند که تنها قدرت و اقتدار سرکرده‌اشان می‌تواند آنها را سر جای خود نشاند و به کرنش و احترام وادارشان سازد. حدوداً در ساعت هفت بعد از ظهر گروه ما با تمامی این ویژگی‌ها راهپیمایی‌اش را آغاز کرد: قاطرچی‌ها داد و بیداد راه می‌انداختند،

ناسزا می‌گفتند و دربارهٔ محموله‌شان یکی به دو می‌کردند. فراش‌ها و سایر خدمتکارها با صدایی بلند و کشیده پرخاش و اعتراض می‌کردند و زنگوله‌گردن قاطرها جرینگ و جرینگ می‌کرد و اسبها که از این جنجال و هیاهو وحشت زده شده بودند شیبه می‌کشیدند، رم می‌کردند، لگد می‌پراندند و حمله می‌کردند. قاطرچی‌ها که به چارپایان سیخونک می‌زدند و می‌کشیدند با شلاق‌هایشان آنها را رام سازند و آرامش به وجود آورند، چنان صحنه‌هایی به وجود می‌آوردند که تنها قلم سالواتور روزا - (نقاش و شاعر و موسیقی‌دان ایتالیایی قرن هفدهم میلادی - مترجم) می‌توانست آنرا به تصویر بکشاند.

آنچه که در زیر نور تابناک ماه حرکت می‌کرد، درخشان و پرخروش بود و منظره‌ای از جنب و جوشی سرزنده و غیر معمول را که جذاب و بسیار گیرا هم بود، به تماشا در می‌آورد. سرانجام بعد از تاخیر زیاد دسته سواره عازم گشت و بی‌درنگ مسافران اروپایی هم همراه با خدمتکاران نزدیکشان سوار بر اسبهای خود شده در پی کاروان راه افتادند. در این فصل مسافرت در ایران همیشه در شبها صورت می‌گیرد و به همین سبب چارپایان و صاحبان آنها از گرمای روز در امان می‌مانند و حیوانات باری نیز غذا و علوفه‌اشان را به آرامی می‌خورند و قاطرچی‌ها که عموماً بر سبک بارترین حیوان سوار می‌شوند می‌توانند در حال سواره بخوابند و یا بدون دغدغه قلیان بکشند. بنابراین آنها همواره علاقمندند که حتی الامکان اوائل غروب حرکت کرده تا ضمن اینکه از سفری لذت‌بخش برخوردار شوند مجبور هم نباشند تند و سریع حرکت کنند، و تنها هدفشان این است که در بامداد روز بعد، در موقع برخاستن آفتاب، به منزلگاه بعدی‌اشان وارد گردند. پر واضح است، کسانی که وسایل و لوازم مورد نیاز همراه داشته و از بابت بار و بنه‌اشان هم آسوده خاطر باشند، برایشان خیلی راحت و آسوده است که برای مدتی در منازل مناسب بین راه توقف نمایند و در آنجا قهوه‌ای بنوشند و در صورت نیاز هم چرتی بزنند، که هر دو عواملی بسیار خوب و کارساز برای جلوگیری از خواب رفتن قلمداد می‌شود، زیرا مسافری که آهسته و با کندی راه می‌روند به دشواری می‌توانند در برابر خواب پایداری نمایند.

بنابراین با این روش می‌توان با گام‌های تندتر و خستگی کمتر راه را پیمود. مستخدم‌ها نیز در این فاصله وارد منزلگاه می‌شوند و پیش از آنکه اربابان‌شان برسند، تمامی وسایل راحتی او را فراهم می‌آورند.

این قسمت از ایالت فارس که مسیر بوشهر به دالکی از آن می‌گذرد و به «دشتستان» مشهور است چنان چشم اندازی به تماشا می‌نهد که هیچ چیز نمی‌تواند مانند آن تأثیری ناگیرتر و حتی کسل‌کننده‌تر، بر جای گذارد.

در این فصل از سال بیش از اندازه این سرزمین از این شرایط برخوردار است، چه، گرما تمامی محصولات گیاهی را خشکانیده و جز گاه و بیگاه نخلستانهای خرما، تعدادی درخت گز «TAMARISK» و اندکی بوته‌های لگجی «CAPER - BUSHES» که آنها هم همگی غبار گرفته‌اند، هیچ رستنی و سبزه‌ای، چشمان مسافر را نوازش نمی‌دهد.

این مسیر از میان یک رشته تپه‌های شنی پست و کوتاه و زمینهای ماسه‌ای خاک رس دار عبور می‌کند. اینگونه زمینها به اندازه کافی حاصلخیز و بارور می‌باشند و چنانچه آبی برای آبیاری آنها فراهم گردد، محصولی خوب به بار می‌آورند در غیر این صورت اینها نیز مانند خود شن‌زارها، خشک و نازا می‌مانند. دقیقاً همه چیز مغایر با وضعیتی است که باید برای سکونت مناسب باشد. با این وجود این سرزمین پرت و دور افتاده که شدت گرما استعدادها و توانایی‌هایش را محو و نابود می‌کند، در عین حال ساکنان آن همچون نیای بزرگشان، مردانی بی‌پروا و آزاده می‌باشند که همه با آنها آشتی ناپذیرند و آنها نیز با همه سرستیز دارند. حتی اعمال قدرت مستبدترین شاهان بر طوایف دشتستان نه تنها بی‌تاثیر بوده بلکه مشکوک و سؤال برانگیز هم می‌نماید.

هر جا که آب یافت شود روستاهایی با ساکنانی فرودست نیز به وجود می‌آید که قوت لایموتشان خرما و نان جوین است. در این روستاها البته شیر هم به وفور یافت می‌شود و ساکنان دارای گله‌های گوسفند هستند که عمدتاً به منظور تجارت و فروش، پرورش می‌دهند. آنان تا حدودی اسب نیز تربیت می‌کنند، هر چند که این اسبها، شهرت اسبهای نجد و بحرین را ندارند. با این وجود از ارزش بالایی برخوردار هستند. چشم‌اندازی روح‌انگیز و حیات بخش نظر مسافر را در این مسیر جلب نمی‌کند و به ندرت روستایی رخ می‌نماید و در واقع چیزی هم نیستند مگر مجموعه‌ای از کلبه که از شاخه و برگ و تنه درخت خرما به وجود آمده‌اند و چنان کوچک و بی‌مقدار می‌نمایند که به دشواری با ناهمواریهای زمین قابل تشخیص هستند. آثار خانه‌ها و خرابه‌های بدون سقف، حصارهایی که حکام مستبد آنها را فرو پاشیده‌اند و گورستانهایی دیرینه سال، همه حکایت از آن دارند که روزگاری مردمانی در آنجا می‌زیسته‌اند.

آنچه در این مسیر دیدم و شنیدم همگی دلالت بر این دارد که حکام منطقه حتی بیش از این سرزمین نفتیده و اخم کرده، برای رفاه و خوشبختی ساکنان، دشمنانی سرسخت می‌باشند. در برازگون (یا برازجان) که شهرکی عمده واقع در این مسیر است با نمونه ویژه‌ای از آز و غارتگری حکام و شاهزاده‌ها، آشنا شدیم.

در آنجا علاقمند شدیم چند راس اسب بخریم. در میان اسبهایی که والی محل برای فروش و هم برای تماشای ما با خود آورده بود اسبی سفیدرنگ، بی‌عیب و بسیار زیبا، از بهترین نژادهای عربی هم، دیده می‌شد، ما ضمن اینکه نژاد و تناسب اندام این حیوان را تحسین می‌کردیم یکبارہ مشاهده نمودیم که آثار داغ و سوزانیدن بر هر دو پای جلو آن، دیده می‌شود. افسوس خوردیم که چرا چنین حیوان زیبایی باید اینگونه ناسالم بوده باشد. والی بدون اینکه چیزی بگوید پوزخندی زد، اما یکی از افراد ما که از واقعیت امر آگاه بود اظهار داشت که این اسب نه فقط جوان و سالم است بلکه صاحبش هم تحت هیچ شرایطی آن را از خود جدا نمی‌سازد و تنها به خاطر اینکه آن را از طمع و به زورستانی شاهزاده حاکم فارس برهاند مبادرت به داغ کردن آن نموده است. چه اگر شاهزاده از وجود چنان حیوان زیبا و بدون داغ، خبردار می‌شد، بی‌تردید به هر بهانه‌ای آن را تصاحب می‌کرد. در پیگیری این موضوع آنها مطالب مضحک و خنده‌داری راجع به ترفندها و زیرکی‌هایی که صاحبان قدرت برای رسیدن به خواسته‌های خود بدان متوسل می‌شوند، بیان داشتند.

شاهزاده وقتی که چشم طمع به اسب کسی دارد، شخصی کار کشته در این مسائل را همراه با پیامی ستایش آمیز، اعزام می‌دارد. قاصد به مالک چاربا اظهار می‌دارد که خدمات و غیرت او مورد توجه بسیار واقع شده است و یا اینکه خود را به عنوان دوستی نزدیک جا می‌زند و به او می‌گوید که احساسات و عقاید شاهزاده نسبت به او بسیار رضایتبخش است، و در خلال گفتگو به گونه‌ای زیرکانه موضوع اسب را در میان می‌کشد.

چنانچه صاحب اسب از جریان امر غافل بوده باشد احتمالاً اسبی را که بدان می‌بالد از دست خواهد داد. اما اگر از این دام آگاه بوده و نخواهد که تسلیم گردد قاصد به او می‌فهماند که از وجود اسب گرانبهایی که در اختیار دارد با اطلاع است و دوست دارد آن را ببیند. فرستاده شاهزاده او را تحسین کرده و با کنایه به او حالی می‌کند که صلاح و مصلحت‌اش حکم می‌کند که چنین جانور زیبایی را به اربابش پیشکش نماید. چنانچه قاصد نتواند طرف

مقابل را به دام اندازد به او می‌گوید که شاهزاده از وجود چنین اسبی آگاه بوده و مایل است به هر قیمت که صاحبش بخواهد آن را خریداری کند، بنابراین مالک بیچاره مجبور می‌شود که یا به صورت پیشکش و یا به قیمتی که هرگز پرداخت نخواهد شد، اسبش را از دست دهد. اما اگر ترجیح دهد که خطر کرده و با خواسته شاهزاده به مخالفت برخیزد سرانجامش به تشویش و نگرانی، ترک دیار و احتمالاً از دست دادن اموال، خواهد انجامید.

از سویی اگر مالک اسب فردی متنفذ باشد که نتوان با او چنان رفتاری کرد، دزدی ماهر فرستاده می‌شود که دیر یا زود موفق می‌گردد حیوان را از او بر بیاورد و صاحب آن که بعدها به حضور شاهزاده در دربارش می‌رسد خواهد دید که او سوار بر اسبش شده و او نه تنها جرأت نخواهد کرد در این مورد ادعایی کند بلکه اشاره‌ای هم به آن نخواهد نمود بنابراین تنها راه چاره آن است که با پرداخت حق و حساب کلان با قاصد کنار آید تا او هم در عوض موضوع را وارونه به اربابش جلوه دهد. اما این شیوه هم همیشه کارساز نخواهد بود. چه حاکم که به خاطر احتمال بروز اینگونه بند و بست‌ها به فرستاده‌اش بدگمان است، شخص دیگری هم گسیل می‌دارد که او هم به نوبت چنان باج سنگینی مطالبه می‌کند که بیچاره صاحب اسب تن در می‌دهد که به هر شرایطی که باشد از مال‌اش دست بکشد.

بنابراین با توجه به آنچه مذکور افتاد، پنهان سازی کامل اسب و یا مثل این مورد داغ کردن و بدشکل ساختن حیوانی که خداوند آن را اینگونه زیبا آفریده، تنها راهی است که می‌توان آن را از به زورستانی و دستبرد شاهزاده حکام، مصون نگه داشت.

من هم خود شخصاً موردی را از این دست در شهر شیراز به یاد می‌آورم و آن این است که یک نفر اسب زیبای عربی خود را به آنجا آورده بود که می‌توانست آن را به مبلغ دو هزار روپیه به فروش برساند. اما مزدوران شاهزاده حاکم چنان او را به ستوه آورده بودند که دست آخر مجبور شد اسبش را به طور پنهانی از حصار شهر بیرون برده و به یک نفر افسر انگلیسی که نیاز به چنان چارپایی داشت، به مبلغ سیصد روپیه بفروشد.

در روستای دالکی راجع به نحوه ارزیابی و وضع مالیات بر فرآورده‌های کشاورزی محل پرس و جوهایی به عمل آوردیم. اینجا هم مثل سرزمین عربستان خرما از محصولات عمده قلمداد می‌گردد و میانگین ارزش آن بر حسب مقدار ثمره هر نخل تعیین می‌شود و بر همین اساس مالیات مطالبه می‌شود. هر نخل پربار ۸ من هاشم محصول به بار می‌آورد و ارزش هر

من هاشم بین ۲ الی ۲/۵ روپیه است که عایدات نخلدار را تشکیل می‌دهد. مالیات هر من خرما یک «محمدی» یا هشت «پول سیاه» است که از این مبلغ یک هشتم سرازیر جیب تحصیلدار محل می‌گردد و بقیه هم به حاکم منطقه سپرده می‌شود تا به دربار ارسال دارد. هر من هاشم برابر با ۱۶ من تبریز و معادل ۱۱۶ پوند انگلیس است. ارزش تومانی رایج در دشتستان برابر با ۱۶ روپیه و یک محمدی ایران است. هر روپیه معادل با ۷ محمدی است که هر محمدی هم معادل با ۸ پول سیاه است که در نتیجه یک تومان برابر است با ۹۰۴ پول سیاه. شایان ذکر است که سکه‌های رایج در ایران عمدتاً عبارت است از، تومان، دوکات، روپیه (یا ریال) و عباسی و یا شاهی.

مالیات جو و گندم هم عمدتاً بر حسب تعداد چارپایی که به کار گرفته می‌شود محاسبه و مطالبه می‌گردد، بنابراین کشاورزان بابت مقدار زمینی که توسط نیروی یک رأس الاغ زیر کشت قرار می‌گیرد ۸ روپیه و به همین نحو بابت هر رأس قاطر و یا هر رأس اسب ۱۶ روپیه می‌پردازند. ضمناً اینطور برآورد می‌شود که در سالهای آبسالی و از زمینهای نسبتاً خوب نیروی یک رأس الاغ باید ۶۰ من هاشم گندم و یا جو به بار آورد که گندم منی ۲ روپیه و جو منی یک روپیه به فروش می‌رسد.

بنابر آنچه گفته شد مالیات جو و گندم منوط به شرایط محل و شیوه‌های کشت است که به همین سبب به شیوه‌های متعددی هم مطالبه می‌گردد. در دالکی زمینهای کشاورزی توسط چشمه بزرگی که متعلق به دولت است آبیاری می‌شود و هر اصله نخل و یا هر مزرعه کشاورزی بر حسب مقدار آبی که مصرف می‌کنند از آن مالیات دریافت می‌شود. بعدها در نقاط مختلف کشور با شیوه‌های گوناگون دریافت مالیات از نزدیک آشنا شدم که کم و بیش نرخ دولتی دریافت عوارض در همه جا یکسان است. در اینجا ظاهرأ به موجب اطلاعاتی که به دست آوردم بین قیمت هر اصله نخل خرما با درآمد سالیانه‌اش، تناسب در خوری وجود ندارد و احتمالاً یک نخلستان با ۱۰۰ اصله نخل را می‌توان به مبلغ ۵۰۰ روپیه خریداری نمود که این مبلغ کمتر از دو برابر درآمد سالیانه آن می‌باشد و اگر این مطلب صحت داشته باشد پی جویی و بررسی علت چنین کاهش بهای چشمگیری جالب توجه به نظر می‌آید که ما فرصت کاوش آن را نداشتیم. از سوئی انگیزه نبود تامین مالی هم به دشواری توجیه پذیر است که بتوان چنین امری را بدان نسبت داد. خرماي محصول دالکی هم از نظر باروری و پرمایگی و

هم از جهت طعم و مزه در سرتاسر منطقه دشتستان برتری دارد. چشمه‌ای که نخلستانهای آنجا را آبیاری می‌کند از دره‌ای گود و فرو رفته در کوهستان واقع در مجاورت روستا سرچشمه می‌گیرد و با قدرت ۵ اینچ مکعب به سرعت جریان می‌یابد. این چشمه در تمام فصول در مظهرش (محل ظهورش) دارای دمایی برابر ۳۱ درجه می‌باشد که در زمستان به عنوان چشمه آبگرم قلمداد می‌شود. آب این چشمه کاملاً زلال و شفاف است اما تا حدودی مزه قلیایی می‌دهد که علتش هم احتمالاً عبور از صخره‌های آهکی می‌باشد.

دماسنج، دمای هوای دشتستان را در خلال روز بین ۳۹/۵ الی ۴۰/۵ درجه در نوسان نشان می‌داد که این ارقام در شبها به گونه‌ای چشمگیر پایین می‌افتاد، اما چون ما در حرکت بودیم نتوانستیم اندازه دقیق آن را تعیین نماییم. ولی رطوبت سنج رطوبت شهر برازجان را ۸۲ درجه نشان می‌داد. روستای دالکی حتی در سرتاسر دشتستان از نظر گرما و سوزش آفتاب زبانزد می‌باشد. چه، این روستا در دامنه کوهها واقع شده که آسمان بی‌ابر و تابش آفتاب بر صخره‌های عریان و پژواک آن هم گرمایی خفه‌کننده را در آنجا به وجود می‌آورد که این امر همراه با آب مناسب چشمه از علل عمده مرغوبیت خرمای این روستا است. شایان ذکر است که دمای هوای بسیار بالا برای رسیدن کامل این محصول، شدیداً مورد نیاز است. قسمت عمده راه بین دالکی و کازرون از وضعیتی فوق‌العاده برخوردار است، که بسیار در شگفتم که چرا این موضوع توجه مسافران را آنچنان که باید و شاید جلب نکرده که بتوانند توضیحات ویژه بیشتری پیرامون آن به رشته تحریر درآورند.

وقتی به یاد می‌آوریم که این جاده رابط اصلی بندری عمده و مهم به کشوری پهناور است و از مهمترین ایالت‌ها و تمامی شهرهای مهم و حتی پایتخت می‌گذرد، بسیار حیرت‌انگیز می‌نماید که چرا حکومت و یا افرادی که به مسائل ایمنی و تسهیلات جاده‌ای علاقه‌مندند جایز شمرده‌اند که این راه چنانکه اکنون شاهدش هستیم صعب‌العبور و خطرناک بوده باشد. درست است که در زمان حکمرانی دودمان صفوی، پر رونق‌ترین دوران امپراتوری ایران - که تقریباً کلیه عام‌المنفعه‌ترین بناها و بیشترین آثار تزئینی و هنری در این سرزمین دیده می‌شده، این جاده مورد استفاده نبوده است و در آن زمان بندرهای عمده ایران، بندر عباسی و کنگان (در متن کنگون) محسوب می‌شده و جاده هم از مسیر دیگری می‌گذشته، با این وجود تصور نمی‌کنم آن راه هم بهتر از این جاده بوده و یا اینکه آثار دخالت عوامل انسانی

در ترمیم و تسطیح آن دیده می‌شده است. از سوی دیگر جای بسی شگفتی است که کریم خان، زمانی که شیراز را با ساخت بناهای زیبا و پرآب و تاب زینت می‌داد و کارهای رفاهی زیادی برای پایتخت و ایالت مورد علاقه‌اش انجام می‌داد چگونه به اوضاع یکی از مهمترین راههای این ایالت سر و سامان نداد، و یا اینکه چرا افرادی که مبالغ هنگفتی جهت ساخت کاروانسراها برای سکونت مسافران صرف می‌کردند، علاقه‌مند نشدند تا با بهبود بخشیدن به اوضاع این جاده و سایر گرذنه‌های خطرناک و پر درد و سر این سرزمین، تا حدودی مشکلات و خطرات آن را کاهش دهند.

آقای اسکات و ارینگ (SCOTT WARING) می‌گوید که حاجی محمدحسین از تجار عمده و سرشناس که کاروانش مستمراً از این راه می‌گذشت و با از دست دادن گله گاو و گوسفند و کالا در این مسیر خسارت زیادی متحمل گردید، در صدد برآمد تا بر روی یکی از دره‌های سیل خیز در «کتل ملو» پلی بناکند و جاده را هم در کتل دختر مرمت نماید. اما با گذر از این راه انسان از سخاوت و گشاده دستی حاجی به فکر فرو می‌رود که او و یاد دیگر تجار چگونه جایز دانسته‌اند که بقیه راه اینگونه دست نخورده باقی بماند. این مورد و سایر موارد مشابه از این دست منتهای بی میلی دولت و همچنین افراد را در سرمایه گذاری در کارهایی که بازده فوری در این کشور نداشته باشد، نشان می‌دهد.

البته عدم تامین مالی که به این بی میلی‌ها دامن می‌زند از علل عمده این نابسامانی‌ها بوده و نمی‌توان آن را نادیده گرفت.

از لحظه‌ای که مسافر این دشت را ترک می‌کند و وارد سر بالایی «کتل ملو» واقع در یک مایلی دالکی می‌شود، دامنه کوهی باشیبی تند در میان تکه‌های عظیم صخره و یادر دالبری که از برجستگی چین پرتگاهها تشکیل شده رودرو می‌شود، و بر سطح شیب‌داری که به سبب عبور مداوم کاروانها به طرزی خطرناک صاف و لغزنده گردیده باید راه بیماید، که اغلب هم مرکوبش سکندری می‌خورد. بعضی موقع هم جاده همچون حرکتهای بسیار ناپایدار و موجی شکل بالا و پایین می‌رود و در میان توده‌های عظیم و نامنظم صخره‌ها، که از تیغ کوه به پایین فرو افتاده‌اند و ظاهراً مانع از عبور انسان و چارپا می‌شوند، می‌گذرد. اصلاً نمی‌توان تصور کرد خطرناک‌تر از آنچه این سلسله کوههای سر به فلک کشیده و صخره‌های غول پیکر به نمایش می‌گذارند نمایی وجود داشته باشد. زیرا تمامی زاویه‌های کوه به صورت تکه

پاره‌هایی متلاشی شده درآمده و به ته دره‌ای ژرف و باریک فرو افتاده و پرتگاههایی را هم تشکیل می‌دهد، و این در حالی است که لایه‌های سخت‌تر که در برابر آب و هوایی که مواد نرم‌تر را از بین برده، ایستادگی کرده به صورت برآمدگی‌هایی غول‌آسا در زاویه‌های گوناگون سر برآورده و تا چشم کار می‌کند یکریز در امتداد دره‌ها دیده می‌شوند که ستونهای نظامی می‌توانند در کنار آنها پناه جویند و تنها حرکات بسیار شدید سیلاب‌های کوهستانی است که دگرگونی‌هایی را در این اوضاع، به وجود می‌آورد.

در آن سو هم قله‌ای عظیم و شکاف‌دار که گویی به تازگی از زمین سر برآورده دیده می‌شود که اندرون و چهره مخوف داخلی‌اش را آشکار می‌سازد، در حالی که قسمت جدا شده آن که هنوز هم در هوا معلق است هشدار می‌دهد که با سقوط خود خواهد توانست تمامی آنچه را که در زیرش قرار گرفته ویران سازد. این صخره‌ها کاملاً خشک و عریان می‌باشند و فقط تعدادی بوته‌های افسرده و بی‌برگ بادام وحشی که ریشه‌اشان را دور شکافها پیچیده‌اند، تنها پوشش گیاهی آنجا را در این فصل، تشکیل می‌دهد.

این گردنه در سربالایی تند و در سینه یکی از مرتفع‌ترین برآمدگی‌ها که قله‌اش متلاشی شده است پایان می‌یابد و آنگاه جاده در میان صخره‌ها ادامه پیدا می‌کند که اسب‌های ما اغلب مجبور بودند طوری گام بردارند که مبادا در شکافهای بین این صخره‌ها، لیز بخورند.

آنچه برای ما شگفت‌آور می‌نمود دیدن پیشروی قاطرها در این گردنه سخت و دشوار بود. آنها نه تنها از سواران خود یاری نمی‌طلبیدند بلکه از یاری ابا هم می‌کردند. این چارپایان راهشان را در مسیری با شیب تند با دقت می‌پیمودند و با چابکی زیاد و اعتماد به نفس کامل صخره‌ها را یکی بعد از دیگری پشت سر می‌گذاشتند تا به نقطه‌ای می‌رسیدند که باید توقف کرده و نفسی تازه سازند و محموله‌اشان را هم سامان دهند.

در واقع آنچه که شگفتی‌امان را افزایش می‌داد این بود که می‌دیدیم قاطرها با زیرکی گردنه‌های تنگ و باریک را در میان صخره‌ها در می‌یافتند و گرداگرد نقطه‌ای را بدون اینکه به بارشان صدمه‌ای وارد آید با چابکی می‌پیمودند. هر وقت به یاد می‌آوریم که بیشتر این حیوانات محموله‌ای را به وزن یکصد و پنجاه کیلوگرم حمل می‌کنند، به قدرت و استقامت آنها پی می‌بریم.

شترها این گردنه‌ها را یا بدون بار و یا با اندکی محموله طی می‌کردند اما اغلب در میان راه

از پای درمی آمدند و به هلاکت می رسیدند و ما هنگام گذر از این گردنه‌ها لاشه‌های زیادی از آنها را مشاهده کردیم.

برای ما بسیار درخور توجه بود که می دیدیم سوارکاران ایرانی بدون ترس و دغدغه در این راه ناهموار اسب‌هایشان را می تاختند و در امتداد راه‌های خطرناک که یک گام اشتباه انسان را به نیستی می کشاند، بدون اینکه از مرکوبشان پیاده شوند، با آرامش کامل راهشان را ادامه می دادند. این در حالی بود که این حیوانات با قدمهای حساب شده‌اشان در این راه، هماهنگی به وجود می آوردند، و روی هم رفته این امر چنان برای اروپائیان ناآشناست که با توصیف محض نمی توان آن را به تصویر کشانید. راه ورود به «کتل کمارج» در گستره‌ای طولانی و مسیری ناهموار کشیده شده، اما با این وجود هیچ یک از آنها به خطرناکی و دشواری کتلی که در فوق ذکرش رفت، نیست. وقتی که در روشنایی مهتاب پرنوری به آنجا وارد شدیم با وجودی که ورود به آن ماهیتاً تفاوت بسیار زیادی با کتل ملو دارد در عین حال بی اندازه با ابهت و پر هیمنه نیز می نمایاند.

کوهها مثل آنجا سر به فلک کشیده نیستند اما به گونه‌ای آشفته و به صورت توده‌هایی جدا از هم شکاف دار و دارای چینه‌هایی کاملاً برجسته می باشند و صخره‌ها به سبب اینکه بیشتر حالتی نرم و پوسیدگی پذیر دارند لایه‌های خاک هم در آنها به وفور دیده می شود.

از سویی چون دامنه‌های کوه که در امتداد آن راه سر بالایی می رود بسیار مرتفع و شیب دار است، لذا تکه پاره‌های سنگ از نوک آنها کمتر سرازیر راه می گردند، اما اشکال شگفت‌انگیزی که بر سایه روشن توده‌های سنگی گسترده و نیرومند به وجود می آورند، حالتی رویایی و باشکوه را به نمایش می گذارند که آنجا را بی اندازه با عظمت جلوه می دهد، راه به گونه‌ای تند و ناگهانی سر از این آشفته‌گی‌های عظیم بیرون می آورد و در امتداد لبه پرتگاههای بسیار مخوف می پیچد. جایی که انسان هرگز تصور نمی کرد روزی حتی پای بزی هم به آنجا برسد: در حالی که انسان متهور کسی را که برای اولین بار جرأت کرده و در امتداد این گستره هولناک عبور کرده ستایش می کند با شگفتی بابت فرصتی که بار اول به کشف آن انجامیده هم به تعمق واداشته می شود. حتی اکنون هم که سالها از بی خطری آن می گذرد و آثار حرکات سریع و در عین حال دقیق چارپایان را در میان توده‌های عظیم سنگ و نشانه‌های گامهای انسان بر روی این صخره‌ها در امتداد لبه‌های وحشتناک این مفاک‌ها را

می‌بیند، نمی‌تواند از ترس به خود نلرزد.

قسمت اخیر این راه بگونه‌ای ویژه ناهموار بود و من با وجودی که راهها و چشم اندازهای کوهستانی و گردنه‌های زیادی را دیده‌ام در عین حال به خاطر نمی‌آورم که از نظر دشواری و ناهمواری هیچکدام از آنها به اندازه کتل‌های ملو و کمارج برای عبور چارپایان صعب‌العبور بوده باشد. بعد از رسیدن به این کتل‌ها در دمای هوا تغییرات زیادی پدید آمد: دماسنج در ساعت دو بامداد ۱۸ درجه و در ساعت پنج و نیم ۲۳ درجه را نشان می‌داد.

تصور نمی‌کنم مسافری که از این مسیر می‌گذرد و شهر و جلگه‌های کازرون را می‌بیند مایوس و غمگین نگردد، چه شهر را به صورت یک مشت خرابه می‌بیند و با هیچ چیز شوق برانگیزی روبرو نمی‌گردد و جلگه‌ها هم خشک و بی‌بار می‌باشند. اما در فصول مناسب جو و گندم به مقدار زیاد زیر کشت قرار می‌گیرد که اساساً از طریق قنات آبیاری می‌شوند، زیرا آب در کازرون به صورت طبیعی یا کم یافت می‌شود و یا اینکه کلاً وجود ندارد.

راجع به قنات و یا کانالهای زیرزمینی مطالب گفتنی زیادی بیان شده و تنها نوعی از کارهای عمرانی است که نیاز به صرف هزینه دارد که هنوز هم گاه و بیگاه در ایران احداث می‌شود و با درآمد حاصله که بسیار هم قابل توجه است نگهداری می‌شوند. در واقع این قنات‌ها توسط افراد بانفوذ ساخته می‌شوند و آبی را که بدین طریق به سطح زمین می‌آورند با نرخ زیاد به فروش می‌رسانند.

اخیراً در دره کازرون قنات‌های زیادی احداث شده است و موقعی که به یاد می‌آوریم که نهر کوچکی در دالکی سالیانه ۴۰۰۰ روپیه درآمد دارد می‌توانیم به ارزش و اهمیت این کانالهای زیرزمینی پی ببریم. شایان ذکر است که «کلب علی خان» حاکم کازرون به تازگی قناتی بنا نموده که آب آن دست کم ۵ یا ۶ برابر آب نهر دالکی است. از جمله بهره‌برداریهایی که از این قنات‌ها می‌شود آبیاری باغها است که بهترین مرکبات موجود در ایران - تلخ و شیرین - پرتقال، لیمو، توسرخ و انار را به بار می‌آورند. پرتقال در فلات مرتفع ایران و در مناطق شمالی کازرون به عمل نمی‌آید اما در کناره‌های دریای خزر به وفور به دست می‌آید. کازرون به عنوان بازار عمده فروش اسب، که در مجاورتش تربیت می‌شود، قلمداد می‌گردد. اسب‌های نژاد عربی که سهم عمده‌ای را در این بازار دارند از شهرت بسزایی برخوردار هستند. اما در واقع چون تعداد زیادی از این اسب‌ها جهت تجهیز هنگ‌های سواره نظام ما

مستقر در هندوستان خریداری شده‌اند بازار کازرون نیز از اسب‌های نجیب و خوب، تهی گردیده است. کازرون همچنین به خاطر پهلوان‌هایش (کشتی‌گیرها) و دسته‌ای از شکارچی‌های پرنده که با شیوه شگفتی گنجشک و پرندگان کوچک را به دام می‌اندازند، مشهور می‌باشد. در مورد پهلوان‌ها مطالب بسیاری گفته شده است و برای کسانی که کشتی‌گیرهای هندی را دیده‌اند، کار اینها خیلی چشمگیر به نظر نمی‌آید.

شکار گنجشک شیوه‌ای صرفاً ابتکاری است و ظاهراً اینطور که گفته می‌شود با استفاده از نوعی افسون و فریبندگی پرندگان را به دام می‌اندازند. در واقع به دام اندازی پرندگان به سادگی به شرح زیر است: تیزبینی نشان داده است که پرندگان از نقطه‌ای که غذا می‌خورند در ساعتی معین و در مسیری مشخص به طور دسته جمعی به استراحتگاهشان مراجعت می‌کنند. شخصی که خود را در آنجا پنهان کرده توری را به طور راست و عمودی در این مسیر مستقر می‌سازد و در عین حال در امتداد این خط تعدادی دیرک نیز در دوردیف نصب می‌کند. ظاهراً از این دیرک‌ها کار زیادی ساخته نیست جز اینکه عملیات دام اندازی را تا حدودی تسهیل می‌کند. موقعی که گنجشک‌ها پرواز کنان به دام نزدیک می‌شوند شخص دیگری نیز که او هم خود را در آن حوالی مخفی کرده است سنگ یا کلوخی به سوی آنها پرتاب می‌کند و در همان دم صدای گوش خراشی که درست مثل صدای باز شکاری است از خود در می‌آورد، در این لحظه این پرندگان کوچک ارتفاع پروازی‌اشان را کم کرده و در نزدیک سطح زمین به سوی روزه‌ای که دام در آنجا نصب شده است به حرکت در می‌آیند که در این موقع تور را یک‌وری می‌کنند و در نتیجه بعضی موقع یک و یا تعدادی گنجشک به دام می‌افتند. اما با این وجود آنها همیشه در کارشان کامیاب نیستند و یکبار که برای سرگرمی ما دست به چنین کاری زدند زیاد هم موفق از آب در نیامدند. در نزدیکی‌های این محل و همچنین شاپور، پاتوق قبیله‌ای از سارقان مشهور به «محمود ثانی» است که مدتها مشکلات زیادی به وجود می‌آوردند و مسافران را غارت می‌کردند و من در مورد تاریخ و پیشینه آنها تحقیقاتی به عمل آوردم. هر چند که چندان دقیق و موşkافانه هم نیست. آن طور که به من گفته شد آنها به چهار تیره یا قبیله‌های کوچکتر تقسیم می‌شوند که عبارتند از دشمن زیاری، «IOWEES»، پهنده «PEHWENDEH» و رستمی.

محمد رضا خان، رئیس تمامی اینها است و در فهلان واقع در نزدیکی اردکون اقامت

دارد و ولی خان که در مرتبهٔ ثانی او قرار دارد در قلعه سفید و یا مجاورت آن، سکونت اختیار کرده است. بین آنها و قبایل کازرونی که کلب علی خان، حاکم کازرون، رئیس آنها است، دشمنی خونی وجود دارد: به تازگی این خصومت با قتل «شمس‌الدین» که در قبیلهٔ کازرونی‌ها شخصیتی بلند مرتبه بود و فریبکارانه توسط «مُلا محمد» عضو قبیلهٔ محمود ثانی، در نزدیکی کازرون از پای درآمد، وخیم‌تر شده است. علتِ قتلش این بود که او با فعالیت‌های خود تمایلاتِ غارتگرانهٔ آنها را سرکوب می‌کرد و از این بابت از او نفرت داشتند. قاتل به شیراز فرار کرد اما در آنجا مورد تعقیب واقع شد و در ورودی مسجدی توسط شخصی به نام «محمدعلی» که یکی از نوکران شمس‌الدین بود، به همان شیوه از پای درآمد. محمدعلی را دستگیر کردند و به حضور شاهزاده حاکم بردند. شاهزاده به محض اینکه از او بازجویی نمود و از جزئیات قتل ارباب مرحومش و انگیزه‌هایی که داشته آگاه شد، در وهلهٔ نخست اجازه داد که بدون کیفر آزاد گردد، اما برادر مقتول راهی شیراز شد و به دست پای حاکم افتاد و التماس کرد تا به خونخواهی برادرش از قاتل انتقام بگیرد. شاهزاده که یا نسبت به این رویداد بی‌توجه بود و یا اینکه نمی‌خواست با آن قبیله به مخالفت برخیزد نسبت به درخواست او تن در داد که در نتیجه محمود ثانی‌ها قاتل را بی‌درنگ به هلاکت رسانیدند. خونریزیِ انتقام‌ناگرفته شبیه مورد اخیر بین این قبیله‌ها دشمنی کینه‌توزانه‌ای به وجود آورده است، بنابراین هر کشتاری خونریزی دیگری در پی دارد که فوق تصور اشخاص روشن بین می‌باشد.

* کازرونی‌ها دشمنانشان را با دیدی ترسناک و رشک‌آمیز می‌نگرند زیرا این قبیله‌های راهزن دارای آن توان و قدرت می‌باشند که به همسایهٔ یکجانشین کازرونی خود خسارات فراوانی وارد ساخته و یا در هر حال آنها را با ترس و ناخشنودی مواظب اوضاع، نگه دارند. به تازگی این راهزن‌ها تا حدودی تحت کنترل درآمده‌اند. اندکی پیش از ورود ما قتل و دزدی با اهمیتی رخ داده بود طوری که حکومت فارس - شاهزاده حاکم - وادار شده بود گروهی را جهت دستگیری مرتکبین این جنایت به منطقه اعزام دارد. خوشبختانه گروه اعزامی شاهزاده در بدام انداختن سه نفر از مرتکبین و به اسارت درآوردن تعدادی زن و بچه‌های آنها موفق شده بودند. این امر سبب شد تا آنها به شرایطی گردن‌نهند و تعدادی گاو و گوسفند هم که از کلب علی خان دزدیده بودند بفوریت پس آورند: بنابراین یک نوع توافق به عمل آمد که

به موجب آن آنها خود را متعهد ساخته که از دزدی در راهها خودداری کنند، در نتیجه اکنون راه به مراتب از گذشته کم خطرتر و ایمن تر شده است.

اقدام مصلحت آمیز به اسارت در آوردن زن و بچه همیشه کارسازترین وسیله ای بوده که با استفاده از آن می توان قبیله های ستیزه جو را وادار به سازش نمود. در هندوستان هم با موفقیت کامل از این شیوه برای تحت انقیاد در آوردن قبیله های «BHEELS» و «MERES» استفاده شد و نظر به اینکه این عمل انسانی ترین و کارآمدترین وسیله قلمداد می گردد، بنابراین هر موقع که از این روش بهره برداری شود شایسته است که توجه دقیق و همه جانبه هم به کار برده شود

هر چند تصور شود که این راه از نظر وجود راهزن ایمن است با این وجود به هیچ وجه نمی توان بدون داشتن محافظ و وسایل دفاعی در اطراف کازرون به گشت و گذار پرداخت و آنجا را بی خطر شمرد. بر همین اساس در بازدیدی که از خرابه های شاپور و مجسمه های آنجا به عمل آوردیم نه تنها مجبور شدیم تعداد زیادی از افراد «میر علی خان» رئیس ایلات دوست کازرونی ها را با خود ببریم بلکه حتی تحت حمایت و سفارش آنها، به این دلیل که مبادا گروههای وابسته به محمود ثانی ها در آن حوالی به کمین نشسته باشند، با چابکی کامل کلیه وسایل نظامی ممکن را هم به آنجا انتقال دادیم. نظر به اینکه آقای موریه، سرهنگ جان استون و دیگران مطالب کافی و وافی پیرامون شاپور به رشته تحریر درآورده اند و از سوئی چون اکتشافات جدیدی هم در آنجا صورت نگرفته است بنابراین در این باره چیزی نمی نگارم. بی تردید این دره بزرگ که توسط رودخانه شاپور آبیاری و بارور می شود روزگاری به گونه ای بسیار گسترده زیر کشت قرار می گرفته است.

نهرهای بیشماری که از این رودخانه منشعب می گشته است این نظریه را به اثبات می رسانند، هر چند امروز همگی آنها خشک شده اند. هنوز هم زمین های زیادی در آنجا زیر کشت قرار داشته و در کنار رودخانه چشم انداز سبز رنگ بسیار دلکشی را به وجود می آورند، اما روستائی در آنجا دیده نمی شود و با وجودی که بیش از همه جانی که تا آن زمان در ایران دیده بودیم، علف و رستنی وجود داشت مع الوصف خرابه و متروک می نمایاند. جای بسی شگفتی است که شهر و ساکنانی که روزگاری بی تردید در این دره می زیسته اند اکنون آنجا را ترک کرده باشند و ظاهراً همین دلیل خشکی بالنسبه جلگه و اوضاع نامساعد

شهر کازرون می‌باشد. این سرزمین در واقع به دنبال سرنوشتی را که بعد از اوضاع پررونق سابقش از سر گذرانیده هنوز هم تا حدودی استوار و پابرجا باقی مانده و چون بر سر راه مستقیم شیراز واقع شده همیشه احتمالاً ساکنانی محدود در بر خواهد داشت.

مادامی که برای ادامه سفر آماده می‌شدیم اطلاعات موثقی را در اردوگاه به دست آوردیم دایر بر اینکه بیماری وبا به شیراز رسیده و برای اول بار هم به گونه‌ای هولناک وارد حرمسرای شاهزاده حکمران فارس شده است، طوری که او چنان وحشت زده شده بود که فرار کرده و در بیرون شهر از نو زده و مصمم شده تا کاهش قدرت این بیماری در آنجا اقامت گزیند.

دریافت این خبر زمینه‌ای را برای به تأخیر انداختن سفرمان تا رسیدن اخبار بعدی فراهم آورده چه از همه مهمتر اینکه در برنامه کار هیئت تماس با حکومت فارس در شیراز پیش‌بینی شده بود و از سویی به دور از آداب دانی بود که بدون مذاکره با شاهزاده آنجا را ترک می‌کردیم.

هر روزه درستی اخبار دریافتی تایید می‌شد طوری که ناچار شدیم اقامتمان را در آنجا ادامه دهیم. در واقع نخستین بار این بیماری در حرمسرای شاهزاده آشکار شد و اولین قربانی آن هم یکی از زنان او بوده که بلافاصله پس از مبتلا شدن، در گذشته بود. چیزی از آن نگذشت که دو نفر از خواجگان حرمسرا و آنگاه دو نفر از زنان گرجی با این بیماری از پای درآمدند. چند نفر دیگر هم که دارای مرتبه کمتری بودند نیز بیمار گشتند که به سرعت تعداد قربانیان وبا به سیزده نفر رسید.

ترس و دلهره از این بلای آسمانی چنان افزایش یافته بود که شاهزاده دستور نقل مکان عمومی صادر کرد و تعدادی از زنانش را به باغ‌های اطراف شهر فرستاد و خود و سایر اعضاء خانواده‌اش را آماده نمود تا شهر را ترک کند. زمانی که این اقدامات انجام می‌گرفت مادر شاهزاده هم بیمار شد و بلافاصله از پای درآمد. در این موقع پسرش چنان وحشت زده گشت و تعادل روحی‌اش را از دست داد که هنوز مادرش در شرف مرگ بود و درد می‌کشید که سوار بر اسب شد و کاخ را ترک کرد و به نواحی اطراف گریخت و از سایرین هم خواست تا به هر طریق که می‌توانند از او پیروی کنند.

وزراء و بزرگان قوم به سرعت از او پیروی کردند و شهر و ساکنانش را به دست

سرنوشت سپردند. اگر تمام شیراز و ساکنانش به زیرزمین فرو می‌رفت و یا آن شهر از سطح زمین پاک می‌گشت احساسات تأثیرانگیزی که به وجود می‌آورد به اندازه مرگ این شاهزاده خانم نبود، چه او زن مورد علاقه شاه بود.

در واقع این خانم بوده که در دوازده سال گذشته بر ایالت فارس حکومت می‌کرده و تا حدودی آثار سوء مدیریت وزراء را بی‌اثر می‌ساخته است. بنابراین جای تعجبی باقی نمی‌ماند که مرگ چنین فردی و آن هم در زمان ترس و دودلی چنان تأثیری ژرف بر افکار عمومی گذاشته باشد. برای مدت زیادی بیماری و با به کاخ شاهزاده محدود نشد و به زودی شهر را فراگرفت و به موجب اخبار موثقی که به دست آوردیم در نخستین روز شیوع آن ۸۰ نفر از سکنه شهر قربانی گردیدند و بی‌تردید مرگ و میر به سرعت افزایش یافت زیرا قاصدی که حاکم کازرون اعزام داشته بود به ما اطلاع داد که در روز سوم شیوع این مرض، ۲۰۰ جسد به بیرون حصار شهر برده شد و تعداد زیادی هم در گورستانهای شهر دفن گردیدند.

هر وقت به یاد می‌آوریم که جمعیت شهر شیراز از ۳۵ الی ۴۰ هزار نفر تجاوز نمی‌کند عمق فاجعه را بیشتر می‌فهمیم. شدت و هولناکی این بیماری را می‌توان از تعداد قربانیان آن پی برد، حتی اگر درباره اش گزاره گویی هم شده باشد.

تمام شهر وحشت زده شده بودند و هر کس که وسیله‌ای می‌توانست دست و پا کند به اطراف شهر، روستاها و کوهها فرار می‌کرد. بیشتر اشرافی که به دربار شاهزاده رفت و آمد داشتند و تمامی مقامات مسئول شهر، به جز حاکم شیراز، در زمره کسانی بودند که نخستین بار از شاهزاده پیروی نموده و از شهر فرار کرده بودند. بنابراین شهر دچار اوضاع نابسامانی شد و نظم و آرامش از آنجا رخت بریست و به دنبالش فجایعی هم در پی آمد.

تا این لحظه بیماری و با به محلات یهودی و ارمنی نشین سرایت نکرده بود؛ چون این اقلیت‌های مذهبی به نوشیدن نوشابه‌های قوی عادت داشتند. تعدادی از ساکنان شهر که مصنوعیت آنها را از این بیماری به این عادت نسبت می‌دادند، خود نیز دست به نوشیدن زدند. لذا تعداد زیادی از مردم تحت تأثیر نوشابه‌های فرنگی از یکسو و ترس و دلهره از سوی دیگر در خیابان هذیان و پرت و پلا می‌گفتند و این در حالی بود که تعدادی نیز به سبب باده گساری، تظاهرات مستانه می‌نمودند و برای خود این بیماری مهلک را دشمنی ملموس

می‌پنداشتند و عربده می‌کشیدند: «این بیماری مرگ آور کجا است، بگذارید خودش را آشکار سازد تا با او بجنگیم و او را از پای درآوریم.»

همه جا را ترس و وحشت و درهم ریختگی و بلوا فرا گرفته بود. روز ۲۲ سپتامبر یکی از افراد وابسته به مهماندار همراه یکنفر از معتمدین و محترمین محل وارد اردوگاه شد و آنچه را که راجع به آثار هولناک و با شنیده بودیم با طول و تفصیل تایید نمود.

آنها می‌گفتند: «که پریشانی خاطری که در روزهای نخست در شهر حاکم بوده اکنون بجایش سکوتی مرگبار همه جا را فرا گرفته و شهر تقریباً از ساکنانش تهی گشته، بازارها بسته شده و هیچ کس در خیابانها دیده نمی‌شود اما راههایی که به شهر ختم می‌شود مملو از فراریانی بوده که اعضاء خانواده و وسایلی را که می‌توانستند از آن صحنه‌های مرگبار با خود حمل کنند، همراه داشتند. بیشتر محلات شهر کلاً از سکنه خالی شده بود و بعضی‌ها هم که نمی‌توانستند فرار کنند خود را در خانه‌هایشان محبوس نموده و با افسردگی و دلهره در انتظار سرنوشت به سر می‌بردند. هیچ کس در ارگ و یا کاخ باقی نمانده بود و هر کس می‌توانست بدون اینکه کسی از او بازخواست کند در اتاقهای متروک حرمسرا قدم گذارد. خیلی از اجساد مردگان بدون رعایت تشریفات و بدون حضور دوستانشان دفن می‌شدند زیرا کسی وجود نداشت تا مراسم تدفین را به جای آورد.» آنها همچنین نقل می‌کردند: «که خود شاهد بوده و دیده‌اند که از وجود دو نفر زن برای خاکسپاری اجساد، که تاکنون امری بی سابقه بوده، استفاده شده است.»

تحت این شرایط پیشرفت کار گروه ما غیر عملی شده بود. شاهزاده و وزرا بسیار افسرده و پریشان خاطر بودند به طوری که نمی‌توانستند به کارهای روزانه رسیدگی کنند، بنابراین ما هم نمی‌توانستیم به حضور ایشان برسیم و حتی اگر تصمیم می‌گرفتیم که از شیراز عبور کرده و یکسره به تهران می‌رفتیم و تمامی ماموریت هیئت را در آن شهر انجام می‌دادیم ما به هیچ وجه مطمئن نبودیم که حکومت بتواند در مورد امنیت راه و تأمین تدارکات مورد نیاز گامهایی ارزنده بردارد. اما اگر این موانع هم وجود نداشت، چون مستخدم‌ها در رؤیاریوی با این مرض مسری وحشت زده و دارای افکاری پریشان بودند، این امر به تنهایی خود سبب می‌شد که ادامه حرکت گروه را ناممکن سازد. آنها هر چند آشکارا چیزی نمی‌گفتند با این وجود به اندازه کافی روشن بود که کمترین اقدام در راستای حرکت به سوی شیراز سبب

می شد تا تعداد زیادی از ملتزمین از خدمت فرار کنند و این در حالی بود که کاری از دست ما ساخته نبود. از طرف دیگر بعضی از قاطرچی های اصلی که خانواده اشان در شیراز زندگی می کردند راضی نبودند که بدون توقف در آن شهر از آنجا عبور کنند.

سردسته آنان آشکارا به دکتر جوکس «DR. JUKES» گفت: «من نمی توانم بدون اینکه وارد شیراز شوم و از وضع خانواده ام مطمئن گردم به حرکت ادامه دهم، اگر آنها حالشان خوب باشد راهم را ادامه داده و به شما ملحق خواهم شد اما در غیر این صورت اگر بدانم که یکی از آنها بلایی بر سرش آمده، شما وسایل و قاطرهای من را بردارید و هر کاری که می خواهید با آنها انجام دهید اما مرا نخواهید دید و من به سوی شما نخواهم برگشت، بعدها هر چه بادا باد.» بنابراین گروه ما چاره ای نداشت مگر اینکه تا آرام گرفتن افکار اهالی و همچنین سر و سامان یافتن اوضاع کشور در همانجا که بود باقی بماند. اما راجع به خود من، اوضاع به گونه ای دیگر بود، زیرا این تأخیر برایم بسیار جدی و زیانبار می نمود.

با توجه به اینکه تا آن موقع اوقات گرانبهایی را از دست داده بودم لذا به طور جدی به فکر افتادم چگونه برایم میسر خواهد بود که حتی تحت آن شرایط هیئت را ترک کرده و به تنهایی مسافرت را ادامه دهم. اما در واقع برای این که این اقدام، حساب نشده و نسنجیده از آب در نیاید، دقت و ملاحظات زیادی هم باید ملحوظ نظر قرار می گرفت.

چه اوضاع کشور آشفته و نابسامان بود و جاده ها پر از فراری های بی قید و بندی بود که یحتمل از این شرایط برای کارهای غیر قانونی و افسار گسیختگی های خود سود می جستند و اطمینان هم داشتند که شناسایی نخواهند شد. مردم شیراز ضمن اینکه افکاری تند و تحریک پذیر داشتند متعصب هم بودند و آشکارا نسبت به مسیحیان رفتاری غیر دوستانه نشان می دادند. افزون بر اینها آن موقع فصلی بود که ایلات یا قبایل کوچنده در حال حرکت بودند و تعداد زیادی هم در راه شیراز حضور داشتند و این احتمال می رفت که از این فرصت بهره برده و تا آنجا که در توان دارند دست به غارت بزنند، که در واقع دریافت اخبار دزدی و آدم کشی هم شروع شده بود. اغلب اعضاء گروه با دلوپسی درباره این مسائل به من هشدار می دادند که بیشتر از همه آنها مرد زردستی پیری به نام «فریدون» بود که خیر خواهانه این موارد را گوشزد می کرد و در بین گروه هم به حق مورد اعتماد همه بود. این هشدارها بر افکار خدمتکاران من تأثیر ژرفی بر جای گذاشت که چنانچه تصمیم به حرکت می گرفتم برایم قابل

پیش‌بینی بود که از جانب آنها با مشکلات فراوانی روبرو شوم.

به هر حال بعد از شور و بررسی زیاد نسبت به ادامه سفر قاطعانه مصمم شدم. ترس و ناپایداری اوضاع حکومت فارس سبب بی‌تکلیفی عملیات گروه اعزامی شده بود و از طرفی چون بیم آن می‌رفت که در مسیر تهران بیماری و با پیش از رسیدن گروه به آنجا وارد آن شهر شود، همانگونه که در مورد شیراز رخ داد، جلو پیشرفت هر حرکتی را می‌گرفت و خبر از اتلاف وقت کشنده‌ای را می‌داد که من چاره‌ای نداشتم، جز اینکه رویارویی با هر خطری را بر تأخیر احتمالی ترجیح دهم به همین سبب آمادگی‌های لازم را برای حرکت فراهم آوردم و در نتیجه برای نخستین بار دشواریهای تا کردن با مستخدمهای ایرانی را هم تجربه نمودم.

برای کسانی که با نوکرهای هندی خو کرده‌اند پی خواهند برد که تفاوت این دو چه اندازه چشمگیر است. زیرا هندی‌ها افرادی افتاده، سر به راه و بسیار حرف شنو هستند و در حضور فرد بلند صحبت نمی‌کنند و از خودمانی شدن هم پرهیز می‌نمایند. اما در عوض خدمتکاران ایرانی تنها باید با لحنی تند و رفتاری جدی حدودشان را مشخص ساخت تا شاید در حضور فرد رعایت آداب را بنمایند*. اما به محض اینکه فرد پشت کرد همه این قید و بندها را فراموش می‌کنند و حتی در فاصله گوش رس او با همکارانشان با صدای بلند خنده، شوخی و سرو صدا می‌کنند. از طرفی از وسایل شخصی فرد استفاده می‌کنند و در لیوانش آب می‌نوشیدند و قهوه و تنباکوش مصرف می‌نمایند. گویی که آنها حق چنین کاری را دارند و به سادگی هم نمی‌توان با سرزنش از این کارها جلوگیری نمود.

روی هم رفته مستخدمهای ایرانی در مقایسه با انضباط خشک نوکرهای هندی تفاوت بسیار زیادی دارند که برای کسی که نخستین بار از آن سرزمین می‌آید، مواجه شدن با چنین چیزی، برایش باور نکردنی است.

شاید جای شگفتی نباشد که اجنبی‌ها و بی‌دین‌ها، آنگونه که آنها به ما نگاه می‌کنند، نتوانند از این مستخدمها به بهترین وجه بهره‌برداری کنند و یا در مقابل آنها هم که به عنوان مستخدم در خدمت ما درمی‌آیند، چون می‌دانند که خدمتشان زودگذر است، تلاش نکنند که بهترین خدمت را ارائه دهند. در واقع کسانی که در بوشهر می‌زیسته و خود را در استخدام بیگانگان درمی‌آورند، آنطور که از جوهره و ماهیت کارشان بر می‌آید، از نامطلوب‌ترین خدمتکاران در صنف خود، به شمار می‌آیند.

در آن شرایط بی میلی مفرطی را از سوی خدمتکارانم بر ادامه سفر به تنهایی احساس می‌کردم. به طوری که در مورد جدا شدن از هیئت یک نوع ترس و بیم زایدالوصفی بر من چیره شد و این در حالی بود که مشکلاتی که برای سر و سامان دادن کارم وجود داشت بی‌اندازه بود. تعداد زیادی از افراد که متعهد شده بودند با من همسفر شوند هیئت را ترک کردند و تنها دست آخر با وعده فراوان دایر بر اینکه برای هر یک از آنها اسبی تهیه کنم و دستمزد کلانی بپردازم و افزون بر اینها لباسهایی هم به رسم پیش‌کش به آنها بدهم موفق شدم چهار نفر را به عنوان جلودار، فراش، مهتر و قاطرچی به استخدام درآورم. شایان ذکر است که قدرت مهماندار که یکی از افرادش را تا شیراز با من همراه کرد بسیار کارساز بود. چه، او که آنها را می‌شناخت و خانواده‌اش را زیر نظر داشت تهدید کرد چنانچه یکی از آنها به تعهدات خود گردن نهند، به شدیدترین وجهی تنبیه خواهد شد.

در پسین‌گاه روز بیست سوم سپتامبر به اتفاق نوکر رنگین پوستم و همراه با چهار نفر ایرانی که همگی کاملاً مسلح بودیم، در حالی که اسباب و اثاثیه‌ام بر چهار رأس قاطر که به همین منظور خریداری شده بودند بار بود، با دلوپسی زیاد با دوستانم وداع کرده، راهی شیراز شدم.

در سرتاسر شب نخست، راهپیمایی اضطراری کردیم و از کتل‌های سخت و دشوار «دختر» و «پیرزن» گذشتیم و بامداد روز بعد وارد «دشت ارژن» شدیم. در نزدیکی‌های این محل درخت تاک که با آن شراب مشهور شیراز تهیه می‌گردد، کاشته می‌شود. این درختان با دقت و رعایت نظم و بدون تکیه‌گاه به فاصله‌ای به اندازه ۸ تا ۱۰ پا از یکدیگر نشانده می‌شوند. شاخ و برگهای زائد این درختان را در حوالی نوروز - نیمه دوم ماه مارس می‌کنند و میوه‌های آنها هم مقارن روزهایی که از آنجا می‌گذشتیم، می‌رسند. به این درختان کود داده نمی‌شود و آبیاری هم نمی‌گردند و تنها نم و رطوبتی که از آسمان نازل می‌شود، برای رسیدن آنها کافی است.

ظاهراً آنگونه که از نظر گذرانیدم خاکِ قسمت‌های فوقانی تپه‌های تحتانی همانند خاکی کوه‌های مرتفع سرخ رنگ است. دریاچه‌ای پوشیده از نی در این دره قرار دارد که آب چند چشمه بسیار زیبا در آن سرازیر می‌گردد و در نزدیکی آن هم مرغزاری وسیع واقع شده که چراگاه تعداد زیادی گله‌های گاو و گوسفند و اسب می‌باشد. چون این دریاچه راه خروج آب

ندارد، مردم ناحیه بر این باورند که بین آن و «پل آبگینه» واقع در نزدیکی کازرون ارتباط زیرزمینی وجود دارد و شاید هم علتش این بوده باشد که بیشتر آب این دو دریاچه باتلاقی در یک زمان و یک فصل به سبب تبخیر، هدر می‌رود. روستای دشت ارژن که دارای سیصد باب خانه است چنان تحت ظلم و ستم خان آنجا «ابراهیم خان» یکی از قاجارهای وابسته به سلسله حاکم، واقع شده که تعداد ساکنانش به زحمت از تعداد خانه‌ها، تجاوز می‌کند.

اهالی آنجا به من گفتند که سالیانه ۲۶۰۰ تومان، مبلغی که بیش از اندازه سنگین و افزون بر عوارض دولتی است. از این روستا و مضافاتش دریافت می‌شود چه محصول آنجا خوب و یا بد بوده باشد و نظر به اینکه عایدات سال گذشته روستا در موارد متعددی به زحمت هزینه بذرهای کشت شده را پر کرده است، می‌توان فهمید که اهالی با چه بیدادگری توانفرسایی روبرو هستند. ساعت ۱۱ شب راهمان را دنبال کرده و حدود ساعت سه بامداد از «خان زنیون» عبور کردیم. در کاروانسرای آنجا آتش خیره کننده‌ای روشن بود و اسب‌های خسته ما میل داشتند در آنجا استراحت کنند ولی ما مسیرمان را به سوی شیراز ادامه داده و با دلواپسی می‌خواستیم در صورت امکان طوری در میان ایلات بگذریم که توجه کسی را جلب نکرده باشیم، چه به ما گفته بودند تعدادی از آنها بر کناره نهری در آن حوالی، اردو به پا داشته‌اند. شب را بدون دلهره و هراسی از سر گذرانیدیم و با گروه‌های زیادی هم که با اسباب و اثاثیه‌اشان از شیراز گریخته بودند مواجه شدیم ولی آنها آنچنان نگران وضع خود بودند که به ما اعتنایی نکردند. در هوای گرگ و میش بامدادی و در حالی که از کوه راهی بکر و بانشاط می‌گذشتیم به یکباره گروهی از افراد خودشان را از دره کم عمقی آشکار ساختند که به سرعت تعدادشان از ۲ الی ۳ نفر به ۱۴ نفر افزایش یافت.

آنها همگی به چماق، شمشیر و تفنگ فتیله‌ای مسلح بودند و چنان حالتی شبهه‌انگیز داشتند که ناچار شدیم تا رسیدن بار و بنه و بقیه همراهان توقف کرده و اسلحه‌امان را جهت رویارویی احتمالی با آنها امتحان کنیم. این در حالی بود که آنها نیز ظاهراً به گونه‌ای دو دل و بدون اینکه کلامی بر زبان آوردند با دیدی توأم با سوءظن ما را زیر نظر گذرانیدند. سرانجام فرستاده مهماندار پا پیش نهاد و از کار و کسب آنها پرس و جوهایی به عمل آورد. آنها در پاسخ گفتند که گروهی وابسته به ایلات بوده و در جستجوی اسبها و الاغ‌هایشان هستند که در شب قبل به سرقت برده شده‌اند. بعد از اندکی بحث و گفتگو آنها از آنجا گذشتند و ما هم به

راه خود ادامه دادیم و راهنمایمان اظهار داشت که آنها گروهی راهنمائی بوده و احتمالاً ما را قدرتمندتر از آن یافتند، که بتوانند مورد حمله و دستبرد قرار دهند، و سرانجام افزود: «آنها دست خالی به خانه‌هایشان بر نمی‌گردند و اگر حیوانات خود را نیابند از مال دیگران خواهند برد، چه جرأت نمی‌کنند دست خالی به زن و خانه‌اشان برگردند.»

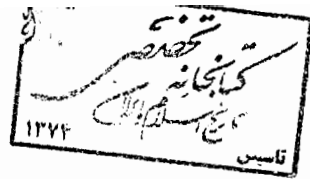
سرزمین‌های اطراف آنجا دارای چشم اندازی بانشاط بوده که عمدتاً از تپه‌های شنی نامنظمی تشکیل شده و پوشیده از علف‌های خشک خاردار، درختهای پژمرده خوشبو همراه با مقادیر زیادی خار شتر و درختی کوتاه شبیه به سرو کوهی، می‌باشد که در میان آنها صدها کبک پاسرخ در این سو و آن سو، پرواز می‌کنند.

هر روز که می‌گذشت با پیشروی تعداد زیادی از افراد ایلات که از یک چراگاه به چراگاه دیگر کوچ می‌کردند، روبرو می‌شدیم و کم‌کم هم با ساختار اصلی آنها، آشنا می‌گردیدیم. سرو وضع و شکل ظاهری این افراد زیبا و دیدنی بود و تعداد بی‌شماری هم گله‌های گاو، گوسفند، اسب و الاغ در پیشاپیششان در حرکت بود.

بر پشت اسب‌ها و الاغ‌ها، که تعدادشان هم زیاد بود، و همچنین بر گرده یابوها و سایل و خرت و پرت ایل شامل چادر، پوشاک، ظروف، دیگ و وسایل مختلف پخت و پز بگونه‌ای نامتجانس بسته‌بندی و بار شده بود.

بر روی بعضی از این چارپایان بچه‌ها سوار بودند که در امتداد سایرین حرکت می‌کردند و زنان و مردان جوان هم با شتاب و تکاپوی زیاد و با کمک سگ گردن‌کلفت و درنده‌اشان حیوانات چموش‌تر را از دور افتادن از سایرین مهار می‌کردند، زنان مسن‌تر هم یا با بردباری پیاده راه می‌رفتند و پیشرفت حرکت ایل را زیر نظر می‌گذرانیدند و یا آنکه همراه بچه‌های کوچکتر بر پشت کم‌بارترین حیوانات سوار می‌شدند و اطفالشان را شیر می‌دادند.

بر روی بعضی از این اسباب و اثاثیه‌ها، بچه‌ای کوچک و قیراق دیده می‌شد که نمی‌توانست صحبت کند اما طوری قرار گرفته بود که نه توجهی به او می‌شد و نه کمترین نیازی هم به مراقبت داشت و همانگونه که مرکوب صبور اما ثابت قدمش از مسیری پر شیب و لغزنده با دقت و احتیاط می‌گذشت، او هم مردانه و مصمم با چنگ‌های کودکانه‌اش، مردانه خود را نگه می‌داشت. بر تعدادی چهارپایان هم سالخورده‌گان ایل قرار داشتند که تعداد زیادی از آنها به سبب پیری زیاد خرفت و خم و دولا گشته و به دشواری با تکه کهنه‌هایی که



نشیمنگاهشان را به وجود می آورد، قابل تشخیص بودند.

مردان ایل هوشیارانه و با رفتاری فکورانه در حالی که با آمادگی کامل اسلحه‌اشان را حمل می کردند در دو طرف و پشت ایل پیوسته و یکنواخت گام برمی داشتند و حرکات ایل را که آهسته در مسیرش به جلو می رفت، کنترل و محافظت می کردند. تمامی حرکات ابتدایی ایل با چشم انداز اطراف هماهنگی بی نظیری داشت و این در حالی بود که چهره و لباس‌های افراد هم بسیار چشمگیر و گیرا بود. رنگ و سیمای آنها در اصل بسیار زیبا و با طراوت است و هر زمان که بچه‌ای از افراد ایل برهنه دیده می شود می توان پی برد که رنگ پوستش تقریباً به سفیدی اطفال اروپایی می ماند اما چون آنها در معرض آفتاب و آب و هوای گوناگون قرار می گیرند رنگ بشره‌اشان نیز به قهوه‌ای سیر مایل به قرمز، تغییر یافته که اغلب هم به سیاهی می زند. مردان ایل از استخوانبندی محکم، چشمانی سیاه و نافذ و بینی‌ای عقابی شکل برخوردارند و اغلب هم سبیل‌های چخماقی‌اشان که با ریش‌های سیاه رنگ پرپشت سیاه رنگشان در هم آمیخته گردیده، آویزان شده که کلاً دهانشان را می پوشاند. رنگ گلگونی که بر بشره و سیمای آنان می درخشد به تمامی حاکی از سلامت، نیرومندی و عدم وابستگی آنها است و این در حالی است که نگاههای خیره و بی پروایشان کلاً حکایت از نیاز آنها به ظرافت و آداب دانی دارد. لباس‌های آنها شامل شلوار و پیراهن زبر و زمخت و آبی رنگ است که قبایی نمدی و سنگین و در عین حال بدون آستین بر آن می اندازند و کلاهی نمدی و لبه‌دار به رنگ سفید و یا خاکستری سرشان را می پوشاند و عموماً یک و یا بعضی مواقع دو قبضه تفنگ هم بر دوش می اندازند و کاردی بزرگ و یا خنجر می هم از کمر آویزان می کنند و شمشیر و چماق هم ساز و برگ آنها را کامل می سازد.

زنان جوان ایل سیمایی چون زنان کولی دارند و بیشترشان هم زیبا هستند و رنگ قهوه‌ای پوستشان که دارای آمیزه‌ای از رنگ ارغوانی روشن است، عموماً سیمایشان را جلوه‌گر می سازد. این رنگ نتیجه کار و فعالیت و در معرض عوامل طبیعی قرار گرفتن است.

چشمهای آنها همچون چشمهای مردان سیاه و نافذ است و بینی‌اشان هم ظریف و خوش ترکیب می باشد. دندانهای بسیار زیبا و سالم دهان کوچکشان را آرایش می دهد و تبسمی دزدانه که بر سیمایشان می نشیند شادی و سرحالی آنها را واگویی می کند.

با وجودی که لباسهایشان کهنه و مندرس است در عین حال زیبایی و خوش قوارگی

اندامشان آشکار است و گامهای آزاد و استوارشان هم به حرکت آنها، وقار و سنگینی می‌بخشد. البسه عمده زنان عبارت است از شلوار کهنه و وصله‌دار و اغلب تنگ با پیراهنی آبی رنگ و یا نخ‌ سفید که تقریباً به زحمت دامنه‌اش به سر زانوهای می‌رسد و روپوشی هم بر دوش می‌اندازند که با حالتی همچون پیشانی بند از دور سرشان گذشته و به پشت آویزان می‌گردد و به جای روسری هم دستمال و یا تکه‌ای پارچه به سر می‌بندند. اینگونه البسه با وصله‌های زیاد و عیب و نقص‌های جورواجوری که دارد، لباس زنان ایل را تشکیل می‌دهد. زنان به زودی زیبایی‌اشان را از دست می‌دهند و در عین حال که چشمان نافذ و قیافه‌های مصمم و محکم‌اشان دست نخورده باقی می‌ماند، پوستشان خشکیده و چروکیده می‌گردد و رنگ چهره‌اشان هم به قهوه‌ای تیره یا گندمگون پریده رنگ می‌گراید و زمانی که سالخورده می‌شوند اندامشان پر از چین و چروک شده که سرانجام پیرزنی در هیچ جا به پڑمردگی و از کار افتادگی مادر بزرگان ایل، دیده نمی‌شود.

کمتر می‌توان تصور کرد که همسان چشم‌اندازی که این نواحی و یا کلاً حول و حوش شیراز، مرکز ایالت فارس را به نمایش می‌گذارد، وجود داشته باشد، چه مسافر فرسنگ‌ها در بیابانی خشک و نابارور با برآمدگی‌هایی که تنها گیاهان کوتاه و وحشی و خاربن از آن می‌روید، می‌گذرد و این در حالی است که روستا و یا آبادی‌ای را نمی‌بیند و زمانی که گردنه‌ای را پیموده و به پایان می‌رساند، شهر و دره‌ای روبرویش آشکار می‌شود که اثری دلپذیر بر او نمی‌گذارد و در امتدادش هم فرسنگ‌ها جلگه‌های گسترده، غبار آلود و سوخته کشیده شده که در نقطه‌ای مه آلود و موجدار که به شوره زارهای اطراف دریاچه بختگان (شاید منظورش دریاچه مهارلو باشد. مترجم) آن را پدید آورده است، پایان می‌پذیرد. در سر تا سر این جلگه و همچنین در کوهپایه‌های مقابل سبزه و گیاهی دیده نمی‌شود مگر یکی دو باغ که در این بیابان به نقطه‌هایی سیاه رنگ می‌مانند.

این باغ‌ها همراه با مناظر اندک و ناپایداری از گنبدها و دیوارها که به زحمت با گرد و غبار آنجا قابل تشخیص هستند، همگی توجه مسافر را به شهر پر آوازه شیراز، رهنمود می‌سازند. هر چه که به حول و حوش آنجا نزدیکتر می‌شوی چشم‌اندازی را نمی‌بینی که بتواند آثار ناخوشایند این مسیر را بزداید زیرا آنچه که این جلگه به تماشا می‌گذارد چیزی نیست جز نازایی و متروکی. در واقع قسمت اعظم این جا صرفاً شن زار است که برای کشاورزی

مناسب نبوده و آنچه هم که مرغوب است در آن فصل چون بقیه جاها خشک و عریان است. زمانی که تمامی این جلگه را زیر پا گذاشتیم به سبب بخار گرم، موجدار می نمود و هزاران گرد باد کوچک خار و خاشاک را به بالا می برد و باد هم به سرعت آنها را در هوا پراکنده می ساخت. در تمامی پهنه این جلگه - بیش از ۱۲ مایل - به دشواری آثاری از حیات دیده می شد و حتی دز کناره دروازه شهر هم، شهر همچون شهری از دنیای کهن می ماند که گویی سالها انسانها آنجا را ترک کرده باشند.

نمای دیواری گلی شهر که خرابه ها و زمین های ناهموار و پر سنگلاخ آن را در بر می گرفت به هیچ وجه و در هیچ زمان تأثیری شاد بر جای نمی گذاشت و این در حالی بود که وزوز جمعیت بسیار افسرده هم گرد مرگ بر آنجا می پاشید.

نخستین انسانهایی را که دیدیم گروهی از سوگوارانی بودند که از خاکسپاری قربانیان و یا از گورستانی بر می گشتند، که در نزدیکی محلی واقع شده بود که قرار بود در آنجا اقامت گزینیم.

این محل در باغ جهان نما که اقامتگاه همیشگی مسافران انگلیسی است قرار دارد و مادر حدود ظهر روز ۲۵ سپتامبر بعد از سیزده ساعت راهپیمایی که به سبب خستگی چهارپایان و بدرفتاری خدمتکاران خسته و فرسوده شده بودیم بدانجا گام نهادیم و من خود هم با شادمانی تمام از مهمان نوازی انگلیسی ای که در آن زمان آن باغ را در اختیار داشت، بهره مند ساختم.

* این استنباط نویسنده به زمان خودش مربوط بوده، که البته در اروپای کهن ریشه عمیق تری دارد. مردم مشرق زمین بیشتر از سر حضور دل و نگرش اشرافی به ستاره ها و آسمان نظر می کرده اند یاد می کنند. نکته مهم تر اینکه نویسنده زندگی مردم ساده را با دستگاه سلطنتی قدیم یا حتی قاجار، عوضی گرفته. مردم ساده منجم باشی کجاشان بود؟

*** این راهم ما نشنیده ایم

*** این نحسی ۱۳ هم مختص ایرانیان نیست. همه جای دنیا عددی یا چیزی مضمول

نحس می شود.

نوشته: سرهنگ دوم لوئیس پلی

سفرنامه جنوب ایران

تاریخ ۲۱ ژانویه ۱۸۶۴

از: سرهنگ دوم لوئیس پلی معاون نماینده سیاسی مقیم در خلیج فارس
به: انجمن علمی جغرافیائی بمبئی

موضوع: شرح مسافرت اخیر از بوشهر به شیراز

- ۱- پیرو نامه شماره ۱۰۵۵۸ مورخه ۲۵ اوت ۱۸۶۳ اداره امور سیاسی، مفتخرم که نکاتی چند در مورد مسافرت اخیرم به شیراز باستحضار برسانم.
- ۲- به پیوست گزارشی فهرست وار که متضمن برآوردهای تقریبی اینجانب در مورد اوضاع تجارت در شهر شیراز می باشد، ارسال می دارم.
- ۳- همچنین به ضمیمه نقشه و خطوط کلی مسیر راه بوشهر - شیراز که دکتر کلویل DR > COLVIL از روی لطف تهیه و تنظیم کرده اند، فرستاده می شود.
- ۴- نمونه هایی از سنگ و صخره که مربوط به سلسله کوه های واقع بین جلگه بوشهر و

پرسپولیس است بطور جداگانه ارسال می‌گردد، دکتر کلویل با مهارت و کاردانی این نمونه‌ها را فراهم کرده‌اند.

۵- مناطق و نواحی واقع در مسیر بوشهر - شیراز شامل دو بخش زیر می‌باشد:

بخش یکم: جلگه‌ای را شامل می‌شود که از خط ساحلی خلیج فارس تا دامنه کوهها، در نزدیکی برازجان و دالکی گسترده است.

بخش دوم: عبارتست از رشته کتل‌هائی که از دالکی آغاز و به فلات عظیم ایران ختم می‌گردد.

۶- اوضاع و احوال کلی بخش نخست مشتمل است بر زمینهای صاف و خشک و لم یزرع که همسطح خط ساحلی بوده و در بعضی نواحی نخلستانهای خرما وجود دارد و در بعضی نقاط نیز به فواصل زیاد جو، گندم، هندوانه و خربزه، خیار و سایر سبزیجات کاشته می‌شود. هنگامی که در بوشهر برای نخستین بار از پشت بام یکی از منازل به سوی سلسله کوهها و مناطق درون مرزی ایران نگاه کردم، جلگه سرحدی سند علیا که تا دامنه کوههای بولان BOLAN گسترده است به ذهنم متبادر شد، و زمانی که در مناطق کوهستانی در نزدیکیهای دالکی دریا و جلگه ساحلی را از نظر گذرانیدم دقیقاً اینطور برایم تداعی شد که دارم از گردنه‌ای که به SONMEANEE منتهی می‌شود به جلگه واقع در غرب کراچی نگاه می‌کنم البته در صورتیکه فاصله کنونی این گردنه تا کراچی چهار برابر گردد.

۷- روستاها و دژهای واقع در مسیر بوشهر - دالکی عبارتند از: چغادک، احمدی، عیسوند، خوشاب، برازجان، راهدار و دالکی.

طول کلی و سرتاسری این مسیر ۵۰ مایل کامل است. شایان ذکر است که با وجودی که این مسیر راه عمده و اصلی تجارت به داخله ایران است، همچنین به رغم این که آب و هوای این جلگه در چندین ماه از سال چنان گرم و سوزان است که افرادی در حین گذر از این مسیر جان خود را از دست می‌دهند با این وجود تا نرسیده به دالکی کاروانسرای و وجود ندارد. در هیچ جانیز نهر و جویباری که آب شیرین در آن روان باشد دیده نمی‌شود.

آب مورد نیاز روستاها از چاههایی که آبی شور مزه دارند تأمین می‌شود، در عین حال آب شیرین اهالی در فاصله کمی از سطح زمین قابل دسترسی است و مردم نیز در حفر چاههای موقت آب شیرین بسیار ماهر و کاردان هستند.

غلات و آذوقه برای مصرف رعایا و چارپاداران که از آن مسیر می‌گذرند به اندازه کافی وجود دارد اما در فراسوی این روستاها جریان تهیه آذوقه چندان قابل اعتماد نیست. اهالی غلات مازاد مصرف خود را به سایر نقاط صادر می‌کنند و آنچه را که می‌ماند در گودالهایی انبار کرده باکاه می‌پوشانند. (در روستاهای بوشهر این گونه انبارهای زیرزمینی را گوری می‌گویند. مترجم.)

این گونه انبارهای زیرزمینی با سهولت و به سادگی قابل تشخیص است. ضمناً این انبارها با پوششهایی که دارند به صورت تپه‌هایی به نظر می‌آیند.

۸- کشت غلات در اواخر پاییز و برداشت آن در اواخر بهار و اوائل تابستان صورت می‌گیرد پنبه در همه جا رشد می‌کند اما این محصول بابی دقتی کشت می‌شود و بوته‌های آن سالها به حال خود رها می‌شوند.

محصول باغات وابسته به آب چاه یا آب کاریزهایی می‌باشد که در همه جا و حتی در باریکه‌ای که بوشهر در آن جا قرار دارد حفر می‌شود، سایر محصولات کلاً متکی به آب باران هستند. در بعضی مواقع نیمی از ماه دسامبر تا ماه آوریل بارانهای سنگین می‌بارد. آب باران کافی به خصوص مقارن پایان فصل بارندگی که به شدت مورد نیاز است، امری محتوم نیست. در این جلگه هجوم ملخ و هجوم آنها به منطقه آسمان را کاملاً پوشانیده، هوارا تاریک می‌سازد و غلات و خرما و هر چه را که در مسیرشان قرار گیرد تباه و نابود می‌کنند. رعایا نیز به نوبه خود این ملخ‌ها را می‌پزند و می‌خورند.

۹- بین بوشهر و چغادک که اولین منزلگاه می‌باشد شوره‌زاری باتلاقی به پهنای تقریبی ۵ مایل قرار دارد. در فصل زمستان و مواقع بارندگی قسمتهای زیادی از این شوره‌زار غیر قابل عبور و مرور است و حتی در خشک‌ترین فصول سال نیز چنانچه مسافر مسیر قوافل را در این راه از دست دهد مرکوبش تازانو در گل فرو خواهد رفت، بعد از عبور از این باتلاق راه کاروان‌رو در مسیر چغادک، احمدی و خوشاب - یک مایلی برازجان - و در امتداد جلگه‌ای آبرفتی قرار می‌گیرد.

بستر رودخانه‌ای شور در جاده بین چغادک و احمدی قرار دارد که از طریق چاهکو تاه تا گردنه هفت مله در اهرم امتداد دارد.

۱۰- به محض ورود به برازجان جاده ناهموار و سنگلاخی می‌شود و در پایین‌ترین

قسمت دامنه، مسیرش را تا نزدیکی دالکی ادامه می‌دهد، آن‌گاه دوباره جادهٔ آبرفتی شده و جویبارهایی کوچک آن را بریده بریده می‌سازد. در میان راه برازجان - دالکی در نقطه‌ای به نام «راهدار» راهی فرعی از جاده جدا شده به طرف «نانیزک» رفته و سرانجام به ارتفاعات گیسکان ختم می‌شود.

دکتر کلویل به این مناطق رفته و در آنجا قلعه‌ای کوچک و آب روان را مشاهده کرده است. وی می‌گوید که آب و هوای آنجا از آب و هوای خشت و حتی کازرون سالمتر است ولی جلگه‌های واقع در آنسوی کتل پیرزن از آب و هوای بهتری برخوردارند - بطریق اولی آب و هوای شیراز نیز از آن قسمت بهتر تواند بود. راه گیسکان مرتفع و دارای شیب تند و پر از قله سنگ است.

در مورد لایه‌های اصطلاحاً معروف به زغال سنگ در کوههای گیسکان گزارش مساعد و مطلوبی بدست نرسیده، اما بهر حال این امکان وجود دارد که بتوان در آنجا در عمق مناسبی به زغال سنگ دسترسی پیدا کرد.

۱۱- تمام روستاهای واقع بین بوشهر و دامنه کوهها که حتی برازجان را نیز شامل می‌شود دارای منازل و دژهایی ساده و ابتدائی بوده که از آجر نپخته ساخته شده‌اند و مجموعه‌ای از آلونک‌های پراکنده موقتی نیز آنها را در بر گرفته است. کشاورزانی که ثروت بیشتری دارند تک و توک دارای خانه‌های آجری هستند که بالا خانه‌هایشان آلونک‌ها را به دیدهٔ تحقیر می‌نگرند.

۱۲- خوانین روستاها را افرادی خوش مشرب و بسیار مؤدب و آداب دان یافتم هر چند که همواره بین خودشان خصومت و دشمنی وجود دارد.

۱۳- به پیوست شرح جزئیات قبایل ساکن در نزدیکهای بوشهر و واقع در پائین گردنه‌ها را ارسال می‌دارم، هر چند اطمینان ندارم که مطالعهٔ آن برای دولت دارای ارزش و اعتبار باشد. (یاللعجب. مترجم.)

۱۴- به محض رسیدن به دالکی وارد دومین بخش این مسیر می‌شوید، اینجانب هنگام عبور از گذرگاه توجه‌ام را به سفرنامهٔ آقای کلادیوس ریچ CLAUDIUS RICH که در سال ۱۸۲۱ این مسیر را طی کرده بود معطوف داشتم و دریافتم که مشارالیه سفرنامه‌اش را بگونه‌ای روشن و صادقانه رقم زده است به طوری که هر چند در این باره بنویسم مطالب تازه در آن اندک خواهد بود.

آقای ریج از لحظه‌ایکه مسافرتش را آغاز نموده جزئیات مسیرش را شرح داده است. او شبهای مهتاب و با استری تندرو این مسیر را پیموده است، لذا بر همین اساس مندرجات سفرنامه او قابل تأمل و بررسی بیشتری می‌باشد.

۱۵- صعب‌العبورترین قسمت در طول این مسیر پیمودن فاصله میان دالکی و جلگه خشت است که درازایش ۱۶ مایل می‌باشد. هیچ جاده‌ای در این مسیر به دشواری این راه نیست.

سالهای متمادی است که بی‌وقفه کاروانهائی این مسیر را طی کرده و در صخره‌ها برای خود جای پائی دست و پا کرده و در این سنگلاخها ردی از خود برجای گذاشته‌اند. اما جای بسی شگفتی است که چرا مسیر تجارتنی یک کشور بر چنین جاده‌ای هموار شده باشد.

یک فرسنگ از دالکی که می‌گذری - بعد از عبور از رشته تپه‌های پست و کم ارتفاع و در ابتدای گردنه‌ای دراز و باریک به چشمه‌ای می‌رسی که آب آن قابل شرب است. این چشمه تا دره بعدی که در امتداد آن رودخانه دالکی جریان دارد، ادامه می‌یابد. آب رودخانه دالکی شور مزه و قابل شرب نیست. یکی از همراهانم در یکی از روزهای گرم عزیمت در این رودخانه آب تنی کرد و این در حالی بود که تشنگی دیوانه کننده‌ای که او را به یاوه‌گویی واداشته بود بر او مستولی شده بود.

پلی که زمانی بر روی این رودخانه خروشان و متلاطم بسته شده بود تخریب شده و تاکنون نسبت به بازسازی و مرمت آن اقدامی به عمل نیامده است. بنابراین اکنون باید سه مرتبه و به طور جداگانه از این رودخانه گذر کرد. در فصل زمستان یا بهار در بعضی مواقع کاروانها روزها در کنار این رودخانه معطل می‌مانند و برابر گزارشات دریافتی مال‌التجاره و قاطرهای زیادی نیز در ضمن عبور از این رودخانه از دست می‌روند. با عبور از این رودخانه مسیر کاروانها تا یک فرسنگ در امتداد ساحل آن ادامه یافته آنگاه تدریجاً از آن جدا شده و در کتلی شیب‌دار و یا گردنه‌ای مرتفع و پر از فراز و نشیب گسترده می‌شود که بر فراز آن جلگه خشت قرار دارد.

۱۶- کتل‌هایی که در امتداد این مسیر قرار دارند (باستثنای کتل دختر) همه مشابه یکدیگر هستند. کاروانها و آب باران به گونه‌ای شکسته و چپ اندر قیچی این مسیر را تا روبروی دامنه تپه‌ای شیب‌دار، فرسایش داده‌اند. توپهای سواره را نمی‌توان در این مسیر عبور داد.

بعد از گذر از چشمه‌ای که در بالا بدان اشاره شد در امتداد این مسیر آب آشامیدنی قابل حصول نمی‌باشد.

۱۷- خشت را می‌توان به عنوان جلگه‌ای بیضی شکل و ناهموار توصیف نمود که در ازایش ۱۰ مایل و پهنایش ۵ مایل می‌باشد و تپه‌هایی آن را در برگرفته‌اند مگر در نقطه‌ای که در آنجا جلگه بر کتل اخیر الذکر مشرف می‌شود.

رودخانه‌ای که در میان تپه‌ها در جریان است (رود شاهپور. مترجم) از کنار خرابه‌های شاهپور می‌گذرد و از سمت شرق بگونه‌ای دلخواه و قابل شرب وارد جلگه خشت می‌شود و پس از عبور از میان تپه‌ها از سمتهای شمالی و شرقی جلگه و پایین قلعه و شهر خشت گذشته سرانجام از ناحیه شمال از طریق شوستر و بهبهان به خلیج فارس سرازیر می‌گردد. (آقای معاون نماینده سیاسی مقیم در مورد مسیر رودخانه شاهپور اشتباه کرده است. مترجم)

۱۸- در سرتاسر جلگه‌ای که از بستر رودخانه تشکیل شده کانالهای متعددی نیز حفر گردیده است و در این بخش محصولاتتی چون گندم، جو، برنج، تنباکو و پنبه به خوبی به عمل می‌آید. همچنین در این جلگه نخلستانهایی گسترده وجود دارد که دارای بیش از ۲۰/۰۰۰ اصله نخل خرما می‌باشند، به علاوه در این جلگه کنده درختهای قدیمی و بوته‌زارها بوفور دیده می‌شود.

در مرکز جلگه و در کنار راه اصلی تعدادی آبادی و دهکده قرار دارد که کنار تخته نامیده می‌شود. در نزدیکی کنار تخته کاروانسرای بزرگ و جادار وجود دارد که از معماری محکمی نیز برخوردار است. در یک و نیم مایلی شمال غربی کنار تخته آب چاه گوارا به دست می‌آید.

۱۹- ۳۱ پارچه آبادی توابع خشت را بوجود آورده است و بخش عایداتی آنجا را تشکیل می‌دهد، نام این دهکده‌ها بعلاوه سمت و فاصله آنها تا قلعه خشت بشرح زیر می‌باشد.

روستاهای واقع در شمال خشت - و فاصله آنها تا خشت:

مُله دین $\frac{1}{4}$ فرسنگ / ایکونی $\frac{1}{5}$ فرسنگ
بورکی $\frac{1}{4}$ فرسنگ / خواجه مالی $\frac{1}{5}$ فرسنگ
بوزین $\frac{1}{5}$ فرسنگ / گوری کِل $\frac{1}{4}$ فرسنگ

روستاهای واقع در شرق خشت :

کمارج ۳ فرسنگ / بانو ۳ فرسنگ / رودک ۳ فرسنگ / موریزی ۵ فرسنگ / سیاه منصیر ۶ فرسنگ / شول ۶ فرسنگ / جمیله ۸ فرسنگ / بورقیس ۱ فرسنگ .

روستاهای واقع در غرب خشت :

مال شیخ ۸ فرسنگ / دشت گور ۷ فرسنگ / سردشتک ۸ فرسنگ / سیاه منصیر ۶ فرسنگ / خونه سرخ ۶ فرسنگ / شول ۵ فرسنگ / جره ۶ فرسنگ / میلک ۶ فرسنگ / چاستیستانی ۱ فرسنگ / برجکان باقر ۱ فرسنگ / برج فایده محمد تقی ۱ فرسنگ / بورقیس ۱ فرسنگ . هر یک از این دهکده‌ها ۱۰۰ الی ۲۰۰ نفر جمعیت دارد و از ۳۰ تا ۶۰ کلبه موقتی ساخته شده است .

محصولات مازاد بر مصرف این آبادیها یا به کاروانها فروخته می‌شود و یا به کازرون و بوشهر صادر می‌گردد .

واردات این آبادیها برای مصرف داخلی عبارت است از قماش، شکر و قهوه. عایدات دولت از این دهکده‌ها سالی ۷۰۰۰ تومان است که به صورت یک جا از آنها تحصیل می‌گردد. امنیت راه توسط رئیس ناحیه که دارای ۵۰ نفر پیاده نظام نامنظم (تفنگچی.م) است تأمین می‌شود .

مسئولیت گم شدن و یا به غارت رفتن محمولات کاروانها در آن ناحیه نیز به عهده رئیس مربوطه است که بدین منظور به عنوان حق راهداری ربع قران برای هر بار قماش و ۱۲/۵ درصد قران برای کالاهای متفرقه از کاروانها دریافت می‌دارد .

این شیوه تأمین امنیت را که در خشت اعمال می‌شود می‌توان به عنوان الگوئی برای سایر نواحی تلقی کرد .

۲۰- من تخمین می‌زنم که جلگه خشت حدوداً ۸۰۰ الی ۱۰۰۰ پا از سطح خلیج فارس بالاتر می‌باشد که برای اثبات این برآورد به گواه و دلیلی نیز دسترسی پیدا کرده‌ام ، همانگونه که ملاحظه می‌شود برآمدگی که در نقشه به عنوان گیسکان علامت گذاری شده از هر دو سویش به گونه‌ای آشکار در خشت و یا بوشهر قابل رؤیت است و به نظر می‌رسد که این برآمدگی به اندازه ۸۰۰ پا هم سطح جلگه خشت بوده که بهمان ارتفاع نیز از بوشهر دیده می‌شود .

۲۱- دو روز در ماه جولای و دو روز در اوائل ماه سپتامبر در کاروانسرای خشت گذرانیدم که در خلال هر دو دوره در سرتاسر روز بادی به شدت گرم و سوزان می‌وزید. در ماه جولای دماسنج در اوائل صبح ۹۶ درجه فارنهایت و در اواسط روز تقریباً ۱۱۰ درجه فارنهایت نشان می‌داد. خلاصه اینکه اینجا مرا خیلی زیاد به یاد شهر سوکر SUKKER در فصل گرما می‌انداخت، با این تفاوت چشمگیر که دمای خشت بسیار خنک‌تر از آنجاست و طول فصل گرما نیز تقریباً با آنجا برابری نمی‌کند.

۲۲- جلگه خشت را که پشت سر می‌گذاری و از سلسله کوه‌های کم ارتفاع که می‌گذری دوباره رودخانه شاهپور ظاهر می‌شود و باندازه یک مایل در جاده به موازات آن پیش می‌رود، آنگاه رودخانه در سمت چپ قرار می‌گیرد و به دره‌ای تنگ و دراز که در پای کتل پر شیب دوم دارای چشمه‌ای کوچک اما زلال است، سرازیر می‌شود. کناره‌های این دره تنگ مانند کناره کوه‌ها عموماً ریزشی می‌باشد. کتل دوم چندان مرتفع نیست اما مانند کتل اول کاملاً دارای سرازیری تند بوده و برای درشکه‌ها نیز صعب‌العبور می‌باشد. وقتی که به رأس پرتگاه می‌رسی دوباره مسیر کاروانها در امتداد دره‌ای تنگ و سنگلاخی و دارای نشیب و فراز قرار می‌گیرد. تا اینکه جلگه و کاروانسرای نیمه مخروطی کمارج پدیدار می‌شود. فاصله این کاروانسرا تا کاروانسرای خشت ۱۱ مایل کامل است. آب و آذوقه در کمارج به اندازه کافی نیست و آبش نیز شور مزه است. در آنجا تنها یک حلقه چاه آب شیرین وجود دارد. کاروانها از توقف در اینجا خودداری می‌کنند، اما من با وجود اینکه هوایش گرم است، اینجا را بر خشت ترجیح می‌دهم.

۲۳- با خروج از کمارج مسیر کاروانها حدوداً به اندازه یک فرسنگ در امتداد جلگه ادامه می‌یابد آنگاه وارد گردنه‌ای دراز و سخت با کناره‌هائی صخره‌ای و دارای پرتگاه و بسیار تیز می‌شود. این گردنه در میان کوه و کمرها چنان تاریک و ملال‌انگیز است که گوئی هم سنگ دیار ظلمات می‌باشد، اما بعد وارد دره‌ای مطبوع و دلپذیر می‌شود جایی که بهار و خزان با هم پیوند می‌خورند، دوباره رودخانه شاهپور در برابرت پدیدار می‌گردد و می‌توانی مسیرش را تا شکاف کوه‌ها جایی که قلعه باستانی و مجسمه سنگی شاهپور و امپراطور والرین قابل رویت هستند، دنبال کنی.

۲۴- رودخانه شاهپور که در دست چپ قرار گرفت و مسیرت را به سمت شرق ادامه

دادی، جلگه کازرون روبرویت باز می شود سپس از میان دهکده ای مخروطی و ولی دارای آب گوارا بنام «دریس» نیز خواهی گذشت که از آنجا با طی دو فرسنگ راه به شهر کازرون می رسی شاخه ای از راه شاهپور به دریس نیز منتهی می شود.

۲۵- کازرون شهری عمده و مهم در این مسیر است و در نقطه ای حدوداً بین بوشهر و شیراز قرار دارد. جمعیتش تقریباً ۳۰۰۰ نفر می باشد و مرکز اصلی چارواکاران نیز به حساب می آید. در حومه کازرون چهار الی پنج باغ مرکبات، انار و سایر میوه ها و مقدار کمی نیز خرما وجود دارد. در کازرون خرما به خوبی به عمل نمی آید و من بعد از عبور از این جلگه دیگر درخت خرمائی را مشاهده نکردم مگر آنچه که در بالا مذکور افتاد. جلگه کازرون آن طور که باید و شاید پوشیده از درخت نیست و هیزم نیز با زحمت زیاد در کوه های مجاور تهیه می شود. شهر کازرون از سنگ و کوزه های بدقواره و خیابانهای تنگ تقریباً بدون حصار بنا شده است. غالباً تمام شهرهای ایران را که دیده ام، رسم بر این است که خرابی اوضاع و احوال شهرها را به ظلم و بیدادگری دولت نسبت می دهند و اظهار می دارند که مردم تا عمق وجودشان با چنگالهای فقر و فاقه دست به گریبانند.

زمانی این اظهارات بسیار درست و حسابی به نظر می آمد. در هر حال آنچه که من دریافتم این است که مبلغی که اکنون به دولت پرداخت می شود همان مقداری است که سالها پرداخت می شده و جمعیت نیز سالها بهمان تعداد بوده که اکنون هست. گمان می کنم زمانی که شاهپور واقع در دره مجاور متروکه و خالی از سکنه شد نیاز به منزلگاهی بین شیراز و کرانه های خلیج فارس احساس گردید و جلگه کازرون به عنوان محلی مناسب جهت آن منظور تشخیص داده شد زیرا کازرون مستقیماً در کنار راه اصلی قرار دارد. در حالی که شاهپور از راه اصلی فاصله زیادی داشته است، بر همین اساس شهر کازرون ترقی کرد و جلگه آنجا نیز زیر کشت قرار گرفت طوری که توانست ضمن پاسخ به نیاز کاروانها محصولات کافی تولید کند و مازاد مصرف را هم صادر نماید. حومه کازرون سالیانه حدود ۲۵۰۰۰ تومان بابت عایدات به دولت پرداخت می کند. بعد از شیراز، کازرون بزرگترین محلی است در امتداد این مسیر - که در آنجا قاطر بوفور یافت می شود.

قاطر معمولاً توسط قبایل ایلیاتی پرورش داده می شود و زمانی که سن قاطرها یکسال یا بیشتر شد، آن را در معرض معامله قرار می دهند. مضافاً اینکه ایلیات آنها اسبان خوب نیز تربیت

می‌کنند. در استان فارس با ارزش‌ترین نژاد اسب در اختیار قبیله قشقایی قرار دارد. این اسبها از نژاد تازی بوده اما چون در کوههای صخره‌ای پرورش یافته و تربیت شده‌اند قادرند در زمینهای سنگلاخی با استواری و بدون هیچ لغزشی راه بروند که این ویژگی بندرت در میان اسبهایی که از عربستان می‌آورند دیده می‌شود.

من عقیده دارم که تعداد زیادی اسب در استان فارس و همچنین در سایر استانهای ایران می‌توان تهیه کرد. بکرات شاهد بوده‌ام که ایلپاتیها سوار بر مادیانهای خوب بوده و کره اسبها نیز دوشادوش آنها حرکت می‌کردند. برای مثال در جلگه پرسپولیس مادیانهای بی‌شماری را دیدم که در اطراف چادرهای ایلپاتیها یله‌ورها، مشغول چریدن بودند. مطمئن بودم که آنها به سادگی می‌توانستند ۵۰۰ رأس اسب در آن جلگه و کوههای مجاورش برایم تهیه کنند. آنها اغلب در مورد چشم‌انداز بازار اسب در بمبئی از من سئوالاتی می‌کردند و بنظر می‌آمد که نوسانات و افت و خیز قیمت اسب را بخوبی درک می‌کنند و برایم بسیار جالب بود که رفتار زیرکانه و حساس آنها را در مورد عرضه اسب بر اساس تقاضا شاهد باشم.

۲۶- میوه و آذوقه اعم از غلات یا گوشت به مقدار مطلوبی می‌توان در کازرون تدارک دید با این وجود چنانچه یک نیروی نظامی وارد خاک ایران گردد، نمی‌توان نسبت به این جریان تدارکاتی اعتماد کرد مگر اینکه قبایل با شما همراه و همسو باشند. در کوههایی که در پشت و شمال شرقی کازرون قرار دارند برف منجمد شده قابل دستیابی است و در فصل گرما جهت مصرف به شهر کازرون آورده می‌شود. این برفها را با دقت زیاد و با استفاده از قاطرهای تازه نفس حتی در گرم‌ترین ماهها می‌توان به بوشهر آورد، اما بعد از رسیدن به بوشهر چند ساعتی بیش قابل نگهداری نیست.

۲۷- جهت روشن شدن نحوه تحصیل مالیات در ایران لازم است متذکر شوم که در خلال یک هفته یا بیشتر که در یکی از باغات شهر گذرانیدم بین حاکم و پیروانش از یک طرف و تعدادی افراد قبیله یا به عبارتی دار و دسته مخالف از دیگر سوی جنگی داخلی کوچکی در جریان بود. جنگ روزانه ادامه داشت تا سرانجام حاکم مجبور شد خود را مخفی نماید. زمانی که آنجا را ترک می‌گفتم او هنوز در مخفی‌گاه بود و به همین دلیل نتوانست بازدیدم را پذیرا شود.

این نزاع و کشمکش مالیات توان فرسا و ظالمانه‌ای را در پی داشت. به علت این درگیریها

حاکم تعویض شد و حاکم جدید نیز از شیراز نیامده بود، از طرفی محصولی را که مردم درو و خرمن کرده بودند به علت اینکه قسمت نشده بود، نمی توانستند آن را انبار کنند. در این فاصله حاکم سابق نیز سعی داشت حتی الامکان بدهی های موقوفه را از اهالی تحصیل نماید، از این روی در تعقیب کشمکشهای یاد شده جوانان آنجا با تأسی از بزرگسالان نشان در حالی که تعدادشان ۵۰ نفر بود جنگی بزرگ را با سنگ و فلاخن آغاز نمودند.

۲۸- قبل از اینکه حوالی کازرون را ترک کنم دیداری کوتاه از خرابه ها و مجسمه سنگی شاهپور به عمل آورم. به نظر می رسد که این محل قدیمی خیلی خوب و پسندیده برگزیده شده باشد. صخره های سر به فلک کشیده و دارای پرتگاه دره ای تنگ را که پهنای آن ۴۰ یارد است به دیده تحقیر می نگرند، در همان حال در آن دره تنگ جویباری روان است که آبی شیرین و فراوان دارد و از دره ای کوچک و باشکوه و بی نظیر که اطرافش را کوه های مرتفع شیب دار فرا گرفته است سرچشمه می گیرد.

دیوار درونی سمت راست دره تنگ - همانگونه که وارد می شوید دارای آثار و نشانه های قلعه باستانی شاهپور است.

در پای این دیوار و در نزدیکی راه سواره رو، مجسمه اسیر پرآوازه امپراطور والرین قرار دارد که در رکاب شاهپور به زانو افتاده است.

این حجاریها برجسته و زیبا می باشند و به نظر من از نظر هنری از حجاریهای نقش رستم در نزدیکی پرسپولیس، برتراند.

۲۹- در طرف دیگر این دره تنگ یک سری مجسمه های سنگی وجود دارد که بازگو کننده موضوع های تاریخی و شاعرانه بوده و بعضی از آنها نیز از نظر خلاقیت های هنری تقریباً با مجسمه والرین برابری می کند.

۳۰- آنگاه رهسپار دره میانی شدم که در آن جویباری با طراوت شرشر کنان در جریان است. در سایه درختان بید نشستم، اینجا رویائی ترین جایی است که در ایران دیده ام (با این وجود چندان چیزی برای گفتن ندارد) در انگلستان در دره ای پیش پا افتاده و معمولی که بگذری به خوبی می بینی که:

چمنزارها، فردوس آرکادمی^۱ را به هیچ می نگرند.
و نہرهای درخشان باصفا تر از رودخانه پراوازه ہوداسپس^۲ در جریانند:
سپس به پای پرتگاہ کہ مدخل غاری پھنآور است رسیدم. در دہانہ غار مجسمہ مشہور
اما سرنگون شدہ شاپہور قرار دارد. می گویند این پیکرہ عظیم بہ علت زمین لرزہ از ستونش
فرود افتادہ و اکنون در کنار پایہ اش مدفون است.

سر مجسمہ از بین رفته ولی تنہ اش بہ گونه ای آشکار و نیرومندانہ پابرجاست. بعضی از
مستشرقان انگلیسی نامشان را بر روی شانہ مجسمہ منقور کردہ اند. در پشت مجسمہ، غار
بلافاصلہ بہ صورت گنبدی طبیعی، پھنآور و سر بہ فلک کشیدہ گسترش می یابد، آنگاہ دو
شاخہ می شود، شاخہ ای بعد از ۵۰ یارد بہ اتمام می رسد ولی شاخہ دیگر بزرگتر و آراستہ بہ
استالاک تیکہا بالا و پائین شدہ بہ دریاچہ کوچک و بسیار سرد یا برکہ ای منتهی می شود.
نمی دانم تاکنون عمیق ترین نقطہ غار مورد کاوش قرار گرفتہ باشد یا نہ، خرافہ پرستی و باور
بہ اعجاز در مایہ ای از ہراس، این محل را مسکن ارواح و توصیف کنندہ ناشناختہ ہا بہ شمار
آورده است.

۳۱- در خلال بازدیدم از شاپہور رؤسای روستاہائی کہ از آنجا عبور می کردم اصرار
داشتند تا با سوارہ نظام و پیادہ نظام نامنظمشان مرا اسکورت کردہ، یک نمایش نظامی اجرا
کنند.

با تعارفشان موافقت کردم چون فرصتی بود تا عملیات افراد را مشاہدہ کنم. بدون تردید
رفتار مہرانہ و چابک آنها در موضع گیری، استتار نظامی و دیدہ بانئی اطراف موجب تحیر و
حیرتم شد.

آنها خوب شلیک می کردند، خیلی از افراد طاقباز، با سلیقہ و دقت و بانگاہ سربالا بہ
پشت تیراندازی می کردند، نظامیان ہر روستا از ہم فاصلہ گرفتہ و بہ یکدیگر ادای احترام
می کردند، رویہم رفته این مردان بہ عنوان نظامیانی نامنظم در منطقہ کوهستانی شان افرادی
تنومند و قوی ہیکل بہ نظر می آمدند.

۳۲- کازرون را کہ ترک می کنی و عازم شیراز می شوی، بیش از ہفت مایل کہ از سمت

۲- از رودهای پنجاب بین ہند و پاکستان

۱- ناحیہ ای سرسبز در یونان

شرق در امتداد جلگه کازرون گذشتی، به رودخانه‌ای کم عمق و با آب شور می‌رسی که به دریاچه‌ای شور سرازیر است.

این رودخانه قبل از آنکه وارد دریاچه شود، نیمه باتلاقی شده و راهی دراز و سنگی و ناهموار بر آن می‌گذرد.

۳۳- اندکی نرسیده به جاده سنگی شاخه‌ای از راه، مسیرش را به مناطق جنوبی امتداد داده از میان روستاهای رواتک، گره، توجین، آویز، فراشبند، بوشکان، کلمه، هفت مله و نانیزک می‌گذرد و بدین طریق این مسیر به مناطق جنوبی یا جاده فراشبند و یا جاده موسوم به ایللیاتی شیراز-بوشهر متصل می‌گردد.

این انشعاب نمایانگر این امر است که در ایران پذیرش هر موضوع درستی با دشواری همراه است. این گفته اشاره‌ای به کم و کیف نقل و انتقال توپخانه ارتش ایران در خلال لشکرکشی اخیرمان به خلیج فارس دارد^۱.

ما در بوشهر همیشه اینطور می‌فهمیدیم که ارتش ایران از دو مسیر وارد برازجان شده بدین معنی که نیروهای اصلی از طریق جاده کازرون به آنجا رسیده و توپها در حالی که سواره نظام ایللیاتی از آن حفاظت می‌کرده‌اند از راه فیروزآباد وارد نانیزک شده است. علتش این بوده که جاده کازرون برای گذراندن توپها صعب‌العبور تشخیص داده شده است.

پس از رسیدن به شیراز از یک منبع صلاحیت‌دار قابل اعتماد اروپایی که خود شاهد جریان بوده شنیدیم که توپهای ارتش از طریق کتل پیرزن و کتل دختر فرستاده شده است، و کیفیت ارسال چنین بوده که اغلب در حین عبور از پرتگاهها در حالی که نیروهای نظامی +++ توپها را با طناب نگهداری کرده آنها را با یک چرخ عبور می‌دادند.

سرانجام این دو گفته با هم وفق پیدا کردند. توپها تا جلگه کازرون از مسیر معمولی فرستاده شدند ولی بعد چون دانسته شد که کله‌های پایین‌تر غیرقابل عبور و مرور هستند آنها را از تقاطعی که بدان اشاره شد منحرف و از طریق جاده فیروزآباد که پرتگاه کمتری دارد عبور دادند و سرانجام این توپها سر از نانیزک درآوردند.

۳۴- بعد از گذراندن جاده سنگفرش شده، راه اصلی تدریجاً در امتداد دره‌ای به طول سه

۱- اشاره به لشکرکشی انگلیس به ایران در خلال ۱۸۵۷-۱۸۵۶ م.

مایل تا پای کتل دختر کشیده می‌شود، این کتل تنها کتلی است که به طور مصنوعی و به گونه‌ای ناهموار سنگ فرش شد است. یکی از تجار، با سخاوت و باگشاده دستی این جاده را سنگ فرش کرده است. از پشت سر، جلگه کازرون را که زیر نظر می‌گذرانیم چشم‌انداز آنجا را زیبا و پهن‌تر می‌یابیم و بلافاصله پایین پایمان دریاچه‌ای می‌بینیم که مانند یاقوتی پررنگ در آغوش تپه‌ها جای گرفته است.

۳۵- وقتی که به قلعه کتل می‌رسیم، راه به آهستگی به سوی زمینهای مزروعی در دامنه دره‌ای دراز، پوشیده از درختهای بلوط کوچک - «BURI DUSHI» شیب‌دار می‌گردد و تا دامنه کتل پیرزن امتداد می‌یابد. در این دره آب وجود ندارد، اما وارد دره که شدی روستایی در سه مایلی سمت چپ قرار می‌گیرد که در آنجا آب گوارا و مقداری آذوقه و میوه، می‌توان تهیه کرد.

۳۶- کتل پیرزن درازترین و شاید هم خسته‌کننده‌ترین کتل‌ها باشد، اما خارج از قلمرو کازرون در فاصله ۱۸ مایلی یا قدری بیشتر از آنجا، «میان کتل» یا «میون کتل» قرار دارد که در آنجا کاروانسرای جدید و قابل توجه موجود است که ضمن اینکه از هوایی عالی برخوردار است بر چشم‌انداز وسیعی از منطقه نیز مشرف می‌باشد. این بخش از آب فراوان و گوارای چشمه‌ای که در آن حوالی قرار دارد، سیراب می‌گردد. در آن نزدیکی‌ها تنها روستایی وجود ندارد بلکه جز مقدار کمی کاه و غیره برای مصرف قاطرها که توسط شخصی، که معمولاً با فروش چنین اجناسی بر در کاروانسرا به کاروانیها معاشش را تأمین می‌کند، هیچ آذوقه‌ای نمی‌توان تدارک دید.

۳۷- این کاروانسرا که به میون کتل موسوم است، به عقیده من اولین نقطه است که آب و هوایش در فصل گرما برای اروپائیان مساعد و مناسب است.

همچنین از این گردنه به بعد کوهها نیز پر درخت تر می‌شوند و درختانی مانند انجیر وحشی و سایر درختان میوه وحشی و گوناگون، به مراتب در این گردنه‌ها از گردنه‌های پایین تر از رشد و نمو بیشتری برخوردارند. گو اینکه هنوز هم این نواحی با مقایسه با جاهای مطلوب ظاهری خشک و کم درخت را به نمایش می‌گذارد.

* ۳۸- کاروانسرا را که پشت سر می‌گذاری منزلگاه بعدی بر باقی مانده گردنه قرار می‌گیرد که احتمالاً مرتفع‌ترین نقطه در مسیر است. از آنجا به بعد جاده در زمینی پر

درخت و موجودار هموار شده است، سپس با گذر از راهی سنگلاخی و شیب‌دار به دره «دشت ارژن» سرازیر می‌شود.

* این دره با دشت از نقطه نظر و فور آب، سرسبزی درختان و به عنوان پاتوقی مناسب و مطلوب برای ایللیاتیها در فصل گرما، چشمگیر و استثنایی می‌باشد. «دشت ارژن» مانند بسیاری از دره‌های همانندش دارای شواهد و قراینی است که نشان می‌دهد روزگاری دریاچه‌ای پهنة آن را می‌پوشانیده است. قسمتهای عمده‌ای از این دشت هنوز باتلاقی است و چشمه‌ای با آب شیرین فراوان که از پای صخره‌ای تند و پرشیب سر برمی‌آورد، جاری می‌گردد و سپس زیر سایه باطراوت چند درخت بید بزرگ و تعدادی درخت خرما عبور می‌کند و ناگهان تبدیل به جویباری وسیع و جوشان می‌شود. به منظور نشان دادن نوسانات دمای هوا در امتداد این مسیر لازم است متذکر شوم که دماسنج هوای کنار تخته را زمان پشت سر گذاشتن آن ۱۱۰ درجه فارنهایت نشان داد. در صورتی که دشت ارژن قبل از طلوع آفتاب از دمایی برابر ۴۷ درجه فارنهایت برخوردار بود. همراهان بوشهری من اثرات تب را در این دشت بروز دادند و تا زمانی که از شیراز برمی‌گشتیم بیمار بودند. یکی از مشکلات و دردسرهاى واقعی این دره پشه فراوان و سخت‌گزننده و زهرآلود بود که مانندش هیچ‌جا ندیده‌ام، و به همین دلیل خوابیدن در آنجا امری غیرممکن بود و در چند صد یاردی درختانی که در بالا بدانها اشاره شد دهکده‌ای کوچک قرار دارد که دلپذیرترین اطرافگاه می‌باشد.

تا زمانی که ایللیاتیها در این دشت به سر می‌برد تعداد زیادی مادیان، گاو و گله‌های بز و گوسفند در آنجا مشغول چریدن هستند. در فصل بهار چراگاه و مراتع زیادی در این دشت وجود دارد. درازای این دشت ۵ مایل و پهنای آن ۲/۵ یا سه مایل است. شیر و کره ایللیاتیها بسیار لذیذ و مطبوع بود. فاصله «میون کتل» تا اطرافگاه مزبور در دشت ارژن شاید ۱۰ الی ۱۱ مایل تپه ماهوری باشد.

۳۹- از دشت ارژن که می‌گذری با شیبی نسبتاً آسان به منطقه‌ای کوهستانی که هنوز هم به خوبی پر درخت است می‌رسی، آنجا با طی ۶ مایل راه، مسیر سرازیر رودخانه «قراچاق» می‌شود. در خشک‌ترین فصول سال این رودخانه، دارای عمقی به اندازه یک پا یا بیشتر بوده که به صورت نهری نسبتاً عریض جریان می‌یابد و به سمت جنوب به سوی فیروزآباد کشیده می‌شود.

بعد از گذراندن این دره به جلگه زیبا و بلند و باز «خان زنیون» می‌رسی. به عقیده من اینجا سالم‌ترین اردوگاه در امتداد سرتاسر این مسیر است. اینجا چند صد پا از دره شیراز مرتفع‌تر است و از آب فراوان و کاروانسرا و زمینهای مزروعی نیز برخوردار است. این کاروانسرا احتمالاً ۱۰ مایل از دشت ارژن و حداقل ۲۷ مایل از شیراز فاصله دارد. ضمن عبور پیچ‌پیچ اما همیشه تا حدودی پرنشیب از مناطق کوهستانی، جلگه شیراز روبرویت آغوش می‌گشاید که درختان میوه و شکوفه‌زارها و باغهای حومه شیراز بر کناره‌های دورتر آن بیشتر و بیشتر سایه می‌اندازند.

۴۰- این شهر (شیراز) مرکز ایالت فارس است. جمعیتش سی‌الی چهل هزار نفر می‌باشد. حصار شهر تقریباً در حال ویرانی است. بازارهای شهر زیبا، طاقدار و به اندازه کافی جادار و عریض است. بازارهای این شهر، بازار امروزی‌تر تهران را، در ذهنم تداعی می‌کند، زیباترین بازار و عالی‌ترین و بادوام‌ترین بناهای شهر و اطرافش توسط کریم‌خان پرآوازه و نامدار ساخته شده است. او خود در اصل ایللیاتی بود که بعدها حکمران فارس یا در واقع حکمران ایران شد. ضرب‌المثلی ساری و جاری است که زمین لرزه همیشه از تخریب بناهایی که کریم‌خان بنا کرده است، چشم‌پوشی می‌کند. همچون حومه‌های شیراز در ایران جایی ندیده‌ام که باغاتش چنان بی‌شمار گسترده و بارور جلوه نماید.

۴۱- ایالت فارس توسط پسر ارشد شاه اداره می‌شود، با این وصف او وارت مطلق (ولیعهد) شمرده نمی‌شود. ظاهراً برای آنکه معلوم شود کدامیک از فرزندان شاه جانشین پدر خواهد شد چهار شرط زیر مورد توجه قرار می‌گیرد.

۱- مادرش باید عضو قبیله سلطنتی قاجار باشد.

۲- ارجحیت سنی داشته باشد.

۳- هیچگونه نقص عضوی نداشته باشد که او را در اداره امور ناتوان سازد.

۴- میل و اراده شاهانه داشته باشد.

۴۲- مادر شاهزاده حکمران فارس عضو قبیله قاجار نبوده است. علاوه بر این هر چند او شاهزاده و حکمران است، این بدان معنا نیست که فرمانروا هم باشد. در میان تمام والیان اخیر فارس تنها به یک نفر این لقب اعطاء شده است.

احتمال دارد این شاهزاده چون پسر ارشد شاه است می‌تواند به دریافت چنین افتخاری

نایل آید، اما این امر توجیه کننده اعطای چنین عنوانهایی نتواند بود.

۴۳- شاهزاده فقط ۱۴ سال دارد و قسمت اعظم مسئولیتهای حکمرانی به قائم مقامش ظهیرالدوله تفویض شده است. زمانی که من در سفارت انجام وظیفه می‌کردم او در دربار ایران رئیس امور تشریفات بود. آن دو شخصیت با چنان درجه‌ای از تشریفات و بزرگواری نتواند چگونگی رعایت آن را درک کند.

۴۴- من شیراز را خلاف ادعاهای اظهار شده، شهری تجارتمی تشخیص نمی‌دهم. اینجا بیشتر محلی مناسب برای نمایندگی‌های بازرگانی و از طرفی مرکزی برای بخش کشاورزی است. اکثریت عظیم جمعیت شهر شیراز یا فعالیت کشاورزی داشته و یا به امور وابسته به کشاورزی مشغولند. در شهر شیراز مدیران تجارخانه‌ها و شرکتهای بازرگانی به ندرت دیده می‌شوند، بلکه در آنجا تعدادی واسطه و کارگزار وجود دارد که از بوشهر، لنگه و بندرعباس کالا و مال‌التجاره دریافت کرده و به اصفهان، تهران، یزد، کرمان و سایر جاها ارسال می‌دارند.

۴۵- کاروانها راه شیراز به بندرعباس از طریق لار را احتمالاً ۲۵ روزه طی می‌کنند، بدین ترتیب که فاصله شیراز تا لار را ظرف مدت ۱۰ روز پیموده و ۱۵ روز هم صرف پیمودن فاصله لار تا بندرعباس می‌کنند. لار نقطه‌ای است که در آنجا مسیر کاروانها پس از طی راهی ناهموار به بندر لنگه منحرف می‌شود و احتمالاً این مسافت سخت و دشوار را در ظرف ۱۰ روز می‌پیمایند.

فاصله کرمان به شیراز را کاروانها احتمالاً ظرف مدت ۱۰ الی ۱۲ روز طی می‌کنند اما تجارت کرمان و همچنین یزد اساساً از طریق بندرعباس صورت می‌گیرد و نسبتاً مقدار ناچیزی از داد و ستد آن دو محل از طریق بوشهر- شیراز صورت می‌پذیرد.

۴۶- افکار عمومی در شیراز اینطور بود که حجم کالاهایی که از طریق بندرعباس فرستاده می‌شود به مراتب بیش از مقداری است که از طریق بوشهر ارسال می‌گردد، اما مصرف کالا در بوشهر و مضافاتش از بندرعباس بیشتر است. بوشهر بندری است که معرفیت بیشتری دارد.

تهیه آذوقه و خوار و بار در مسیر بندرعباس تا لار امکان‌پذیر است اما از آنجا به بعد شما باید علوفه و حتی آب با خور همراه داشته باشید.

۴۷- به پیوست یادداشت‌هایی که میرزایی قدیم، در شیراز به طور کلی در مورد ایالت فارس، تنظیم نموده است، ارسال می‌دارم احتمالاً اعتبار این یادداشت‌ها از این جهت استوار و قرین و ثوق است که از یک نفر ایرانی اخذ شده که ۶۰ الی ۷۰ سال فرصت مشاهده جزئیات کشورش را داشته و آنرا خلاصه کرده است. باید دانسته شود که دورترین دامنه ایالت فارس محدود می‌شود به بندرعباس در جنوب، چند منزلی اصفهان در شمال و به محدوده خلیج فارس- لنگه و بوشهر را نیز شامل می‌شود و محدودیتهای بهبهان و شوشتر در غرب. یک نفر ایرانی وطن پرست با بینشی محافظه کارانه و سنتی کشور ایران و به تنهایی با چهار ایالت بزرگ زیر می‌شناسد.

اول: ایالت خراسان (ایالتی که آفتاب در آنجا غروب می‌کند) که از جنوب شرقی خزر تا دره هند گسترده است.

دوم: ایالت آذربایجان (ایالتی که آفتاب در آنجا غروب می‌کند) شامل سرزمین ماد، آترپاتن و سرزمینی که با ارمنستان و قفقاز هم مرز است.

سوم: ایالت اراک یا ایالت بزرگ مرکزی که بین دو ایالت اخیرالذکر قرار دارد و از طرف جنوب تا ایالت فارس گسترده است.

چهارم: ایالت فارس، ایالتی است که مورد بحث است.

۴۸- هر یک از این ایالات دارای ۶ بخش تابعه می‌باشد. بنابراین به سادگی می‌توان گفت، که ایران متشکل از چهار ایالت و بیست و چهار بخش است.

۴۹- دوست داشتم که سفر بازگشتم از شیراز به بوشهر از طریق مسیر جنوبی یا راه فیروزآباد باشد، اما چون همراهانم به علت تب ضعیف و نحیف شده بودند موجه ندانستم که آنها را بی‌آنکه نیازی باشد در معرض فشار گرمترین فصل سال قرار دهم.

۵۰- مسیر جنوبی تا فیروزآباد را که شهر عمده و اصلی ایلخان عشایر است به طور کلی می‌توان مسیری به قدر کافی هموار و مسکون توصیف نمود زیرا که از میان شنزارهای لم‌پزرع می‌گذرد، این مسیر از فیروزآباد تا فراشبند تا اندازه‌ای تپه ماهوری و دارای پستی بلندی می‌باشد و از آنجا به بعد پس از عبور از سرزمین دشتی به جلگه بوشهر منتهی می‌شود بیشتر مناطقی که مسیر در قسمت اخیرالذکر از آنها می‌گذرد، پوشیده از بیشه‌ها و بوته‌های پست و کوتاه است. در مورد عشایر گفته می‌شود که ایلخان می‌تواند ده الی دوازده هزار نفر

را رهسپار میادین جنگ نماید. او در واقع بر تمام قبایلی که در این قسمت از کشور ایران سکونت دارند، مسلط است. انتخاب او به عنوان ایلخان منوط به اراده شاه است. او در شیراز زندگی می‌کند و سالانه مبلغی به حکومت می‌پردازد که به مرکز ارسال می‌شود، ایلخان در مورد هرگونه پیش‌آمد احتمالی از سوی قبایل که موجب ناخشنودی حکومت گردد مسئول و جوابگو می‌باشد.

۵۱- نباید چنین تصور کرد که ایلیاتیها همه در یک سطح قرار دارند قبایل از نقطه نظر تمول و نحوه سکونت با یکدیگر متفاوت هستند، برخی‌ها به طور تأسف‌آوری فقیر، کثیف و به گونه‌ای فوق‌العاده در بدر و آواره‌اند. از طرفی سایرین ضمن اینکه دارای زیستگاههای اردویی باشکوهی هستند از وسایل رفاهی ناشی از ثروت اشرافی نیز برخوردار می‌باشند. وقتی از آنان که در حال کوچند می‌پرسید کی هستید؟ عرب، عجم یا ترک. خیلی‌ها با یک جور زبان ترکی و تعداد زیادی با زبان عربی التقاطی صحبت می‌کنند. اکثراً هم با آمیزه‌ای از زبان فارسی امروزی و لهجه خودشان که با فارسی کهن به طور پراکنده در هم آمیخته و تعدادی واژه که ظاهراً شباهتی با واژگان جاری بین رعایای دکنی دارد، تکلم می‌کنند.

۵۲- در شیراز که بودم به طور طبیعی بازدیدی کوتاه از پرسپولیس (تخت جمشید) و نقش رستم و نقش رجب به عمل آوردم. این مناظر تا اندازه‌ای زیباتر و با ابهت‌تر از مناظری است که در مشرق زمین دیده‌ام - ارتباطی به موضوع این گزارش ندارد. این صخره‌ها چه قدمتی دارند که بر روی آنها قبور برجسته شاهان باستانی ایران، مانند خراشیدگیهای دیروز، دیده می‌شوند؟ به اسامی کارکنان سفارت انگلستان بنگرید که نامشان در قرن نوزدهم به نام فرمانروایمان، با زبانی منسوخ و فراموش شده، بر روی همان تخته سنگ منقور شده است.

چه کسی این الواح عظیم را که عمر متعصب و افراطی آن را خراب کرد، بنا کرده است؟

۵۳- کدام معمار مهندس و از کجا این تالارهای باشکوه را در کنار ستونهایی با بریدگی‌های عمودی که یونانی مأبانه و امروزی سر به فلک کشیده‌اند، طراحی کرده است؟ آیا بزرگترین فلاسفه، منتقدان، سیاستمداران و دانشمندان دوران باستان مثلاً ارسطو نمی‌توانست به شاگرد نابغه‌اش اسکندر بیاموزد تا او را از سوزانیدن شهری مغلوب به خاطر ارضای زنی فاحشه، باز دارد؟

آیا این تالار جشن که پنجره‌هایش دارای نقوشی با خط میخی می‌باشد و سردرش با نقوش برجسته حیوانات بالدار تزئین شده، محل خوشگذرانی قهرمانان بوده است؟ اسکندر مست از باده با تائیس کجا نشست تا بالذتی پلیدانه و دیو صفتانه و یا با شادمانی فاتحانه، عملیات تخریب را تماشا کند؟ پیشرفت و روند کار ما کجاست؟ مرد ایللیاتی در میان خرابه‌های پرسپولیس چادرش را گسترده است.

۵۴- زمانی که به این آثار مرده و بی‌روح نگاه می‌کنیم چنین بازتابها و اندیشه‌هایی با حیرتی خودجوش و خودانگیخته، پدیدار می‌گردد. می‌آئیم می‌خراشیم و می‌رویم بدون اینکه چیزی بیاموزیم، اما شاید سایه‌ای غم‌انگیزتر همراه داشته باشیم. این آثار را با تمام شکوه و زیبایی و انزوایشان ترک می‌کنیم، و این در حالی است که روزگار، بداقبالی و رمز و راز آن را مقدس می‌شمارد. مفتخرم که صمیمانه‌ترین احترامات فائقه را تقدیم دارم.

سرهنگ دوم لوئیس پلی

معاون نمایندگی سیاسی مقیم و ژنرال قنصل انگلیس در خلیج فارس

سفرنامه جنوب ایران / ۱۰۷

اسم ولایات	عایدات به علاوه پیشکش، تومان	طوایف	تعداد خانوار	حاکم یا رئیس
بوشهر	۳۰/۰۰۰	عرب، کازرونی دهدشتی، بهبهانی شنبدی و غیره	۲/۰۰۰	میرزا احمد خان
ریشهر	۱/۲	ریشهری	۳۰۰	محمد جعفر
هلپه	۳۰۰	پولادی	۱۰۰	رئیس حسین
چغادک	۱۰۰	قایدان	۴۰	رئیس اسماعیل
تل سیاه	۲۰۰	بهی	۱۰۰	بهمیار آقا
گورک	۱۵۰	مشایخ	۵۰	رئیس حاجی غلوم رضا
چاه کوتاه	۵۰۰	دموخ	۴۰۰	شیخ حسین
احمدی	۱۵۰	بن رومی	۷۰	رئیس خلف مهنا
حسینکی	۱۵۰	بهی	۵۰	رئیس جاسم بن عبدی
آبطویل	۶۰	باجلانی	۶۰	رئیس شیخ عبدالله
بندر ریگ	۱/۲۰۰	زعاب ZOAB	۱۰۰	ضابط غلوم حساب
انگالی	۶۰۰	موشستونی	۶۰	حسین قلی خان
حیدری	۵۰	حیدری	۵۰	رئیس احمد شاه
هفجوش	۳۰	عمادینی	۳۰	رئیس حاج حسین
نو کال	۲۰	مومبری	۲۰	رئیس قاید محمد
روستای حسین	۲۰	انگالی	۱۵	رئیس قاید محمد
محمد قلی				
ده نو	۳۰	عمادینی	۲۰	رئیس مهدی
برازجان	۴۰۰۰	برازجان	۴۰۰	محمد حسن خان
بنداروز	۱۰۰	بنداروزی	۶۰ الی ۷۰	رئیس قاید محمد
سرکره	۶۰	سرکره ای	۴۰	رئیس قاید شهر یاری
درچیتو	۳۰	عرب خوریات	۶۰	رئیس سعدون
چاه خانی	۴۰	خوشابی	۵۰	رئیس شیخ احمد
عیسوند	۱۰۰	خوشابی	۱۰	رئیس حاجی

احمد تنگستونی				
رئیس میرزا علی	۱۵۰	خوشابی و خوش خانی	۱۵۰	خوشاب و زیارت
میرزا اسد	۴۰۰	زیارتی	۶۰۰	صوفی آباد
قاید حیدر	۸۰	صوفی آبادی	۶۰۰	بنار
رئیس قاید اسماعیل	۷۰	بناری	۱۰۰	کلل
رئیس قنبر	۱۰۰	کللی	۱۰۰	دہ قاید
رئیس محمد علی	۲۰۰	دہ قایدی	۷۰۰	بارگاہی
رئیس باقر	۴۰	بارگاہی	۳۰	گیسکون
رئیس فلاح حسین خان	۶۰	گیسکونی	۶۰	زنگنہ و مضافات
باقر خان تنگستونی		گیسکونی	۹۰۰	آباد
				سمل
رئیس حاجی خدا بخش	۱۵۰	آبادی	۵۵۰	سرکارون
رئیس حاجی ابول	۱۶۰	زنگنہ	۳۰۰	بی براہ
حسین تنگستونی				دالکی
رئیس ملا علی	۲۰۰	عرب لہائی	۱۲۰۰	کودیلہ
رئیس محمد امین بیگ	۵۰	زنگنہ	۱۰۰۰	khoothilla
باقر خان رئیس	۱۵۰	دالکی	۳۰۰۰	کرہ بند
ملا میرزا علی				قلعہ سوختہ
رئیس صالح	۱۰۰	عرب	۲۲۰۰	عسکری
سویدی				مہرزی
رئیس قاید اسماعیل	۸۰	کرہ بندی	۲۵۰	رستمی
رئیس خلف رحمان	۱۰۰	عرب	۱۵۰	چم ہلکان
رئیس حسین غلوم	۱۰۰	عرب	۲۰۰	روستای
رئیس مجنون	۱۵۰	عرب	۲۵۰	حاجی حجی
رئیس محمود	۳۰۰	عرب	۴۰۰	فراکہ
رئیس حمود	۳۰	عرب	۱۰۰	
رئیس محمد	۳۰	عرب	۲۰۰	
رئیس خمیس	۲۰۰	عرب	۱۵۰	

سفرنامه جنوب ایران / ۱۰۹

رئیس صالح حجی	۶۰	عرب	۳۰۰	روستای نخل NUKHL
رئیس شیخ رشید	۶۰	عرب	۲۵۰	گوایی
حاکم رودحله	۵۰	عرب	۳۰۰	محمدی
رئیس یاسین	۴۰	عرب	۲۰۰	مجنون
رئیس حسین سالمین	۶۰	عرب	۱۰۰	قلعه سران SEHRAN
ضابط حسن خان	۳۰	زیرائی	۱۲۰۰	زیراه
رویس فلا ملک	۲۰۰	درودگاهی	۶۰۰	درودگاه
رئیس حسین	۲۰	زیرائی	۳۰	تله سرخون
رئیس جعفر	۲۵	زیرائی	۷۰	قل علی صفر
رئیس محمد	۵۰	زیرائی	۱۰۰	محمد آباد
رئیس علی مراد	۱۵	زیرائی	۱۰۰	سده
رئیس عبدو	۲۰	زیرائی	۷۰	قل کتل
رئیس ملا محمود	۲۰	میزه‌ای از چند طایفه	۵۰	آمویر AMOYER
رئیس محمود عوض	۳۰	زیرائی	۶۰	نظر آغا
ضابط سهراب خان	۳۰۰	شبانکاره‌ای	۳۵۰۰	شبانکاره
رئیس فارس	۶۰	عرب	۲۰۰	مکابری
رئیس حیدر	۵۰	شبانکاره‌ای	۱۵۰	چم تنگان CHUM TUUNGAN
رئیس احمد شاه حیدر	۴۰	شبانکاره‌ای	۱۵۰	بصری
رئیس حاجی حیدر ولی	۶۰	شبانکاره‌ای	۲۰۰	دشتی
رئیس قاید عباس قلی	۷۰	شبانکاره‌ای	۳۰۰	بناری
رئیس قاید محمد قلی	۵۰	شبانکاره‌ای	۱۵۰	بناری سلیمانی
رئیس بهروز انگالی	۵۰	شبانکاره‌ای	۲۵۰	دروھی
رئیس حاجی حسین	۶۰	شبانکاره‌ای	۱۵۰۰	چاربرجی دروھی پارود

رئیس محمدرضا	۶۰	شبانکارہای	۳۰۰	ترکانی THURKANY
رئیس قاید محمدقلی	۳۰	شبانکارہای	۸۰	بورما آباد BOORMABAD
رئیس حیدر کربلا علی	۲۰۰	شبانکارہای	۶۰	سہ کنار SHE KONAR
رئیس علی بیگ	۷۰	شبانکارہای	۴۰	جناوگون
رئیس علی قلی خان	۶۰	شبانکارہای	۳۰۰	بویری
حاکم سہراب خان	۲۰۰	شبانکارہای	۳۰۰	دہ کھنہ
رئیس قاید شاہ قلی	۴۰	شبانکارہای	۱۵۰	زکریائی
رئیس قاید حسین سبز علی	۳۰	شبانکارہای	۱۰۰	محمد جمالی
رئیس قاید علوم طہماسب	۳۰	شبانکارہای	۵۰	لایہ پا
رئیس قام محمدقلی	۳۰	شبانکارہای	۵۰	شاہ فیروز
رئیس حاتم	۴۰	شبانکارہای	۱۵۰	دھداران
رئیس غلوم شہاب	۳۰	عرب	۱۵۰	چاہ دول
رئیس خلف مفتاح	۳۰	عرب	۱۰۰	اوسیاہ OOtheeya
رئیس محمد فلفل	۳۰	عرب	۱۰۰	چہل گری عرب
رئیس قاید عبداللہ	۵۰	شبانکارہای	۲۰۰	چہل گری عجم
رئیس قاید بہروز	۴۰	خدری	۱۵۰	سیمہ Seemeh
رئیس حسین علی خلیفہ	۶۰	خلیفہای	۲۵۰	خلیفہای
رئیس قاید علی تقی	۳۰	شبانکارہای	۸۰	شولہان Shooldhan

ضابط خان علی	۱۰۰	حیات داودی	۳۰۰۰	حیات داوود
رئیس عبدالله عرب	۲۵	عرب	۸۰	بیدو
رئیس قاید محمدقلی	۳۰	شبانکاره ای	۸۰	بورما آباد
رئیس حیدر کریم	۲۵	حیات داودی	۱۵۰	روسور
رئیس قاید ابول	۲۵	حیات داودی	۲۵۰	چاروستانی
رئیس حاجی علی	۲۵	حیات داودی	۱۵۰	پوزه گاه
رئیس حسین	۴۰	حیات داودی	۲۵۰	چهاربرج
قاید ابول				
رئیس حسن سوزه پل	۴۰	حیات داودی	۲۵۰	چهارمل
Sujeh pel				
رئیس حسین شاهقلی	۶۰	حیات داودی	۲۵۰	مال محمد
رئیس حیدر	۲۰	حیات داودی	۱۰۰	کاصفر ۱
رئیس عبدال	۳۰	حیات داودی	۸۰	کاصفر ۲
رئیس قاید حاجی	۴۰	حیات داودی	۷۰	چم شهاب
رئیس سید نصیر	۴۰	سادات SAADUT	۲۰۰	مال بوا
رئیس قاید عبدال	۳۰	احمدینی	۱۵۰	احمدین
رئیس بهمیار	۳۰	حیات داوودی	۳۰۰	عباسی
رئیس بهروز شاه	۴۰	حیات داوودی	۲۵۰	محمد سادی
قلی				
رئیس خان علی	۱۵۰	حیات داوودی	۵۰۰	گناوه
خان				
رئیس شمس الدین	۶۰	حیات داوودی		شول
رئیس شمس الدین	۲۰	شولی حیات داوودی	۳۰۰	احشم
				عبدعلی
رئیس شمس الدین	۱۵۰	شولی حیات داوودی	۳۰۰	کتور
رئیس شمس الدین	۸۰	شولی حیات داوودی	۳۰۰	کمالی
رئیس قاید علی بلند	۴۰	حیات داوودی	۱۲۰	پرآوری
رئیس قاید بهمیار	۲۵۰	حیات داوودی	۳۰۰	بهمیاری
ضابط احمد محمد طاهر	۱۲۰	عرب	۱۱۰۰	دیلم

رئیس قاید محمد قلی	۳۰	شبانکارہ ای	۸۰	بورما آباد
رئیس حاجی علی	۷۰	مسیح گل	۱۴۰۰	تنگستان
رئیس ابراہیم حسین	۶۰	پولادی	۱۴۰۰	تنگستان
رئیس حیدر زائر حسین	۱۵۰	پولادی	۱۵۰	باغک
رئیس محمد ظفر	۱۰۰	زندابی	۱۰۰	زندہ بی
رئیس پولاد	۱۰۰	درویش	۱۵۰	بنہ گز
رئیس غلوم حسین	۴۰	گٹوئی	۶۰	سورکی
رئیس عبدالحسین حاجی احمد	۱۰۰	جمالی	۶۰	سورکی
مادر احمد شاہ	۳۰	نصیری	۱۰۰	گلکی
مادر احمد شاہ	۷۰	جیدالی ودشتی	۱۰۰	گلکی
رئیس زائر جہانگیر	۴۰	زندہ بی	۴۰	چاہ تلخ
رئیس عبدالرضا	۱۰۰	گینکی	۱۰۰	گینک
رئیس غلوم حسین	۱۰۰	مدومری	۵۰	دلبار Dilbar
رئیس غلوم حسین	۱۰۰	مدومری	۵۰	مدومری
رئیس محمد عوض	۳۰	باشی	۳۰	باشی
رئیس خلیل حیدر	۲۰۰	بارکی	۶۰۰	بارہ کی
رئیس حاجی محمد باقر	۵۰۰	دورونی Dhoweroonee	۴۰۰۰	اہرم
رئیس حاجی محمد باقر	۵۰۰	فرجستانی	۴۰۰۰	اہرم
رئیس حاجی محمد باقر	۵۰۰	دہمیونی	۴۰۰۰	اہرم
رئیس قاید عبدالرضا	۲۰۰	بہمیار	جزء عایدات بالا محسوب می شود	خویز
رئیس قاید عبدالرضا	۲۰۰	تل گورگون		خویز
رئیس قاید عبدالرضا	۲۰۰	کشی		خویز

از : سرهنگ دوم لوئیس پلی
به : انجمن جغرافیائی بمبئی
تاریخ ۱۷ سپتامبر ۱۸۶۳

- ۱- مطالب زیر را درباره طوایف ، فعالیت‌های تجارتهی و ذخائر و امکاناتِ خطِ ساحلی خلیج فارس که مبتنی بر مشاهدات و مسموعات اینجانب است و چندان عمیق و موشکافانه هم نیستند ، به اطلاع می‌رساند .
- ۲- وقتیکه وارد خلیج فارس می‌شوید ، شهر بندرعباس و جزیره تاریخی همجوارش ، هرمز ، در طرف راست قرار می‌گیرد و دماغه مسندام در سمت چپ .
- ۳- بعد از طی درازی خلیج فارس - از سمت شمال بطرف غرب - و پیمودن ارون درود ، دریای پارس را که ترک می‌کنی ، شهر بصره در سمت چپ قرار می‌گیرد و قلعه خر مشهر در سمت راست .

۴- از خر مشهر تا بندر عباس مستقیم یا غیر مستقیم توسط دولت ایران اداره می شود و از دماغه مسندام تا بصره بطور مستقیم و غیر مستقیم در حیطة تصرف ترکها است و یا اینکه در بعضی جاها سران عرب، مستقلاً حکومت می کنند.

۹۵- ضمناً نقشه ای که نشان دهنده حکومتها و بنادر وابسته به آنها پیرامون خلیج فارس است و از خر مشهر آغاز و به بصره ختم می شود، به پیوست ارسال می گردد*.

۶- این حکومتها به شرح زیر دسته بندی شده و نام بنادر وابسته به آنها نیز همزمان اعلام می گردد.

دسته اول:

سرزمین هائی است که حاکمیت شاه ایران را پذیرا شده اند ولی سران محلی عرب آنها را اداره می کنند و مأمورین رسمی مالیه حکومت شوشتر - شاهزاده حکمران - نیز از آنجا بازدید رسمی به عمل می آورند. این ولایات عبارتند از: اعراب کعب (در متن چعب: م) ساکن در اطراف رودخانه کارون تا هندیجان (در متن هندیان: م) که مشتمل است بر خر مشهر، دورق، بندر ماه شهر، هندیجان و زیتون***. در این گزارش بنا به دلایل ویژه ای مناطق عرب نشین کوچکی که در سمت جنوب هندیجان واقع شده اند در زمره سرزمین های دسته دوم، قرار گرفته اند.

دسته دوم:

شامل سرزمین هائی است که مستقیماً توسط صاحب منصبان محلی شاه اداره می شوند و گمرکات آنها یا توسط دولت شاهنشاهی به حکام اجاره داده می شود و یا اینکه درآمدهای گمرکی کلاً وارد خزانه دولت ایران می گردد.

این ولایات عبارتند از بوشهر، کنگان (در متن کنگون)، عسلویه (در متن عسلو)، نابند، نخیلو، چيرو، کلات، چارک، مغو و لنگه. در امتداد این خط ساحلی روستاهای کوچکی نیز قرار دارند که بیان جزئیات و موبموی آنها چندان در خور موضوع این گزارش نمی باشد.

دسته سوم:

از نایه*** - این نقشه جداگانه در سال ۱۳۰۵ هجری قمری - مترجم.

*** خریدون.

سرزمین هائی است که برای چند سال تحت شرایطی و بموجب قرارداد منعقد، در سال ۱۸۵۶ توسط اعلیحضرت شاه ایران به امامان مسقط اجاره داده شده و در این تاریخ در اجاره سلطان مسقط می باشند و عبارتند از:

۱- بندر عباس با نواحی همجواری در سمت شمال تا نقطه ای نزدیک لنگه و در سمت جنوب تا آن ناحیه که اوضاع سیاسی حکومتش در چارچوب قرارداد منعقد، روشن نمی باشد و تنها طرف ذینفع آنرا به رسمیت می شناسد.

۲- جزیره قشم و مضافاتش

دسته چهارم:

سرزمین هائی است که بدون واسطه توسط سلطان مسقط اداره می شوند و عبارتند از دماغه مسندام که شامل خمازر و خصیب است و سرزمین های مرزی واقع بین مسقط و نواحی رأس الخیمه، نزدیک منطقه ای که جلگه و کوهها در شعام، بهم می پیوندند.

دسته پنجم:

سرزمین هائی که سران مستقل عرب - دزدان سابق دریائی در خلیج فارس - بر آنها حکم می رانند. این سران عرب اکنون عملاً به فعالیت های تجارتی می پردازند و پای بند به اصول توافقات ترکی مخاصمات دریائی و ایجاد صلح و آرامش در دریا شده. نماینده مقیم انگلیس در خلیج فارس در حصول این توافق نقش میانجی داشته و ناظر بر اجرای این توافق، توسط تمام شیوخ امضاء کننده بویژه در فصل صید مروارید در صیدگاهها، می باشد. این سرزمین ها عبارت است از شعام و کولیل "KULEEL"، حیرا "HEIRA"، رأس الخیمه، شارجه و فاشت، جزیرات الحمراء، خان، ام القوین، دویی و ابوظبی و فجیره.

دسته ششم:

سرزمین هائی که اقتدار دولت عثمانی را به رسمیت می شناسند اما عملاً تحت حاکمیت شیوخ خود عمل می کنند و عبارتند از نواحی قطیف و نجد، و کویت یا قرین.

دسته هفتم:

سرزمین هائیکه مستقیماً توسط پاشاهای دولت عثمانی اداره می شوند و عبارتند از بصره زبیر، فاو (در متن "FAON") با بنادر کوچک میانی واقع در امتداد ساحل راست اروندرود.

۷- عمده ترین منطقه ای که دسته اول را در بر می گیرد، سرزمین های مربوط به اعراب

کعب است. این ناحیه را می‌توان به سرزمینی پهناور و پرآب و جلگه‌ای حاصلخیز توصیف نمود که از شمال به حواشی رودخانه کارون و از جنوب به رودخانه هنديجان، محدود می‌شود. این ناحیه از دامنه سفلی کوههای "KHOGILOO" و قسمت علیای خوزستان که در امتداد جاده رامهرمز و شوشتر قرار دارد بگونه‌ای نامحسوس شیب‌دار می‌گردد. در جنوب غربی این سرزمین کانال موسوم به «حفار» "HUFFAR" و رودخانه بهمنشیر واقع شده که در قسمت غربی آن سرزمین کعبی‌ها تا ساحل چپ اروندرود گسترش بیشتری می‌یابد و در خرمشهر تیره‌ای مستقل از این قبیله بر آن حکومت می‌راند.

۸- رودخانه باشکوهی که در چندین نقطه از کوههای واقع بین رامهرمز و بهبهان انشعاباتی به آن وارد می‌شود، جلگه کعبی‌ها را از سمت شرق تا رأس خلیج فارس قطع می‌کند و بنام رودخانه جراحی در سرزمین کعبی‌ها، جریان می‌یابد.

این رودخانه انشعاباتی را به صورت طبیعی و یا مصنوعی در سمت راست و یا در کرانه شمالی خود بوجود می‌آورد. این رودخانه تا فاصله ۱۲ مایلی رامهرمز در سر تا سر مسیرش برای قایق‌های ۴ تنی و یا ۵ تنی قابل کشتیرانی است. وقتی که این رودخانه حدوداً به نواحی دورق (فلاحیه)، شهر عمده این منطقه، می‌رسد، کانالی عریض بوجود می‌آورد.

این کانال بعد از اینکه ۶ مایل از منطقه دورق گذشت، از هر دو کرانه‌اش، نهرهایی که زمین‌های کشاورزی را سیراب می‌کنند، ایجاد می‌نماید و یا اینکه به صورت سیل هدر می‌رود تا اینکه بصورت کانالی که تنها برای بلم‌ها قابل رفت و آمد است درآمده در برابر حفار یا قسمت علیای رود کارون باز می‌شود و به خرمشهر و رودخانه اصلی می‌پیوندد. دو رودخانه فرعی و قدیمی نیز که از کارون منشعب می‌شوند، کانال دورق را در زاویه راست قطع می‌کنند و به موارد "MOURAD" و سیل‌مانا "SOOLEYAMANA"، مشهور می‌باشند.

۹- رودخانه جراحی بعد از عبور از نقطه‌ای که «قازنه» "KAZENAH" یا بند سیل‌گیر نامیده می‌شود و از آنجا دورق را سیراب می‌سازد، به سوی جنوب پیچ خورده از زوبیا "ZOBEEA" واقع در یک فرسنگی دورق می‌گذرد و نهرهای بیشتری را بوجود می‌آورد و سپس به دریا سرازیر می‌گردد و بندر زوبیا را تشکیل می‌دهد.

زوبیا بندری است که قایق‌های باری کوچک کالاهای دورق را به آنجا حمل می‌کنند. کالاهای تجارتي را می‌توان از راه خشکی نیز به زوبیا و دورق حمل کرد.

۱۰- اگر از حفار، سر تا سر کانالی را که به سوی دورق در جریان است و بلم‌ها می‌توانند در آن رفت و آمد کنند، بیمائی به آسانی می‌توانی بادبانهای قایق‌هایی را که در رودخانه کارون در حرکتند، ببینی، اما به دورق که می‌رسی کارون در ۹ فرسنگی قرار می‌گیرد. رودخانه جراحی در منطقه سیل بندها و در میانه که ۸ پاژرفا دارد به آرامی انحاء می‌یابد و در حاشیه سواحل باشکوهش بگونه‌ای نامنظم آکنده از نخلستان است و در هر دو سمتش رانیز زمین‌های کشاورزی مرغوبی زینت داده که در آنجا گله‌های گاو و اسب، دیده می‌شود. زمین‌های پست واقع در سمت راست رودخانه که بسوی کارون گسترده‌اند، زیر کشت برنج قرار دارند.

۱۱- بندر ماهشهر شهر بندری قبیله کعب است و از سمت شرق - جنوب شرقی "ESE" در ۳۰ الی ۴۰ مایلی دورق واقع شده است. خط منحنی نامنظمی با فاصله اندکی در نقطه‌ای که کمی از دورق پست‌تر است - در مسیر کانال بلم رو - از بندر ماهشهر می‌گذرد و طوری در کرانه چپ کارون دور می‌زند که در فصل زمستان و یا فصول طغیان سیل آمیزه‌ای از جلگه‌های سرسبز و زمین‌های باتلاقی را به نمایش می‌گذارد. در واقع همینطور که کانال بلم رو دورق را می‌بیمائی در برابر افق دیدتان سرزمین‌های سیل گرفته قرار می‌گیرد - خواه سمت رودخانه کارون را زیر نظر بگذرانی و یا خواه اینکه بسوی ماهشهر و خط ساحلی خلیج فارس نگاه کنی: در واقع اینطور بنظر می‌رسد که شهرها در حاشیه سیل قرار گرفته‌اند و ناگفتنی است، بمحض اینکه آبها فروکش کردند این شهرها و مراعاتی که بر روی قبایل کوچنده باز می‌شوند، مالاریا خیز می‌شوند.

۱۲- همچنانکه در مسیر عمومی شرق - جنوب شرقی، از بندر ماهشهر بسوی هنديجان (شهری بندری در کنار رودخانه‌ای به همین نام) در حرکت هستی، جلگه‌ای پهناور و سرسبز در برابرت نمایان می‌گردد.

در هنديجان بیشه‌های پست و کوتاه راه را ناهموار می‌کنند و می‌بینی چادرهای اعراب و گله‌های گوسفند و بز در این جلگه پراکنده هستند. امسال بگونه‌ای غیر معمول، بارندگی در این ناحیه کم و مختصر بوده است، بهمین سبب علف‌ها کوتاه و تنها برای چرای گوسفندان و نه برای گله‌های گاو، مناسب است. به من گفته شد که در فصول آبسالی و مواقع بارندگی علف‌ها تا بالای زانوی اسب‌ها، رشد می‌کنند. قرار بود مقداری جو خریداری کنم، اما گاه

محصول سال قبل به اتمام رسیده بود و محصول امسال نیز برداشت نشده است. لذا به زحمت می‌توان در سرزمین کعبی‌ها چیزی تهیه کرد. اما برای من جای خوشوقتی بود که مقداری کاه نامرغوب در دورق دست و پا کنم و نه تنها به هندیجان بلکه به بندر دیلم نیز با خود ببرم.

۱۳- هندیجان یکی از دو مرکز بازرگانی (دیگری بندر دیلم است) در مسیر تجارتهای بهبهان است. در شهر هندیجان، رودخانه هندیجان غیر قابل عبور می‌باشد. در آنجا نتوانستم قایق مسافربری تهیه کنم اما خوشبختانه توانستم اثاثیه و بار و بنه‌ام را توسط یک فروند بغله که در رودخانه مستقر بود، از آنجا بگذرانم. رودخانه هندیجان برای قایق‌های سبک وزن و بلم‌ها تا فاصله کمی از بهبهان قابل تردد می‌باشد. زیتون که سابقاً زیدون نامیده می‌شد نقطه‌ای عمده و مهم بوده و تا هندیجان ۱۰ فرسنگ فاصله دارد و فعالیت‌های تجارتهای هندیجان و دیلم در آنجا متمرکز می‌شود. کالاهای تجارتهای از راه خشکی ضمن عبور از ده مُلا و عرب وارد زیتون (زیدون) می‌شود. این سه مسیر صاف و هموار هستند اما مسیر چهارم و نهائی، زیتون تا بهبهان، سنگلاخی و از میان دامنه سفلائی رشته کوه‌ها می‌گذرد.

۱۴- از بهبهان که به آن نواحی - نواحی داخلی - نگاه می‌کنی چشم‌اندازی زیبا و باشکوه می‌بینی و رودخانه‌ای به پهنای ۱۰۰ یارد که در بین دو کرانه خاکی و بسیار شیب‌دارش ژرفاب بوده و در بستر خود جریان دارد، جلگه‌ای شکوهمند را در کرانه‌اش به نمایش می‌گذارد. یکی دو درخت سرو آزاد کهنسال و آرامگاهی قدیمی در میان این سرزمین واقع شده که تپه‌ها و برآمدگی‌های گوگردی رنگ‌مایلی به قرمز کمرنگ، آنها را در بر گرفته است. در پُشت این تپه‌ها و در فاصله زیادی، سلسله تپه‌های مرتفع‌تری با رنگ نیلی تند قرار دارد که بر تمام قلل پوشیده از برف قبایل "KHOGILOO"، مشرف می‌باشد.

۱۵- از هندیجان به سمت جنوب شرق که گذشتی، این جلگه سرسبز و پرآب و گیاه، خشک و نازا می‌شود و بصورت شوره‌زاری پوشیده از نمک، سفیدفام در می‌آید که خورهائی با آب بسیار شور، در آن جریان دارد. در پیرامون رئوس این خورها، خرابه‌های گبرها یا آنگونه که محلی‌ها می‌گویند، خرابه‌های عمارت‌های هندوها، دیده می‌شود. این جلگه آنگاه کوچک می‌شود و سرانجام دنباله دنداندار و پرچین کوه‌ها به سه‌الی چهار مایلی دریا می‌رسد تا به باریکترین گردنه آن، روستای مرزی شیخ ابول‌شاه کعبی‌ها و یا شاه

ابولشاه ایرانی ها، برسد. این روستا محل پرستشگاه گبرها و یا مکان مقدس دیگری بوده است و اکنون مانند خیلی از این جاها به امامزاده مشهور است. این روستا چون تولیت این امامزاده رابه عهده دارد لذا از پرداخت مالیات و نظارت دولتی و خیلی از قوانین دیگر، معاف می باشد.

۱۶- گزارشی در مورد شرایط و اوضاع قبیله عمده و مهم کعب به پیوست فرستاده می شود، اما تصور می کنم که در مورد تعداد نفرات جنگجویان، گزاره گوئی شده باشد.

تیره	رئیس تیره	تعداد افراد	محل جغرافیائی
آل بوغیش	شیخ مراد	۶۰۰۰ نفر	بندر اصلی کعبی ها، بوزیا
عساکره	شیخ زاید کردی	۴۰۰۰ نفر	اوشارا نزدیک بوزیا
مکاسبه	شیخ سعدون	۲۵۰۰ نفر	عنایتی
آل بوزلی	شیخ سعدون	۲۵۰۰ نفر	نزدیک خوری بدون نام
سویهات	شیخ شواش	۲۵۰۰ نفر	نزدیک خوری بدون نام
آل مقدم	شیخ شریب	۴۵۰۰ نفر	خوت نزدیک دورق
آل خنافره	شیخ حاجی حمدان	۵۰۰۰ نفر	در مسیر محمره (خرمشهر) به دورق
باوی	شیخ عقیل	۸۰۰۰ نفر	در دهانه و کرانه رود جراحی
زورجان	شیخ جبار	۸۰۰۰ نفر	در مراتع
شریفات	شیخ میر مهنا	۱۰/۰۰۰ نفر	هندیجان و اطراف جلگه هندیجان
عمور	شیخ شوهیتی	۱۰/۰۰۰ نفر	کوچنده و شبان پیشه
بنی خالد	شیخ شادی	۵۰۰۰ نفر	کوچنده و شبان پیشه

این قبایل در فصول زمستان و بهار در سراسر مراتع و چراگاهها پراکنده می باشند، اما در فصل تابستان جهت کارهای تجارتی و تامین خوار و بار در فلاحیه و نواحی همجوارش متمرکز می شوند.

۱۷- در بررسی و مطالعه اعراب جالب و لازم می‌آید که بین سلسله مدارجی را که آنها به سمت تمدن طی می‌کنند و احتمال اکنون هم به آن دست یافته‌اند، تمایز قائل شویم. اعراب بدوی کوچنده و شبان‌پیشه هستند و دوست دارند در چادرها زندگی کنند و از فعالیت‌های بازرگانی نیز بیزارند، اما با این وجود مردمانی آزمند و مال‌اندوزند که مبادرت به فروش روغن، گوشت و گوسفند و اسب می‌کنند. اعراب بدوی همیشه در سرزمین‌های بایر پهناوری زندگی می‌کنند که از سوی نیروهای توانمند خارجی تحت فشار قرار نگیرند، در عین حال به شرایط اوضاع و احوال گردن می‌نهند و جاهائی را که به عنوان چراگاه برایشان اختصاص یافته است می‌پذیرند و در میان آنان غارت و چپاول قانون ویژه خود را دارد که با انتقام‌جوئی و نیز مردانگی و جوانمردی همراه است. با اینکه دوست ندارند به فعالیت‌های تجارتنی بپردازند اما حضور کلیمی‌ها و صلیب‌ها "SALEABAH" را در میان خود می‌پذیرند، همچنانکه افغانی‌ها حضور هندوها را در میان خود تحمل می‌کنند. (توضیح اینکه من تعدادی از افراد صلیب‌ها را در کویت و جاهای دیگر دیده‌ام. آنها صلیب می‌پرستند و خیلی از مراسم مذهبی آنها تقریباً به مسیحیان آسیائی نزدیکتر است تا مسلمانان. آنها زن و مرد دور میله‌ای که شبیه "MAYPOLE" است می‌رقصند و روپوش‌گاری داران را که تا به پاهایشان می‌رسد و شبیه پیش‌بند بچه‌ها - از پشت بسته می‌شود - می‌پوشند. اینان داری نژاد زیبایی از الاغ هستند که بدون تنگ بر روی زینی که شبیه ته صندلی چوبی است، الاغ سواری می‌کنند و بر روی این زین‌ها قوز کرده و دو پاهایشان را دور گردن الاغ می‌پیچند و همانگونه که اعراب برای مادیانشان ارزش قائلند اینان نیز الاغشان را گرامی می‌دارند و آنرا بفروش نمی‌رسانند. اینان افرادی خندان، حاضر جواب، سر و وضعی نامرتب و بینی‌ها به بالا برگشته هستند و قیافه‌ای شبیه ایرلندی‌ها دارند.)

۱۸- این مورد به مقیاس کمی بیشتر در مورد قبیله کعب که نخستین اعراب بیابانگرد و شبان‌پیشه بوده‌اند، صدق می‌کند. آنها در ناحیه‌ای زندگی می‌کنند که از هیچ جا به آنها تعدی و فشار وارد نمی‌آید و در این جا ارتکاب هر گونه غارتگری بزرگ و جابجائی به مناطق دیگر توسط نیروهای خارجی مهار می‌شود، بنابراین تعدادی از اعراب به فعالیت‌های کشاورزی مشغول می‌شوند که لازمه آن یکجانشینی است، و بزرگان و طبقات ممتاز هماهنگی‌های بایسته را معمول می‌دارند، و بر این اساس فعالیت‌های بازرگانی امکان‌پذیر می‌شود و غلات

نیز بفروش می‌رسد. عبا نیز بافته و صادر می‌شود و درخت خرما نیز غرس می‌گردد. همین انگیزه‌های دلگرم‌کننده میل و رغبت فعالیت‌های تجارتهای را فزونی می‌بخشد و کلبه‌های نشین جایگزین چادر می‌شود. کوشش‌های اندک آنان و آرایش در تزیین این کلبه‌های نشین و بی‌سلیقه‌گی آنان در بافتن نیه‌های کلفت و زمخت به عنوان طناب تقلاهای آغازین اسلاف بدوی ما را در عملیات ساختمان‌سازی تداعی می‌کند. انسان در ابتدا هر چه را که طبیعت بگونه‌ای خودجوش و خودانگیخته در اختیارش می‌گذارد، می‌پذیرد اما با گذشت هزاران سال با ضعف و ناتوانی در اندیشه و جستجوی دستیابی همین امکانات بصورت غیرطبیعی برمی‌آید.

۱۹- هنوز هم با مقیاس بیشتری می‌بینی که اعراب به عنوان تجاری بسیار ثروتمند و مجرب در شهرها موفق زندگی می‌کنند و کارهایشان نیز پررونق است و یا اینکه مناطق روستائی را با نظم و آرامش توأم بارفاه، سر و سامان می‌دهند.

۲۰- زمانیکه دوباره در میان این مردم می‌گذری چیزی که درمی‌یابی این است که جامعه‌اشان در حال تکامل و سازندگی است و مثل جامعه‌ای که در حال گذر به سوی تمدن است، روبرویت ظاهر می‌شود. امکان دارد قانونی که اکنون به موجب آن جوامع انسانی رشد می‌یابند همان باشد که همیشه این جوامع را بوجود آورده است.

۲۱- از نظر اوضاع سیاسی، سرزمین دورق خراجگزار دولت ایران است و تصور می‌کنم مبلغ قابل توجهی به مالیه حکومت شوشتر پرداخت می‌شود. قدرت تجارتهای فوق‌العاده و ضعف نظامی این سرزمین زائیده این ویژگی است که آب فراوان در این منطقه، وجود دارد. به ندرت سرزمینی به این گسترده‌گی که کانال‌های آب شیرین بی‌شماری در امتداد جلگه، گیل و لای بیرون ریزد و به راحتی هم قابل مهار باشد، پیدا می‌شود. اما با سدسازی و بندآوردن ریزش آب شیرین به دریا سبب شده است که ایرانیان سیل آسا بدانجا هجوم آورند و تعدای کعبی‌ها را کاهش دهند.

۲۲- ناحیه خر مشهر اساساً قسمتی از قلمرو رئیس قبیله دورق را تشکیل می‌دهد اما شیخ کنونی خر مشهر طایفه‌اش را مستقل ساخته و موقعیت فوق‌العاده طبیعی قلعه‌اش را برای امور بازرگانی و تجارت هموار نموده و از آن موقع تاکنون با رئیس سابقش در حال جنگ و نزاع می‌باشد. زمانیکه در دورق بودم هر دو شیخ جهت حل و فصل شکایتشان از یکدیگر،

بمحضور شاهزاده حکمران فراخوانده شده بودند.

۲۳- نظر باینکه فعالیت‌های تجارتی کعبی‌ها محدود است و بر اساس فصول سال انهار مختلفی جریان می‌یابند، مقداری از کالاهای تجارتی آنها از طریق حفار به خرمشهر فرستاده می‌شود و با کالاهای آن بندر مخلوط می‌گردد که از آنها نیز کالاهای تجارتی خرمشهر با تجارت عمومی شط‌العرب - اروندرود - یا خط تجارتی بصره، در هم آمیخته می‌شود. ثروت و دارائی خرمشهر و اروندرود را اساساً خرما تشکیل می‌دهد.

۲۴- مقداری پشم و عبا و حدود ۶۰۰ کاره برنج (هر کاره برابر صد من هاشم و هر من هاشم مساوی ۱۲۴ پوند است)، صادرات دورق را تشکیل می‌دهد. در دورق در امتداد کرانه نهرها نخلستانهای زیبا و باشکوهی قرار دارد اما محصول این باغات کلاً مصرف داخلی آنان را تأمین می‌کند.

۲۵- بنادر کعبی‌ها بندر ماهشهر و هندیجان است و مجموع عایدات و عوارض گمرکی هر یک از این بنادر آزاد بابت صادرات و واردات حدوداً ۴۰/۰۰۰ قران، مبلغی معادل کمتر از ۲۰/۰۰۰ روپیه است که به اداره مالیه حکومت شوشتر، پرداخت می‌شود.

۲۶- صادرات بندر ماهشهر را تخمیناً بشرح زیر می‌توان تشریح نمود.

۱- پشم به ارزش یک لک روپیه که به کویت یا بوشهر جهت حمل‌نهایی به هند فرستاده می‌شود.

۲- غلات، جو و گندم به ارزش ۲۲۰۰۰ روپیه.

۳- برنج، محصول شالیزارهای جراحی و رامهرمز به ارزش ۱۰/۰۰۰ روپیه.

۴- روغن، به ارزش ۵۰۰۰ روپیه که به کویت و بصره ارسال می‌گردد.

۵- گوسفند، سالانه ۱۰/۰۰۰ رأس که به بصره و کویت ارسال می‌گردد.

عوارض گمرکی برای صادرات، غلات کاره‌ای ۳۲ قران، پشم، هر ۱۰۰۰ پوند ۳۲ قران، روغن هر دبه $\frac{1}{4}$ قران و گوسفند رأسی $\frac{1}{4}$ قران، می‌باشد.

۲۷- واردات بندر ماهشهر.

۱- قماش به ارزش ۵۰/۰۰۰ قران که میانگین عوارض گمرکی آن هر ۱۰ یاردی ۲ قران

است.

۲- خرما، ۱۰/۰۰۰ کاره که کاره‌ای ۵ قران عوارض گمرکی پرداخت می‌شود.

۲۸- واردات هندیجان.

۱- خرما، ۱۰/۰۰۰ کاره از بصره وارد می‌شود و بابت هر کاره ۵ قران عوارض گمرکی پرداخت می‌گردد.

۲- قماش، به ارزش ۲۰/۰۰۰ قران.

۲۹- صادرات هندیجان

۱- غلات، عمدتاً جو و گندم به ارزش ۲۰/۰۰۰ قران که محصول بهبهان و رامهرمز است و هر من هاشم $\frac{1}{4}$ قران بابت عوارض گمرکی آن پرداخت می‌شود.

۲- پشم، به ارزش ۱۰۰/۰۰۰ قران که از مناطق علیا جهت صادرات بدانجا آورده می‌شود.

۳- روغن، به ارزش ۱۰/۰۰۰ قران.

۴- گوسفند، ۱۰/۰۰۰ رأس که رأسی $\frac{1}{4}$ قران بابت عوارض گمرکی صادراتی آن پرداخت می‌شود.

۳۰- در مورد توسعه فعالیت‌های تجاری کعبی‌ها، من بر این باورم که این تجارت همواره محدود به سرزمین خود کعبی‌ها و ولایات شوشتر و بهبهان خواهد بود. راه‌هایی که از این ولایات به فلات ایران ختم می‌شود شاید دارای امتیازاتی باشند اما با این وجود مسیرهایی نیستند که بتوانند از نظر سوددهی با بوشهر، بندرعباس و بغداد رقابت کنند. برنج، غلات و فرآورده‌های قبایل نیمه‌شبنانی و نیمه‌کشاورزی (که از سرزمین‌های باخاک مرغوب و آب فراوان برخوردارند) محصولاتی هستند که می‌توان از سرزمین‌های محصور بین رودخانه کارون، بختیاری و کوه‌های کهگیلویه و هندیجان و بهمینشیر، انتظار برداشت آنها را داشت. خرما و همچنین پنبه، محصولات این مناطق را تشکیل می‌دهد که می‌توان در جاهای زیادی کشت کرد.

۳۱- سرزمین کعبی‌ها برای رفت و آمد و تردد بهیچ وجه خالی از اشکال نیست، حیوانات بارکشی که اثنائاً را حمل می‌کردند دو هفته در بندر ماهشهر معطل ماندند و نمی‌توانستند به دورق وارد شوند. زمانیکه با قایقی توانستم از خرمشهر خودم را به دورق برسانم، راه مستقیم حفر به دورق کاملاً غیرقابل عبور بود. راه غیرمستقیمی که از حوالی کارون دور می‌زند و به حفر ختم می‌شود اغلب در فصول بارندگی قابل گذر نمی‌باشد. زمانیکه آب‌ها فروکش می‌کنند این منطقه برای انسان و اسب‌ها یا به علت تصاعد گازهای سمی

بدبو "MIASMA" و یا به انگیزه وجود حشرات باتلاقی، کشنده و خطرناک می‌باشد. در این جلگه در سالهای پرباران، گیاه و سبزی در فصل بهار بوفور موجود است اما در مواقع خشکسالی، اسب‌ها، به علت گرسنگی از پای در می‌آیند. علوفه سال قبل به اتمام رسیده و سبزی و گیاه نیز برای چریدن اسب‌ها بسیار کوتاه است و قصیل هم تنها در نواحی مجاور شهرها، قابل تهیه می‌باشد.

۳۲- در سراسر امتداد این مسیر، آب مشروب شور مزه است، مگر اینکه از رودخانه‌ها تأمین گردد. ضمناً آب رودخانه‌های هندیجان و حفار خوشمزه و مطبوع می‌باشد. آب کانال دورق در قسمتهای باتلاقی تند و ناپسند است که گفته می‌شود در خلال ماههای تابستان، بخصوص این آب ناگوار و ناسالم خواهد بود.

۳۳- سابقاً تعدادی روستای عرب‌نشین در جنوب هندیجان قرار داشت و علیرغم اینکه از نظر وسعت و قدرت از سرزمین کعبی‌ها کوچکتر بودند مع الوصف مشمول این دسته‌بندی قرار می‌گرفتند زیرا که خراجگزار ایران بودند و شیوخ خودشان آنجا را اداره می‌کردند.

۳۴- در حال حاضر تمام این آبادیها از توابع حکومت شیراز یا بوشهر محسوب می‌شوند و طوری در امورشان تداخل بوجود آمده که ترجیح داده می‌شود این آبادیها زیر عنوان قلمرو هائی، مستقیماً زیر نظر یکی از صاحب‌منصبان محلی شاه، در نظر گرفته شوند.

۳۵- بهمین طریق از سرزمین‌های دسته دوم می‌گذرم که نزدیکترین بندرش به سرزمین کعبی‌ها، بندر دیلم است. این بندر در چند مایلی پائین روستای شاه ابول‌شاه که در بالا بدان اشاره شد قرار دارد. بندر دیلم از توابع بوشهر است و اوضاع بندری این شهر از نظر حکومت ایالتی، قدرتی پیچیده بنظر می‌رسد. تا همین اواخر بوشهر مانند سایر بنادر واقع در امتداد خط ساحلی، توسط شیخ خودش اداره می‌شد، اما چون سرانجام بین بوشهر و طوایف دشتی و تنگستانی همجوار کشمکش‌هایی در گرفت، دولت ایران از این نزاع‌ها سود جست و تشکیلات حکومتیش را در بوشهر مستقر نمود و شرایطی بوجود آورد که طوایف دشتی و تنگستانی همراه با طوایف کوچکتری مانند رود حله که در نزدیکیهای اطراف خود بوشهر قرار دارند، از توابع بوشهر، به حساب آیند.

۳۶- در حال حاضر قلمرو حکومت بوشهر از دیلم در شمال تا حوالی کنگان در جنوب

گسترده است و طوایف کوچکی اعم از ایرانی و عرب که در روستاها بسر می‌برند را در بر می‌گیرد. حکومت مرکزی بوشهر به نسبت امکانات نظامی که این روستاها جهت ایستادگی‌های، جنگی در اختیار دارند، در امور آنان مداخله می‌کند.

۳۷- در جنوب قلمرو حکومت بوشهر، از کنگان تا لنگه، یک رشته روستاهای ساحلی یا بنادری کوچک را تشکیل می‌دهد که از نظر عایدات و امور حکومتی از توابع حکومت فارس در شیراز محسوب می‌شوند، هر چند هم که حاکم بوشهر به عنوان دریابگی - دولت ایران حتی یک فروند ناو جنگی هم در اختیار ندارد - مسئولیت منافع دریائی این بنادر را به عهده دارد.

۳۸- بنابراین بعد از اینکه هندیجان را ترک می‌کنی، می‌بینی که ولایات واقع در خط ساحلی، از دیلم تا لنگه، کم و بیش از توابع بوشهر به حساب می‌آیند و ساکنان روستاها و طوایف، از دیلم تا کنگان را تقریباً $\frac{۳}{۴}$ ایرانیان و $\frac{۱}{۴}$ اعراب و از کنگان تا لنگه $\frac{۱}{۴}$ ایرانیان و $\frac{۳}{۴}$ اعراب، ساکنان آنجا، را بوجود می‌آورند.

۳۹- به عنوان یک قاعده کلی روستاهای عرب‌نشین توسط شیوخ خود که در آنجا کشت و زرع می‌کنند، اداره می‌شود. این شیوخ مسائل حقوقی آنان را حل و فصل می‌نمایند و سالانه مبلغی مقطوع به عنوان عایدات دولت به حکومت مرکزی ایالتی می‌پردازند. ارتکاب قتل با دریافت خون‌بها (دیه) از قاتل فیصله می‌یابد و شیخ قاتل را جهت مجازات به بوشهر اعزام نمی‌دارد. شیخ مالیاتی بر حسب «یک گاو زمین» وضع و از زارعین مطالبه می‌کند. یک گاو زمین، اصولاً به مقدار زمینی گفته می‌شود که در آن ۴ من بذر جو و ۴ من بذر گندم کشت می‌شود، برای مثال زارعی از همسایه‌اش می‌پرسد که: «چند گاو زمین شخم زده است؟». بابت محصولی که از یک گاو زمین بدست می‌آید، سالانه ۱۵ قران وجه نقد دریافت می‌شود و یک من گندم و یک من جو نیز ظاهراً به عنوان هزینه تحصیل عایدات دولت، "KURNEH" از زراعین گرفته می‌شود.

۴۰- اما در مورد روستاهای ایرانی و یا بنادر ایرانی‌نشین بجز دشتی که بقدر کافی توانمند است و می‌تواند از خود دفاع کند) حاکم، شیخ یا ملا بنا به خواست و میل حاکم از کار برکنار می‌شوند و ضمناً رسیدگی به مسائل جنائی نیز به بوشهر ارجاع می‌گردد. عایدات دولت که بوسیله محصلین مالیاتی تشخیص داده می‌شود چنانچه بموقع تادیه نگردد یا در اجرای آن

قصور شود، با زور و فشار اخذ می‌گردد.

۴۱- همانگونه که در امتداد این خط ساحلی، از سمت شمال به جنوب، می‌گذری و خطوط تجاری آنرا مورد مطالعه و بررسی قرار می‌دهی، اولین بندری که توجهات را به خود معطوف می‌دارد، بندر دیلم است. این بندر شهرکی باز و پرمشغله است که قلعه‌ای چهارگوش را در بر می‌گیرد. این شهرک یکی از دو نقطه تجارتهای (دیگری هندیجان است) که پیش از این از آن سخن رفت) که کالاهای تجارتهای از آنجا از راه خشکی وارد خط تجارتهای بهبهان-زیتون، می‌گردد. زیتون در نقطه تلاقی رودخانه هندیجان، واقع در فاصله ۵/۵ فرسنگی، بندر دیلم است. از این رودخانه می‌توان با بلم عبور نمود و یا در فصولی که آب رودخانه پائین است از پایابی واقع در یک الی دو میلی نرسیده به زیتون نیز، می‌توان عبور نمود. سابقاً زیتون سالانه ۹۰۰۰ تومان عایدات گمرکی داشت، اما اکنون عایدات آنجا به ۳۰۰۰ تومان کاهش یافته است. این کاهش عایدات و تقلیل جمعیت و نهایتاً مهاجرت و بیکاری در امتداد ساحل از ماهشهر تا کنگان را به فقدان کشش بین دولت و مردم، نسبت می‌دهند. دیلم مانند تمام بنداری که در این خط ساحلی قرار دارند تنها انبار کالائی بیش نیست و تعداد ساکنان آن کفایتاً بیانگر سطح تجارت آن بندر نمی‌باشد.

اما زیتون (زیدون) ناحیه‌ای کشاورزی و بسیار باشکوه است، فعالیت‌های تجارتهای بندر دیلم بطور تخمینی بشرح زیر می‌توان بیان نمود.

صادرات بندر دیلم

- ۱- جو و گندم به ارزش ۳۰/۰۰۰ قران که به بصره، کویت و لنگه فرستاده می‌شود.
- ۲- پشم به ارزش ۱۰۰/۰۰۰ قران که به بوشهر و کویت جهت حمل نهائی به هند، ارسال می‌گردد.
- ۳- روغن چراغ به ارزش ۱۰/۰۰۰ قران.
- ۴- کشمش و انگور به ارزش ۲۰/۰۰۰ قران که به کویت و بصره صادر می‌شود.
- ۵- روغن به ارزش ۳۰/۰۰۰ قران.

واردات بندر دیلم

- ۱- قماش به ارزش ۱۵۰/۰۰۰ قران، از بوشهر و کویت وارد می‌شود.
 - ۲- شکر به ارزش ۵۰/۰۰۰ قران، از بوشهر و کویت وارد می‌شود.
 - ۳- چای به ارزش ۱۰/۰۰۰ قران، از بوشهر و کویت وارد می‌شود.
 - ۴- خرما به ارزش ۵۰/۰۰۰ قران، توضیح اینکه معادل ۱۰۰۰ قران از بصره وارد می‌شود.
- این اقلام وارداتی به بهبهان و رامهرمز فرستاده می‌شود و عایدات بندر دیلم بابت صادرات و واردات احتمالاً بین ۱۵۰۰۰ الی ۲۰۰۰۰ قران در سال می‌باشد.

۴۲- بین بندر دیلم و بندر بعدی موسوم به بندر ریگ، آثار و بقایای بندری کهن و شهرهای باستانی بسیار گسترده قرار دارد. این سرزمین از دورانهای بسیار کهن به گناوه مشهور بوده است. قسمت علیای این سرزمین را تپه‌هایی خاکی مانند و ماسه‌سنگی، بگونه‌ای بی تناسب و فروریخته و در هم آمیخته تشکیل می‌دهد که در بعضی قسمت‌ها، خطوط عمودی گچی، مانند لبه‌های تیز و دنداندار شیشه‌های سنگی شکسته و یا همچون دانه‌های پوشیده، از تکه‌های یخ، سر برآورده است. این منطقه ناهموار و در هم آمیخته را که ترک می‌کنی به جلگه‌ای بسیار زیبا و باشکوه و در عین حال کهنسال بنام «گرام‌ها» "GERAMHA" - شهر عمده گناوه، که هنوز هم خرابه‌های گسترده آن فرسنگ‌ها در اطراف پراکنده است -، می‌رسی. تعدادی پرستشگاه که مانند معابد هندوان با گنبد‌های بلوطی شکل که از آجرهای مارپیچی یا سنگ ساخته شده است، همراه با دو الی سه درخت انجیر هندی، حول و حوش ساحل دیده می‌شود.

معماری این معابد و اماکن همجوار آن هنوز هم بازگو کننده زمان کافران، هندوها (آنگونه که در محل گفته می‌شود) و یا دیگران که در این جلگه از رونق و رفاه برخوردار بوده‌اند، می‌باشد. احتمالاً ثروت بندر «گرای» "GRAI" که بقایایش را پائین‌ترین لایه‌ها و طبقات، تپه‌ها تشکیل می‌دهد و موسوم به «گرام‌های» باستانی است با ثروتی که از «ادوم» "EDOM" یا کلد از طریق "GERANHENSIS" باستانی نزدیک قرین یا کویت کنونی بدست می‌آمده، مبادله می‌گشته است. من در مورد آثار و نشانه‌های خیلی از شهرهای باستانی گیج و متحیر می‌شوم، با این وجود هر چه بیشتر این مناظر دیده می‌شود وقار و سنگینی پژواکشان

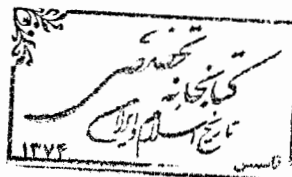
یا تاریکی نشانه‌هایشان، کاهش نمی‌یابد، تاریخ ظهور و سقوط این شهرها هر چه بوده باشد با حفاری لایه‌ها و طبقات این وادی خاموشان، این احساس را به انسان دست می‌دهد که اینان نه تنها یک شهر بلکه شهرهای فراوانی را تشکیل می‌داده‌اند که هر کدام از این توده‌های خاکی حکایت از آن دارد که انسان پیش از آغاز تاریخ بالغ و بالنده بوده است و هر یک از این بقایا و نشانه‌ها که گورها را نیز شامل می‌گردد، فاش‌کننده سرنوشت محترم قدرت بشری بر روی جهان خاکی می‌باشد.

۴۳- در جنوب خرابه‌های «گرام‌ها» بستر رودخانه‌ای که زمانی شیرین و پرآب بوده، بنام رودخانه «کولیل» "KULEEL"، واقع است.

این رودخانه در زیر حصار شهر، که قلعه "FORT TEESKO" - ظاهراً ارگی قدیمی - در ضلع شمالش واقع بوده، می‌گذشته و دروازه‌ای بسیار بزرگ و برجسته نیز در کناره جنوبی رودخانه، سرپا بوده است.

مجرای رودخانه "KULEEL" اکنون به صورت خورِ آبِ شوری درآمده است. زلزله‌ای مسیر آب شیرین رودخانه را در سرچشمه‌اش تغییر داده و اکنون بستر خشک و نم‌کزار این رودخانه، حکایت از رونق و آبادی آن در عهد باستان و ویرانی نسبی جلگه گناوه، در دوران کنونی را دارد. من مقداری از خشت‌های پخته که بگونه‌ای ماریپیچ شیاردار هستند همراه آورده‌ام، گفته می‌شود. زمانیکه گرام‌ها مورد حمله قرار می‌گرفته کافران "KAFIRS" با فلاخن‌های چرمی این خشت‌ها را که «گوپال» "GOPALS" می‌نامیدند بسوی دشمن پرتاب می‌کردند، این گوپال‌ها را در سایر جاها در امتداد ساحل دیده و نگهداری کرده‌ام. شاید طبق معمول، جنگ، زمان و طبیعت در تخریب این آثار هنری یاری کرده باشد، زیرا چابک‌ترین و سریع‌ترین ویرانگر آثار بشری، خود انسانها هستند.

۴۴- بندرریگ از نظر وسعت و اهمیت از بندر دیلم کوچکتر و کمتر می‌باشد و واردات این بندر تنها بمصرف داخلی خود و روستاهای همجوار می‌رسد، چون بندرریگ به داخله ایران راهی ندارد، بنابراین نمی‌توان آنرا به عنوان «بندر» - قلمداد کرد. حجم مبادلات بازرگانی آن بشرح زیر است.



صادرات بندرریگ

جو و گندم به ارزش ۲۰/۰۰۰ قران

پشم به ارزش ۱۰/۰۰۰ قران

واردات بندرریگ

۱۰۰ کاره خرما و قماش به ارزش ۱۰/۰۰۰ قران، ضمناً مقداری کالاهای متنوع دیگر نیز برای مصارف داخلی وارد می‌گردد و عایدات غیر ویژه گمرک بندرریگ ۱۰/۰۰۰ قران است. ۴۵- در جنوب بندرریگ درست در شمال خُور بوشهر، ده پارچه روستای عرب‌نشین که زمینهای پهن و مسطح‌ای دارند و در آنجا غلات کشت می‌شود و به «رودحله» مشهور است، قرار دارد. شایان ذکر است از سرزمین کعبی‌ها که جلگه‌ای کاملاً شبانی است بطرف جنوب که می‌روی رفته رفته زمین‌های مزروعی زیرکشت غلات قرار می‌گیرند و به «رودحله» که وارد می‌شوی می‌بینی که قسمت زیادی از زمین‌ها، زیر شخم قرار دارند.

رودخانه‌ای با آب شیرین که تنها در یکی دو جا قابل عبور است، از این ناحیه می‌گذرد و رویهم‌رفته جریان این رودخانه منحصرأ وابسته به آب باران است. گفته می‌شود که قسمتی از رودخانه «کولیل» گناوه که بر اثر زلزله مسیرش منحرف شده وارد «رودحله» یا رودخانه «حله»، شده و بقیه بسوی مناطق شمالی به طرف بهبهان رفته و از هندیدجان (آب شیرین) گذشته و با شاخه‌ای از این رودخانه و جنوبی‌ترین شاخه جراحی، تلاقی کرده است.

۴۶- شیف "SHEAF" بندر کوچکی واقع در ساحل شمالی خُور، بوشهر است و به عنوان پایانه‌ای دریائی برای صدور محصولات رود حله محسوب می‌گردد و تنها سه مایل با نزدیکترین روستاها، فاصله دارد. محصول غلات این ناحیه وابسته به بارش مختصر و در عین حال نامطمئن است. در این ناحیه بدون دقت و مهارت و با ابزاری کهن مبادرت به شخم می‌کنند. اما بی‌تردید اگر مدیریت درستی در توزیع و بهره‌وری از آب اعمال گردد و دولت نیز در آنجا مشکلاتی بوجود نیارد و مالیات عادلانه دریافت دارد، از سرزمین‌های اطراف خُور بوشهر می‌توان مقدار قابل توجهی غلات و پنبه برداشت کرد و صادر نمود. در این ناحیه اسب‌های مرغوب دو رگه که نیمی ایرانی و نیمی عرب است، تربیت می‌کنند، این اسب‌ها عموماً به اسب‌های عربی کعبی معروف هستند. نقص عمده این اسب‌های دورگه،

کوچکی دست‌ها و کوتاهی قسمت عقب بدنشان است. این اسب‌ها بهتر از اسب‌های خالص عربی قدرت سواری دارند اما از آرامش، هوش و استقامت آنها بی‌بهره می‌باشند. از جفت‌گیری اسب‌های رودحله - کعب با اسب‌های خالص عربی، نژادی زیبا، با استقامت، بلندقد و دارای استخوانبندی بزرگ به دست می‌آید، اما رویهمرفته اسب‌های دو رگه مورد رضایت نیستند و در مقایسه با اسب‌های حمدانی "HAMADANEE"، "SAGLAIR KHALTAN" یا "ANEZEE" از نظر رفتار و صورت ظاهر رئوف و مهربان نمی‌باشند.

۴۷ - اکنون وارد خود بوشهر می‌شوم. نظر باینکه بوشهر از بنادر عمده خلیج فارس است، بدینوسیله شرح مفصل نسبتاً دقیقی از فعالیت‌های تجارتهی این بندر در زمینه صادرات و واردات که با اهتمام و سعی و کوشش و دقت آقای جیمز ادوارد "MR. JAMES EDWARD" رئیس حسابداری این نمایندگی مقیم تنظیم شده است، بپیوست ارسال می‌دارم. توضیحاً معروض می‌دارد که این جزئیات از تجارخانه‌های بومی و اروپائی که سالها در این بندر فعالیت دارند دریافت شده و یکی از تجار اروپائی با تجربه با دقت کافی ارزیابی نموده و رئیس حسابداری نیز آنرا مورد مطالعه و بررسی قرار داده است. این اطلاعات می‌تواند شاخص تقریبی اوضاع و احوال تجارتهی سایر بنادر در این خط ساحلی را تشکیل دهد زیرا در سایر بنادر نه تنها چنین اطلاعاتی موجود نیست بلکه اگر احیاناً بدست آید، موجب گمراهی هم خواهد بود، چون کالاهائیکه با کشتی‌های بزرگ وارد این بندر می‌شود به سایر بنادر فرستاده می‌شود و این کالاها را در آنجا به عنوان اقلام وارداتی تلقی می‌کنند و چون اطلاعاتی برای تجزیه و تحلیل این پیچیدگی‌ها در دسترس قرار نمی‌گیرد این جزئیات کلاً به عنوان حجم تجارتهی ناحیه خلیج فارس، محسوب می‌گردد.

۴۸ - توجه‌اتان را به فهرستی از کالاهای تجارتهی (صادرات و واردات بوشهر) که از منابع مستقل بازرگانی بدست آمده است، معطوف می‌دارم.

صادرات بوشهر

من تبریز	۶۰/۰۰۰	پنبه
من تبریز	۱۰۰/۰۰۰	ریشه روناس
من تبریز	۱۰/۰۰۰	ابریشم خام
من تبریز	۷/۰۰۰	مازو

بادام	۵۰/۰۰۰	من تبریز
کشمش	۵۰/۰۰۰	من تبریز
پیه	۳۰/۰۰۰	من تبریز
تنباکو	۱۲۰/۰۰۰	من تبریز
گلاب	۲۰/۰۰۰ الی ۶۰۰۰	قرابه
گلاب	۱۵/۰۰۰	ظرف کوچک
انغوزه	۳۰۰۰	من تبریز
ثعلب	۱۲/۰۰۰	من تبریز
صمغ ایرانی	۲۵/۰۰۰	من تبریز
پشم	۱۰۰/۰۰۰	من تبریز
گندم	۱/۵۰۰/۰۰۰	من تبریز
تریاک	۴۷۰۰	من تبریز
روغن	۱۰/۰۰۰	من تبریز
زیره	۴۰/۰۰۰	من تبریز
موم	۴۰۰۰	من تبریز
خرما	۲۰/۰۰۰	من تبریز
نخود	۲۶۰۰۰	من تبریز
قالی	۵۰۰۰	تخته
شراب	۱۰۰۰ الی ۵۰۰	قرابه

واردات بوشهر

شال کشمیری به ارزش	۲/۵۰۰/۰۰۰	روپیه
روغن نارگیل	۲/۰۰۰	روپیه
زنجبیل پرورده	۵/۰۰۰	روپیه
لاک	۱/۰۰۰	روپیه
زاج سفید	۵/۰۰۰	روپیه
قماش اروپائی	۶۰۰/۰۰۰	روپیه

روپیہ	۳۵/۰۰۰۰	نخ تابیدہ اروپائی
روپیہ	۶/۰۰۰	چخماق تفنگ
روپیہ	۷/۰۰۰	سرب
روپیہ	۷۰/۰۰۰	قلع معمولی
روپیہ	۵/۰۰۰	قلع ورق
روپیہ	۲/۰۰۰	لوارم التحریر
روپیہ	۴/۰۰۰	چرم
روپیہ	۵۰/۰۰۰	ادویہ
روپیہ	۵۰/۰۰۰	فلفل
روپیہ	۹۵۰/۰۰۰	شکر
روپیہ	۴۰/۰۰۰	قند
روپیہ	۶۸۰/۰۰۰	چای
روپیہ	۲۰۰۰	کافور
روپیہ	۴۰/۰۰۰	قہوہ
روپیہ	۳۰/۰۰۰	چوب ساج
روپیہ	۴۰۰۰	چوب برزیلی
روپیہ	۱۰/۰۰۰	آہن
روپیہ	۶/۰۰۰	آمونیاک
روپیہ	۷/۰۰۰	دارو
روپیہ	۳/۰۰۰	فولاد
روپیہ	۷/۰۰۰	شیشہ آلات
روپیہ	۲/۰۰۰	موم شمع
روپیہ	۷۵/۰۰۰	زربفت
روپیہ	۴/۰۰۰	روی
روپیہ	۴/۰۰۰	جیوہ
روپیہ	۱۰۰/۰۰۰	کالای متفرقہ

جمع کل واردات بوشهر ۴/۷۰۶/۰۰۰ روپیه

۴۹ - خلاصه‌ای از فعالیت‌های تجارتي بوشهر که در سال گذشته استخراج و تنظیم شده است، بشرح زیر اعلام می‌گردد.

صادرات به	روپیه	واردات از	روپیه
بمبئی	۳/۷۰۰/۰۰۰	بمبئی	۱/۰۰۰/۰۰۰
جاوه	۱/۰۰۰/۰۰۰	جاوه	۳۵۰/۰۰۰
جدو JEDDO			۱۸۰/۰۰۰
جمع تقریبی صادرات			جمع کل واردات
۱/۵۳۰/۰۰۰		۴/۷۰۰/۰۰۰	

۵۰ - سرنخ‌هائی را شاید بتوان با توجه به شرایطی که بموجب آن حاکم بوشهر تجارت آنجا را اجاره می‌دهد، بدست آورد. شیوه اجاره دادن کلاً یکسان است و مبلغ مورد اجاره سالیانه مبلغی ثابت می‌باشد و تنها وجوه رشوه و انعامات، تغییر می‌یابد.

۵۱ - بنابراین تجارت بوشهر به مبلغی حدوداً معادل ۳۰/۰۰۰ تومان اجاره داده می‌شود که از این مبلغ ۱۵۰۰۰ تومان بابت گمرکات است و بقیه نیز از محل مالیات دم دروازه‌ای (نواقل)، زمین‌های مزروعی و اخذ مالیات سرانه از طوایف و روستائیان، تأمین می‌شود.

۵۲ - فرض کنید حکومت بوشهر سالیانه مبلغ ۱۰/۰۰۰ تومان هزینه نماید و ۵۰۰۰۰ تومان دیگر نیز سرازیر جیب افراد دون پایه وابسته به حکومت شود و نرخ نازلی یعنی ۵٪ بابت میانگین عوارض گمرکی از دولت‌های خارجی کاملاً الوداد بابت صادرات و واردات کالا دریافت نماید، بنابراین حجم کل تجارت بوشهر مبلغی حدوداً ۹۰۰/۰۰۰ تومان معادل ۴۵۰/۰۰۰ لیره استرلینگ، می‌شود.

۵۳ - واردات بوشهر از کشورهای باتاویا، موریس و جزئی نیز از هند تأمین می‌گردد که با کشتی‌های دو دگلی وارد این بندر می‌شود، اما احتمالاً عمده کالاهای ساخت هند با جهازات بومی هندی که ظرفیتشان بین ۱۰۰ الی ۲۰۰ و ۳۰۰ تن می‌باشد، به این بندر آورده می‌شود.

۵۴- قسمت کمی از این واردات با جهازات کوچکتر بومی به سایر بنادر خلیج فارس مجدداً صادر می‌شود، اما عمده این واردات به داخله ایران توسط کاروانهای قاطر ارسال می‌گردد که بعد از ورود به شیراز قسمتی به یزد و بقیه نیز به اصفهان فرستاده می‌شود. ضمناً مقداری هم به اطراف این شهرها پخش می‌گردد.

۵۵- شاید یک کاروان قاطر، بزرگ بنظر آید و با وجودیکه جلنگ جلنگ زنگوله‌های دورگردن یابوها بسیار پر سر و صداست اما قاطرها مقدار زیادی پشم یا پنبه حمل نمی‌کنند. برای حمل یک محموله کشتی کوچک ۵۰۰ تنی، ۳۰۰۰ رأس قاطر مورد نیاز است و شاید کالاهائی را که سالیانه در یکی از مسیرهای پر رفت و آمد ایران حمل می‌شود بتوان در یک محوطه معمولی در لندن نگهداری کرد.

ذهن و تخیل ایرانی فعالیت‌های تجارتهای تقریباً تنها بندرشان را غیر قابل مقایسه می‌پندارند، اما یکنفر انگلیسی بانگرش به شرایط اجاره تجارت توسط حکومت بوشهر و با توجه بمراتب زیر آنرا چندان با اهمیت تلقی نمی‌کند. کمبود کشتی دو دگلی در این مسیر طوری است که حتی در حال حاضر یک فروند از کشتی‌های عقب مانده نیز در بندر مستقر نمی‌باشد، هر از چندگاه یکی از بغله‌های بمبئی که عمده محمولاتش را در بندرعباس و لنگه تخلیه کرده و سه قسمت از حجمش را وزنه‌های تعادل کننده تشکیل می‌دهد، در بندر دیده می‌شود. در خلال بادهای موسمی جنوب غربی (برسات م) جهازات بومی فعالیت‌های تجارتیشان را با هند قطع می‌کنند، بوشهر تنها ۱۰/۰۰۰ نفر سکنه دارد. در امتداد راه بوشهر - شیراز علوفه برای حیوانات و خوار و بار بوفور یافت نمی‌شود. کوچکی کاروانها تا آن حد است که تعداد قاطرهایشان بین ۵۰ الی ۶۰ رأس بیشتر نمی‌باشد. سرانجام چند سال پیش بندرعباس مورد محاصره دریائی قرار گرفت و فعالیت‌های تجارتهای آنجا در آن هنگام به بوشهر انتقال یافت که نرخ حمل محمولات از بوشهر به شیراز (در فاصله ۱۸۰ مایلی)، هر رأس قاطر از ۱۵ یا ۱۷ قران به ۸۰ قران افزایش یافت. البته هر زمان که بطور ناگهانی و بگونه‌ای سیل آسا کالا وارد بوشهر شود، نرخ کرایه محمولات موقتاً و بصورت دلبخواه و دیمی بسیار افزایش می‌یابد و تعدیل می‌گردد، اما هنوز هم با توجه باینکه فاصله شیراز به بوشهر کوتاه است و کرایه این چنین زیاد می‌باشد، نشان می‌دهد که استعداد تجارتهای بوشهر در واقع نمی‌تواند ورود سیل آسای کالا را بدون آثار ویرانگر، تحمل نماید.

۵۶- اشکال و نقص بوشهر به عنوان یک بندر بسیار زیاد و چشمگیر می‌باشد. اینجا در واقع فقط پناهگاهی است که تا حدی کشتی‌ها را در برابر باد غالب شمال غربی، محفوظ نگه می‌دارد. فاصله لنگرگاه تا بارانداز ۴ مایل است. ارتباط کشتی با ساحل و بالعکس بوسیله قایق‌کند صورت می‌گیرد و چه بسا بعضی موقع وزش باد تند شمال غربی، روزها این ارتباط قطع گردد.

* توضیح اینکه در آن موقع بوشهر فاقد اسکله بوده و کانال بوشهر هم لایروبی نشده بوده است - مترجم.

۵۷- مدیریتی که مسئولین امور بندری در این بندر اعمال می‌کنند با آنچه که ما در این زمینه بکار می‌بریم متفاوت است. قایق‌های تشاله‌ای بعد از غروب آفتاب مجاز نیستند بندر را ترک کنند و یا بدون اینکه اظهارنامه محموله‌اشان (مانیفست) که توسط مقامات دولتی رؤیت شده باشد، مبادرت به تخلیه کالا نمایند. تخلیه و بارگیری محمولات کشتی‌ها در بوشهر در انحصار شخصی است که به «حمال‌باشی» معروف است و این خدمات را از دولت اجاره نموده و جز او هیچ‌کس مجاز به تخلیه و بارگیری شناورها در این بندر نمی‌باشد. بموجب قراردادی از تجار انگلیسی ۵٪ بابت عوارض گمرکی صادرات و واردات، بدون مطالبه بیشتری اخذ می‌گردد، تجار محلی در مقایسه با تجار ما بابت واردات کالا متضرر می‌شوند اما احتمالاً بابت صادرات اقلامی نظیر غلات، سودی نصیبشان می‌گردد. از موقعیکه وارد منطقه خلیج فارس شده‌ام و از آن زمان تاکنون چهار ماه می‌گذرد. در این مدت دو مرتبه صادرات غله توسط حکومت بوشهر، ممنوع گردیده و کرجی سه دگله انگلیسی که پیش از ممنوعیت غلات بارگیری نموده بود، چون مبادرت به تخلیه نمود، حمل محموله‌ای از خرما را در بصره از دست داد و چند هفته پیش مجبور شد برای حفظ تعادل شناور در بوشهر سنگ خریداری و حمل کند و بدون محموله و خالی راهی انگلستان گردد. حاکم بوشهر یک مرتبه به پاس دوستی اینجانب از سخت‌گیری در امر ممنوعیت صادرات غلات، تخفیف‌هایی قائل شد که محبت ایشان برای من ملموس و آشکار بود، اما ملاحظات شخصی و دخالت‌های مستبدانه موجب شکوفائی تجارت نمی‌شود. یکی از تجار انگلیسی به من اطمینان داد که قسمت اعظم رونق تجارت انگلستان در بوشهر منوط به روابط دوستانه موجود بین نماینده مقیم و مقامات ایرانی می‌باشد. از این گذشته هجوم ملخ با عدم بارندگی

کفایت می‌کند که ناگهان قانون منع صادرات غلات به مرحله اجرا درآید. گفته می‌شود که در بیشتر اوقات، پرداخت رشوه و انعام برای انجام معاملات تجارّتی کارساز و مؤثر می‌باشد. رویهم‌رفته این واقعیت وجود دارد که در میان مشکلات عمده و عدیده‌ای که بر سر راه رشد تجارت خلیج فارس وجود دارد، بازتاب اقدامات مسؤولین حکومتی نیز باید بدانها اضافه نمود. زمانیکه مطالب فوق مذکور افتاد شاه دستور ممنوعیت صدور غلات توسط حاکم، لغو کرده بود.

۵۸- چند سال پیش سالیانه تعداد ۶ الی ۷ فروند کشتی دو دگلی از موریس بدون بار و تنها با وزنه‌های متعادل کننده وارد بوشهر می‌شدند و غلات حمل می‌نمودند، اکنون این تجارت قطع شده و یا متوجه کراچی شده است که انگیزه‌اش، بدون تردید آزرده‌گی هائی است که ناخدایان آن شناورها در خلیج فارس متحمل می‌شدند.

۵۹- تجارت پنبه در بوشهر همچون سایر جاها بعلت وقوع جنگهای داخلی در آمریکا از حرکت و شتاب چشمگیری برخوردار شده است. ۶۰/۰۰۰ من تبریز (هر من $\frac{۷۳}{۴}$ پوند) صادر شده است و گفته می‌شود که در فصل بعدی پنبه به ده برابر افزایش و به بازار عرضه خواهد شد. قیمت پنبه چنان ترقی کرده که از تبریز واقع در ۱۲۰۰ الی ۱۳۰۰ مایلی بوشهر آن محصول با قاطر به بوشهر جهت صادرات حمل می‌گردد. در ایران این محصول را در تبریز واقع در غرب و مشهد واقع در شرق و مناطق جنوبی تا زمین‌های زیرکشت پنبه در ریشهر (چهار مایلی بوشهر) می‌توان به عمل آورد. از مناطق جنوبی ایران تا پیش از آنکه در وصول مالیات تغییراتی بوجود آید و در نتیجه کشت پنبه متوقف گردد و تعداد پنبه کاران کاهش یابد پنبه مرغوبی بدست می‌آید.

۶۰- معامله شکر با جاوه در خلال دو سال گذشته از ۵۰۰۰ پکول "PECULS" به ۵۰/۰۰۰ پکول افزایش یافته است. تجارت این محصول، شکرهای محصول میسور، بنگال و موریس و سیام را از بازار تهی ساخته است. تصفیه کنندگان شکر اعلام می‌دارند که در یک من شکر محصول جاوه بمراتب بیشتر از سایر شکرهای دیگر، قند استحصال می‌شود.

۶۱- چند سالی است که معامله بارونق تریاک با یزد و همچنین تصور می‌کنم، قانن، افزایش یافته است. لول‌های تریاک که رنگ زرد روشنی دارند، زمانیکه قلبی و قاطی دار نباشند، از کیفیت بسیار بالائی برخوردار هستند.

نظریات و گزارشات، در بازار مناطقی که این محصول بکار برده می شود، متفاوت است. یکی از نشریات چینی می نویسد که به علت تقلب زیادی که در این محصول بکار رفته، شانس ترقی آن از بین برده است، اما در عین حال در اینجا گفته می شود که هنوز هم مقدار معتناهی تریاک از طریق باتاوایا و سنگاپور وارد چین می گردد.

۶۲- صدور ۱۰۰/۰۰۰ من تبریز پشم با توجه به استعدادی که برای صادرات این کالا در اینجا موجود است تصور می کنم قابل توجه نباشد. در وهله اول مقداری پشم از سایر جاهای بنادر کوچکتر برای صادرات به بوشهر فرستاده می شود، اما گمان می کنم چنانچه سفارشات منظم و دائمی برای این کالا در اطراف خلیج فارس شناخته شود و پرداخت ها هم بموقع تادیه گردد بتوان به معاملات این کالا رونق زیادی بخشید.

۶۳- مقدار کمی شوره که از لار آورده می شود، سودآور نیست و چنانچه این محصول در قشم و یا هرمز و یا سایر نقاط دیگر در امتداد خط ساحلی تولید گردد شاید بتوان به معاملات این کالا رونق بهتری بخشید.

۶۴- مسیر بوشهر به مناطق داخلی از طریق گردنه های دالکی و کازرون و آنگاه شیراز صورت می گیرد که راهی کوهستانی و ناهموار است اما از آنجا بعد که این مسیر در امتداد فلات ایران به اصفهان و تهران ختم می گردد، ناهمواریهای کمتری وجود دارد. بنابراین کرایه حمل یک بار قاطر، مقداری در حدود ۳۴۰ پوند از بوشهر به تهران مبلغ ۵ تومان یا چیزی کمتر است.

۶۵- از بوشهر که به طرف مناطق جنوبی حرکت می کنی از کنار روستاهای کوچک و یا بندری کم اهمیت (کنگان، عسلویه، نامبند، نخیلو، چیرو، کلات، چارک، و مغو) می گذری که در کنار نخلستانها و درست در دامنه سلسله کوههای مرتفع و بایر، قرار گرفته اند. از روی عرشه کشتی ها که این کوهستانها را از نظر می گذرانی می بینی که انگار درست از دریا سر بر آورده اند و پای بشر بدانجا نرسیده است. در میان این روستاها، کنگان زمانی بندری کوچک و بارونق بود اما طوایف دشتی که بندرشان به آنجا نزدیک است، کنگان را ویران و مخروبه ساختند.

۶۶- سرانجام وارد لنگه می شوی که در حال حاضر در درجه دوم اهمیت بعد از بوشهر قرار دارد و در سرزمین های دسته دوم واقع است. ویژگی های عمومی تجارتی این دو بندر

مشابه و یکسان است که البته لنگه از نظر وسعت خیلی کوچکتر و از جهت تنوع نیز در سطحی پائین تر از بوشهر، قرار دارد. سابقه و پیشینه این بندر عبرت انگیز و پندآموز است. حدوداً تا چند سال پیش این بندر ناشناخته و گمنام باقی مانده بود و سالانه مبلغ ۱۰۰ تومان تحت نظر حکومت محلی لارا اجاره داده می شد که بعدها این مبلغ به ۲۰۰ تومان فزونی یافت. خیلی زود رنجش و کشمکش هائی بین شیخ لنگه و شیخ عباسی بوجود آمد و شیخ عباسی مبلغ مورد مطالبه حکومت از لنگه را با مقایسه با سایر جاها ناچیز و بی مقدار اعلام کرد. در نتیجه فعالیت های تجار تی لنگه مورد تحقیق و پژوهش قرار گرفت و اجاره سالانه آن نیز به مبلغ ۲۰۰۰ تومان افزایش یافت. بعدها رشد و ترقی تجارت در آنجا کاهش پیدا کرد و اکنون حجم مبادلات تجار تی این بندر تقریباً معادل $\frac{1}{4}$ تجارت بوشهر، می باشد. جاذبه و گیرائی های عمده بندر لنگه آن است که کالاهای کشتی ها بدون دخالت و با هزینه کمتر و به مراتب آرامتر از بوشهر، تخلیه می شود.

این کالاها بعضی موقع نیز بدون مطالبات بعدی از حصار ویرانه شهر شیراز می گذرد و این در حالی است که کالاهای بوشهر عموماً با اطلاع و آگاهی مقامات مسؤول وارد شهر شیراز، می شود.

۶۷- اما لنگه از نظر موقعیت و خطوط ارتباطی با داخله ایران نسبت به هر بندر دیگری از موقعیت مناسبی برخوردار نیست و راه مواصلاتی آنجا به شیراز ضمن اینکه دشوار و ناامن است خوار و بار برای افراد و علوفه برای حیوانات هم در این مسیر، نایاب می باشد. این امکان وجود دارد که اگر فعالیت های تجار تی در خلیج فارس بگونه ای دقیق حساب شده رشد و توسعه یابد، تجارت بندر لنگه نسبت به سایر بنادر این حوزه، دچار نقصان گردد.

۶۸- جدا از تجارت خشکی، حمل و نقل دریائی کالاهای بازرگانی نیز در لنگه صورت می گیرد. تجار لنگه چوب و الوار از هند وارد می کنند. در این بندر ۱۲ فروند بغله که ظرفیتشان برای حمل کالا بین ۲۰۰ الی ۳۰۰ تن است وجود دارد. ضمناً ۵۰ فروند شناور کوچکتر دارای ظرفیت بین ۵۰ الی ۶۰ تن و ۵۰۰ الی ۶۰۰ فروند بگاره های کوچک ساحلی، استعداد دریائی این بندر را تشکیل می دهند. اما تعداد شناورها در یکی از بنادر خلیج فارس به عنوان ملاک و معیاری برای حجم فعالیت های تجار تی آن بندر محسوب نمی شوند. بندر عباس خود به ندرت دارای شناورهایی می باشد. کشتی هائیکه عازم بندر شمالی و یا

هند هستند در آن بندر لنگر می‌اندازند و مبادرت به تخلیه و بارگیری می‌کنند و آنگاه به مسیرشان ادامه می‌دهند. خط جدید التأسيس کشتیرانی بخاری نیز از همین شیوه پیروی می‌نماید.

* بغله و بگاره نوعی از شناور بومی، در خلیج فارس می‌باشد - مترجم.

۶۹- اکنون به طرف مناطق جنوبی (سرزمین‌های دسته سوم که بندرعباس، بندر عمده آنرا تشکیل می‌دهد) حرکت می‌کنم. حجم مبادلات تجارتي این بندر بگونه‌ای متفاوت ارزیابی می‌شود و اکثراً اذعان دارند که تجارت آن در حال شکوفائی است. من حجم فعالیت‌های تجارتي این بندر را سه‌چهارم تجارت بوشهر و احتمالاً حتی بیشتر، تخمین می‌زنم.

۷۰- امکان استخراج هر گونه جزئیات مفصل و مشروحي درباره تجارت این بندر برای من وجود ندارد. چون این بندر توسط مسقط بطور موقت اجاره شده، در نتیجه ارتباطی بین این ناحیه و نمایندگی سیاسی نیز برقرار نمی‌باشد. در هر حال بندرعباس مبدأ ورودی عمده‌ای برای واردات قماش ایران به شمار می‌رود و کالاهائی نظیر قهوه، چای، شکر، ادویه‌جات و غیره نیز وارد این بندر می‌شود. در میان اقلام صادراتی این بندر پشم و میوه هم دیده می‌شود که میوه از محصولات ناحیه‌ای حاصلخیز در جوار بندرعباس است.

۷۱- من متوجه شده‌ام که بندرعباس به عنوان یک بندر فاقد ارزش و اعتبار می‌باشد اما بر این باور هستم که آنجا نقطه‌ایست که کالاهای نواحی وسیعی از آسیای مرکزی که بطور طبیعی نیاز به دریا دارند، از این بندر وارد و خارج می‌شود.

گفته می‌شود در حال حاضر تجارت این بندر تا حدودی وضعیتی غیر عادی دارد و دلیلش هم این است که کالاهای تجارتي از مسیری عبور می‌کند که اگر در بوشهر در جریان امور مداخلات کمتری صورت می‌گرفت این کالاها از طریق بندرعباس جریان نمی‌یافتند. برای مثال، بندرعباس تا اندازه‌ای کالاهای مورد نیاز بازار شیراز را تأمین می‌کند، هر چند فاصله بندرعباس تا شیراز، دو برابر فاصله شیراز تا بوشهر است. افزون بر این، آن مسیر ناامن‌تر نیز می‌باشد. در شرایط عادی، احتمالاً فعالیت حوزه اصلی تجارتي بندرعباس در مسیر یزد و کرمان و در امتداد راهی که از شهر فراه به سوی هرات، قاین، تُنگ، توبوس، مشهد، نیشابور و همچنین تهران، امتداد می‌یابد، جریان دارد. بطور خلاصه تجارت

بندرعباس جنبه مرکزی دارد و از طریق قندهار با کراچی در شرق با تجارت روس در جیحون و دریای خزر در شمال و با تجارت تبریز و بوشهر در غرب، تلاقی می‌کند. بدون شک سرزمین‌های وسیعی در مناطقی که مذکور افتاد در حال حاضر نسبتاً بیابان می‌باشد. و این در حالی است که قسمتهائی که از نظر سیاسی شناخته شده می‌باشند، مانند ایالات هرات خیون "KHION" و بخارا، مصرف‌کننده‌های فقیری هستند. با این وجود کلیه مناطقی که باید با آنها معاملات تجارتي صورت گیرد چنان وسیع و گسترده است که حتی اگر معاملات بسیار کمی در هر ۱۰ مایل مربع از این مناطق انجام پذیرد، بندرعباس را از تجارتي پررونق و پر بار برخوردار خواهد نمود.

افزون بر این بعضی ایالاتی که از آنها نام برده شد روزگاری بالنسبه ثروتمند به شمار می‌آمدند که هنوز هم این ولایات خاک، موقعیت و نیروی انسانی برای بازیابی آن اعتبار را در اختیار دارند. اوضاع سیاسی و کندی پذیرش شیوه‌های تفکر و اندیشه در این نواحی شاید روزی در میان آنان انگیزه حرکتی شود که بهمان اندازه که در امور تجارت و بازرگانی مطلوب و خوش آیند می‌باشد جهان سیاست را یحتمل نیز به شگفتی وادارد.

چندی پیش فرصتی یافتیم تا به اتفاق یک نفر هراتی که در گذشته نواحی ایللیاتی آن امیرنشین را اداره می‌کرد، تاریخ چنگیزخان را مطالعه نمایم. از ایشان پرسیدم: «چگونه اکنون چنگیزخانی جهت بازپس‌گیری آن کشور ظهور نمی‌کند؟» در پاسخ گفت: «ما چنگیزخان‌های زیادی داریم، در گذشته مردم حیوان‌باری بودند و یک شخصیت برجسته هرکاری دلش می‌خواست انجام می‌داد و آنها نیز از او پیروی می‌کردند، اما اکنون مردم مسافرت می‌کنند، می‌اندیشند و به ثمرات پول و ثروت چشم دوخته‌اند. کاروانها از هند و روس می‌آیند و به آنها می‌گویند که اوضاع از چه قرار است، بنابراین هراتی دیگر از چنگیز و نادر تبعیت نمی‌کنند. اما اگر صاحبی (SAHIB منظور یکنفر صاحب منصب انگلیسی!! مترجم) رهبری آنان را بپذیرد و به آینده‌ای بهتر از آنچه اکنون دارند نوید دهد (کاری که چنگیز در آن ایام انجام می‌داد) و بموقع دستمزدشان را پرداخت نماید (چون این روزها مردم بدون دریافت وجه نقد مستمر آراکاری انجام نمی‌دهند) در طول سه الی چهار سال کشور را شکوفاتر از دوران نواده‌های تیمور لنگ خواهد ساخت.!! مترجم.

۷۲- جهت روشن ساختن انجام معاملات، رقابتهای بازرگانی و جا افتادن کالا در مسیر

طبیعی تجارت بندرعباس یادآوری می‌شود زمانیکه در سال ۶۱- ۱۸۶۰ در هرات بودم در آنجا قماش‌های خطوط تجارتهای تهران و قندهار را از نظر گذراندم و متوجه شدم که به ترتیب دارای علامات تجارتهای انگلیس و روس بودند و در عین حال هر دو کالا بر پیش‌خوان مغازه‌ها در بازار هرات، با هم رقابت می‌کردند و سوداگران نیز به شدت از کیفیت آن دو انتقاد می‌نمودند، اما رویهمرفته بنظر می‌آمد که آنها کالای ارسالی از تهران را بر قماش‌های هندی که ارزانتر بودند ترجیح می‌دادند. در حقیقت آنها حدس می‌زدند قماش‌های ارسالی از تهران اساساً انگلیسی است که به مقدار زیاد سفارش شده است. ضمناً متوجه شدم که چای محصول روس به عنوان بهترین چای مصرف همگانی دارد و از بیشترین قیمت نیز برخوردار است. خرده‌فروشان چای بمن گفتند تلاش زیادی می‌شود تا بتوان موقعیت چای کراچی را در بازار چای حفظ کرد، ولی اضافه کردند که چند سال پیش مقداری چای از کراچی در پاکت‌های کوچک - نه مانند چای بمبئی که در جعبه‌های بزرگ بسته‌بندی شده است - آورده بودند که فوق‌العاده نامرغوب بود و این امر موجب شد تا شهرت همگانی چای کراچی آسیب ببیند. من در آن لحظه در تشخیص چای مورد گفتگو مات و متحیر گردیدم، اما بعدها که به کراچی رفتم به من توضیح داده شد که این چای جهت استفاده سربازان و سایرین به سند آورده شده بود و سربازان بعد از مصرف تفاله‌ها را دوباره جمع و خشک و در همان پاکت‌ها بسته‌بندی و مقداری را در بازار کراچی جهت صادرات از طریق مسیر تجارتهای قندهار به فروش رسانیده بودند. همچنین مقداری لول تریاک محصول قاین با کیفیت عالی دیدم که با نشان دادن آن در بمبئی اوضاع تجارت این کالا در خلیج فارس مورد توجه قرار گرفت و از آن زمان تجارت محصول قاین بطور قابل توجهی افزایش یافت.

سماورهای سنگین و ساده ساخت روس که از ماوراء خزر می‌آوردند و در سر تا سر مسیر تجارتهای شمال ایران دیده می‌شد که باعث شگفتی من شد. آیا امکان ندارد با سماورهای سبک‌تری با این کالای روسی رقابت نمود؟

۷۳- ارزش و اهمیت تجارت بندرعباس در خلیج فارس را می‌توان از پیشینه جزیره همجواری، هرمز، دریافت. هیچ جزیره‌ای را نمی‌توان یافت که چون هرمز آینده‌اش اینگونه تاریک بوده باشد. بطور خلاصه هرمز همچون توده‌ای در هم آمیخته از تل‌های خاکی اسفنجی و نمکزار، نمایانگر است، اما با این وجود در گذشته زمانیکه اروپائیان آنجا

بودند، هر مز را بگونه دیگری توصیف کرده‌اند. اینستا مُند "INSTAMOND" در اثرش بنام «تاریخ هند شرقی» می‌نویسد:

«در دهانه دماغه مسندام که مدخل خلیج فارس است، جزیره گمبرون واقع شده است. در سده یازدهم یکنفر فاتح عرب بر روی این صخره خشک و بایر شهر هر مز را بنا نهاد که بعدها مرکز امیرنشینی شد که یک سویش بخش‌های مهمی از عربستان و سوی دیگرش سرزمین‌های ایران قرار می‌گرفت.

هر مز دو پناهگاه خوب و مطمئن برای کشتی‌ها داشت که بسیار بزرگ و از نظر نظامی نیز مستحکم بودند. ثروت و توان هر مز کلاً در گرو موقعیتش بود. این جزیره به عنوان مرکزی برای معاملات بازرگانی بین ایران و هند که بسیار چشمگیر و قابل توجه نیز بود، بشمار می‌آمد. ضمناً فراموش نکنیم که در آن روزگار بزرگترین معاملات تجاری آسیا در دست ایران بود و صادرات کالاهای تجاری به اروپا نیز توسط ایرانیان از طریق بنادر سوریه و کافا "CAFFA"، صورت می‌گرفت.

روزگاری که تجاریگانه در هر مز می‌زیسته چشم‌انداز آنجا برایشان از سایر شهرهای مشرق‌زمین باشکوه‌تر و خوشایندتر بود. بازرگانان دنیا کالاهایشان را در چنان جوی از ادب و احترام و دقت مبادله کرده، به داد و ستد می‌پرداختند که به ندرت در سایر مراکز بازرگانی نظیرش دیده می‌شد. تجار هر مز با متانت و خوشروئی بازرگانان خارجی را وادار به پیروی از این رفتار می‌کردند.

نحوه بیان و طرز گفتگوی مردم، انضباط نیروهای انتظامی و سرگرمیهای گوناگون شهر موجب کشش و دل‌بستگی تجار و رونق بازرگانی گشته و آنجا را بصورت تفریحگاه و استراحتگاهی برای آنها در آورده بود، خیابان آنجا با حصیر و در بعضی نقاط باقالی مفروش می‌شد و برای جلوگیری از گرمای آفتاب بر جلوخان منازل سایبانهای کتانی و حصیری می‌آویختند. تجار هندی منازلشان را با گلدانهای چینی و زراندود که پر از بوته‌های گل یا گیاهان خوشبو بود تزئین می‌کردند. شترها با مشک‌های پر از آب در میدین شهر مستقر می‌شدند. شرابهای ایرانی، عطر و غذاها و میوه‌های لذیذ بوفور یافت می‌شد و عالی‌ترین موسیقی شرقی را نیز در آنجا می‌نواختند. رویهم‌رفته تمول و توانگری و تجارت گسترده، ناز و نعمت و فرهیختگی، ادب و وقار مردان و نزاکت و آداب‌دانی زنان همه با هم در آمیخته

و شهر را بصورت مرکز سعادت و آسایش در آورده بود.

۷۴- اینکه هرمز در آن روزگار مرکز فعالیت‌های بازرگانی و انبار کالا محسوب می‌شد معلول شرایطی بود که بخاطر آن بازرگانان خارجی به جای سکونت در سرزمین اصلی و به خطر انداختن جان و مال خود ترجیح می‌دادند در آنجا سکونت اختیار نمایند و مخارج و هزینه‌های مضاعف جهت تخلیه و بارگیری مجدد بپردازند.

۷۵- زمانیکه شاه عباس، شاهی که کاروانسراهایش برای سکونت تجار و بازرگانان در میان معماری ایرانیان از شکوهمندترین و پایدارترین بناها محسوب می‌شوند، چشم‌های باریک‌بین تجارتیش را متوجه خلیج فارس نمود و با دقت هرچه تمامتر هم‌تتش را مصروف دهانه ورودی خلیج فارس کرد و سرزمین اصلی رابه این جزیره ترجیح داد، بندرعباس تأسیس و نام خود را بر آن گذاشت (بندرعباس).

شاید هم بتوانیم در این مورد با کاردانی و دقت، اقداماتی معمول داریم.

۷۶- گمرک بندرعباس و منابع درآمدهای مالیاتی آن سالیانه بمبلغ ۱۶/۰۰۰ تومان بطور مقطوع اجاره داده می‌شود که احتمالاً ۱۰/۰۰۰ تومان از این مبلغ بابت اجاره گمرکات است. این اجاره‌نامه تا ۱۳ سال دیگر اعتبار دارد و شرایط مندرجه در آن برای بیگانگان غیردوستانه بوده بهمین سبب راه را برای مداخلات چشمگیر ایران در آن هموار کرده است. سلطان مسقط نیز بنوبه خود گمرکات مسقط و بندرعباس را بمبلغ ۹۵/۰۰۰ تومان به یکنفر بانیان اجاره داده است که از این مبلغ ۲۰/۰۰۰ تومان بابت درآمدهای گمرکی بندرعباس می‌باشد. اما تجارت مسقط بعلت تجزیه مسند امامت (به دو سلطان‌نشین زنگبار و مسقط تحت نظارت و حکمیت مرحوم ارل کانینگ) در شرایط انتقالی است و اکنون تار و پود این تجارت از هم گسیخته شده و مدتها بطول خواهد انجامید تا دوباره اوضاع تجارتي آنجا تحت اصلاحات و تغییرات جدید، تعدیل و تنظیم گردد.

۷۷- شهر کوچک قشم که در انتهاالیه جنوب جزیره‌ای بهمین نام قرار دارد، بندر دیگری است که توسط ایران به مسقط اجاره داده شده است. صادرات عمده این بندر نمک است که به سوی مناطق شرقی فرستاده می‌شود و واردات آن صرفاً برای مصارف داخلی جزیره است. احتمالاً تجارت سولفور و شوره در قشم موفقیت‌آمیز، باشد.

۷۸- جزیره کوچک هنگام در ساحل قشم واقع شده و احتمالاً محل مناسبی برای انبار

زغال سنگ باشد. یک سمت تنگه آن با کانالی به عمق ۶ الی ۷ فاتوم (هر فاتوم معادل ۱/۸ متر است: مترجم) همیشه آرام است اما باید توجه داشت که این جزیره و خود قشم تا چند سال دیگر به ایران مسترد خواهد شد و دولت ایران نیز مواظب است تا مبادا اروپائیان در قلمروش جای پائی برای خود، دست و پا کنند.

۷۹- در مورد توسعه و رشد تجارت در خلیج فارس پیشنهاد می‌کنم حتی الامکان سعی کنیم از وابستگی به دولت‌های خارجی برکنار باشیم. اعتقاد من بر این است که توانائی چنین کاری را داریم. یابہ فعالیت‌های تجارتي و خطوط تلگراف توجه کنیم، یا ایستگاه‌های زغال سنگ را مورد ملاحظه قرار دهیم.

۸۰- پیش از آنکه وارد کناره دیگر خلیج فارس شوم شایسته می‌دانم بطور گذرا به اوضاع تجارت ایران که بطور کلی و با توجه به رشد پیش‌بینی شده‌ای مورد بررسی قرار گرفته است، نظری بیان‌دازیم.

۸۱- بزرگترین مصرف کنندگان کالا در ایران - منطقه به منطقه - را می‌توان با ترسیم مثلی با زاویه منفرجه نشان داد که یک ضلعش از تبریز در غرب ایران، در امتداد کرانه جنوبی دریای خزر تا مشهد در شرق کشیده و قاعده‌ای را بوجود می‌آورد و اضلاع دیگرش از مشهد (شرق) و تبریز (غرب) به اصفهان فرود می‌آید و بهم وصل می‌شود. کالاهای تجارتي می‌تواند از هر یک از مسیرهای زیر به این مصرف کنندگان برسد.

یکم: از راه ارمنستان ترکیه، از ترابوزان به تبریز.

دوم: از راه ایالت قفقاز روسیه، از پوتی "POTI" به تبریز.

سوم: از مسیر ولگا به طرف خزر، به رشت یا استرآباد.

چهارم: از مسیر کراچی از طریق خط قندهار به فراه و از آنجا یا از طریق هرات به مشهد، و یا از طریق قاین به نیشابور واقع در جاده تهران.

پنجم: بندرعباس از طریق یزد یا کرمان.

ششم: بوشهر از طریق شیراز و از آنجا از راه اصفهان یا یزد.

هفتم: بعضی از بنادر خلیج فارس، به غیر از بوشهر و بندرعباس.

هشتم: در امتداد خطی بین رأس خلیج فارس و بغداد و از آنجا به فلات ایران از طریق

کرمانشاه و شوشتر و یا بسوی مناطق شمالی از طریق کردستان.

۸۲- اما کالا هائیکه در مسیر یکم انتقال می یابد، باید وارد گمرک ترکیه شود: عبور از ۵۰۰ مایل مناطق کوهستانی که بعضی موقع بعلت بارش برف غیر قابل عبور است و نیز اغلب پیش از رسیدن به تبریز مواجه با غارتگران می شود.

آنگاه کالا وارد گمرک ایران می شود که اگر به تهران فرستاده شود باید ۷۰۰ مایل دیگر طی نماید و اگر به اصفهان ارسال گردد ۸۰۰ مایل و یا بیشتر، و چنانچه سرانجام به مشهد گسیل گردد باید ۸۰۰ مایل راه خشکی دیگر در امتداد جاده ای مرزی عبور کند که در آن آب و آذوقه بندرت یافت می شود و ترکمن های ساکن اترک و گرگان نیز در مسیر آن موانع ایجاد می کنند.

۸۳- اگر کالا از طریق گرجستان فرستاده شود باید به روس ها عوارض گمرکی پرداخت گردد و حمل کالا از "POTI" به خوی نیز با مشکلات زیادی همراه است. پس از آنکه کالاها وارد گمرک ایران در تبریز شد از مسیر هائیکه در بالا به آنها اشاره شد می گذرد. چنانچه مال التجاره وارد لنکران در خزر گردد باید حمل مجدد به عمل آید و تخلیه و بارگیری دوباره نیز صورت گیرد و قبل از رسیدن به غات "GHAT" در قزوین و یا جاده مشهد در بوستان ناچار باید ولایات جنگلی بدون جاده گیلان یا مازندران را طی کند.

۸۴- حمل و نقل زمینی از طریق خط ولگاگر چه از مسیر آبی زیادی برخوردار است مع الوصف راه زمینی طولانی نیز باید طی کرد تا کالا وارد گمرک شود بدین معنی که حمل مجدد بطور مکرر باید صورت گیرد و بعضی موقع مخارج ترانزیت با کشتی بخار هم پرهزینه خواهد بود، تا سرانجام کالاها در رشت یا استرآباد پیاده شود و مسیرهای ذکر شده را طی نماید.

۸۵- اگر کالا از کراچی وارد شود باید از سند یا از بلوچستان در مرز افغانستان نزدیک شال "SHAWL" بگذرد - فاصله ای در حدود ۵۰۰ مایل. اگر از بلوچستان بگذرد جاده اش بگونه ای استثنائی صخره ای و کوهستانی است و اگر از سند عبور نماید باید گردنه بولان "BOLAN PASS" را بپیماید. از شال، حدوداً بعد از طی ۲۰۰ مایل به قندهار و با ادامه ۳۰۰ مایل دیگر به شهر فراه می رسد که در بین راه، افغانها ضمن اینکه در عبور مال التجاره مداخله می کنند، عوارض نیز دریافت می دارند. در شهر فراه مسیر انتقال کالا انشعاب می یابد یعنی با طی ۲۰۰ مایل به هرات می رسد و یا با پیمودن ۴۰۰ الی ۵۰۰ مایل وارد جاده تهران می شود که در هر دو مورد باید از مناطق به دور از نوآوری های امروزی، جائیکه مرزهای سیستان،

افغانستان و هرات با هم تلاقی می‌کنند، بگذرد. در فاصله ۲۰۰ مایلی هرات به مشهد مسیر کالا از امتداد مرزی که سالورها "SALOORS" سا روخ‌ها "SAROOKHS" و تکی ترکمان‌های "TEKEE TORCOMANS" مرغاب و مرو آنرا ویران ساخته‌اند، عبور کند. این غارتگران، مردان، زنان و بچه‌های صدها روستا واقع در امتداد این مسیر را به اسارت درآورده‌اند و این روستاها هنوز هم ویرانه و خالی از سکنه‌اند. در مورد جاده مشهد و نیشابور هم پیش از این بدان اشاره شده است.

۸۶- انتقال کالا از هر نقطه‌ای در خلیج فارس، جز از طریق بوشهر و بندرعباس مستلزم گشودن مسیری جدید است که در عین حال طاقت‌فرسا، ناامن و طولانی‌تر خواهد بود. ضمناً همین مورد برای خط تجارّتی شوشتر هم صادق است.

۸۷- در نگاه نخست بنظر می‌آید مسیر بغداد دارای امتیازاتی باشد که شاید بتوان با کوتاه ساختن راه زمینی و طولانی کردن ترانزیت دریائی کالا را وارد این مثلث نمود. اما تجار و بازرگانان در مورد این مسیر ایراد می‌گیرند و می‌گویند آمدن کشتی‌ها به بصره ضمن اینکه باید عوارض گمرکی به ترک‌ها پرداخت کنند کالاهایشان را نیز باید با قایق‌های رودخانه‌رو منتقل کرده و قسمتی را نیز در آنجا تخلیه نمایند و سرانجام از منطقه ناامن بین بغداد و کرمانشاه عبور دهند و در آنجا عوارض گمرکی به ایران پردازند. بنابراین این مسیر هم قابل استفاده نمی‌باشد مگر برای فعالیت‌های تجارّتی شط‌العرب (اروند رود)، دجله و کرمانشاه و همدان. اما من با این مسیر تجارّتی چندان آشنائی ندارم فقط بخاطر می‌آورم که با دیدار کوتاهی که از بغداد به عمل آوردم دریافتم که حصار بغداد برای شهر بزرگتری ساخته شده است و بر روی رودخانه دجله کشتی‌های تجارّتی اندکی وجود دارد.

۸۸- همین اظهار نظرها شاید با ملات بیشتری در مورد هر مسیری که از بغداد بسوی شمال مناطق کردنشین امتداد یابد، صادق باشد.

۸۹- اگر به اشارات شتاب‌آمیز بالا مطلب یا مطالبی بر اساس مشاهدات شخصی خود بیافزایم باید بگویم که بین ترابوزان و تبریز داد و ستد اندکی صورت می‌پذیرد، هر چند تبریز خود ظاهراً شهر تجارّتی عمده‌ای است و در اطرافش زمینهای کشاورزی مرغوبی نیز وجود دارد. جاده تبریز به تهران تا نزدیکی قزوین، که نزدیکترین شهر بالنسبه مهم به پایتخت است، چندان شلوغ و پررفت و آمد نبود.

بین تهران و مشهد کاروانهای اندکی دیدم که عمدتاً مبادرت به حمل جنازه و زائر از بخارا و مشهد به کربلا، نجد و مکه می‌کردند، یا اینکه زائرین را به سوی شرق به زیارتگاه مشهد می‌بردند. از مشهد به هرات و از هرات به "GHIRISKA" از طریق فرراه واقع در هلموند "HELMUND" هیچ قافله‌ای مشاهده نکردم هر چند آثار و نشانه‌های قافله‌ای را یافتیم که صبح روز بعد نزدیک لاش جوین "LASH JOWAIN" کلاً نابود شده بود. همچنین در «کوهی دزدان» "KOHI DOOZAN" واقع در جاده خاش "KASH ROAD" سیستانی‌هایی را دیدم که یکی دو شب قبل با تنها قافله‌ای که برخورد کرده بودند، آنرا متلاشی ساخته بودند.

۹۰- بین قندهار، کویته، کلات و رأس بولان اغلب کاروانی از شتر را می‌دیدم، اما بین خُزدر "KHOZDAR" و کراچی شتران کالاهای معتابهی را حمل می‌کردند که مقدارشان به مراتب بیشتر از کالاهائی بود که بین مشهد و خُزدر، در جریان بود - شاید بتوان گفت حتی بیشتر از بین تهران و خُزدر. از مطالبی که عنوان می‌کنم غرض این نیست که بخواهم در چارچوب نظریه و فرضیه‌ای، مقدار کالاهائی را که در مسیر معینی در جریان است، تعیین کرده باشم. زیرا این امکان وجود دارد که اگر به تهران برگشته بودم، این مطالب بگونه‌ای دیگر معروض می‌داشتم.

۹۱- تصور می‌کنم از تمامی اوضاع و احوالی که مورد بررسی قرار گرفت بتوان دریافت که اگر مسیر کالا آزاد باشد و یا حتی اگر کمتر مورد آسیب قرار گیرد، بعد از اینکه کالا در بندرعباس تخلیه شد بتواند بازارهای کرمان و یزد را در اختیار گیرد. یزد یکی از ثروتمندترین و مشهورترین شهرهای ایران است. افزون بر این مسیر تجارتي شاید بتواند با کالاهائیکه از طریق هر یک از مسیرهای فوق‌الذکر وارد اصفهان، تهران و مشهد می‌شود، رقابت هم بکند و آنگاه در امتداد خط تجارتي تبریز جریان یابد، مگر اینکه کالاهای که خطوط تجارتي روس و ارمنستان ترکیه بر آن غلبه و برتری یابد.

بندرعباس طبعاً می‌تواند مقدار کمی کالای مورد نیاز مکران غربی را نیز جذب نماید، تجار عمده یزد را زردشتی‌ها «گبرها»، و همچنین تعدادی هندو و اندکی اصفهانی تشکیل می‌دهند. هندی‌ها اهل مولتان هستند. قابل توجه است که تجار هندی خطوط تجارتي هرات و بخارا، اهل امیرنشین شکرپور می‌باشند و تجار هندی جنوب ایران نیز مولتانی هستند و در زنگبار عمدتاً اهل "KUTCH" و مناطق همجواری هستند. در بوشهر حتی یک نفر تاجر هندی بانیان وجود ندارد و علتش این است که تجار بانیان هر گونه ظلم و فلاکتی را

می‌پذیرند اما عدم کسب سود دائمی را تحمیل نمی‌کنند و زمانیکه این مصیبت برایشان فرا رسید، آنها نیز فرار می‌کنند، همانگونه که از بوشهر فرار کردند.

۹۲- در ثانی تصور می‌کنم تجارت لنگه - صرفنظر از کالاهائیکه بطور قاچاق وارد این بندر می‌شود - بتواند ولایت همجوارش لار و نقاط واقع در خط ساحلی نزدیکش را، تغذیه بکند.

۹۳- ثالثاً، بر این باورم که کالاهائیکه در بوشهر تخلیه می‌شود بتواند ولایات واقع در راه پائین‌گردنه‌ها و همچنین بازار شیراز و کلاً استان فارس را در اختیار بگیرد. تجارت بوشهر، شاید احتمالاً بتواند با سایر مسیرهای تجاری تا شمال اصفهان، غیر از مسیر تهران، رقابت کند. سرانجام شاید تجارت بوشهر قادر باشد مقداری کالا نیز به یزد ارسال دارد.

۹۴- امتیازات بندر عباس بر بوشهر را به عنوان بندری که به بازارهای مورد توجه کالا برساند، شاید بتوان بشرح زیر مقایسه کرد.

۹۵- در بندر عباس مقامات مسؤول دولتی در امور تجارتي کمتر مداخله می‌کنند و عوارض گمرکی نیز در آنجا معتدل‌تر است و بدون تأخیر غیر ضروری و یا آسیب رسیدن به مال‌التجاره، وضع می‌گردد. در بندر عباس نواقل دریافت نمی‌شود و مطالبات بعدی دولتی نیز، اخذ نمی‌گردد مگر در یزد آنهم مبلغی معقول می‌باشد و با سرعت انجام می‌گیرد و کالا مستقیماً در جاده‌ای آسانتر و هموارتر وارد مرکز می‌گردد. در صورتیکه در بوشهر نه تنها نواقل دریافت می‌شود، در شیراز نیز مطالبات سنگینی همراه با تأخیر گرفته می‌شود و مطالبات سوم نیز در اصفهان تحصیل می‌گردد. در بندر عباس شتران زیادی برای جابجائی کالا وجود دارد در صورتیکه تعداد قاطران در بوشهر محدود است.

هر شتر ۴۵ پوند کالا حمل می‌کند در صورتیکه هر رأس قاطر تنها توانائی حمل ۳۵۰ پوند کالا را دارد و هزینه آن نیز ۱۳ کمتر است. مضافاً استفاده از بندر عباس از هر گونه تأخیر و خطر گذراندن کالا در آبراه خلیج فارس در موقع وزیدن باد غالب شمال غربی نیز جلوگیری می‌کند.

۹۶- عیب و اشکال بندر عباس نیز بشرح زیر است:

۱- شهر و جاده این بندر از امنیت کمتری برخوردار است، اما بزرگی کاروانها این مشکل را تعدیل می‌نماید. یک قافله بندر عباس متشکل از ۱۰۰۰ الی ۲۰۰۰ شتر است در صورتیکه در بوشهر بندرت می‌توان قافله‌ای دید که دارای ۱۰۰ رأس قاطر باشد.

۲- فاصله بندرعباس به تهران از طریق یزد بیشتر از فاصله تهران به بوشهر از طریق اصفهان و شیراز می‌باشد اما جاده یزد همانگونه که قبلاً مذکور افتاد ضمن آنکه هموارتر و ساده‌تر است، مداخلات کمتری نیز در آن صورت می‌گیرد و در نتیجه تأخیر کمتری در آن، دیده می‌شود.

۹۷- با آرزوی رشد تجارت ایران و کشورهای آسیای مرکزی از طریق خلیج فارس، باستحضار می‌رساند با توجه به وسعت این مناطق، فعالیتهای بازرگانی آنها از طریق خط تجارتي خلیج فارس، همواره اندک است.

اما همین منطقه که خلیج فارس تنها خط ارتباط دریائی آنرا تشکیل می‌دهد چنان وسیع و گسترده است که تجارت دریائی آنها چنانچه مقامات دولتی فشاری بر آن تحمیل نکنند، بسرعت گسترش خواهد یافت، از طرفی این تجارت چشمگیر هم خواهد بود. رعایای ایران مقتصد و صرفه‌جو، مال‌اندوز و تجارت‌پیشه می‌باشند. آب و هوای ایران عموماً مرطوب است که تهیه و تولید پوشاک امری حتمی و ضروری است و در این کشور هرگز کسی را بدون کلاه و یا دستار ندیده‌ام. پوشیدن کلاه در ایران رسمی رایج است و ارزش آن بین ۱۰ شلینگ تا یک پوند است.

ایلیاتیها کلاه نم‌دی می‌پوشند و اعراب ایرانی شده (سادات و مشایخ) عمامه‌ای مقدس بر سر می‌گذارند و هر کس نیز کفش و یا صندلی می‌پوشد و یا در دست می‌گیرد. شلوار در شهرها پوشیده می‌شود اما در روستاها بگونه‌ای خردمندانه از پوشیدنش اجتناب می‌کنند چون برایشان دست و پاگیر است (منظور از شلوار به شکل اروپائی امروزی آن است. مترجم).

پوشیدن کت با طرح و رنگهای مختلف با توجه به اندازه بدن، همگانی است. ایرانیها موقع مسافرت معمولاً همه چیزشان را بر دوش حمل می‌کنند و موقعی که به خانه می‌رسند هفت، هشت و یا یک دو جین لباس رو می‌پوشند. در مورد چینی‌آلات مردمی صاحب‌نظر و خبره هستند که به سختی می‌توان آنان را فریب داد. سلاح‌های گوناگون مورد تقاضایشان است اما روی هم رفته به گونه‌ای عاقلانه، هفت تیر دو لول را به تپانچه ترجیح می‌دهند. قابل ملاحظه است که تاکی می‌خواهند به تفنگ‌های زشت و غیراستادانه فتیله‌ای بچسبند و آنرا نزنند، از من کاری ساخته نیست اما تصور می‌کنم تا حدی باید تفنگ‌های مدرن ما مورد آزمایش دقیق قرار گیرد ولی ایرانی‌ها تفنگ‌های شکاری ما را

می‌پسندند. همه این مسایل مفهومی تجارتی دارد.

۹۸- اما حقیقت این است که در کشورهای آسیای مرکزی مانند هر جای دیگر، اگر قصد تجارت داشته باشید بویژه خرده‌فروشی و یا فروش کالاهای فانتزی، سبک‌های مطابق روز را هم باید مورد مطالعه و بررسی قرار داد. اگر ماهوت قرمز رنگ را وارد شهرهای ایران و ماهوت با رنگهای زرد کمرنگ، مشکی و یا آبی آسمانی را وارد بازار اعراب بدوی نمائی، احتمالاً روی دست می‌ماند. اما همین عدل‌ها را در خلیج فارس تعویض کن، سریعاً بفروش می‌رسد. زمانیکه در زنگبار بودم یکی از تجار وابسته به اتحادیه تجارتی هانسایی "HANSEATIC" به صرافت افتاد که دستار مشهور مسقطی را تقلید کند و دریافت که می‌تواند این جنس را با قیمتی پائین تر و در عین حال نوعی زیبا (و بنظر من بهتر) از هامبرو "HAMBRO" دریافت دارد. اما اعراب و سواحلی‌ها بعلت اینکه رنگشان خیلی روشن بود نپذیرفتند که بی‌درنگ از آن پارچه‌های نازک برای ساخت کلاه استفاده شود.

شخص دیگری مقدار زیادی پارچه که لبه‌های آن بطور زیگزاگ بریده شده و در کناره‌اش مهره‌هایی کار گذاشته شده بود، وارد بازار نمود، تنها اشکال موجود این بود که این کالا در "UNIAMESI" و در میان ساکنان "MOUNTAINS OF THE MOON" بفروش نرسید، و پیشامد مشابهی نیز در مورد قماش روی داد: خطی پهن و یا نواری کوچک کافی است که زنان محافظه‌کار رنگین پوست در کیفیت آن تردید نمایند و به قماش‌های اصلی سورات، BROACH و یا بنگالی روی آورند.

۹۹- امکانات بی‌شماری برای رشد تجارت کالاهائی نظیر روغن، پنبه، ریشه روناس، تریاک و پشم وجود دارد. همچنین این امکان وجود دارد که تجارتی برای کالاهائی مانند شاخ حیوانات، سریشم، پوست حیوانات، شوره و گوگرد نیز بوجود آورد. ایران ذخائر کانی و زغال‌سنگ فراوانی دارد که دیر یا زود باید وارد بازار شود. ذغال‌سنگی که هیئت سیاسی انگلیس در تهران استفاده می‌کند از ۱۰ الی ۱۲ مایلی نزدیک دماوند آورده می‌شود که جنس بسیار مرغوبی دارد و بر این باورم که زغال‌سنگی مشابه را بتوان از تپه‌های نزدیک بوشهر در گیسکان و تپه‌های هلیله، اکتشاف نمود.

۱۰۰- اما مادام که مداخلات مستبدانه و دلبخواه مسئولین کارساز و مؤثر است و می‌توانند مسیری را نابود ساخته و یا مسیر تجارتی دیگری را رونق بخشید، هنوز زود است که بتوان در مورد آینده تجارت و یا ترجیح مسیری بر مسیر دیگر، پیشگویی کرد.

برادلی برت

گذری به شهر دریاها

شهر دریاها

اگر شهری را بتوان دریایی نامید به درستی که آن شهر بندر بوشهر است. این شهر برخلاف اکثر بنادر که در آنجا کمتر دریا نظر بیننده را جلب می‌کند در چنان سطح پایینی واقع شده که گویی همه جای شهر را آب فرا گرفته است. دم به دم که به بوشهر نزدیکتر می‌شوی چشم انداز آنجا را مبهم‌تر و غیر واقعی‌تر می‌بینی و چنان در می‌یابی که بوشهر میان دریا و اشعه خورشید جلوه‌گری می‌کند و چنین می‌نماید که هرگز جایی را نخواهی یافت که از آب دریا در امان باشد. در کناره دریا، امواج دیوار ساحلی شهر را غرش‌کنان در هم می‌کوبد، گویی که در آنجا هنگامه‌ای پیا شده است. این امواج به مقدار خاکی را هم که در آن سوی ساحل جمع شده و تپه‌هایی را تشکیل می‌دهد با نهیب و هیمنه و با چشم‌غره می‌نگرند. منظره شهر آمیزه‌ای از رنگهای سفید، زرد و قهوه‌ای است درست به یاقوتی ارغوانی می‌ماند که در دریایی از نقره کار گذاشته باشند. گو اینکه شهر صاف و مسطح و چهار گوش است و در

آنجا سبزه و گیاهی دیده نمی‌شود اما به وضوح خواهی دید که دودکشهای تیره رنگ منازل با دوده‌های خود به آرایش شهر آسیبی نمی‌رسانند. بوشهر در منتهی‌الیه جزیره‌ای به درازای ۱۱ مایل و پهنای ۴ مایل واقع شده است. این شهر برخلاف سایر شهرهای مشرق زمین دارای نوعی زیبایی مخصوص خود می‌باشد. هر جهانگردی که مسیر دریایی خلیج فارس را طی کرده باشد محیط خیالی و افسانه‌آمیز مسقط را تحسین و تمجید کرده است اما کمتر مسافری از زیبایی و فریبندگی بوشهر که اولین بندر خلیج فارس است سخن به میان آورده است. بوشهر شهری است سوخته و کسل‌کننده که بر روی گستره‌ای از ماسه سنگ قرار گرفته است. سوزش و گرمای شب و روز این بندر همسنگ گرمایی است که جهانگردان دوران باستان در کتابهایشان از گرمای کیش و هرمز نوشته‌اند. آنچه گفته شد چشم‌اندازی است زیبا و جادویی که در مواقع نزدیک شدن کشتی به بوشهر نظر بیننده را به خود جلب می‌کند و ضمناً او خواهد دید که خانه‌های شهر به گونه‌ای فشرده و تنگاتنگ به هم چسبیده‌اند و این در حالی است که بامهای منازل نیز به صورتی نامرتب و درهم آمیخته دیده می‌شوند با این همه، همه جای شهر صاف و یکنواخت و همرنگ شنهای صحرایی است.

در خود شهر درختی وجود ندارد و در هیچ‌جا نیز سبزه و گیاهی دیده نمی‌شود. خانه‌ها پنجره‌های بی‌شماری دارند اما این پنجره‌ها شکاف و روزنه‌ای بیش نتواند بود زیرا میله‌های آهنی آنها را در بر گرفته است و این پنجره‌ها نیز همیشه بسته‌اند مانند چشمان نابینایانی که از دیوارها و در پشت ایوانهای نرده‌کشی شده سرک بکشند و چیزی نبینند، حتی اثری از آدمهای زنده و با روح هم که در پشت این شکافها زندگی می‌کنند به چشم نمی‌خورد. چون این نخستین اثر حیرت‌افزایی است که در بوشهر به مسافر دست می‌دهد - قبل از اینکه پا به خاک ایران بگذارد - لذا چاره‌ای ندارد جز اینکه تسلیم حوادث و شرایط گردد و بیهوده این در و آن در نزند. در نخستین وهله ورود، سکوت کامل و خاموشی مطلق شهر موجب تحیر و سردرگمی می‌شود و شخص را در خود فرو برده بیاد گذشته‌های دور و درازش می‌اندازد، و چنان به نظر می‌رسد که باید با صدای بلند فریاد زده‌گریه سر دهد، که آن هم دق دل انسان را خالی نمی‌کند زیرا آنچه برایش ارزش و اهمیت دارد پنهان و مخفی بوده و بدان دسترسی ندارد، اینجاست که او در می‌یابد که بیگانه است و نمی‌تواند اندیشه‌ها و احساسات درونی آن دیار را درک کند. مانند زنان ایرانی که سراپا در روپنده و حجابشان پنهان و محبوس

شده‌اند شهر نیز حالتی ساکت و بی‌روح و خاموش دارد. نخستین بار که کشتی به لنگرگاه نزدیک می‌شود از برابر ساختمان نمایندگی سیاسی انگلستان در محله «سبزآباد» واقع در ۶ مایلی شهر بوشهر می‌گذرد، آنگاه عمارات زیبای تلگراف شرکت هند و اروپا واقع در محله ریشهر را پشت سر می‌گذارد. روزگاری قلعه قدیمی پرتغالیها در ریشهر برپا و برقرار بود اما اکنون تنها آثاری از این قلعه بر جای مانده است. کشتی که بیشتر و بیشتر به شهر نزدیک می‌شود عمارات قنسولگری آلمان و روسیه پدیدار می‌گردند. قنسولگری روسیه عمارتی است زیبا که در دو طرف آن برجهایی بنا شده و بر روی هر یک از این برجها پرچم آن کشور با رنگهای شاد خود با نسیم در جنبش و اهتزاز می‌باشد. کمی بیشتر که کشتی به لنگرگاه نزدیک می‌شود عمارت ژنرال قنسولگری انگلستان که مشرف بر دریا واقع شده نمایان می‌گردد. چوب پرچم این عمارت از کلیه ساختمانهای بومی اطرافش بلندتر و مرتفع‌تر است. آبهای اطراف ساحل چنان کم‌عمق است که برای کشتی‌ها با هر ظرفیت و اندازه امکان‌پذیر نیست که بیشتر از دو مایل به بندر نزدیک شوند.

بوشهر فاقد مشخصات یک بندر بوده و با اینکه از شهرهای مهم جنوب ایران در کناره خلیج فارس محسوب می‌شود مع الوصف از هرگونه تسهیلات و امکانات بندری محروم می‌باشد. تنها لنگرگاه آن در آبهای بیرونی بندر قرار دارد، به همین سبب ضمن اینکه نقل و انتقال کالا و مسافر با سختی انجام می‌پذیرد کشتی‌ها و مال‌التجاره‌ها نیز در معرض بادهای طوفانهای قرار می‌گیرد که در فصلهای معینی از سال ساحل را در هم می‌کوبند. با اینکه تجارت دریایی کلان و عمده‌ای در این مسیر دریایی صورت می‌گیرد با این وجود در اولین نگاه که کشتی وارد لنگرگاه می‌شود قرائن و آثار اندکی از چنان تجارت پررونقی قابل رویت است. در بین لنگرگاه بیرونی و ساحل تعدادی قایق ماهیگیری پراکنده در هر سو پاروزنان در رفت و آمد هستند.

در آن سوی شهر - کانال داخلی - نیز جنگلی کوچک از دکلهای کشتیهای بادبانی که در کنار گمرک پهلو گرفته‌اند، دیده می‌شود. همه اینها تماماً در مسیر کشتیهای تجارتهای خودنمایی می‌کنند. قایق توپدار لارنس جمعی نیروی دریایی سلطنتی هند و قایق توپدار ایرانی پرسپولیس همراه با قایق وابسته به یکان مبارزه با قاچاق (REVENUE - CUTTER)

موسوم به «مظفر»^۱ در فاصله‌ای از لنگرگاه بیرونی مستقر هستند. این واحدها همگی نیروی دریایی ایران را تشکیل می‌دهند، نیرویی که کشور می‌تواند با این شناورهای مربوط به آن، به عنوان قدرت بحریه به خود بیابد.

در اواسط قرن هیجدهم میلادی و در روزگار نادرشاه کوششهایی به عمل آمد تا با تأسیس نیروی دریایی و تشکیل ناوگان جنگی، نیروهای قدرتمند و قشون زمینی باشکوه و جلال ایران تقویت گردد.

شاه دوران پیش ایران که طرحانی وسیع و همه جانبه‌ای برای جهانگیری‌های خود در سر می‌پروراند با فوریت و چابکی دریافت که خلیج فارس و دریای خزر امتیازات استراتژیکی فوق‌العاده‌ای برای کشور در بردارد. بنابراین او با توان و اشتیاقی که در ایجاد امپراطوری به کار می‌بست و از خود نشان می‌داد این بار نیز تمام همتش را جهت تشکیل ناوگان جنگی برای کشور مصروف نمود.

او در نظر داشت که با تأسیس نیروی دریایی همراه با تجهیزات بازرگانی ضمن اجرای نقل و انتقال نیروهای نظامی ثروت هنگفت و تجارت شکوفایی را نیز به سواحل جنوبی ایران به ارمغان آورد، اما این هدف طرحی عظیم و توانفرسا بود.

نادرشاه برای تشکیل نیروی دریایی در دریای خزر از مساعدتهای دو نفر انگلیسی به نامهای جان التون و جوناس هانووی برخوردار شد و کوششهای او نیز در این راستا امیدوار کننده و نویدبخش به نظر می‌آمد، اما مشکلاتی که در خلیج فارس برای تأسیس قوای بحریه با آن دست و پنجه نرم می‌کرد طاقت فرساد و حل نشدنی بود. نادرشاه در خلیج فارس نه تنها از کارگر کشتی‌ساز محروم بود بلکه چوب و الوار نیز برای ساختن کشتی در اختیار نداشت، حتی زمانی هم که کشتی ساخته می‌شد و آماده بهره‌برداری بود او از ملوانان ایران برای راه‌اندازی این واحدها نمی‌توانست استفاده کند، اما هیچ یک از این مشکلات و نارسائیه‌ها مانع از اجرای این طرح نشد.

بنابراین نادرشاه دستور داد تا چوب و الوار را از جنگلهای مازندران واقع در ۸۰۰ مایلی سواحل جنوبی ایران بریده، همراه با کارگران کشتی‌ساز به جنوب ایران حمل کنند، ضمناً

۱- نام درست این کشتی مظفری می‌باشد.

طبق دستور نادرشاه کشتی‌سازان مازندرانی موظف بودند به همان طریق که در ولایت مازندران کشتی می‌سازند. ساکنان جنوب ایران را آموزش دهند. نادر مجبور بود چنانچه اتباعش در امور ناوبری و ملوانی ناکام مانند برای راه‌اندازی این کشتیها از اعراب و هندیها استفاده کند. البته به نظر می‌آید که تنها مردی پرشور و مشتاق و مال‌اندیش چون نادر می‌توانست سودای این طرح عظیم و فوق‌العاده را در سر بپروراند و از عهده آن برآید. بدون تردید تنها دست آدمکشی حرفه‌ای مانع از آن شد که ناوگان جنگی ایران آبهای خلیج فارس را در هم نوردد و پیروزی و افتخار برای ایران دوران نادر در پی آورد. از آن زمان تا دوران معاصر تنها یک بار کوششهایی به عمل آمد تا نیروی دریایی تأسیس گردد. تقریباً بیست سال بعد از مرگ نادر، کریم‌خان زند، فرمانروای شیراز، موفق شد تا ناوگانی متشکل از ۳۲ فروند کشتی که برادرش صادق جهت لشکرکشی علیه ترکها آن را فرماندهی می‌کرد، تأسیس کند. این لشکرکشی و استفاده از قوه بحریه تنها عملیات دریایی است که در تاریخ ایران به ثبت رسیده است.^۱

یک قرن بعد ایران دارای نیروی دریایی شد اما این نیرو تنها یک فروند کشتی در اختیار داشت که انسان را به یاد ابرایی کم‌دی می‌اندازد.

چون تشکیلاتی برای اداره امور دریایی وجود نداشت دولت ایران بلا تکلیف بود که وظایف عمده و سنگین احیای ناوگان دریایی را به کدامیک از وزارتخانه‌ها تفویض کند. سرانجام مسئولیت این نیرو به وزارت فرهنگ و تلگراف و معادن سپرده شد و فرزندان مخبرالدوله وزیر مربوطه، به اروپا اعزام گردید تا یک فروند جهاز جنگی آماده و کامل، با کلیه خدمه و افسران خریداری کند. در آن زمان بیست و پنج سال می‌گذشت که صنایع و محصولات ساخت آلمان در ایران از اعتبار و حسن شهرت برخوردار بود. در واقع کشتی میخ و پیچ شده (بدنه کشتی میخ پیچ بوده و از جوشکاری استفاده نشده بود. م) بخاری ۱۰۰ تنی پرسپولیس با کلیه خدمه در آلمان آماده فروش و تحویل به ایران بود.

۱ - علی‌الرغم تصور نویسنده ایران در دوران قبل از اسلام و علی‌الخصوص هخامنشی‌ها دارای نیروی دریایی مقتدری بوده و چندین لشکرکشی دریایی انجام داده است. در این مورد به کتاب دریانوردی ایرانیان تألیف مرحوم اسماعیل رائین مراجعه شود.

ضمناً قطعات متصله و منفصله یک فروند قایق بخار رودخانه‌ای به قدرت ۳۲ اسب به همراه کشتی پرسپولیس به ایران فرستاده شد تا پس از مونتاژ در آبهای ایران مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

خیلی پیش از آنکه کشتی پرسپولیس وارد آبهای ایران شود شوق و حرارتی که به تازگی برای تشکیل نیروی دریایی به وجود آمده بود، در تهران فروکش کرد. شاید دریافت صورتحساب ۳۰/۰۰۰ لیره‌ای آلمان سبب شده بود که اشتیاق ایران تنزل یابد. ضمناً تجارب بعدی دولت ایران مبتنی بر در اختیار داشتن تنها یک فروند ناو جنگی به چنان انگیزه‌ای بدل نشد تا سرمایه‌گذاری بیشتری را برای امور دریایی و تشکیل ناوگان میسر سازد.

چهار قبضه توپ کروی که بر روی کشتی پرسپولیس نصب شده بود تا این زمان جز در مراسم سلام به کار گرفته نشده و این در حالی بود که خود کشتی نیز از کار افتاد و چون وسیله‌ای پر در دسر و هزینه تراش درآمده بود. افسران و خدمه یکی بعد از دیگری شناور را ترک و راهی دیار خود شدند. تنها فرمانده کشتی که افسری آلمانی بود باقی ماند که او هم ضمن دست کشیدن از عنوان پرطمطراق خود راهی شیراز شد و در آنجا سکونت گزید.

کشتی پرسپولیس که پرچم ایران بر فراز دکل آن در اهتزاز بود در خارج از بندر و در حوالی لنگرگاه بیرونی شق ورق لنگر انداخته و تنها ظاهری آراسته و شسته و رفته داشت اما در واقع مخروبه و متروکه شده بود، مانند ظاهر غلط‌انداز و برون تهی مالکش که به تنهایی همین واحد، نیروی دریایی آن را تشکیل می‌داد.



کشتی بخاری حامل ما با اینکه وارد لنگرگاه شده اما عملیات تخلیه بار و مسافر از آن صورت نگرفته است. در بوشهر مقررات قرنطینه به گونه‌ای شدید و با سختگیری هر چه تمامتر اجراء می‌شود. در این مورد دولت ایران دست کم با پشتیبانی مقامهای رسمی انگلستان در خلیج فارس با قاطعیت و قدرتی غیر قابل تصور، مقررات رارعیّت می‌کند. به طوری که هیچکس به هر عنوان و بهانه‌ای نمی‌تواند از زیر بار آن شانه خالی کند.

طاعون واژه‌ای است که در قلب هر آسیایی وحشت می‌اندازد و ایرانیان آسانگیر و راحت طلب نیز برانگیخته شده‌اند تا با اجرای قرنطینه و مقاومت در برابر مسکوت گذاشتن مقررات، کشورشان را از این بلیه مصون نگه دارند.

پیش از این برای مسافران کشتیهایی که از کراچی - آخرین بندر مبتلا به این مرض - به بوشهر وارد می‌شدند، ده روز مقررات قرنطینه اجراء می‌شد اما از سال ۱۹۰۷ این مدت به نصف کاهش یافته است.

کشتی بخاری سریع‌السير (FAST MAIL) که تنها در مسقط توقف می‌کند در کمتر از چهار روز وارد بوشهر می‌شود لذا مسافران این کشتی پیش از آنکه اجازه ورود به بوشهر بیابند باید چیزی در حدود یک روز و نیم در جزیره، قرنطینه شوند.

مسافرت با کشتی پستی کند رو SLOW MAIL که در بنادر زیادی از ایران توقف می‌کند صرف‌نظر از اینکه وقت زیادی را از مسافر می‌گیرد، این فرصت نیز به او می‌دهد تا ضمن دیدن تصاویری فریبنده و گیرا و اجمالی از زندگی ایرانیان در کناره‌های خلیج فارس، از رفتن و آشنا شدن با جزیره قرنطینه نیز معاف شود. هیچ جایی مانند این جزیره فاقد روح مهمان‌نوازی نمی‌باشد.

هنوز ساعتی چند مانده تا بوشهر این شهر ساکت و اسرارآمیز دروازه‌اش را ناخواسته بر روی مسافران ناخوانده باز کند. جزیره قرنطینه در واقع جهنمی بیش نیست، انسان مادام که با مشکلات و دردسرهای آن دست به‌گیران می‌تواند به خود نوید دهد که سرزمین ایران در فراسوی جزیره، بهشت معهود است. هیچ چیز نمی‌تواند مانند این جزیره که از گستره‌ای از شنهای روان و بادآورده ساخته شده تجسم ویرانگی و بی‌جاذبگی و عریانی باشد. جزیره در دو میلی بوشهر واقع شده و تقریباً فاصله آن تا شهر به اندازه فاصله لنگرگاه بیرونی تا لنگرگاه داخلی است.

از دور که به جزیره نگاه می‌کنی آنجا را آنچنان از سطح دریا پایین‌تر می‌بینی که به زحمت می‌توانی تصور کنی آنجا زمین و خشکی وجود دارد.

جزیره دارای یک ساختمان یک طبقه کوتاه است با تعدادی کلبه‌گلی و تک و توک درخت خرما و چنان حالت ویرانی و لامکانی دارد که گویی این محل اتفاقی سر از آب بیرون آورده و اکنون سوگوار و نالان خرابی و تنهایی خویش است.

رسیدن به جزیره کار چندان سهلی نیست و پای گذاشتن در آن بسیار پر دردسر و مشکل

می‌باشد. پیاده شدن از کشتی بخار و جای گرفتن در قایق بادی یا «بغله»^۱ همراه با اثاثیه و بار و بنه و رفتن به جزیره به طرزی ابتدایی، بسیار سخت و ناراحت کننده صورت می‌گیرد. در موقع پیاده شدن دریا چنان موج و پرتلاطم بود که مسافران بر روی کشتی بخار با دلشوره و نگرانی شاهد ریختن اثاثیه‌هایشان به قایق بادبانی بودند. تخته پهنی که بر روی آب می‌غلطید و یا به عبارتی موقعی که بغله رقص‌کنان سینه امواج را می‌شکافت و به جلو می‌رفت بسیار مایه تفریح و وسیله سرگرمی ملوانان و تا حدودی کمتر موجب خنده و مزاح مسافران بود و آن در حالی بود که شناور به زور و زحمت خود را از غرق شدن نجات می‌داد. مسافران بغله بر روی اثاثیه و کالاهای عجیب و غریبشان چمپاتمه زده گویی عزم جزم کرده بودند تا نگذارند جز مرگ هیچ نیرویی آنها را از این خرت و پرت‌ها جدا کند. در هر حال زمانی که قایق بادبانی در کنار کشتی بخار بر روی امواج دریا بالا و پایین می‌شد و سرانجام موقعی که مسافران با حالتی به هم ریخته و گلاویز خودشان را توی قایق بادبانی پرت کردند و در آن جای گرفتند، مسافرت کوتاه و ماجراجویانه ما به ساحل آغاز شد. تشاله^۲ تنها دارای هفت نفر مسافر بود که بایستی در بوشهر پیاده شوند. (مسافران بغله با ترکیبهای عجیب و غریب از ملیت‌های مختلف بودند و هر یک نیز برای خود عالمی جداگانه داشتند.)

یک مرد کت و کلفت کابلی دارای موهای چرب و سیاه با شلوار کثیف گل‌گشاد و زانو انداخته همین که با بی‌شرمی و گستاخی بر روی عدل بزرگی از اثاثیه‌اش که شامل کالاهای تجارتنی بود لم داد، تمام مسافران را تحت سیطره خود گرفت، او در انگشتش انگشتری فیروزه داشت و عصائی آبنوسی و پر زرق و برق و جواهر نشان نیز در دست گرفته بود. درست برعکس او و نزدیکش مردی ریزاندام و خشکیده و چروکیده که کت تمیز سیاهی به تن و کلاهی دوری بر سر داشت، درست مانند هزاران نفر منشی که روزانه در خیابانهای بمبئی دیده می‌شوند، نشسته بود.

کمی آنطرفتر، جدا از اثاثیه کوچک و ناچیزش، با حالتی شرمسارانه و پوزش خواهانه، مردی ارمنی نشسته بود. چنانکه گویی پا به خاکی می‌گذارد که ملتش در این ایام متحمل صدماتی شده و باید ملاحظه و احتیاط کاری را رعایت نماید، این بود که مشتاقانه آرزو

۱- بغله یکنوع قایق باربری است.

۲- تشاله یکنوع قایق باربری است.

می‌کرد، دوباره در کنار اقوامش، در جلفای محبوبش باشد.

چهارمین مسافر بی شک تاجری پارسی بود، ثروتمندی موفق از تبار آتش‌پرستانی کهن که از ایران بیرون رانده شدند و در غرب هند شهرت و ثروت کسب کردند و اکنون این پارسیان در تجارت و تلاشهای دنیای کنونی از جایگاهی بس والا برخوردار می‌باشند.

همچنانکه قایق سینه امواج را می‌شکافت، انسان در بهت و شگفتی فرو می‌رفت و از خود می‌پرسید که آیا افکار و اندیشه این بازرگانان فقط متوجه تجارت و امور بازرگانی قرن بیستم است یا اسیر جذبه دیاری اسرارآمیز که او را با خود به دنیای آغازین بشری می‌کشاند؟ در کنار مرد پارسی شخصی هندو - مرواری (MARWARI) دیده می‌شد که سخت مواظب عدل‌هایش، شال کشمیر و ابریشم هندی‌ش بود و نگران این بود که مبادا در این نقل و انتقالات ابتدائی و سرهم بندی شده و جابجائی‌های بعدی که به زودی آغاز می‌شد به متاعش خسارتی وارد آید.

روی حلقه‌ای از طناب با هیاتی ناایمن دو قفس ساخته شده از چوب جگن، قرار داشت. در آن قفس‌ها سه مرغ پُر پُر دارای رنگی عجیب و غریب ساکت و بی‌حرکت قوز کرده بودند، پرنده‌ها ظاهراً بعلت مسافرت طولانی از جاوه تا خلیج فارس خسته و کسل بنظر می‌آمدند، صاحب قفس، مردی با چهره‌ای زرد و بیمارگونه و ملیتی نامشخص بود که خود نشان می‌داد که پرنندگان در این مسافرت چه‌ها که نکشیده‌اند.

آخرین مسافر مردی محترم از تبار پیامبر اسلام بود و از دستار سبز رنگش می‌شد فهمید که از زیارت خانه خدا برگشته و اکنون قصد دارد در خاک ایران به زیارت [حضرت.م.] معصومه در قم و شاید در مناطق شمالی‌تر به آستان مقدس [حضرت.م.] رضا در مشهد برود. ملوانان که با چابکی و چالاکی کشتی بادبانی زشت و ناموزون را با مهارت و کاردانی به حرکت در می‌آوردند در مقایسه با مسافران توجه کمتری جلب می‌کردند، آنان که همگی عرب یا سیاهپوست بودند با دندانهای سفید و براقشان تبسمی نیز بر لب داشتند. ملوانان که لباسهایی بلند و یک تکه آبی‌رنگ بر تن و عرق‌چین گلدوزی شده سفید نیز بر سر داشتند با اعتماد به نفس و یک نوع دقت ذاتی قایق را به حرکت در می‌آوردند و بادبانها را مرتب می‌کردند، آنان جاشوان و خدمه‌های سرزنده‌ای بودند که محققاً امید داشتند از مسافران ناآشنای اروپائی انعام بیشتری دریافت دارند. آنان به خوبی آگاه بودند که از سایر مسافرین

چیزی بیش از انعام مرسوم و متداول دریافت نخواهند کرد، اما مسافر سفیدپوست این احساس را ایجاد می‌کرد که نسبت به دریافت انعام بیشتر تردیدی به خود راه ندهند و از این رو بازبانی گنگ و نامفهوم، موضوع را مورد گفتگو قرار می‌دادند. ساحل نرم و شنی جزیره قرنطینه دارای چنان سرایشی ناجوری بود که لازم آمد دوباره بار و مسافر را از بغله، به قایق کوچتری تا ساحل جزیره که هنوز مسافتی فاصله داشت، انتقال دهند.

قایق چنان کوچک بود که تنها می‌توانست یک نفر مسافر با اثاثیه و دو نفر ملوانی که آن را به حرکت درمی‌آوردند در خود جای دهد و در این لحظه سایر مسافران چاره‌ای نداشتند، جز اینکه در انتظار بسربرند. هر مسافر ناچار است اثاثیه‌اش را که در خطر غرق شدن قریب الوقوع قرار دارد دوباره از بغله به داخل قایق کوچتری جابجا کند و سرانجام همانگونه که قایق مسیرش را به ساحل جزیره طی می‌کند و اسباب و اثاثیه به اطراف و بدنه قایق می‌خورد در این هول و ولا باشد که بار و بنه‌اش طعمه امواج دریا خواهد شد یا خیر.

او تا دریافت شرمسارانه کالای خود بر سکوی گمرک با نگرانی امکان هر حادثه را به عنوان یکی از چندین ماجرائی که انتظار متاعش می‌کشد، دنبال می‌کند. حتی این کوچترین قایق پاروئی ممکن نیست بتواند به ۵۰ یاردی ساحل نزدیک شود. لذا انسان به طرزی نامطمئن و ناشایست و بیشرمانه باید بپذیرد که بر دوش دو ملوان قوی هیکل عرب سوار شود طوریکه پاهایش دور گردن آنها آویزان گردد. با اینحال این دو ملوان عرب بگونه‌ای چاره‌ناپذیر به امید دریافت انعامی بیشتر، شاد و خوشحال هم هستند.

کارمندان قرنطینه که در جزیره منتظرند تا مسافران را تحویل گیرند چندان با هیبت و با ابهت نیستند، آنها عبارتند از یک «خان سامان» مسلمانی با ریش سیاه رنگ که مانند او در مسافرخانه‌های هند به وفور دیده می‌شود و یک دستیار. آنها همانگونه که مسافران را به عمارت یک طبقه ساخته شده بر روی شن - چون محوطه دیگری نیست تا بر آن ساختمان بنا گردد - هدایت می‌کنند بنظر می‌رسد که بنحوی استثنائی بی‌کس و یکه و تنها هستند.

این ساختمان با عجله و بدون دقت ساخته و سرهم‌بندی شده است اما در واقع همه‌گونه وسایلی که برای اقامتی کوتاه و اجباری لازم است در خود جای داده است.

اقامت پنج روز و نیمه در این ساختمان، همانند اقامت مسافران قبلی که با کشتی پستی سریع‌السیر پیش از کاهش ایام قرنطینه از کراچی آمده بودند، بسیار خسته‌کننده بود و شانه

خالی کردن مسافر از زیر بار این مقررات هم امری بیهوده و ملال آور به نظر می‌رسید. جزیره «عباس آباد». [عباسک.م] اگر آنجا را با این نام خیلی جادویی و سحرآمیز بنامیم - چیزی نیست جز تکه‌ای از دشتی پست و شنی که توسط شاخه‌ای از دریا از سرزمین اصلی جدا شده است. در آنسوی عمارت یک طبقه تعدادی کلبه برای مسافران آسیائی در نظر گرفته شده و ساختمانهای دیگری وجود ندارد مگر مکانی برای سوختن لباسهای افرادی که مبتلا به طاعون شده‌اند تا مبادا این لباسها به دروازه‌های ایران راه یابند. از گیاه و رستنی تنها تک و توک و بصورتی مفلوکانه چند درخت خرما وجود دارد که خان سامان با کوشش ناچیز خود برای تدارک باغ و باغچه، آنها را کاشته است. مقدار کمی هم علفهای هرزه و رنگ باخته اینطرف و آنطرف جزیره دیده می‌شود که چند تائی گوسفند لاغر و مردنی و الاغ‌های گم گشته و بی‌صاحب بیهوده تلاش می‌کنند با آنها شکمی از عزا در آورند. در آن هنگام جزیره برای ماسرخوشی حیرت انگیزی داشت. زیرا همه چیز در اطراف ماحاکی از آن بود که بدتر از اینها - یعنی گرمای سوزان خلیج فارس - می‌توانست در انتظار و پذیرای ما باشد و این گستره شن پست و دراز و بدون ذره‌ای سایه استعداد تحقق این پیشگوئی نامیمون را به خوبی بروز می‌داد.

گرمای خلیج فارس در ماه آوریل!

دیری از زمانی نگذشته بود که دوستان ما از گرمای کلکته و بمبئی به نفس‌نفس و له‌له افتاده بودند و در عین متانت و وقار داد و بیداد راه انداخته بودند، چنانکه گوئی آخرین لحظه‌های حیات را می‌گذرانند. مردن از سگته مغزی در چنان حالی تنها یکی از این نحسی‌های بی‌شمار بود که قابل پیش‌بینی نیز بنظر می‌آمد، اما تا این زمان از این دلشوره و دلواپسی دلتنگ‌کننده و بسیار بد، برکنار بودیم، زیرا در واقع از سرمای خلیج فارس بخود می‌لرزیدیم و در روپوش‌هایمان در عمارت یک طبقه جزیره شنی قرنطینه‌کز کرده بودیم. در تمام طول شب و روز باد با شدتی یکنواخت زوزه می‌کشید و آنگاه بطور متناوب و درست مانند جزر و مد فروکش می‌کرد و سپس مجدداً به جریان می‌افتاد، اما هرگز باز نمی‌ایستاد و توده‌ای از شن‌های نرم و سفیدرنگ را از میان در و پنجره‌های فکسنی و زهوار در رفته وارد ساختمان می‌کرد.

هوا به شدت سرد بود و حتی در وسط روز هم نمی‌شد خیال گرم شدن هوا را به سر راه داد. یک صندلی حصیری تاشو که هنوز دور انداخته نشده بود در واقع بمنزله لطف و نعمتی به حساب می‌آمد. زمانی که آفتاب که سرمای بادِ سردِ غربی را تعدیل می‌کرد، در آن سوی تپه‌ها به دور از این یک تکه شن خنک و عریان و قهوه‌ای رنگ، از دیده‌ها پنهان می‌شد و شب فرا می‌رسید، هر کسی می‌کوشید که در دو عدد روکش کز کند تا گرم شود.

به زودی بعد از سپیده دم صبح روز دوم خبر مسرت بخشی دریافت کردیم و آن این بود که قایق دولتی که باید مسافران را از قرنطینه رهائی بخشید از بوشهر عازم جزیره شده است. مسافران که از پیش بار و بنه‌شان را جمع و جور کرده و مشتاق بودند که گورشان را از آنجا گم کنند در کنار ساحل به انتظار ورود قایق ایستادند.

از نظر مسافر سفید پوست - اروپائی - معاینات پزشکی صرفاً تشریفات و امری رسمی بود اما مسافران آسیائی آن را چیزی کمتر از باری به هر جهت و امری سرسری و ظاهری می‌پنداشتند.

در هر حال بعد از جابجائی بار و مسافر همانگونه که در موقع ورود به جزیره صورت پذیرفت در قایق جا گرفتیم و عازم شهری شدیم که تا این مدت مسافران را در کنار دروازه‌هایش منتظر گذاشته بود. صبح باشکوهی بود، هوا سرد و خنک و آسمان شفاف و صاف و آفتابی بود و امواج آرام دریا نیز به گونه‌ای هیجان‌انگیز با هزاران پرتویی که از آفتاب درخشان برمی‌تاباند، سرزنده و پر جنب و جوش بود.

بوشهر، شهری خاموش و جادویی باشکوه و هیبت در میان آبهای دریا پدیدار می‌شود و همانگونه که به شهر نزدیک می‌شدیم، آنجا را خاموش تر و جادویی تر می‌یافتیم، حتی جزیره قرنطینه هم از این طراوت صبحگاهی خرسند و شادمان به نظر می‌آمد و پهنا و گستره شنی و بلند آنجا هم در تالو اشعه خورشید می‌درخشید. آن پشت، رشته درازی از کتل‌های ممتد و پر پیچ و خم مقابل آفتاب سر برآورده است. درست همچون تندیسهای خدایانی که از چیزهائی در فراسوی چشمهای فضول و کنجکاو به دفاع برخاسته باشند. در فاصله‌ای دور و بر روی شنها چیزی شبیه دژ با برجها و برجکهای که در شرحی غلیظ صبحگاهی پنهان گشته است به چشم می‌آید و سرابی گنگ و نامفهوم در مقابل دیدگان ما جلوه‌گری می‌کند که هیچ تصویری از زمین، آسمان یا دریا را در ذهن متصور نمی‌سازد، و بروی بوشهر واقع شده است.

ساختمانها و عمارات عظیم سر از دریا بیرون آورده‌اند. شهر لخت و عریان و دارای رنگی سوخته و قهوه‌ای است و بامهای قاطی و درهم ریخته عمارات نیز چنان به نظر می‌رسد که بدون پی و شالوده بر روی آبهای دریا شناور می‌باشند. اثری از سبزی و گیاه دیده نمی‌شود. تنها حجمهایی کامل از رنگهای قهوه‌ای و زرد و قرمز به طوری شگفت‌انگیز در آسمان لاجوردی جای گرفته و با اشعه آفتاب صبحگاهی تابناک شده‌اند. برای لحظه‌ای این شگفتی و درخشش بوشهر موجب بهت و خیره‌گی شده با تصویری گنگ و غیر واقعی، انسان را افسون می‌کند. در اولین دیدار، بوشهر آنچنان زیبایی فریبنده‌ای دارد که زبان از شرح و وصف آن عاجز است، اما همینکه انسان چشم باز می‌کند و با حالتی مصمم و یکنواخت به شهری که هر لحظه آشکارتر می‌گردد بنگرد علت زیبایی و رویایی بودن آنجا برایش روشن می‌گردد.

در شهر سکوتی مرگبار بر همه چیز سایه گسترده است. در بوشهر آثاری از زندگی و حیات دیده نمی‌شود و حالتی شبیه شهر ارواح دارد. شهری که ساکنانش از ترس دشمن یا طاعونی هولناک، وحشت‌زده آنجا را ترک کرده باشند.

کسی که تازه از هندوستان -جایی که هر شهرش با طلوع آفتاب پر جنب و جوش می‌شود -به بوشهر می‌آید و سکوت مطلق و لامکانی شهر را می‌بیند با تمام نیرو و وحشت‌زده می‌گردد. در ایوانها و محوطه‌های آزاد و روباز که کاملاً در معرض دید مردم است هیچ جنب و جوشی از حیات و زندگی دیده نمی‌شود.

گروههای لختی در این شهر نیستند. تنها بچه‌های سیاه چرده و قهوه‌ای رنگ شیطان و شرور باشکوه شگفت‌انگیز شرقی خود، با خشنودی و رضایت کامل در زمینهای پر از گرد و خاک و آفتاب خورده به بازی مشغولند. در شهر زنها بر پشت‌بامها به آرامی و مؤدبانه موهایشان را حالت نمی‌دهند و ساری‌های زیبا و رنگارنگشان را در نسیم شهر پهن نمی‌کنند. بلافاصله، شخص درمی‌یابد که اینجا ایران، سرزمین درهای بسته و دیوارهای بلند است، جایی که هیچ زنی بدون روبنده و حجاب قدم نمی‌زند و جرأت نمی‌کند که بدون چادر و پوششی از رنگهای مشکی یا آبی در انتظار عموم ظاهر شود. جذابیت و سوسه‌انگیزی و

لباسهای سر زنده و شاداب زنان تنها برای دنیای خلوت شوهرانشان و در منازلشان مطرح است.^۱

حتی بارانداز، جایی که گمرک آنجا واقع شده است از همان سکوت و لامکانی برخوردار است و با وجودی که در آن موقع که قایق ما به بارانداز نزدیک می‌شد پاره‌ای از روز رفته و آفتاب وسط آسمان آمده بود هیچ جنب و جوشی که از بزرگترین بندر منطقه انتظار می‌رود، دیده نمی‌شد. تنها چند نفری در اطراف بارانداز جمع شده بودند که دو نفر آنها با جثه‌های قوی که نموداری از مردم جنوب ایران است، بارخوت و تنبلی کنار ستونهای ایوانهای اداره گمرک لم داده بودند. مردی خشکیده و چروکیده که یونیفورمی انگلیسی به تن داشته با ناهماهنگی عجیبی در کنار کسانی که لباسهای گِل و گشاد و راحت و آزاد پوشیده و دستاری دنباله دار بر سر داشتند، مشغول گپ زدن بود، اما زمانی که آنان را ترک کرد و به طرف قایق آمد نشان داد که به عنوان گمرکچی شخصی خوشخو و دلپسند می‌باشد. در گمرک بوشهر اثاثیه و اسباب مسافران را با کنجکاوئیهای فضولانه غیر معمول تفتیش نمی‌کنند.

من که از حکومت هند گذرنامه‌ای که دست‌کم در ایران بدان احترام می‌گذارند دریافت کرده و مجوزی نیز جهت حمل تپانچه از تهران بدست آورده بودم هیچگونه مشکلی نداشتم. بنابراین بعد از انجام تشریفات گمرکی بدون درنگ راهی قنصلگری انگلیس شدم که در طرف دیگر شهر مشرف به دریا واقع شده است. راه تنگ و باریکی که تنها حایل میان دریا و شهر است از وسط شهر می‌گذرد و زمانی که مسافر این راه را طی می‌کند از نزدیک یک شهر ایرانی را زیر نظر می‌گذراند. شاید اینجا آن ایران واقعی که بعدها خواهم دید نباشد. اقامت طولانی در هند و تماس مستمر با هندیها سبب شده بود که با خصوصیات متمایز آنها آشنا شوم ولی هنوز خیلی مانده بود تا ویژگیهای ایرانیان را دریابم. درهای منازل بوشهر با سماجت کامل بر روی جهان خارج بسته است و پنجره‌ها نیز بسته و میله کشی شده‌اند. ولی در هند چنین چیزی دیده نمی‌شود.

در بوشهر نه تنها محل سکونت زنها دیوارکشی و اطراف آن پوشیده شده بلکه تمام

۱ - تفاوت فرهنگی نویسنده و جامعه ایرانی قابل درک است. از نظر شرع اسلام، حجاب از واجبات مسلم است و فلسفه وجودی آن نیز حفظ کرامت و ارزش ذاتی زن می‌باشد. مؤلف به دلیل عدم شناخت فرهنگ و مبانی دینی ایران اسلامی داوری‌های غیرمنطقی کرده که بر خواننده هوشیار پوشیده نیست.

خانه‌ها از دید انظار و عابرین پنهان مانده است.

دیوارها صاف و راست و بدون ایوان هستند و تنها دارای روزنه‌هایی می‌باشند که بجای پنجره از آنها استفاده می‌شود. اما این روزنه‌ها که شبیه مزغل برجها هستند، هر چیزی را که در پشتشان قرار گرفته نمایان نمی‌سازند، حتی در ورودی اصلی خانه‌ها نیز مقابل دیواری بی‌روح و بی‌نما باز می‌شود که به گونه‌ای مؤثر درون حیاط‌ها را از نگاههای اجتماعی عابرین پوشیده می‌دارد. حیاط‌ها سنگفرش، گلکاری شده و خنک و اغلب حوض دار و سرشار از طراوت و جنب و جوش زندگی روزانه‌اند اما همه اینها حسودانه از دید بیگانگان پنهان مانده است.^۱

در نخستین نظر این دیوارهای بلند و بی‌جان شخص را گیج و مات نموده سبب می‌شوند که احساس در ماندگی و ناتوانی کند، درست مانند مطرودی که پرخاشگرانه او را بیرون انداخته باشند. انسان حالتی مأیوسانه و غمگینانه پیدا می‌کند زیرا از احساسات و اندیشه‌های مردمی که مصرانه خود را در درون حریم منازلشان پنهان کرده‌اند، اطلاعات اندکی دارد، اما بعدها زمانی که با روش و رفتار ایرانیان آشنائی بیشتری پیدا می‌کند و ادار می‌شود با بی‌میلی اعتراف کند که احساسات درونی این مردم کتابی است سر بسته که هیچ اجنبی نمی‌تواند آن را بخواند، ولی در همین حال هر شخص مشتاقی که در خیابانهای باریک بوشهر قدم می‌زند آرام و قرار ندارد تا این مردم را بشناسد و آنان را درک کند. ساختمان کنسولگری که بر روی آن - در مرتفع‌ترین نقطه بوشهر - پرچم انگلستان در اهتزاز است دیگر محل سکونت ژنرال کنسول و نماینده سیاسی انگلیس در خلیج فارس نیست. این ساختمان کلاً جهت انجام امور اداری اختصاص یافته است و محل کار نمایندگی سیاسی مقیم و کارمندانش می‌باشد.^۲

از این ساختمان ساده و بی‌پیرایه با دیوارهای گلی که اسرار زیادی در خود نهفته دارد، سیاهان زرنگ و باهوش هندی پاسداری می‌کنند و تصمیمات نهائی در مورد امور مهم خلیج

۱ - معماری سنتی در بوشهر و شهرهای ایران مطابق با باورهای دینی ساکنان بوده است.

۲ - در طول قرن نوزدهم محل کار کنسول در محله کوتی در شهر و منطقه سبزآباد بوده است اما از اوائل دهه ۵۰ قرن نوزدهم محل اقامت و کار کنسول در سبزآباد واقع بود و این اقامت تا جنگ جهانی اول ادامه داشت. در جنگ جهانی اول به دلیل حملات مداوم تنگستانیها به سبزآباد محل کنسولگری به داخل شهر واقع در محله کوتی انتقال یافت.

فارس نیز در همین ساختمان گرفته می‌شود.

تمام نمایندگان انگلیس در بنادر ساحلی خلیج فارس - سواحل شمالی و جنوبی - رهنمودهای لازم را از نماینده سیاسی مقیم دریافت می‌دارند، در همان حال بسیاری از قنسولهای انگلیس در خود ایران نیز از همین شخص بعنوان ژنرال قنسول، که مستقیماً زیر نظر دولت مرکزی عمل می‌کند، تبعیت می‌نمایند.

بوشهر جانی است که در آن منافع و نقشه‌ها و نظرگاههای انگلستان و حکومت هند با هم تلاقی کرده، پیوند می‌خورند. ژنرال قنسول از یک سو نماینده دولت انگلستان بعنوان نماینده سیاسی مقیم در خلیج فارس است و مستقیماً تابع وزارت امور خارجه حکومت هند می‌باشد و از دیگر سو به عنوان ژنرال قنسول انگلیس در جنوب ایران به طور مستقیم از وزارت امور خارجه انگلیس - دونینگ استریت DOWNING STREET دستور می‌گیرد.

در اولین نگاه این موضوع امری خلاف قاعده و قانون به نظر می‌آید، گوئی که یک مقام رسمی از دو مدیریت مختلف تبعیت می‌کند، با این وجود، این وضعیت علی‌الظاهر تاکنون کارساز و مفید بوده است.

دامنه قدرت و نفوذ ژنرال قنسول انگلیس در بوشهر حتی منطقه‌ای مانند مشهد را هم شامل می‌شود، زیرا قنسولهای هر دو شهر مشهد و بغداد از سوی حکومت هند معرفی می‌گردند ولی وزارت امور خارجه انگلیس مستقیماً آنان را در آن سمتها، منصوب می‌کند. در وسط حیاط بزرگ و چهارگوش عمارت قنسولگری، اتاقهایی رو به حیاط قرار دارند و طبقه دوم نیز بر روی بام با ایوانها و فضاهای باز که تنها دیوارهایی کوتاه و گلی آن را محافظت می‌کند، ساخته شده است.

از پشت بام که به شهر نگاه می‌کنی آن را شهری عجیب و حیرت‌انگیز می‌یابی زیرا در سه طرف شهر، پشت بامهایی وسیع با ارتفاع و شکل و اندازه‌های مختلف خواهی دید که ظاهراً در هم آمیخته و مترام هستند طوری که انسان اغلب تصور می‌کند این امکان وجود دارد که بر روی این بامها می‌تواند قدم زنان از فراز شهر عبور کند.

حتی اینجا که شهر زیر پای انسان قرار گرفته، باز هم همان ابهام و تحیری که در موقع ورود به بوشهر احساس می‌شود به قدرت خود باقی است. بامهای منازل به هم چسبیده و مترام می‌باشند و حیاطها چنان پائین افتاده‌اند که نمی‌توان از جریان پر شور زندگی روزانه

مردم که بدون تردید در این حیاط‌ها جریان دارد سر در آورد. پشت بامها با رنگ قهوه‌ای سوخته، مانند تپه‌های شنی که در آن سوی بوشهر قرار دارند، خالی از هرگونه آثار حیات و نشاط به نظر می‌آیند. در قنسولگری شنیدم که سکوتی که بر بوشهر حاکم است علت بخصوصی دارد. امروز عزای عمومی به مناسبت بزرگداشت روز رحلت پیامبر اسلام است. از دور صدائی ضعیف و ممتد از ناله و مویه مؤمنانی که دور هم جمع شده و به سر و سینه می‌زنند و با شور و التهاب زایدالوصفی سوگواری و اندوهناک می‌باشند، شنیده می‌شود.

چنین روزی مهمترین روز در میان یادواره‌ها و روزهای بزرگ ایرانیان می‌باشد و بهمین جهت مردم از کار و زندگی روزانه دست کشیده‌اند. در مغرب زمین به ندرت دیده می‌شود که مردم بگونه‌ای جدی و بااز خود گذشتگی بر طبق سنتهای کهن ملی و مذهبی در تجلیل چنین ایامی، شرکت کنند. روز بعد بوشهر به حالت عادی برمی‌گردد، اما هنوز شهری است با دیوارهای بلند و درهای بسته که فقط آن سکوت مرگباری که بر آن حاکم بود شکسته شده، خرید و فروش و فعالیتهای بی‌وقفه با همان شیوه بازارهای مشرق زمین، آغاز می‌شود. اولین بار است که بازاری ایرانی می‌بینم و برایم فوق‌العاده جالب و غیرمنتظره است که در بازار بوشهر چیزهایی نو و تر و تازه دیده شود.

بازار بوشهر همان اندازه که با همتایش بازار هند، متفاوت است با تجمع ساختمانی و تصنعی در مغرب زمین که نام بازار بر خود نهاده است، نیز مغایر می‌باشد.

بازار بوشهر برخلاف بازار هند همیشه محصور است، در این بازار، کرسی دکه‌ها سه‌الی چهار فوت از سطح زمین بالا آمده و این برآمدگی اغلب به ردیف و رف مانند می‌باشد، تا بدینوسیله دکه‌دارها کالاهایشان را بروی این رفها در معرض دید عموم قرار دهند.

دکه‌ها سخت و محکم با آجر و ساروج ساخته شده و سقف‌هایی قوسی شکل و مرتفع آنها را بهم متصل می‌کند و راهی باریک بوجود می‌آورد که از میان آنها می‌گذرد. در این راه تنگ و باریک آدمهای جور واجوری با حوصله و تأنی و بدون شتاب و بطرزی نازیبا پرسه زنان می‌پلکنند. در تمام روز خریدار و فروشنده در بازار با هم چک و چانه می‌زنند. آیا کسیکه در موقع خرید کالا بی‌تفاوتی بیشتری نشان داده و در خرید کالا شتاب نکند، دست آخر مبلغ کمتری نخواهد پرداخت؟

راه وسط بازار تنگ و کم عرض است. برای اینکه استرها از یک سو و اعیانی که بدون توجه به شلوغی بازار سوار بر یابوهاشان از دیگر سو بتوانند عبور کنند، شخص ناگزیر است مدام یک وری و آهسته از کنار دکه‌ها بگذرد.

دکه‌ها مملو است از کالاهای متنوع که اغلب دارای برچسب و مارک کارخانه‌های بیرمنگام و یا آلمان می‌باشند. مردم هنوز مصرانه خواستار کالاهای ساخت آلمان هستند. آندسته از کاسب کاران ایرانی که کسب مشابه دارند بیشتر اوقات گردهم جمع می‌شوند و دکه‌هایشان نیز به شکلی جذاب و جالب در کنار هم قرار گرفته‌است.

شیرینی فروش‌ها و خوار و بار فروش‌ها بسیار پرطرفدار و مردم پسند هستند، اینگونه فضاها در بازار بوشهر به وفور دیده می‌شود.

نانوائی‌ها نانهای ایرانی را به شکلی چهارگوش و دراز که بسیار شبیه «پان کیک» (PANCAKE) است طبخ می‌کنند و آنرا بروی پیش‌خوانهای مرتفع و باریک مغازه‌هایشان به ردیف قرار می‌دهند، چنانکه گوئی اینگونه نانها بصورت متری برای فروش در معرض دید عموم قرار داده می‌شود.

کفش دوزها چهار زانو پشت دکه‌هایشان نشسته، کفشهای زیبای ایرانی را باکفی که با کهنه فشرده ساخته شده می‌دوزند، اینگونه کفشها به مراتب از کفشهای چرمی محکمتر و بادوامتر هستند. شیرینی فروشها در ته مغازه‌هایشان در میان انبوه مگسها شیرینیهای می‌پزند که علی‌الظاهر بایستی نامطبوع و اشتها کورکن باشد. در بازار درست خلاف جریان زندگی داخلی ایرانیان که کسی از آن سر در نمی‌آورد، مشاغل گوناگون بصورتی باز و کاملاً در انظار عموم انجام می‌گیرد.

قهوه‌خانه‌ها که نیمکتهای چوبی ساده دور تا دور آنها چیده شده دارای سماور و مجموعه‌ای از استکانهای کوچک هستند.

ایرانیان دوست دارند استکان چایشان را مالا مال از قند کرده بنوشند. همیشه بلااستثناء عده زیادی از مردم در این قهوه‌خانه‌ها لم داده‌اند. آنان علاقمندند به عنوان ماده‌ای محرک و بجای مشروبات قوی الکلی جای بنوشند و چاره‌ای هم ندارند زیرا مصرف مشروبات الکلی برابر احکام و تعالیم اسلام ممنوع است. آنچه مذکور افتاد هم مناظری جذاب و جالب از دل‌بستگیها و مایه حیات و نشاط مردم در بوشهر می‌باشد.

چیزی که مایه یاس و دلخوری است لباسهای تیره رنگ خود ایرانیان می باشد. علیرغم تمام مطالبی که نوشته شد باز هم انسان انتظار دارد که لباسهای زیبا و رنگهای شاد را ببیند. در مورد رنگ، بوشهریها غالباً بدان توجهی ندارند. زنهادر حالیکه در لباسهای سیاه رنگ بلند و کفن مانندشان از سر تا پا پوشیده شده اند و یک تکه پارچه توری بر چهره اشان آویزان است، آهسته و دزدانه در کوچه پس کوچه های شهر قدم می زنند و هیچ نقطه ای از اندام آنان در زیر این لباسها دیده نمی شود مگر پاهایشان که آنها با چکمه هائی با رنگ زرد روشن و بدقواره پوشانیده شده است. این لباسها به گونه ای طراحی و ابداع شده اند که هیچ بیگانه ای نمی تواند آن زیبایی را که در اشعار شعرا و ادبیات عاشقانه ایرانی منعکس گردیده، از نظر بگذراند.

ایرانیان به لباسهای قشنگ و ظریف چندان توجهی ندارند. لاقلاً در بوشهر چنین است. مردان بوشهری جامه های تیره رنگ و چسبان که به زانوهایشان می رسد و شلوارهای کمرنگ با کفشهای نوک دار می پوشند و دستاری نیز دور سر می بندند، یا کلاهی کوچک و دوری بر سر می گذارند و به همین سبب قشنگ و خوش پوش به نظر نمی آیند. روستائیان که دارای هیکل و جثه های بهتری هستند با قباهای ژولیده و آبی رنگشان و نیز بعلت کار سخت و طاقت فرسا در مزارع و یا مسافرت های طولانی به شیراز و گذر از میان کتل ها در زیر آفتاب، قهوه ای و برنزه شده اند و ظاهر جذاب و گیرائی بیشتری دارند.

برای کسی که از هندوستان آمده است آنچه گفته شد کمتر او را به یاد آن دیار می اندازد، چون این وضعیت در هند کمتر مرسوم و متداول است.

غیر از آنچه گفته شد چیز دیگری که دارای کشش و جذبه بیشتری باشد در بوشهر وجود ندارد.

مهمترین بندر ایران - بوشهر - برخلاف بیشتر بنادری که در کناره های خلیج فارس قرار دارند و دارای آثار تاریخی فراوانی هستند از ابنیه کمتری برخوردار است، اما با وجود این آشکار است که بوشهر در تاریخ دنیای باستان از اهمیت و اعتبار بسزائی برخوردار بوده است.

در نزدیکیهای بوشهر تعداد زیادی سنگ و ظروف و کوزه سفالی که محتوی اجساد انسانهاست پیدا شده و گمان می رود که این آثار مکشوفه متعلق به دوران زدتستی های باستانی باشد.

خود شهر - بوشهر احتمالاً همان مزامبریا است که طبق گفته آریین ناوگان جنگی نثارکس موقعی که مسیر دریائی هند به بخش علیای خلیج فارس را طی می کرد، در آنجا لنگر انداخت. قرن‌ها بعد ماجراجویان همه جا حاضر پر تغالی وارد بوشهر شدند و مرکزی تجارّتی تأسیس کردند و قلعه‌ای نظامی نیز بنا نهادند، اما دوره‌ای که آنان در اینجا گذرانیدند بمراتب از اقامت در سایر بنادر خلیج فارس زود گذرتر بود. پر تغالیا در اوایل قرن هفدهم از آنجا رانده شدند و از خود یادگاری برجای نگذاشتند جز خرابه‌ها و شهرتی بحق شایسته در بی باکی و جسارت و مهارتشان در کشتیرانی و دریانوردی^۱.

تاریخ بوشهر امروزی از یک قرن ونیم پیش آغاز می شود و پیش از آن آنجا چیزی جز دهکده کوچک ماهیگیری نبوده است. تنها نبوغ و استعداد نادر شاه سبب شد که این بندر برای تأسیس پایگاه دریائی در سواحل جنوبی ایران مهم و باارزش تشخیص داده شود. مرگ، نقشه‌های مردان بزرگ را عقیم می سازد. ناوگانی که نادر طرح آن را ریخته بود هرگز در آبهای خلیج فارس، دریانوردی نکرد، اما تشخیص نادر از بوشهر بعنوان بندری معتبر در جنوب ایران موجب شد که این بندر دارای چنان اهمیتی گردد که از آن زمان تاکنون آن را از دست نداده است. چند سال بعد و در پی افول بندر عباس، شرکت هند شرقی دفتر تجاری خود را از آنجا به مناطق غربی تر انتقال داد و کریم خان زند فرمانروای کل روشن اندیش شیراز از این انتقال استقبال سخاوتمندانه و بلند نظرانه‌ای به عمل آورد. پیشرفت این مرکز تجارّتی بسیار کند اما بگونه‌ای پیوسته و منظم صورت گرفت و همین اقدام کوچک آغازی بود برای برقراری نفوذ قدرتمندانه حکومت هند در خلیج فارس. از همان زمان تاکنون حکومت هند، بوشهر را بعنوان مرکزی برای اعمال نفوذش در خلیج فارس، برگزیده است.

تاریخ بوشهر امروزی، رویهمرفته یکنواخت و خالی از هرگونه رویداد بوده است. تنها یکمرتبه بعد از اخراج پر تغالیا صدای غرش توپ و تفنگ باکینه و خشم در شهر بوشهر بصدا درآمد که آن هم مربوط به جنگ مختصر و در عین حال افتضاح آمیز انگلیس - ایران به

۱ - حضور پر تغالیا در بوشهر از نظر تاریخی محل تردید فراوان است و قلعه ریشهر در واقع از آثار دوران ساسانی است و ربطی به پر تغالیا ندارد.

سال ۱۸۵۶ می‌باشد^۱.

نیروهای انگلیسی در اواخر سال ۱۸۵۶ بفرماندهی سیر جیمزاترام در نزدیکیهای شهر پیاده شدند و به قلعه قدیمی پرتغالیها در بوشهر که ایرانیان با عجله و دستپاچگی آنرا بازسازی و مستحکم نموده بودند، حمله کردند.

نیروهای ایرانی در برابر حملات قوای انگلیس مقاومت و ایستادگی ناچیزی از خود نشان دادند، لذا شهر چون یک هدف نظامی ساده و بی در و پیکر بدست نیروهای انگلیسی افتاد که این عملیات نظامی و سقوط شهر از نظر علوم و فنون نبرد فاقد ارزش و اعتبار و مهارت جنگی می‌باشد.

در نزدیکی خرابه‌های قلعه قدیمی، عمارات مدرن اداره تلگراف هند و اروپا واقع شده است. این تشکیلات نموداری از پیشرفت و اقدامات متهورانه اروپای غربی می‌باشد. اولین خط زمینی تلگراف در سال ۱۸۶۴ در بوشهر کشیده شد اما شش سال بعد ارتباطات تلگرافی کنونی بین کراچی و لندن از طریق تهران و بوشهر مورد بهره‌برداری قرار گرفت - فاصله‌ای در حدود ۶۰۰۰ مایل زمینی و بیش از ۱۳۰۰۰ گره دریائی.

خط تلگراف کراچی به تهران تحت مسئولیت اداره تلگراف هند و اروپا است و بقیه، یعنی خط تهران به لندن را شرکت تلگراف هند و اروپا اداره می‌کند. تصور اجرای چنین طرح عظیم ارتباطی بعدها و زمانی قابل درک است که می‌بینیم تیرهای تلگراف مانند نقطه چین‌هایی از خط افق برفراز کتل‌های بلند یا فرسنگها چون دانه‌های طاس نرد برگستره شن‌زارها در چشم‌اندازمان می‌گذرد.

برای جوامع سنتی و محافظه‌کار و بسته شرقی، مانند ایران، این تحولی استثنائی و شگفت‌انگیز بود که چنان ناگهانی و غیرمنتظره با مراکز عمده جهان، ارتباطی تنگاتنگ برقرار سازد.

کشور ایران بسیار عقب‌افتاده است ولی پیشرفتش در این راستا چنان ناگهانی بود که حتی

۱ - بوشهر برای بار اول در سال ۱۸۲۸ به اشغال انگلیسی‌ها درآمد که به رهبری شیخ حسن آل عصفور نیروهای متجاوز از بوشهر رانده شدند و راجع به این جنگ و جنگ ۱۸۵۶ ن. ک به «کتاب هجوم انگلیس به جنوب ایران» نوشته جی. بی.

کلی ترجمه حسن زنگنه انتشارات هشتمین سالگرد شهادت رئیسعلی دلواری - فروردین ۷۳ بوشهر.

پیش از آنکه دارای ابتدائی‌ترین خدمات پستی گردد، از ارتباطات تلگرافی برخوردار شد. حتی پنجاه سال پیش دریافت پاسخ نامه‌ای از کشور هند سه ماه بطول می‌انجامید که درک این مطلب بدرستی امری مشکل بنظر می‌آید، اما اکنون این مدت به کمتر از سه ساعت کاهش یافته است.

خط تلگراف از بوشهر - که بزرگترین ایستگاه تلگرافی هند - ایران است، پس از طی ۴۷۰۰ مایل زمینی وارد دریا می‌شود و سپس در بندر جاسک واقع در ۴۹۹ مایلی بوشهر دوباره مسیرش را از خشکی ادامه می‌دهد تا بعد از پیمودن ۶۸۴ مایل به کراچی پیوندد. بوشهر از هر امتیازی که دارای ویژگیهای یک راه مواصلاتی باشد، محروم است. در خود شهر نیز راه و خیابانی وجود ندارد. تنها کوچه‌هایی تنگ و باریک در میان خانه‌ها می‌گذرد که در جانب کوچه دارای دیوارهایی بلند هستند.

در بیرون شهر و در سینه بیابان شنی تنها راهی گاری رو وجود دارد. نمایندگی سیاسی انگلیس در ۶ مایلی شهر قرار دارد و مسیر آن جاده‌ای شنی و دراز بوده که از وسط دشت می‌گذرد. در این مسیر چیز جالب توجهی به چشم نمی‌خورد مگر گودالهایی عمیق و محصور که ایرانیان در آنها درخت انگور، غرس کرده‌اند، و الاغ‌هایی که مشکهای بزرگ مملو از آب نوشیدنی را حمل می‌کنند.

در بوشهر آب نوشیدنی کمیاب است و باید با پرداخت مبلغی گزاف آنرا به شهر آورد. بهترین آبی که در بوشهر قابل دسترسی است چنان نامطلوب است که نمایندگی سیاسی انگلیس آب مورد نیاز خود را بطور منظم با کشتی بخار - در بشکه‌ها - از کراچی وارد می‌کند اما اهالی بوشهر ناچارند آب آشامیدنیشان را از چاههای آب شیرین موجود در محل و در نزدیکیهای ریشهر تأمین کنند و از این بابت مبلغی معادل دو پنیس - TWOPENCE - بابت هر بار الاغ - DONKEY - LOAD - بپردازند، این است اوضاع کنونی بوشهر.

در گذشته هیچگونه اقدامات دلیرانه و متهورانه‌ای جز گزافه‌گویی در مورد بوشهر صورت نگرفته است ولی وضعیت کنونی بوشهر صلح آمیز بوده اوضاع اقتصادی آن پررونق می‌باشد و هرگونه پیش‌گویی در مورد آینده این شهر بدرستی که امری دشوار بنظر می‌آید. بلا تکلیفی بدی بر اوضاع جنوب ایران حکم فرماست. طرحهای بزرگی در دست مطالعه و بررسی است و با توجه به اهمیت بسزائی که بوشهر از آن برخوردار است. نیز در رابطه با

این نظرگاه که کدام مسیر به عنوان شاهراه جنوب برگزیده شود، مسائلی است که به اتخاذ تصمیمات بعدی بستگی پیدا می‌کند.

در سرزمینی مانند ایران که دارای راه آهن نیست، این استعداد و امکان وجود دارد که ترقیات زیادی در آنجا صورت پذیرد و ساخت راه آهن و ارتباط ایران با شرق و غرب جهان موضوعی است که در گرو گذشت زمان است و سرانجام هر مسیری که بعنوان شاهراه انتخاب گردد تأثیر زیادی بر بوشهر خواهد گذاشت.

ایجاد ارتباط از طریق راه آهن بین بوشهر و مناطق داخلی کشور با توجه به موانع طبیعی زیادی که در مسیر راههای شمالی آن شهر قرار دارد، امیدی بیهوده می‌نماید زیرا بین بوشهر و شیراز، چهار رشته کتل‌های موازی قرار دارد با سربالائی‌هایی که بلندی آنها حتی به ۷۵۰۰ پا می‌رسد و طوری است که حتی مهندسین متخصص امروزی هم محققاً از اجرای طرح راه آهن و اتصال بوشهر به مناطق داخلی عاجز خواهند ماند.

دو مسیری که برای ساخت راه آهن در جنوب ایران بسیار مناسب می‌باشند، مسیر بغداد به شیراز و شیراز به بندرعباس است که در صورت ساخت و راه‌اندازی این خط آهن، ناگزیر موجب رونق و احیای بندرعباس به بهای افول و تنزل بوشهر خواهد بود.

در حال حاضر اهمیت بوشهر به این سبب است که علیرغم مشکلات موجود این بندر ترمینال اصلی جنوب ایران محسوب می‌شود و با مناطق داخلی ایران نیز ارتباط فراوانی دارد و چنانچه احداث راه آهن شیراز بندرعباس عملی گردد، بنظر می‌آید که بوشهر علت وجودی خود و سیادت یکصد و پنجاه ساله‌اش در خلیج فارس را از دست خواهد داد.

اما تاکنون این موارد تنها احتمالاتی برای آینده‌ای دور بیش نبوده و شهر دریاها با وجود بی‌تفاوتی روحیه ایرانی و بدون توجه به دستاوردهائی که در آینده شاهد آن خواهد بود، راهش را با رونق و رفاه ادامه می‌دهد.

ملکم یاب:

سیاست انگلستان

در خلیج فارس

سیاست انگلستان در خلیج فارس

بریتانیا در پایان قرن ۱۸ میلادی توجه خود را به منافع سیاسی در خلیج فارس معطوف داشت. برای دو سده پیش از آن تاریخ تنها علائق بازرگانی آن کشور بر این آبراه سایه گستر بود. توجه انگلستان به امور بازرگانی خلیج فارس معلول پیامد جانبی تجارت پُرسودتری - تجارت هندشرقی انگلستان - بود که در راستای بهره‌بری از آن در سال ۱۶۰۰ میلادی، شرکت هندشرقی انگلیس تأسیس یافت.^۱

در آغاز مشکل اساسی و عمده‌ای که در راه تجارت هندشرقی وجود داشت، این بود که هندیها خریدار مقدار اندکی از محصولات ساخت انگلستان بودند و آن کشور مجبور بود برای پرداخت بهای کالاهای وارداتیش از هند مبادرت به صدور شمش طلا "BULLION" نماید، از این روی تجار و سوداگران انگلیسی در جستجوی بازار دیگری برای منسوجات پشمی خود در خارج از سرزمین هند برآمدند.

۱ - برای آگاهی از ارتباط اولیه انگلستان با خلیج فارس، ن. ک.

SIR W. FOSTER, ENGLAND'S QUEST OF EASTERN TRADE (LONDON, 1933) ESP. 295

- 315 AND L. LOCKHART, THE FALL OF SAFAVID DYASTY AND THE AFGHAN OCCUPATION OF PERSIA. (CAMBRIDGE/1958).

با بررسی‌هایی که به عمل آوردند به این نکته پی بردند که با توجه به آب و هوای سردتری که ایران دارد آن کشور بازار بالقوه مناسبی برای منسوجات پشمی انگلستان تواند بود، و از دیگر سو از دورنمای تهیه ابریشم خام نیز برخوردار است.

پیشنهاد انگلیسی‌ها برای انجام داد و ستد بازرگانی مورد موافقت شاه‌عباس کبیر واقع شد و او در سال ۱۶۱۵ میلادی، جاسک را بندری مناسب برای فعالیتهای تجارتي تعیین کرد. اما بازرگانان پرتغالی که در هرمز جا خوش کرده بودند، حضور هر رقیب تازه وارد دیگری را مغایر با منافع خود دانسته، از آن بیزار بودند.

در سال ۱۶۲۲ میلادی بازرگانان انگلیسی به شاه‌عباس یاری رسانیده، پرتغالیها را از هرمز بیرون کردند. بعد از آن انگلیسی‌ها در گمبرون (بندرعباس) مرکز تجارتي جدیدی دایر نمودند که به صورت ستاد فعالیتهای تجارتي انگلستان در خلیج فارس درآمد. شرکت هندشرقی از طریق مرکز بازرگانش در بندرعباس با ایران و از سال ۱۶۴۰ با عراق باب مراودت تجارتي را باز کرد که این مناسبات همراه با موفقیت‌ها و پیامدهای گوناگون بود.

شرکت در روابطش با دولت ایران، و همچنین به سبب رقابتهای شدید و آشتی‌ناپذیر هلندیها - که در قرن ۱۷ میلادی در تجارت آسیا دارای شرایط بلامنازع و موفقیت‌برتر بودند - مشکلات فراوانی داشت و تنها در پایان سده فوق که قدرت هلندیها با تهدیداتی جدی مواجه شد، اوضاع تجارتي انگلیس نیز رو به بهبود گذاشت.

خلیج فارس دارای تجارتي چندان چشمگیر نبود اما با این وجود برای رویارویی با مرکانتالیست‌ها (طرفداران تجارت آزاد - مترجم) که نسبت به تراز بازرگانی نامساعد شرکت انتقاد می‌کردند، از ویژگی باارزشی برخوردار بود.

اوضاع شرکت در خلال قرن ۱۸ عمدتاً به دلیل دگرگونی در ماهیت شرکت و از طرفی به دلیل شرایط متشنج سیاسی در ایران پس از حمله افغانها به سال ۱۷۲۲^۱ دچار تحولاتی اساسی شد.

علت دگرگونی‌هایی که در ماهیت شرکت بوجود آمد، هم بازتاب اوضاع پرتنش هند بود که فروپاشی امپراطوری مغول‌ها را بدنبال داشت و هم معلول کشمکش‌های خصمانه بریتانیا

و فرانسه بود که در ضمن دامن زدن به رقابت‌های محلی در هند، نائره جنگ‌های دو کشور در اروپا را نیز شعله‌ور ساخت. در نتیجه از سال ۱۷۶۵ انگلستان بصورت نیروی متنفذ و مقتدر در هند درآمد و شرکت هند شرقی نیز که تشکیلاتی تجارتي بود، به قدرتی دارای مستملکات مهمی در بنگال تبدیل شد، و بازتاب این تحولات بر عملیات شرکت در خلیج فارس هم پژواک یافت. بعد از مرگ نادرشاه در سال ۱۷۴۷، هرج و مرج و ناامنی بگونه‌ای روزافزون در خلیج فارس گسترش پیدا کرد و پیامدهای آن بصورت بروز اختلاف نظر با مقامات ایرانی و رویارویی با دزدان دریائی عرب، که در هر دو کناره - خلیج فارس - فعالیت می‌کردند، آشکار شد.

بنابراین عمال و نمایندگان شرکت در صدد برآمدند تا شیوه‌ای جستجو کنند که بتوانند تجارت پررونقشان را بگونه‌ای رضایت‌بخش‌تر، پیگیری نمایند.

یکی از پیشنهادات این بود که فعالیتهای تجارتي انگلستان را در یکی از جزایر که مصون از هر گونه تهدید باشد، متمرکز کنند. زیرا امور بازرگانی آنها در بندر عباس در معرض خطر قرار گرفته بود. ضمناً در شرایط متفاوتی بحرین، قشم و هرمز نیز به عنوان محل‌هایی مناسب، پیشنهاد گردیدند. اما این پیشنهادات بدلیل اینکه شرکت را بدون هیچ نیازی درگیر مسائل سیاسی محلی می‌کرد، از سوی مقامات عالی‌رتبه مردود اعلام شد. از طرفی شرکت خواهان مستملکاتی در منطقه خلیج فارس نبود. افزون بر آن، چون ایران بگونه‌ای آشکار در فعالیتهای بازرگانی سهام بود، شرکت خود را ناگزیر دید چه مقامات رسمی ایران موافق باشند چه مخالف، قسمت عمده‌ای از عملیات بازرگانی را در سواحل ایران استمرار بخشند. راه‌حل پیشنهادی دوم، انتقال مرکز تجارتي شرکت به یکی از مناطق ساحلی بود، که بدین منظور در سال ۱۷۵۵-۵۶ اقداماتی به عمل آمد تا مرکز شرکت را به بندرریگ واقع در شمال خلیج فارس، مستقر سازند، اما مخالفت هلندیها که از قبل در جزیره خارک در نزدیکی آن بندر استقرار یافته بودند و مشکلاتی که با شخص مقتدر محل، دزد دریائی شرور موسوم به میرمهنا وجود داشت، اجرای آن بسیار گران برآورد شد.

تنها در اواخر دهه ۱۷۵۰ که تجارت بندر عباس به طرزی چشمگیر از رونق افتاد و اوضاع محلی نیز بگونه‌ای ویژه سخت و مشکل گردید، در سال ۱۷۶۳ تصمیم گرفته شد تا مرکزیت به بندر بصره که از سال ۱۷۲۳ شرکت از تأسیسات تجارتي دائمی در آنجا برخوردار بود،

انتقال یابد. از نقطه نظر مسائل ایمنی، عمال و نمایندگان شرکت هنوز هم ترجیح می دادند مرکز فعالیت هایشان را در یک جزیره مستقر دارند، اما بنا به ملاحظات تجاری مرکز شرکت می بایست در یکی از بنادر که از تجاری عمده و اساسی برخوردار می بود، استقرار یابد.

بنابر آنچه گذشت و بر اساس نگرش های اقتصادی، انتقال مرکز شرکت به بصره یا بوشهر محدود گردید؛ که سرانجام بصره برگزیده شد. بنظر می آید اصولاً انگیزه گزینش بصره این بود که آن بندر در قلمرو ایران قرار نداشت. از امتیازات مهم بصره این بود که حکومتی قوی و باثبات، زمام امور را در آنجا در دست داشت و فعالیت های تجاری نیز بگونه ای سریع رو به رشد می رفت. از طرفی ارتباطات آن بندر نیز راحت و بدون دردسر بود. از قرن ۱۷ ارتباط بین انگلستان و هند از طریق آسیای غربی صورت می گرفت، ولی در سالهای اواخر قرن ۱۸ به علت نیاز شدید به مبادله فوری اخبار و اطلاعات - اطلاعات در مورد تجارت و بازار، و هم در مورد رویدادهای اروپا که می توانست بر اوضاع هند اثر بگذارد - یک راه منظم زمینی از طریق بیابانهای سوریه به حوزه خلیج فارس هموار شد.^۱

نمایندگی مقیم در بصره چنان سازمان یافته بود که به شایستگی از عهده حمل محمولات پستی بر می آمد. در سالهای اولیه، این راه بیابانی خطرناک ترین راه بود و بسته های پستی فراوانی در طول راه از بین می رفت، اما از سال ۱۷۶۱ با استفاده از راه بغداد پیشرفتهای ارزنده ای در سرعت و بهبود اینگونه خدمات بوجود آمد.

بنابراین بصره به مرکز عملیات بازرگانی هند شرقی در خلیج فارس تبدیل شد و در سال ۱۷۶۳ کریم خان زند، نظر به توجهی که به پیشرفت امور بازرگانی ایران داشت، شرایط مناسبی به شرکت اعطا کرد که به دنبال آن یک دفتر نمایندگی تابع نیز در بوشهر تأسیس یافت. در خلال سالهایی که مرکز شرکت در خلیج فارس به بصره انتقال یافت، نه تنها فعالیت های تجاری شرکت پرسود گشت بلکه نمایندگان شرکت هم دارای کسب و کار پر منفعتی شدند، زیرا آنان با وجودیکه مبادرت به فروش کالاهای شرکت می نمودند، خود نیز سرگرم انجام

1 - SEE H. FURBER "THE OVERLAND ROUTE TO INDIA IN THE SEVENTEEN AND EIGHTEEN CENTURIES"

خدمات بازرگانی ذیقیمتی بین بنگال و خلیج فارس، بودند. زمانیکه کنترل و نظارت انگلستان بر بنگال برقرار شد، انجام اینگونه خدمات نیز افزایش یافت و به تبع آن کارمندان شرکت، دارای منافع شخصی شدند^۱. بر اساس برآوردهای انجام شده حجم فعالیت‌های تجارتهای کارمندان و خدمتگزاران شرکت ده برابر حجم معاملات تجارتهای شرکت بود.

نظر به قدرت دریائی شرکت هند شرقی و با توجه به اینکه مقامات ایرانی و عثمانی در جستجوی یک بازوی قوی دریائی بودند تا ضمن پاسداری از تجارشان، اعرابی را که در فعالیت‌های بازرگانی آنها خلل وارد می‌کردند سرکوب نمایند، پیشنهادات ارزنده و چشمگیری به شرکت می‌دادند.

این پیشنهادات که دورنمای برخورداری از امتیازات تجارتهای جدید و حتی دستیابی به یک پایگاه دریائی مطمئن در جزیره خارک را نوید می‌داد برای مقامات شرکت، و سوسه‌انگیز بود. نمایندگان محلی انگلستان در این مورد توصیه‌های گوناگونی می‌نمودند، اما در سطوح بالا با آن موافقت نمی‌شد زیرا پیش‌بینی می‌کردند که با قبول و اجرای این پیشنهادات، وقوع احتمالی هرگونه درگیریهای همه‌جانبه در رقابتهای محلی که به تجارت و سرمایه شرکت آسیب می‌رساند، اجتناب‌ناپذیر می‌بود.

تنها تصمیمی که اتخاذ گردید، برچیدن دفتر نمایندگی شرکت به سال ۱۷۶۹ در بوشهر بود. در واپسین سالهای قرن ۱۸ به دلیل رقابت‌ها، کمبود پول مسکوک در خلیج فارس که تأمین‌کننده منابع مالی برای واردات کالا از هند بود و شیوع فاجعه‌بار طاعون به سال ۱۷۷۳ در عراق که تلفات جانی زیادی در بصره به بار آورد و در پی آن محاصره و اشغال بصره در سالهای ۷۹-۱۷۷۵ توسط ایرانیان، اهمیت تجارت خلیج فارس برای شرکت از بین رفت.

1 - SEE H. FUBER , JOHN COMPANY AT WORK (CAMBRIDGE , MASS. , 1951 P.J.MARSHALL , EAST INDIAN FORTUNES COXFORD 1976) , PP76 - 105 ; A. DALRYPLE , ED , AN CCOUNT OF THE NAVIGATION BETWEEN LNDIA AND GULF OF PERSIA (LONDON 1786) : P.NIGHTINGLE , TRADE AND EMPIRE IN WESTERN INDDIA 1784 - (CAMBRIDGE 1970) .1806

سرانجام تجارت شرکت در بصره و همچنین بوشهر که دفترش در سال ۱۷۷۵ بازگشائی شده بود در واقع از رونق افتاد و چنان اوضاع تجارتي زیان‌آور شد که مقامات شرکت در صدد برآمدند از آنجا بطور کلی چشم‌پوشی کنند.

در همان حال اوضاع تجارتي خلیج فارس بطور فزاینده‌ای در مسقط رونق و اعتبار می‌یافت به طوری که خیلی زود آن بندر به مرکز فعالیت‌های تجارتي و بازار اصلی شرکت و سایر اعراب خلیج فارس تبدیل شد.

چون شرکت در پایان قرن هیجده، از منافع تجارتي و علائق سیاسی در خلیج فارس بی‌بهره بود، به درستی مشکل بتوان به انگیزه‌ای که سبب دوام و قوام شرکت در این آبراه بوده است، پی برد.

ایجاد پست زمینی یکی از این عوامل بود، اما احتمالاً دلیل عمده و اساسی را در منافع خصوصی و رخوت و تنبلی کارمندان شرکت، باید جستجو کرد. درست در پایان قرن ۱۸ وضعیت انگلستان در خلیج فارس، با تزریق مسائل استراتژیکی تغییر شکل کلی پیدا کرد. این تحول بازتاب دو رویداد بود: هجوم زمانشاه، پادشاه افغانستان به شمال هند و لشکرکشی فرانسه به مصر به سال ۱۷۹۸.

این دو رویداد سبب شد تا انگلستان در کشورهای همجوار خلیج فارس و از همه مهمتر ایران، منافع جدیدی را جستجو کند.

مقامات انگلیسی پیش‌بینی می‌کردند که انعقاد یک قرارداد سیاسی با ایران دو کاربرد برای کشورشان به همراه خواهد داشت: اول، ایران با تهدید مرزهای غربی افغانستان احتمالاً بتواند زمانشاه را وادار به عقب‌نشینی از هند سازد و دوم اینکه بصورت کشوری حایل از ورود بناپارت به شرق و تهدید مستملکات انگلیس در هند جلوگیری کند. اینکه این دیدگاه در انگیزه‌های واقعی انگلستان پژواک یافته باشد یا نه خارج از این بحث است، اما کافیهست اشاره شود که در پیگیری ظاهری همین اهداف بود که در ژانویه سال ۱۸۰۱، انگلستان قراردادی سیاسی با ایران منعقد کرد.

در تعقیب همین اهداف و نظر به مناقشات با فرانسه، انگلستان در سالهای ۱۷۹۸ و ۱۷۹۹ قراردادهائی با مسقط منعقد ساخت و اولین نماینده سیاسی مقیم نیز در سال ۱۷۹۸ در بغداد مستقر گشت.

برخلاف نمایندگی سیاسی مقیم در بصره، مسئولین انگلستان در بغداد دارای وظائف تجارتي نبوده، تنها مأموریت‌های سیاسی و امور مربوط به ارتباطات را دنبال می‌کردند^۱. در هر حال زمانیکه این ترتیبات برای ایجاد یک دیوار دفاعی در منطقه خلیج فارس پایان پذیرفت، انگلستان علائق خود را نسبت به آنان از دست داده بود، زیرا خطر فرانسه (اگر خطری می‌داشت) و خطر افغانستان بر طرف شده بودند.

بنابراین دیوار دفاعی از بین برده شد و حکومت هند در سال ۱۸۰۶ از یاری رسانیدن به ایران علیه روس‌ها خودداری کرد و تعطیل نمایندگی مقیم در بغداد نیز پیشنهاد گردید. اما به زودی تهدید فرانسه در شکل ارائه پیشنهاداتی جدید، از سوی ناپلئون به عثمانی و ایران دوباره نیروئی تازه گرفت و ترس و دلهره برای امنیت هند انگلیس، مقامات حکومت هند را دلوایس ساخت.

لذا همزمان هیئت‌هائی در لندن و کلکته - جائیکه فرماندار کل لرد میتو MINTO از ترس حمله فرانسه به هند بسیار نگران و دلوایس شده بود - آماده‌اعزام به ایران گردیدند^۲. در مرحله نخست تدوین یک سیاست روشن و فراگیر استراتژیکی برای منطقه خلیج فارس، ناشی از ابتکارات لرد میتو بود. طراح این نقشه جان ملکم بود که در سالهای ۱۸۰۰ - ریاست هیئت اعزامی به ایران را بر عهده داشت و در سال ۱۸۰۸ برای رهبری هیئت اعزامی به منطقه خلیج فارس از سوی لرد میتو برگزیده شد.

1 - SEE . J.W. KAYE , LIFE OF MALCOLM , 2 VOL . (LONDON 1859) , 1 : 89- 154 ; E.INGRAM , "A PREVIEW OF THE GAME IN ASIA , PARTS 1 - 4 , MIDDLE EAST STUDIES 9 (1973) AND 10(1974) : M.E. YAPP , "THE ESTABLISHMENT GREAT OF THE EAST INDIA CO . RESIDENCY AT BAGHDAD 1798 - 1806" , BULLETIME OF THE SCHOOL OF ORIENTAL AND OF AFRICAN STUDIES 30 (1967) ; 323 - 36 .

2 - COUNTESS OF MINTO , LIFE OF MINTO , 2 VOLS . (LONDON 1875 - 80) ; G.J. ALDER , "BRITAIN AND THE DEFENCE OF INDIA - THE ORIGINS OF THE PROBLEMS 1798 - 1815" , JOURNAL OF ASIAN HISTORY 6 (1972) ; A , MAJUMDAR* , LORD MINTO'S ADMINISTRATION IN INDIA (1807 - 13)PH.D.THESIS , OXFORD , UNIVERSITY , 1962 .

موقعی که لرد میتو اطلاع یافت که لندن یک هیئت به ایران گسیل داشته، از اعزام مستقیم جان ملکم به این کشور خودداری کرد، در عوض مجبور شد هیئتی با برنامه‌هائی کلی برای اعزام به خلیج فارس جهت بر حذر داشتن حکام آنجا از عواقب اتحادشان با فرانسه، مهیا سازد.

اساساً ملکم در صدد بود اتحاد بین فرانسه و ایران را که در ماه مه ۱۸۰۷ در فینکن‌اشتاین برقرار شده بود از هم بپاشد، اما کوشش‌های او در این راستا با شکست مواجه شد. بخردانه‌تر بود که او راه را برای سیر هاردفورد جونز، سفیر اعزامی از لندن که با شکیبائی در بمبئی در حال انتظار بسر می‌برد، جهت اجرای این مأموریت، هموار سازد. اما ملکم که نمی‌خواست از این امتیاز چشم‌پوشی کند در عوض نقشه جدیدی را به لرد میتو پیشنهاد داد. طرح جدید ملکم پیرامون اشغال جزیره‌ای - خارک - در خلیج فارس و تبدیل آن به یک پایگاه دریائی برای انگلستان، دور می‌زد.

دستیابی انگلستان به یک پایگاه در خلیج فارس دیدگاهی تازه نبود، بلکه همانگونه که در پیش گفته شد عمال و نمایندگان شرکت در خلال قرن هیجدهم مکرراً خواستار - انتقال مرکز شرکت به یکی از جزایر در خلیج فارس، بوده‌اند.

پیشنهادات اولیه در پوششی از الفاظ و عبارات بازرگانی ارائه شده بودند؛ کما اینکه در پیشنهاد پیشین ملکم به سال ۱۸۰۰، دایر بر استقرار پایگاهی در جزیره قشم هم، توجیهات تجارتنی بسیار چشمگیر بود.

با این وجود ملکم در سال ۱۸۰۸ پیشنهادش را در چارچوب اهداف سیاسی و ملاحظات استراتژیکی ارائه نمود. او معتقد بود انگلستان در دستیابی به جزیره‌ای در خلیج فارس ضمن برقراری سلطه بر این آبراه خواهد توانست کشورهای حاشیه را وادار سازد تا منافع انگلستان در خلیج فارس را نیز محترم بشمارند.

عموماً اینطور پنداشته می‌شد که بسادگی می‌توان قبایل ساکن در جنوب ایران و عراق را علیه حکومت‌های متبوعشان، به شورش واداشت^۱.

نقشه ملکم، به دلیل اقدامات سیر هارد فورد جونز که به دستورالعمل‌های میتو توجه و

اعتنایی نمی‌کرد و خود ملکم را نیز کمی بعد فراخواند، نقش بر آب گردید. سیر هارد فورد جونز با تحت فشار قرار دادن ایران قراردادی - قرارداد مقدماتی ۱۹۰۸ - را با آن کشور منعقد ساخت و دیگر بار ایران را وارد اردوگاه انگلستان کرد. در پی پیروزی جونز در اجرای این مأموریت، بین لندن و کلکته در مورد پیگیری سیاستی درست و دقیق در قبال منطقه خلیج فارس، اختلاف نظرهای عمده‌ای بروز کرد. لندن از اتحاد ایران - انگلیس که بموجب آن ایران به عنوان کشوری حایل برای دفاع از هند انگلیس در می‌آمد، پشتیبانی می‌کرد، در حالیکه کلکته بر این باور بود که این اتحاد ضمن اینکه مخارجش سنگین بوده، ایران نیز نخواهد توانست دفاع ارزنده‌ای برای هند تأمین کند، لذا از طرح استراتژیکی ملکم، حمایت می‌کرد. در این کشمکش‌ها لندن پیروز از میدان درآمد و ناگزیر طرح استراتژیکی خلیج فارس هم کنار گذاشته شد. با این وجود، کشمکش‌های یاد شده پیامدهای شیرینی در پی داشت که ما به اختلافات قانونی در قلمرو آن مقال نمی‌پردازیم. اما منازعات سیاسی و استراتژیکی را دنبال خواهیم کرد. هر چند ظاهراً انگیزه این اختلاف نظرها پیرامون کاربرد بهترین شیوه برای دفاع از هند بود، با این وجود این مطلب در برگرنده ماهیت واقعی کشمکش‌ها نبود. دلیلی که لندن بر اساس آن از اتحاد با ایران پشتیبانی می‌کرد، به دفاع از هند کمتر ارتباط داشت، بلکه به مسائل سیاسی اروپا و مسائلی که به علت تغییر مواضع روس در جنگ با ناپلئون بوجود آمده بود، بیشتر ربط پیدا می‌کرد. بنابراین بخاطر ملاحظات سیاسی اروپا بود که کابینه در لندن، آن طرح دفاعی را که حکومت هند از آن پشتیبانی می‌نمود، مردود اعلام کرد. دلیل حمایت حکومت هند از طرح دفاعی این بود که ظاهراً آن حکومت با امکاناتی که در دست داشت به تنهایی از اجرای آن بر می‌آمد و نه تنها وابستگی‌اش به حکومت لندن کاهش می‌پذیرفت بلکه از قیودی که بخاطر مسائل اروپا، آزادی عملش را محدود می‌کرد هم رهائی می‌یافت. حکومت هند اعتقاد داشت در آینده مسائل سیاسی اروپا و اتحاد انگلیس - ایران از عوامل اساسی بازدارنده در راه پیشبرد سیاست بریتانیا در خلیج فارس خواهد بود.^۱

پای‌بندی حکومت هند به امور استراتژیکی نباید مورد گزافه‌گوئی قرار گیرد. زمانیکه خطر فرانسه از میان رفت، همزمان علائق دفاعی حکومت هند راجع به هرگونه سیستم دفاعی در مناطق دور از محدوده هند نیز برطرف شد. تجاوزات روسیه به شمال ایران، غیر از رویدادهای بعد از سال ۱۸۳۰، موجبات دلوپسی انگلستان را فراهم نیاورد. در خلال سالهای ۳۰-۱۸۱۰ مسائل استراتژیکی در ساختار الگوی سیاسی انگلستان در منطقه خلیج فارس، نقش اندکی ایفا کردند.

در این سالها مسئله اصلی بار دیگر همچون گذشته در پاسداری از امور تجارتنی در برابر دستبردهای دزدان دریائی ساکن در کرانه‌های عربی خلیج فارس، خلاصه می‌شود. این مسئله بود که سبب شد بار دیگر بحث بر سر دستیابی به یک پایگاه در یکی از جزایر خلیج فارس، از سر گرفته شود.^۱

در سالهای ۱۰-۱۸۰۹، انگلستان جهت سرکوبی پایگاه دزدان دریائی مبادرت به لشکرکشی نمود و آن زمان بود که جزیره هِنگام به عنوان محلی درخور برای مقاصد انگلستان مناسب تشخیص داده شد.

این لشکرکشی هیچ دستاوردی نداشت و مشکل دزدی دریائی نیز کماکان ادامه یافت. در سالهای ۲۰-۱۸۱۹، لشکرکشی دیگری علیه دزدان دریائی صورت گرفت و بعد از بحث و تبادل نظر، انگلستان جزیره قشم را جهت پایگاهش در خلیج فارس، به اشغال درآورد. اما این جزیره به عنوان پایگاه، محلی مناسب نبود، در ضمن این اقدام انگلیس رنجش خاطر ایرانیان را نیز موجب شد. بنابراین نیروهای انگلیسی در سال ۱۸۲۳ قشم را تخلیه کردند، با این وجود اسکادران دریائی انگلیس مستقر در خلیج فارس، بندر باسعیدو را به عنوان ستاد عملیاتی خود کماکان مورد استفاده قرار داد.

روی همرفته منافع انگلستان در خلیج فارس عمدتاً ناشی از عملکرد نمایندگان مقیم و

39^o PAPER PRESENTED AT THE ANGLO - IRANIAN CULTURAL SYMPOSIUM AT THE PAHLAVI UNIVERSIYT 2. SHIRAZ , NOVEMBER 1977 (TO BE PUBLISHED IN THE FORTHCOMING PROCEEDINGS) .

1 - J.B.KELLY , BRITAIN AND THE PERSIAN GULF (OXFORD 1968) .

حکومت هند بود که گروه‌های اصلی ذینفع را تشکیل داده، مجدداً در مورد استقرار پایگاهی در یکی از جزایر، پافشاری می‌کردند. در اوائل دهه ۱۸۳۰ آنان پیشنهاد جدیدی بمنظور اشغال خارک مطرح نمودند، اما از سوی مقامات مسئول در انگلستان که هنوز هم در مورد ضرورت موضوع قانع نشده بودند، مردود و غیرقابل قبول اعلام شد.

در سر تا سر این مدت، حکومت انگلیسی هند، اساساً علاقمند بود با ارزانترین و کم در دسترترین وسیله، نظم و آرامش را در آبهای خلیج فارس، برقرار سازد.

حکومت عالی هند در کلکته و هیئت مدیران شرکت هند شرقی در لندن در سال ۱۸۳۴ مواضع رسمی خود را به روشنی اعلام داشتند.

لُرد ویلیام بنتینک LORD WILLIAM BENTINK فرماندار کل، کتباً اعلام داشت: «ما تنها به تجارت دریائی خلیج فارس علاقمندیم و مادام که به این تجارت آسیبی وارد نشده باشد، به ما هیچ ارتباطی ندارد که این قدرت و یا قدرت دیگری بر کناره‌های خلیج فارس، تسلط داشته باشد^۱». هیئت مدیران شرکت هم، دیدگاه خود را بگونه‌ای مشابه اعلام کردند:

«مادامکه جریان تجارت به طرزی آزاد و مصون از هر گونه آسیب استمرار می‌یابد و آرامش نیز برقرار است. برای ما چندان اهمیتی ندارد که کدام قدرت زمام امور را در خلیج فارس در دست دارد^۲».

این اظهار نظرها در ارتباط با پیشنهادهائی که در مورد یاری رسانیدن به سلطان مسقط علیه دشمنان مختلفش عنوان شده بود، مطرح گردیدند.

هر از چندگاه در میان سیاست پروازدن انگلیسی، این روش در قبال مسقط اساساً با این امید که سلطان را تشویق کرده در آبهای خلیج فارس صلح و امنیت برقرار سازد و بریتانیا را از درد سرها برهاند، هوادارانی پیدا می‌کرد. با این وجود دیگران خود سلطان مسقط را عاملی مهم در بروز ناآرامی‌های خلیج فارس، می‌پنداشتند.

در هر حال کوشش‌های سلطان در تأمین حمایت مستمر انگلستان از مسقط ناکام ماند و سیاست مربوط به مسقط نیز به بوته فراموشی سپرده شد. سرانجام دزدی دریائی سرکوب گردید اما نه بالشکرکشی، نه از طریق دستیابی به جزیره‌ای در خلیج فارس و نه توسط عمال

1 - QUOTED IBIP , P.235 .

2 - QUOTED IBID., P.238 .

مسطّعی، بلکه با اجرای طرحی نو، بنام «سیستم متصالّح» "TRUCIAL SYSTEM". در سال ۱۸۳۵ شیوخ دزدان دریائی وادار شدند تا داوطلبانه قرارداد ترک مخاصمه "TRUCE" را که بر اساس مفاد آن، جنگ دریائی در فصل صید مروارید منع می‌شد، امضاء کنند.

قرارداد ترک مخاصمه سالیانه تجدید می‌شد و اعتبارش نیز بمدت یکسال تمدید می‌گردید. در سال ۱۸۴۳ این قرارداد بمدت ۱۰ سال تمدید شد، اما در سال ۱۸۵۳ بصورت دائم درآمد.

واحدهای شناور جمعی اسکادران دریائی هند که مسؤولیت مساحی و سایر خدمات ناوبری در خلیج فارس را به عهده داشتند، بر خُسن اجرای قرارداد ترک مخاصمه هم نظارت می‌کردند.

طراح این نقشه بسیار موفق، ساموئل هنل SAMUEL HENNEL، نماینده کاردان انگلستان بود که از سال ۱۸۲۶ تا ۱۸۵۴ در منطقه، انجام وظیفه می‌کرد. در خلال دهه ۱۸۳۰، زمانیکه رویدادهای مهمی در عراق، ایران و عربستان بوقوع می‌پیوست، بار دیگر موضوع طرح استراتژیکی خلیج فارس، بر سر زبانها افتاد.

از سال ۱۷۹۸ امکانات و شیوه‌های مختلفی جهت توسعه نفوذ انگلستان در عراق مورد بررسی و تبادل نظر قرار گرفت، اما جریان امور با آهنگی کند پیشرفت می‌کرد، زیرا از یکطرف انگلستان منافع چندانی در آنجا نداشت و از طرف دیگر، عراق به عنوان قسمتی از امپراطوری عثمانی پیچیدگی‌هایی نگران‌کننده و در عین حال خطرناک، در مسائل اروپا بوجود می‌آورد، که برای انگلستان هم، چندان سودی در بر نداشت.

در دهه ۱۸۳۰ عملیات ناوبری با کاربرد کشتی‌های بخار و ایجاد ارتباطی سریع‌تر بین بریتانیا و هند، علائقی برای انگلستان بوجود آورد.

در این رابطه؛ آبراه خلیج فارس و رودخانه فرات دارای دورنمایی نویدبخش گردیدند و با وجودی که بر اساس تصمیمات متخذه اهم کوشش‌ها در حول توسعه راه دریائی دریای سرخ دور می‌زد، اما بمنظور بررسی امکانات مسیر دریائی رودخانه فرات نیز، هیئتی به عراق اعزام شد.

هیئت اعزامی به فرات بصورت ابزاری برای طرح‌ها و نقشه‌های سیاسی ویژه‌ای در

ارتباط با مواضع انگلستان در خلیج فارس، درآمد؛ چون پنداشته می‌شد از طریق این هیئت، انگلستان بتواند پشتیبانی قبایل عرب ساکن در سفلاهی رودخانه فرات و بطور کلی عراق را، بدست آورد.

انگلیسی‌ها بر این باور بودند که چنین نفوذی می‌تواند از تسلط محمدعلی، پاشای مصر، بر عراق و یا حتی سرانجام از سلطه روس بر آن کشور جلوگیری کند. اما حکومت هند اساساً نسبت به طرح‌هایی که دولت انگلستان مبتکر آن بود، شور و شوق چندانی نشان نمی‌داد ولی از نقشه‌های عمال شرکت در عراق و رهبر هیئت اعزامی، فرانسیس چسنی "FRANCIS CHESNEY" با شدت هر چه بیشتر، جانبداری می‌کرد. منافع لندن عمدتاً ناشی از مسائل سیاسی اروپا بود و بعد از اینکه در سال ۴۱ - ۱۸۴۰ محمدعلی از سوریه بیرون رانده شد، آن علائق رو به نقصان گذاشت و آرزوی استقرار نفوذ قدرتمند سیاسی انگلستان بر عراق هم نقش بر آب شد.^۱

انگلستان به علت دلهره‌ای که از گسترش نفوذ روسیه در ایران و از طریق آن در سرزمین‌های مرزی هند انگلیس داشت، علائق خود را نسبت به ایران، دوباره تجدید کرد. در سال ۳۸ - ۱۸۳۷ که ایران هرات را به محاصره درآورد، انگلستان پیامدهای آنرا به مثابه گسترش احتمالی نفوذ روسیه در افغانستان تلقی کرد و عکس‌العمل‌های سخت و شدیدی را به نمایش درآورد.

چون انگلستان با اعمال فشارهای دیپلماتیک بر محمدشاه بمنظور وادار ساختن او جهت خودداری از حمله به هرات، با شکست روبرو شد، بنابراین وزیر مختار انگلیس در ایران، جان مک‌نیل، توصیه نمود که در این مورد باید یک لشکرکشی - به خلیج فارس - از طریق هند صورت گیرد.

او در واقع اعزام دوستون نظامی را پیش‌بینی می‌کرد، یکی با مقیاس کوچکتر جهت اشغال جزیره خارک و اگر ستون قبلی در انجام مأموریتش ناکام گردد، ستون بزرگتری به

1 - SEE F.R. CHESNEY , "NARRATIVE OF THE EUPHERATES EXPEDITION" (LONDON 1968)
; H - HOSKINS "BRITISH ROUTES TO INDIA (LONDON 1998) ; AND M.G. KHAN , "BRITISH
POLICY IN IRAQ" 1828 - 43 PH.D. THESIS , UNIVERSITY OF LONDON 1967 .

بو شهر گسیل داده شود.

بنابراین بار دیگر فرصتی برای آزمودن استراتژی خلیج فارس بوجود آمد که حکومت هند از آن سر باز زد.

فرماندار کل هند، لرد اکسلند، ستون نظامی کوچکی را به خارک اعزام کرد، اما از ترس تأثیرات احتمالی بر روابط بریتانیا و روسیه و حمله به سرزمین اصلی ایران، از گسیل ستونی بزرگتر به بو شهر خودداری نمود و در عوض تمام هم خود را برای ایجاد ایالتی حایل "BUFFER STATE" در افغانستان مصروف داشت.

تصمیمات او که از حمایت کامل دولت در انگلستان برخوردار بود، به اولین جنگ مصیبت بار انگلیس - افغانستان سال ۴۲ - ۱۸۳۹، منجر شد^۱.

تنها تاوان و غرامت، حفظ افغانستان بود که اکسلند را وادار ساخت تا دوباره طرح استراتژی خلیج فارس را مدنظر قرار دهد، و دولت هند هم مصممانه کوشید تا تحت هر توافقی با ایران اجازه یابد که خارک را بدست آورد.

دلایل فوق تا حدی متضمن مسائل استراتژیکی بود و تا اندازه ای هم به عنوان و ایجاد پایگاهی برای اجرای عملیات نظامی علیه دزدان دریائی، توجیه کننده می گردید، اما عمده تاً منافع تجارتنی را در برگرفت.

اوکلند، کتباً اعلام داشت: «خارک می تواند سنگاپور خلیج فارس باشد»^۲.

لندن تحت تأثیر این توجیهاات قرار نمی گرفت و از عکس العمل روسیه بیمناک بود و از طرفی خواهان سازش با ایران، بنابراین هیئت وزرا به حکومت هند دستور داد که خارک را تخلیه کند و بدین سان بار دیگر طرح استراتژیکی خلیج فارس آزمون نشده، کنار گذاشته شد. خطر تسخیر احتمالی بحرین و کناره های عربی دریای پارس توسط محمدعلی، پاشای مصر، در پی پیروزی موفقیت آمیز او در سرزمین نجد، سومین بحران دهه ۱۸۳۰ در

1 - AUCKLAND TO HOBHOUSE (PERSONAL COMMUNICATION) 23 AUG. 1838 AND 151838 , ADD MS 3647 3FF,304,339 .NOV.

2 - AUCKLAND TO HOBHOUSE (PERSONAL COMMUNICATION) 15 AUG. 1840 AND ADD36474 F.338 .MS.

خلیج فارس را بوجود آورد.

هیئت وزرا به حکومت هند فشار وارد می‌آورد تا با اقدامات تند و سریع خود از وقوع چنین پیش‌آمدی جلوگیری به عمل آورد، ضمناً نمایندگی سیاسی مقیم در خلیج فارس و حکومت بمبئی با این درخواست همسوئی و وحدت نظر داشتند.

اما اکلند از اجرای اقدامات سخت و شدید سرباز می‌زد و اعتقاد داشت که هند فاقد توان و امکانات لازمه جهت اقدامی مؤثر در خلیج فارس می‌باشد، و از طرفی خواهان تحت‌الحمایگی بحرین نبوده و از هر گونه درگیری تنگاتنگ هم در خلیج فارس اجتناب می‌کرد. او بر این باور بود که اگر هیئت دولت خواهان قطع اقدامات محمدعلی است، خود راساً باید وارد عمل شود.^۱

با وجودیکه وزیر امور خارجه، لرد پالمستون، دستوراتی صادر کرد و اکلند را وادار ساخت تا در خلیج فارس دست به اقداماتی بزند، اما در عین حال زمانیکه این دستورات به هند رسید، نیروهای مصری عقب‌نشینی‌اشان را آغاز کرده بودند و اگر خطری هم وجود می‌داشت برطرف شده بود، بنابراین بحرین به حیات سیاسی ادامه داد.^۲

بعد از سال ۱۸۴۲ دوران علائق استراتژیکی - تجدید شده - انگلستان در خلیج فارس سپری شد، ضمناً این علائق هرگز ارزنده و با اهمیت نبودند.

نمایندگان سیاسی مقیم و عمدتاً حکومت بمبئی، دستیابی به یک پایگاه در خلیج فارس را مورد حمایت و پشتیبانی قرار می‌دادند چون در مورد استقرار نظم و آرامش در این آبراه دلوپس بودند. وزارت امور خارجه در لندن با اصل دستیابی به پایگاه در خلیج فارس آن هم با گزینش بحرین حمایت می‌کرد، اما بنا به دلایلی که مربوط به مسائل سیاسی اروپا بود، با این نظریه یعنی اشغال خارک مخالفت می‌نمود، زیرا در وهله اول جلوگیری از اقدامات محمدعلی پاشا و در ثانی، سازش با روسیه را در دستور کار خود قرار داده بود. اما حکومت

1 - AUCKLAND TO PALMERSTON (PERSONAL COMMUNICATION) 16 FEB. 1840 ,
ADD37698F 25.MS.

2 - J.B. KELLY "MEHEMET ALI'S EXPEDITION TO THE PERSIAN GULF , 1837 - 40" PARTS
1MIDDLE EAST STUDIES 1 AND 2 (1965) .- 2 ,

کُل کلکته با اشغال جزیره خارک تا حدودی بنا به ملاحظات استراتژیکی و عمدتاً بنا به دلایل تجارتی موافق بود، ولی با تملک بحرین به عنوان پایگاه، مخالفت می‌زورید. روی هم‌رفته می‌توان گفت شیوه و روشی که ملکم در سال ۱۸۰۸ برای پیشبرد دراز مدت مسائل استراتژیکی در خلیج فارس پیشنهاد کرده بود، از ضمانت اجرائی اندکی برخوردار بود.

انگلستان هنوز هم خواهان برقراری روابطی رضایتبخش با کشورهای منطقه بود و می‌خواست هماهنگ با تداوم علائق تجارتیش در خلیج فارس درگیربهایش را نیز به‌متها درجه محدود سازد.

در خلال سالهای ۷-۱۸۵۶ به علت جنگ انگلیس-ایران، مسائل استراتژیکی خلیج فارس نیز دوباره آشکار شد.^۱

در بین سالهای ۱۸۴۲ و ۱۸۵۳ مراحل دشار در روابط ایران و انگلیس بوجود آمد که علتش دلهره انگلیسی‌ها از تجدید دعاوی ایران بر منطقه هرات بود.

در هر یک از این مراحل حکومت لندن اجرای عملیات نظامی را در خلیج فارس مورد مطالعه و بررسی قرار می‌داد - اشغال جزیره خارک - بدین امید که از اقدامات دولت ایران جلوگیری به عمل آورد. انگلستان در خلال این مدت هیچ اقدامی را ضروری ندانست مگر در سال ۱۸۵۶ که بحران عظیم‌تری بوقوع پیوست: یک بحث و جدل شخصی سبب شد که فرستاده سیاسی انگلستان، تهران را ترک کند و دولت ایران نیز هرات را محاصره نماید و سرانجام در اکتبر سال ۱۸۵۶ آن را به اشغال نظامی در آورد. دولت انگلستان هم برای حفظ شئون خود، اجرای اقداماتی را لازم تشخیص داد که در این راستا کابینه بی‌میل انگلستان به فرماندار کل، لرد کانینگ، که حتی بی‌میل‌تر از آنها بود دستور داد تا یک ستون نظامی به خلیج فارس اعزام دارد، از طرفی جنگ کریمه سبب شد که انگلستان بتواند واکنش روس‌ها را در این مورد، نادیده انگارد.

1 - ON THE ANGLO _ IRANIAN WAR OF 1856 - 57 , SEE B.ENGLISH , JOHN COMPANY'SLAST WAR (LONDON , 1971) : J.F. STANDISH , "THE PERSIAN WAR OF 1856 - 1857 ." MIDDLE EAST STUDIES 3(1966) ; LT . GENERAL SIR . JAMES OUTRAM'S PERSIAN 1857 (LONDON , 1860) ; AND KELLY , BRITAIN , PP 452 - 99 .CAMPAIGN IN

کانینگ نمی‌خواست ستون نظامی به خلیج فارس اعزام دارد، او می‌گفت: هند از پس این جنگ بر نمی‌آید و از طرفی هرات هم برای انگلستان چنان ارزشی ندارد که بخاطر آن وارد جنگ شود.

افزون بر آن او بر این باور بود که اعزام یک ستون نظامی کوچک از هند کارساز نیست: «آن طلسمی که تصور می‌کردیم برای اشغال خارک در دست داریم، خواهیم دید که قدرت و خاصیتش از دست رفته است»، و به درستی که او درست پیش‌بینی می‌کرد^۱.

کانینگ اعتقاد داشت که ایران از منافع بسیار کمی در کناره‌های خلیج فارس برخوردار بوده که پذیرای چنین فشارهائی باشد. در هر حال ضرورت ایجاب می‌کرد که انگلستان اقدامات نظامی خود را گسترش دهد؛ بنابراین اول خارک را اشغال نمود، آنگاه بوشهر را به تصرف درآورد و سپس خر مشهر را به زیر سیطره گرفت و خبر انعقاد صلح، زمانی دریافت شد که قوای نظامی انگلیس، خوزستان را در هم می‌نوردید. اما انگلستان مایل نبود علیه ایران وارد جنگی همه‌جانبه گردد. در آغاز قرن ۱۹ این باور وجود داشت که اگر انگلستان بخواهد، می‌تواند طوایف جنوب ایران را علیه حکومت مرکزی در تهران به شورش وادارد، که استفاده از این امکان قسمت عمده و اساسی طرح استراتژیکی ملکم را در خلیج فارس تشکیل می‌داد. اما در میان دولتمردان انگلستان این تصور وجود داشت که اینگونه اقدامات نه تنها سرنگونی دولت و هرج و مرج داخلی، بلکه دخالت روس‌ها در امور داخلی ایران نیز در پی خواهد داشت.

بنابراین انگلستان می‌خواست هر چه زودتر جنگ را پایان رسانیده و بایک ایران قوی و باثبات روابط دوستانه برقرار نماید و از طرفی خواهان آن نبود که نزد قبایل جنوب ایران تعهداتی انجام نشده، بر جای گذارد.

بر اساس همین طرز تفکر، کانینگ از فرماندهان نظامی ستون اعزامی خواست تا از تشجیع قبایل علیه حکومت مرکزی ایران خودداری نمایند، هر چند که دولت انگلیس - لندن - شکیبائیش را از دست داده، دستورات او را لغو کرده بود، اما پیش از آنکه کاری

1 - CANNING TO GRANVILLE , 17 MAY 1856 , QUOTED KELLY , BRITAIN , P. 467 ;

SEEM.MACLAGEN "CLEMENCY" CANNING (LONDON 1962) P.51 .ALSO

صورت گیرد، جنگ به اتمام رسیده بود. در خلال جنگ مذاکرات صلح هم ادامه داشت، هر چند که عملیات نظامی انگلستان در خلیج فارس برای متنبه ساختن ایرانیان کارساز بود، اما بدرستی روشن نیست که شرایط نهائی مندرج در قرارداد صلح بطور اساسی با شرایطی که بدون توسل به نیروی نظامی بدست می‌آمد با هم تفاوتی داشته باشند.

بنابراین در خلال سالهای ۵۷ - ۱۸۵۶ استراتژی خلیج فارس بطور کامل به اجراء در نیامد، اما بدرستی روشن است که قرائن و مفاهیم ضمنی آن سیاست سازان - "POLICY" "MAKER" انگلستان را همچون بمب هسته‌ای منفجر و هراسناک ساخت. استراتژی خلیج فارس اسلحه‌ای قوی و کارساز بود، اما بگونه‌ای بسنده، دقیق و یا مهار شدنی نبود. تحقیقاً استراتژی خلیج فارس در برقراری روابط حسنه با کشورهای حوزه - خلیج فارس و سایر قدرتهای جهانی، هماهنگی و همسوئی نداشت، اما بدرستی هم روشن بود که انگلستان بدون تحریک طوایف نمی‌توانست در خلیج فارس، ایران را تحت فشار قرار دهد و بدون صرف هزینه‌های سنگین و بدون توسل به نیروی نظامی - که فراخوانی سربازان از هند امری دشوار بود - نمی‌توانست کاری از پیش برد زیرا همانگونه که دیده شد، تنها همین نظامیان اعزامی از ایران بودند که بموقع انگلستان را در شورش هند به سال ۱۸۵۷ نجات دادند. بنابراین در بهترین شرایط، یعنی عدم حضور روس‌ها، استراتژی خلیج فارس به اجرا در نیامد.

بعد از رخدادهای سال ۱۸۵۷، سالها استراتژی خلیج فارس در سیاست انگلستان در قبال خلیج فارس از اهمیت اندکی برخوردار بود، زیرا نه تنها هیچ قدرت اروپائی سیطره بدون چون و چرای انگلستان در خلیج فارس را تهدید نکرد بلکه هیچ کشمکش هم با کشورهای منطقه بوقوع نپیوست.

این دوران از جهت گرفتاریهای روزافزون انگلیس با قدرتهای محلی خلیج فارس، بویژه بحرین و مسقط بسیار بااهمیت و چشمگیر است، زیرا مداخلات انگلیس، اساساً بمنظور حفظ تزئینات و دستاوردهای محلی صورت می‌گرفت که خود پیش از این مبتکر و ضامن آنها در خلیج فارس بوده است، چه بروز هر گونه بی‌نظمی و اغتشاش در مسقط و بحرین احتمال مداخلات سایر قدرتهای محلی را بدنبال داشت و سرانجام در سیستم امنیتی انگلستان در خلیج فارس، شکاف بوجود می‌آورد. در نتیجه انگلستان ملزم گردید که به

استقلال این دو کشور کوچک پافشاری نماید و بمنظور جلوگیری از تلاش و براندازی استقلال آنها توسط ناراضیان داخلی، در امور داخلی آنها نیز دخالت نماید. استدلال می‌شود که رویدادهای جدید در امر ارتباطات - خطوط کشتیرانی، کشتی‌های بخاری و ارتباط سیستم تلگراف اروپا با شرق از طریق خلیج فارس - و قبول مسائل بشردوستانه جدید در سیاست انگلستان!! م، مداخلات فزاینده آن کشور با این مقیاس را شتاب بخشیده است^۱.
بنظر نمی‌رسد که هیچ یک از این عوامل جدید سنگین و پرمایه بوده و یا بگونه‌ای ویژه در زمره نوآوریها، محسوب گردند.

منافع انگلستان در امر ارتباطات از قرن ۱۸ بوجود آمده بود، لذا شیوه‌های جدید بطوری اساسی نگرش‌ها را دگرگون نساخت و ناوبری با کشتی‌های بخاری هم ارزش تجارتهی خلیج فارس را بالنسبه عمده‌تر نساخت، زیرا فروش کالاهای انگلیسی و هندی افزایش یافت، اما خلیج فارس تا توسعه صنعت نفت از نقطه نظر اقتصادی از اهمیت اندکی برخوردار بود و از طرفی توجه به مسائل بشردوستانه حتی زمانیکه این موضوع خیلی بر سر زبانها افتاد هم موضوعی نو نبود زیرا همین امر خود انگیزه اصلی کوشش‌های پیاپی انگلستان در تنظیم تجارت برده آفریقائی از سال ۱۸۲۲ در منطقه بوده است، بنابراین مداخلات انگلستان بیشتر بمنظور حفظ و پاسداری از منافع قدیمی بوده تا پیشبرد علائق جدید.

در سال ۱۸۶۱ اقتدار انگلستان بر بحرین بطور رسمی مستقر گردید. مناقشات و چند دستگی‌ها در بحرین همراه با دعاوی مالکیت بر آن جزیره که متوالاً از سوی وهابیه‌ها، ایرانیها و عثمانیه‌ها عنوان می‌شد، انگلستان را بر آن داشت تا مبادرت به انعقاد کنوانسیون با بحرین کند. بر اساس این کنوانسیون انگلستان استقلال خاندان آل خلیفه را به رسمیت شناخت، لذا انگلستان آن امیرنشین را در برابر تهاجمات خارجی، تضمین نمود - با انعقاد و اجرای این کنوانسیون بحرین وارد نظام متصالح "TRUCIAL SYSTEM" شد.

بزودی، زمانیکه کشمکش‌های بحرین، صلح و آرامش را در خلیج فارس مورد تهدید قرار داد، آثار تعهدات انگلستان در قبال آن جزیره نیز، آشکار شد. در سال ۱۸۶۸، انگلستان محمد آل خلیفه را از کار برکنار کرد و برادرش موسوم به علی را بجای او، منصوب نمود.

سال بعد، علی، در شورش‌هایی که توسط رقبایش رهبری می‌شد، جان خود را از دست داد، لذا انگلستان دوباره بمنظور نصب حاکم دیگری - عیسی‌بن علی، در امور داخلی بحرین دخالت کرد.

این رویدادها، ناگزیر مشکلات انگلستان با ایران را تجدید می‌کرد، زیرا آن کشور ادعای مالکیتش بر بحرین را دوباره عنوان کرده بود.

انگلستان در مسقط هم بدنبال رویدادهایی که بعد از مرگ سید سعید در سال ۱۸۵۶ در آنجا بوقوع پیوست، مجبور شد دخالت کند و آن زمانی بود که امپراتوری سید سعید بین دو پسرش، تقسیم شد - مجید ثروتمندترین منطقه، زنگبار را در دست گرفت و ثوینی حکومت مسقط و عمان را نصیب خود گردانید. بنابراین انگلستان بمنظور جلوگیری از جنگی ویرانگر بین آن دو برادر، مجبور شد که میانجیگری نماید.

فرماندار کل هند، بموجب رأی مورخه دوم آوریل سال ۱۸۶۱ کانینگ، تجزیه سرزمینهای سیدسعید را مورد پشتیبانی قرار داد ولی بمنظور جبران قسمتی از عایدات ثوینی، زنگبار را موظف ساخت تا سالانه ۴۰/۰۰۰ دلار ماریاتر را به مسقط بپردازد.

فرانسه هم این تقسیم‌بندی را مورد شناسایی قرار داد و آن زمانی بود که در سال ۱۸۶۲ بریتانیا و انگلستان با صدور بیانیه مشترکی خود را ملزم ساختند که به استقلال سلاطین مسقط و زنگبار احترام بگذارند.

با وجودیکه انگلستان کوشید تا در برابر مفاهیم ضمنی رأی کانینگ پایداری کند، اما آشکارا در آن زمان متعهد شده بود که از «آل بوسعید» در مسقط پشتیبانی نماید و آن تحت شرایطی بود که انگلستان را وامی‌داشت تا با ادعاهای سعودیها مخالفت کرده و سلطان را در برابر مخالفانش در عمان داخلی، زیر چتر حمایت خود درآورد. بنابراین به سعودیها هشدار داده شد تا از عمان خارج شوند و در سال ۱۸۶۲ یک فروند شناور جنگی انگلیس قلاع نظامی سعودیها را در دمام، زیر آتش سنگین خود گرفت. در مورد عمانیها، دشمنی انگلیس با رژیم عزان بن قیس (۷۱-۱۸۶۸) موجب سرنگونی حکومت او و استقرار حکومت، سیدبن ترکی شد.

انگلستان نسبت به رژیم‌های وابسته به داخله عمان بدگمان بود و اشتباهاً تصور می‌کرد

که آنها تحت نفوذ و سیطره و هابیهها در آمده‌اند.^۱

در سال ۱۸۷۳ انگلستان باز هم به انگیزه‌های دیگری جهت بسط نفوذش بر حکام مسقط دست یافت و آن زمانی بود که مسئولیت پرداخت کمک‌های مالی از سوی زنگبار را تقبل نمود. در بازنگری رویدادهای گذشته این احتمال وجود دارد که امر گریز ناپذیر منطقی را در مداخلات گوناگون انگلستان مشاهده کنیم. چنین ناگزیر هائی در آن موقع بسادگی پذیرفته نشد.

ما از سر تأمل راجع به سیاست انگلستان طوری گفتگو می‌کنیم که گویی در تفکرات انگلیسی‌ها همسوئی و اتفاق نظر وجود داشته در حالیکه این موضوع چیزی جز یک ساده‌نگری گمراه کننده بیش نبوده است.

با بررسی و مطالعه سیاست انگلستان در خلیج فارس - مانند هر جای دیگری - معمولاً هر چه بیشتر از کشمکش‌های دولتمردان انگلیسی که دست اندر کار امور سیاسی بوده‌اند، آگاه می‌شویم: بین دوائر دولتی در لندن؛ بین لندن و کلکته؛ و بین کلکته و بمبئی.

از این بالاتر، از اهمیت نقش عمال انگلیس یعنی نمایندگان سیاسی در خلیج فارس آگاه می‌شویم. آنها با اطلاعاتی که در انحصار خود داشتند همراه با استعدادشان سریع و بموقع در زمان بحران‌ها وارد عمل می‌شدند و اغلب می‌توانستند دولت انگلستان را وادار به اتخاذ سیاست‌هائی کنند که مافوق‌هایشان ترجیح می‌دادند از آنها دوری جویند. این نقش عمده و اساسی رالویس پللی "LEWISS PELLY" عاملی که عمدتاً مسؤول مداخلات انگلستان در بحرین و مسقط بود، ایفاء می‌کرد.

اما قسمت‌های همانندی هم از این نقش‌ها توسط اسلاف و اخلاف او در زمانهای مختلف و با مقیاس‌های گوناگون ایفا گردید. از سال ۱۸۷۱ ویزگیها و ماهیت مواضع انگلستان در خلیج فارس روشن تر شد. انگلستان که در پی استقرار آرامش در دریا نقشی تعدیل کننده بعهد گرفته بود، چاره‌ای نداشت جز اینکه یا از ایفای آن چشم‌پوشد یا آنکه آن

1 - RAVINDER KUMAR , INDIA AND THE PERSIAN GULF REGION . 1858 - 1907 (LONDON , 1965) . PP. 24 - 51 , ALSO J. MARTINEAU , LIFE OF SIR BARTLE FRERE , 2 VOL (LONDON , 1895) .

را به پیش ببرد، لذا در راستای رسیدن به این هدف و پذیرش تعهدات جدید، گامهای بلندی برداشت. بنابراین در سال ۱۸۷۱ پایه و اساس مواضع انگلستان در خلیج فارس مورد تردید قرار نگرفت و لرد مایو "LORD MAYO" فرماندار کل هند نوشت:

«سیاست ما در خلیج فارس خواه مبتنی بر انعقاد قرارداد با سران عرب ساکن در کرانه‌ها باشد و خواه براساس تدابیری که برای تأمین اتباع عمان و پاسداری از تجارت اتخاذ شده باشد، در هر حال سیاستی است که همواره از ۵۰ سال قبل و با دستاوردی رضایتبخش در مورد حفظ صلح و آرامش در دریا پیگیری کرده‌ایم، این سیاستی است که ... پاپس کشیدن از آن نه ممکن است و نه مطلوب^۱.

همچنین در همین موقع بود که به ارزش مواضع انگلستان در خلیج فارس و به اهمیت مشکلات جدیدی که در پی گشایش کانال سوئز و ارتباط تنگاتنگ اروپا با شرق پدید آمده بود پی برده شد و نیز بر همین اساس بود که در سمت گیری سیاست آن کشور در حوزه خلیج فارس دگرگونی‌هایی بوقوع پیوست. بدین معنی که کنترل مستقیم بر نمایندگی سیاسی مقیم، از حکومت بمبئی به حکومت کل کلکته انتقال یافت.

بیست سال بعد، درستی گفته لرد مایو در واکنش به چالش‌های جدیدی که علیه مواضع انگلستان صورت گرفت، آشکار شد و آن نظارت رسمی بیشتری بود که انگلستان بر بحرین و کشورهای متصل، به عهده گرفت.

انگیزه عمده این حرکت جدید دوباره جان گرفتن عثمانی در شرق عربستان در پی فروپاشی سعودیها در نجد و نیز لشکرکشی عثمانی به الحساء در سال ۱۸۷۱ بود. بریتانیا از نقطه نظر حقوقی نمی‌توانست علیه این لشکرکشی شکایت کند، هر چند که مواضع عملی آن کشور در حوزه خلیج فارس عرفاً و نه بطور قانونی قدرتمند بود و از طرفی هیچ ضرورتی هم دیده نمی‌شد که آن را دقیقاً تبیین کنند چون هیچ قدرت جهانی در آن موقع انگلستان را در خلیج فارس به مبارزه نطلبیده بود.

ظهور عثمانی در خلیج فارس هم به عنوان یک قدرت بین‌المللی و هم با تسلط بر عراق به عنوان یک قدرت منطقه‌ای، واقعیت مواضع شکننده انگلستان را آشکار ساخت.

1 - MAYO TO ARGYLL , 3 APRIL 1971 , QUOTED KELLY , BRITAIN , P. 713 .

همانگونه که یکی از مقامات رسمی انگلستان اظهار نظر کرده بود که: «نه بموجب قراردادی بما حق داده شد و نه بر اساس موافقت نامه‌ای متعهد شده‌ایم که از لشکرکشی‌های تهاجمی ترک‌ها و یا ایرانیان جلوگیری کنیم و نه دارای آن حق بوده که از هجوم قبیله‌ای و یا حتی بحرین به سرزمین ترک‌ها و یا به خاک ایران ممانعت به عمل آوریم»^۱.

بهر حال، در هر زمان این امکان وجود داشت که به سلطه انحصاری انگلستان در خلیج فارس پایان داده شود و لشکرکشی عثمانی هم به آشکار می‌توانست به جنگی منتهی گردد که اگر به دریا کشیده می‌شد انگلستان نمی‌توانست قرارداد ترک مخاصمات دریائی را نظارت کند و یا اینکه آن لشکرکشی به برخوردی بین عثمانی که مدعی مالکیت بر مسقط، کشورهای متصالح و بحرین بود، با انگلستان که نظارت بر آن کشورها را به عهده داشت، می‌انجامید.

خوشبختانه این تهدیدها عملی نشد، زیرا که عثمانی کنترل بر سرزمین نجد را دشوار دانسته و جز استقرار در الحساء کار دیگری را از پیش نبرد و از دیگر سو به طرح ادعاهای بیشتری هم پافشاری نکرد. در هر حال حضور عثمانی در سواحل عربی خلیج فارس برای سلطه انگلستان به عنوان تهدیدی قلمداد می‌شد، زیرا عثمانی با نیروئی پنهانی که انگلیسی‌ها آن را به پان‌اسلامیسم نسبت می‌دادند، تقویت می‌گردید. بویژه آنکه حضور ترک‌ها از اقدامات مؤثر انگلیسی‌ها علیه دزدان دریائی که در سواحل الحساء و قطر فعالیت می‌کردند، جلوگیری می‌نمود. بنابراین انگلیسی‌ها در مورد چگونگی رویارویی با عثمانیها با هم به بحث و تبادل نظر پرداختند.

بدایتاً بحث آنان پیرامون این موضوع بود که بموجب یک قرارداد رسمی کرانه‌های عربی خلیج فارس را، در نقطه‌ای حدوداً در حوالی قطر به مناطق نفوذ انگلیس و عثمانی تقسیم کنند^۲.

با وجودیکه این شیوه مشکلات سرزمین اصلی را - که انگلستان به آن علاقه‌ای نداشت - حل می‌کرد، اما این مشکل باقی می‌ماند که کدام یک از طرفین حفاظت از آبهای خلیج فارس

1 - QUOTED KELLY , BRITAIN , P.804 .

2 - KUMAR , INDIA , P. 116 .

را به دست گیرند: اگر انگلستان موافقت می‌کرد تا عثمانیها پاسداری مناطق شمالی خلیج فارس را به عهده گیرند، بدون تردید ایرانیان بدان اعتراض می‌کردند، از دیگر سواگر انگلستان خود از تمام آبهای خلیج فارس محافظت می‌کرد، بر سر آبهای ساحلی عثمانی کشمکش درمی‌گرفت. افزون بر آن از دیگر موارد مورد بحث این بود که عثمانیها فاقد آن قدرت و اراده بودند که بتوان با آنها به موافقت نامه‌ای دست یافت.

راه حل دیگری که حکمران کل، لرد لیتون "LORD LYTON" در سال ۱۸۷۹ از آن پشتیبانی می‌کرد این بود که مسقط، عمان متصلح و بحرین را تحت‌الحمایه نمود تا بدینوسیله به مواضع انگلستان در قسمت جنوبی خلیج فارس، صورت رسمی داده شود.

لرد سالیبوری، وزیر امور خارجه، به این دلیل که عثمانی قدرتی اروپائی بود و نمی‌خواست سیاست سازش با اروپا را با کشمکش با آن کشور بخاطر سرزمین پرت و دور افتاده عربستان به مخاطره اندازد، با این راه حل مخالفت می‌کرد.

مضافاً قرارداد ۱۸۶۲ با فرانسه، موضوع تحت‌الحمایه در آوردن مسقط را دشوار می‌ساخت^۱.

این اختلاف عقاید منعکس کننده فقدان قراردادی بود که ارزش و اهمیت مواضع سیاسی انگلستان را در خلیج فارس تسجیل کند.

ظهور قدرت عثمانی بدین معنی بود که فشارهائی را که پیش از آن بموجب زد و بندهای سیاسی اروپا در مورد ارتباط انگلستان با کشورهای منطقه تحمیل شده بود اکنون به خود خلیج فارس کشیده شده و آن آزادی ظاهری که بر اساس استراتژی خلیج فارس به حکومت هند داده شده بود نیز به صورت امری واهی و فریبنده به نمایش در می‌آمد. این تردیدها و بلا تکلیف‌ها، انگلستان را از ارائه واکنشی منطقی و منسجم باز می‌داشت، بنابراین وظیفه عرضه راه‌حل‌هائی ویژه به نماینده سیاسی مجرب و توانائی بنام ای. سی. راس "E.C.ROSS"، واگذار شد.

در ۲۲ دسامبر ۱۸۸۰ راس قراردادی با بحرین بامضاء رسانید که از دو ویژگی برخوردار بود:

انگلستان نه تنها روابط خارجی بحرین را تحت کنترل خود درآورد بلکه بحرین نیز موافقت نمود که ضمن عدم پذیرش دیپلمات‌های خارجی و نمایندگی‌های قنصلی، از واگذاری انبار ذغال سنگ به خارجیان بدون موافقت انگلستان هم خودداری کند. این گام بمنظور تقویت مواضع شیخ بحرین در پاسداری علیه ادعاهای عثمانی برداشته شد.

همین انگیزه و شیوه موجب شد که در سال ۱۸۸۷ انگلستان قراردادهای جدیدی را با شیخ‌نشین‌های متصلح بامضاء برساند. همانگونه که در فوق اشاره شد، در مسقط بموجب قرارداد ۱۸۶۲ با فرانسه، اوضاع پیچیده و غامض بود و انگلستان را از اجرای نظارت بر روابط خارجی مسقط باز می‌داشت، لذا انگلستان ناچار شد که با انعقاد قرارداد ۱۸۹۱ قانع گردد که بر اساس آن سلطان متعهد می‌گردید بدون رضایت انگلستان هیچ قسمت از سرزمینش را به قدرت دیگری واگذار ننماید. آن ماده از قرارداد مسقط که صراحتاً سلطان را از واگذاری قسمتی از قلمروش به قدرت دیگری باز می‌داشت، جامع‌تر از مفاد قراردادهائی بود که پیش از آن با بحرین و شیوخ متصلح به امضاء رسانیده بود. لذا انگلستان در سال ۱۸۹۲ قراردادهای فوق را مورد تجدید نظر قرار داد و ماده‌هائی مشابه - در مورد عدم واگذاری قسمتی از سرزمین‌هایشان به سایر قدرتها - در آنها گنجانید که این قراردادها بعدها به عنوان «قراردادهای انحصاری» "EXCLUSIVE AGREEMENT" شناخته شدند.^۱

تهاجم عثمانی تحکیم ظاهری مواضع انگلستان در خلیج فارس را بدنبال داشت، اما عملاً در این برهه قدرت آن کشور نه تنها افزایش نیافت، بلکه برعکس رو به کاهش هم گذاشت. در کرانه‌های ایرانی خلیج فارس، انگلستان هرگز با حاکمیت ایران به مبارزه برنخاست و تنها زمانی که ایران از قدرتی کارساز برخوردار نبود، در آنجا اعمال نفوذ می‌کرد.

در نیمه دوم قرن نوزدهم بعلت افزایش قدرت ایران در کرانه‌های خلیج فارس، آزادی عمل انگلستان در مناطق شمالی خلیج فارس رو به نقصان گذاشت. در کرانه‌های عربی خلیج فارس انگلستان همواره با قدرتهای موجود کنار می‌آمد، اما زمانی که این قدرتها تنها شامل کشورهای کوچک عربی و سرزمین نجد بود، از آزادی عمل گسترده‌ای برخوردار می‌گردید.

ورود قدرت عثمانی به صحنه سیاسی خلیج فارس، آزادی عمل انگلستان را در مناطق شمالی این آبراه بویژه در قطر و ساحل الحساء، بشدت محدود گردانید. در قسمت جنوبی هم سلطه مستحکم تری نداشت چه تسلطش در آنجا پوشالی و غیر عملی بود، بنابراین برتری انگلستان به آبهای خلیج فارس محدود می شد و تنها در آنجا بود که هنوز نقش گذشته اش را ایفا می نمود که آنهم باز با مشکلاتی دست و پنجه نرم می کرد. در خلال سالهای ۱۸۶۰ و ۱۸۹۲ و در جریان رسمیت بخشیدن به مواضع انگلستان، جر و بحث های استراتژیکی پیرامون مواضع آن کشور در خلیج فارس در خور توجه بود، چون رسیدگی به این موضوع در این بگو مگوها اساساً پیش بینی نشده بود. بنابراین، این موضوع دوباره و عمدتاً توسط لرد کرزن - نایب السلطنه هند از سال ۱۸۹۸ تا ۱۹۰۵ - در این گفتگوها گنجانیده شد.

کرزن مهمترین دفاعیه و توجیحات جدیدش را به رشته تحریر درآورد و در آن توجه مقامات هند و انگلیس را به اهمیت والای خلیج فارس، فرا خواند.

کرزن می نویسد: «بدون تردید سیاست انگلستان در هند با برتریش در خلیج فارس بهم گره خورده است و اگر سلطه امان را در خلیج فارس از دست دادیم، حکمرانیمان در هند نیز پایدار نخواهد بود^۱».

کرزن می افزاید که: «افزون بر پاسداری از تجارت خلیج فارس و تأمین صلح و امنیت در این آبراه که همواره مورد توجه امان بوده است، باید از ورود قدرتهای اروپائی که با استقرار پایگاههای مستحکم و یا با حضور فعالشان - صرف نظر از بی ضرری اقدامات آنها - می توانند هند را تهدید کنند، جلوگیری نمائیم، زیرا نزدیکی سایر قدرتهای اروپائی به هند موجب ناآرامی و اغتشاش در سرزمینی شده که حکومت کردن را برای ما در آنجا بسیار دشوارتر می سازد».

لازم به یادآوری است که در پیرامون این بگو مگوها به دو موضوع می توان اشاره کرد: نخست اینکه خیلی آشنا بنظر می آیند چه همین مباحث، بعدها دست مایه استراتژیست هائی

1 - LOVAT FRAZER , INDIA UNDER CURSON AND AFTER , (LONDON 1911) PP. 110 , 112 .

ضمناً در مورد دیدگاه های کرزن به تألیفش «ایران و قضیه ایران» مراجعه شود.



شدند که مسائل خلیج فارس را مورد گفتگو قرار می‌دادند، در ثانی، در روند گسترش سیاست انگلستان در خلیج فارس بسیار تازگی داشت که دیده شود امور استراتژیکی بگونه‌ای چشمگیر آشکارا به نمایش درآورده شوند. همانندیهای این نظریه با استراتژی ملکم در خلیج فارس با وجود اختلافات زیاد، امری آشکار است، اما همانگونه که دیده شد، استراتژی خلیج فارس هرگز دارای آن تأثیر و نفوذ نبود که بتواند به سیاست انگلستان در خلیج فارس شکل‌گیری دهد.

اینکه کشمکش‌های استراتژیکی برای حضور انگلستان در خلیج فارس در کانون و مرکز توجه تمام مسائل درآمد بطور قابل ملاحظه‌ای مرهون تلاش‌های کرزن می‌باشد، ولی این تصویر جدید گمراه‌کننده بنظر می‌آید اما در عین حال بگونه‌ای استثنائی هم با شرایط و اوضاع و احوال حاکم بر آن برهه که قدرتهای اروپائی می‌کوشیدند تا در خلیج فارس اعمال نفوذ کنند، همخوانی داشت: فرانسه در مسقط، آلمان در کویت و روسیه در کویت و ایران تجاوزات اروپائیها در خلال سالهای ۱۸۹۰ و ۱۹۱۴ بحرانهائی را در خلیج فارس در پی داشت که اکنون آنها را مورد بررسی و مطالعه قرار می‌دهیم^۱.

در مسقط، بدنبال تأسیس قنسولگری فرانسه در آنجا و به علت پشتیبانی حزب استعماری فرانسه از ادعاهای آن کشور و در نتیجه حمایت آن دسته که تصور می‌کردند اتحاد فرانسه و روسیه اقدامی خصمانه علیه انگلیس در آسیا خواهد بود، سبب شد که فرانسوی‌ها در دهه ۱۸۹۰ فعالیت‌های جدیدی را در مسقط آغاز کنند.

مناقشات انگلیس - فرانسه بخاطر دو موضوع به اوج خود رسید: اعطای ذغال سنگ به فرانسوی‌ها در مسقط و دیگر اعطای حق استفاده از پرچم فرانسه توسط اعرابی که مبادرت به قاچاق اسلحه و برده می‌کردند و بدین طریق زیر چتر حمایت فرانسه در می‌آمدند.

پاسخ کرزن به این مسائل صریح و روشن بود: انگلستان باید مسقط را تحت‌الحمایه خود درآورد و قاطعانه از فرانسوی‌ها بخواهد که آنجا را ترک کنند.

1 - KUMAR, INDIA; B.C. BUSCH, BRITAIN AND THE PERSIAN GULF, 1894 - 1914
(1967), LORD RONALD SHAY, LIFE OF CURSON, 3 VOLS. (LONDON 1969 - 70)(BERKELEY

لندن که بخاطر سرزمین پرت و دور افتاده مسقط، مایل به جنگ با فرانسه نبود شیوه سازشکارانه‌ای را در پیش گرفت: امتیاز انبار ذغال سنگ فرانسه لغو شد، اما تسهیلات دیگری به آنان پیشنهاد گردید و راجع به اعطای پرچم هم لندن طریق مذاکرات طولانی را در پیش گرفت و جریان امر را به دادگاه بین‌المللی ارجاع نمود که سرانجام از راه سازش و پرداخت غرامت از سوی فرانسه دو کشور به یک راه‌حل دست یافتند.

خلاصه، حکومت لندن راه‌حل فراگیر تحت‌الحمایگی را نپذیرفت و با اتخاذ سیاستی دقیق و موشکافانه مواضع حکومت هند را راجع به موارد و موضوعات ویژه‌ای مورد حمایت قرار داد و به روابط اروپا هم ارزش نخست داد و علیرغم مدافعات لرد کرزن، از گنجاندن موضوع مسقط در مذاکرات آشتی بافرانسه، سر باز زد.

انگلستان از ترس اینکه مبادا در درجه نخست روس‌ها و آنگاه آلمانها از طریق کویت در خلیج فارس به راه‌آهن دست یابند به آن امیرنشین اهمیت ویژه‌ای قائل شد و با وجودیکه کرزن دوباره موضوع تحت‌الحمایگی آنجا را عنوان کرد اما کابینه با آن مخالفت نمود. کویت بطور سنتی تحت حاکمیت عثمانی شناخته می‌شد و تحت‌الحمایه در آوردن آنجا، روابط اروپا را دگرگون می‌ساخت. بنابراین هیئت وزرای دولت انگلیس تنها با انعقاد یک قرارداد انحصاری موافقت می‌کردند.

در واقع هیئت وزرا مایل بود که به آلمان اجازه دهد تا از طریق راه‌آهن بغداد به خلیج فارس دست یابد و تنها سر و صدای یکی از روزنامه‌ها در سال ۱۹۰۳ موجب شد تا از این موضوع پا پس بکشد.

کابینه حتی برای دستیابی به راه‌حلی درچارچوب مذاکرات، خود را متعهد می‌دانست که بر همین اساس در سال ۱۴-۱۹۱۳ با عثمانی و آلمان به توافق برسد تا ضمن اینکه آن دو کشور از طریق خط آهن بغداد به پایانه‌ای در کویت دست یابند (هر چند قرار بود خط بصره - کویت تحت نظارت انگلستان باشد)، حاکمیت عثمانی بر کویت (باستثناء نظارت اجرائی) نیز به رسمیت شناخته شود.

بنابراین با وجودیکه توافق منع ورود به کویت برای گسترش نفوذ انگلستان در قسمت شمالی خلیج فارس چشمگیر و با اهمیت بود، اما خواسته‌های گسترده‌تر کرزن مبنی بر

برقراری نظام تحت‌الحمایگی بر آن منطقه، ناکام ماند.

قرارداد خط آبی انگلستان - عثمانی ۱۹۱۳ "BLUE LINE AGREEMENT" در مورد تعیین حدود مناطق نفوذ دو کشور در عربستان (بانضمام ساحل غربی خلیج فارس) تقریباً دنباله مرزبندی‌هایی بود که در دهه ۱۸۷۰ پیش‌بینی شده بود، هر چند که قطر بطور کامل از منطقه نفوذ عثمانی خارج شد.

موضوع دستیابی روس‌ها به پایانه‌ای در خلیج فارس سر و صدای زیادی بدنبال آورد. کرزن نسبت به این مطلب موضعی آشتی‌ناپذیر در پیش گرفت، بر همین اساس وزیر امور خارجه، لرد لندزدون در مورخه پنجم ماه ۱۹۰۳ طی بیانیه‌ای اعلام کرد: «دولت بریتانیا تأسیس پایگاه دریائی و یا هر گونه استحکامات نظامی در خلیج فارس، توسط هر کشوری که باشد بزرگ علیه منافع خود تلقی کرده که بی‌تردید با تمام امکانات موجود به مقابله‌اش خواهد برخاست^۱».

صدور این اعلامیه پیروزی برای سیاست کرزن که خواهان پایداری قاطع در برابر تجاوزات روس‌ها بود، قلمداد گردید.

هنوز هم این دیدگاه متکی به غلط تعبیر کردن اوضاع می‌باشد: بیانیه لندزدون تنها در ارتباط با پایگاه‌های مستحکم نظامی صادر شد که روس‌ها خود هم بدان تمایلی نداشته و آنرا امری بالقوه و دست‌وپاگیر می‌پنداشتند، در عین حال لندزدون نسبت به وضعیت بازرگانی روس‌ها اعتراضی به عمل نیاورد که از نظر کرزن اقدامی نامطلوب تلقی گردید.

در قرارداد ۱۹۰۷ انگلیس - روس، راجع به آسیا، کلیه سواحل ایران در منطقه بیطرف قرار می‌گرفت که دو ابر قدرت آزادانه می‌توانستند در آنجا به رقابت برخیزند. در اسناد متبادله در خصوص مواضع ویژه انگلستان در خلیج فارس، اشاره‌ای به عمل نیامد، اما در سایر اسناد بگونه‌ای مبهم و دوپهلوی بدان اشاراتی رفت. کرزن قرارداد ۱۹۰۷ را شکستی بزرگ برای سیاستش می‌پنداشت.

در هر یک از سه مورد فوق از سیاست کرزن پشتیبانی شد اما چندان قابل ملاحظه نبود. ضمناً حکومت هند از اعمال نظارت بیشتر بر اوضاع بحرین و قطر هم بر حذر داشته شد. بطور خلاصه با اینکه کرزن مواضع انگلستان را در خلیج فارس و عمدتاً در کویت وسعت بخشید، اما در مورد تأیید و پذیرش دکترین سیادت انگلستان در خلیج فارس، ناکام ماند.

لندن آشکارا بیان می‌کرد که منافع و علائق انگلستان در خلیج فارس چندان با ارزش و اهمیت نبوده تا با اتخاذ مواضع انحصارطلبانه در آن آبراه، هر گونه دردسر را در اروپا توجیه نماید.

ضعف و شکنندگی واقعی حکومت هند در این بگومگوها به روشن‌ترین وجه در مورد اوضاع ایران و عراق در خلال سالهای ۱۹۰۷ تا ۱۹۱۴ که عملاً حکومت هند از کانون تصمیم‌گیری‌ها کنار گذاشته شد، برملا گردید.^۱

در سالهای پیش از ۱۹۱۴ نفوذ انگلستان در خلیج فارس بطور انکارناپذیری افزایش یافت: فعالیت‌های تجارتي توسعه یافت و قنصلگریهای جدید نیز دایر شد. تجارت اسلحه تحت کنترل و نظارت در آمد و با اجرای عملیات مساحی و نقشه‌برداری جدید دریائی و کاربرد وسایل کمک ناوبری، فعالیت‌های کشتیرانی رو به فزونی نهاد و انگلستان به عنوان قدرت سیاسی برتر درآمد. اما با این وجود خلیج فارس به یک دریاچه انگلیسی در نیامد.^۲ تنها جنگ جهانی اول بود که سبب شد تا قدرت انگلستان در خلیج فارس به اوج خود برسد. این شرایط دلخواه و در عین حال کم‌دوام، بازتاب مستقیم ورود عثمانیها به صحنه‌های جنگ در سال ۱۹۱۴ و خروج روس‌ها از آن به سال ۱۹۱۷ بود.

1 - ON IRAQ , SEE S.A. COHEN , BRITISH POLICY IN MESO POTAMIA , 1903 - 14 (LONDON, 1976) : AND ON IRAN F.KAZEMZADEH , RUSSIA AND BRITAIN IN PERSIA . 1864 - (NEW HAVEN , 1968) .1914

2 - ON THE ARMS TRAFFIC , SEE MAHMOUD ALI DAUD "BRITISH RELATIONS WITH THEPERSIAN GULF , 1890 - 1902 PH.D THESIS , UNIVERSITY OF LONDON , 1957 , LORIMER , GAZETEER , 2 : 2556 - 93 .AND

ورود عثمانیها به جنگ، لشکرکشی انگلیس به بصره را به دنبال داشت که انگیزه آن قسمتی بمنظور دفاع از تأسیسات نفتی در بندر آبادان، در برابر حملات عثمانیها و تا اندازه‌ای هم بخاطر چنگال انداختن بر شیوخ عرب خلیج فارس بود، اما اساساً جلوگیری از پیروزی احتمالی عثمانیها در منطقه خلیج فارس مطمح نظر بود تا مبادا عثمانیها در سایه این پیروزی، مسلمانان هند را تحت تأثیر قرار داده، علیه حکومت انگلیسی هند بشورانند.

مسئله این لشکرکشی برای برقراری تسلط سیاسی انگلستان بر عراق صورت نگرفت. درست است که انگلستان سالها در عراق دارای منافع و علائق بود - تجارتي و سیاسی - و بتازگی هم علاقه ویژه‌ای به نفت نشان داده سعی می‌کرد از آن پاسداری کند، اما نه به قیمت تیره شدن روابطش با عثمانی و یا ایجاد دشمنی عمیق با آلمان. انگلستان در سال ۱۹۱۴ هنوز هم ترجیح می‌داد تا از تمامیت ارضی عثمانی در برابر تجزیه شدن آن امپراتوری پشتیبانی کند. اما زمانیکه نیروهای نظامی انگلستان در بصره مستقر شدند، نتوانستند از وسوسه پیشروی بیشتر به مناطق شمالی خودداری کنند. طوریکه بعد از متارکه جنگ نظامیان انگلیسی کنترل بصره، بغداد و موصل را در دست داشتند و با نظارت دسته بزرگی از مقامات رسمی انگلستان به رهبری آرنولد ویلسون، کار تبدیل عراق به کشوری که نمونه بارزی از تسلط امپریالیستی انگلستان در آنجا آشکار بود، آغاز گردید.^۱

افزون بر آن، درگیری عثمانی در جنگ دست انگلستان را در کرانه‌های عربی خلیج فارس باز نگهداشت. تسلط عثمانی بر آن مناطق پیش از سال ۱۹۱۴ کم‌رنگ شده بود: نفوذ عثمانی مدتها بود که در کویت از بین رفته و احیای قدرت سعودی‌ها هم در عربستان به رهبری عبدالعزیز بن سعود در سال ۱۹۱۳ با خروج عثمانی از لحساء به اوج خود رسیده بود، اما انگلستان کوشش نکرد از این شرایط به نفع خود بهره‌برداری کند، نه تنها علیه عثمانی از این

1 - SEE COHEN , BRITISH POLICY ; F.J. MOBERLEY , THE CAMPAIGN IN MESOPOTAMIA , 4 VOLS . (LONDON 1923 - 27) , PETER SLUGLETT , BRITAIN /W IRAQ 1914 - 1932 (LONDON 1967) ; JOHN MARLOWE , LATE VICTORIAN , LONDON 1967 , A.WILSON , LOYALTIES MESOPOTAMIA 1914 - 21 OXFORD 1930. AND MESOPOTAMIA 1917 - 1920 , A CLASH OF LOYLITIES , OXFORD 1931 .

سعود حمایت نکرد، بلکه بر اساس توافق سال ۱۹۱۳ تسلط عثمانی را بر منطقه نجد هم به رسمیت شناخت. در ژوئن ۱۹۱۴ آقای آرتور هرزل "ARTHUR HERTZEL" از مقامهای زیرک و کارکشته ایندیا آفیس "INDIA OFFICE" به کاپیتان دبلیو. اچ. شکسپیر، مدافع اصلی ساخت و باخت با ابن سعود دستور داد:

«لطفاً توجه داشته باشید که سیاست ثابت دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان مبنی بر این است که به دولت ترکیه جهت تقویت مواضع اش در آسیا یاری رسانیده شود و بی تردید عثمانیها دست به اقدامی نخواهند زد که با این سمت گیری در تضاد باشد و هر کار دیگری سودی بر آن مترتب نخواهد بود^۱.

بنابراین انگلستان برای حفظ مصالح و منافع اروپا دیدگاههای مخالف نمایندگان سیاسی مقیم در خلیج فارس و حکومت هند را نادیده گرفت، اما جنگ، مواضع دولت انگلیس در خلیج فارس را دگرگون ساخت و در سال ۱۹۱۵ آن دولت قراردادی با ابن سعود منعقد کرد و استقلال او را به رسمیت شناخت و در مقابل ابن سعود هم توافق نمود که نظریات و اندرزهای انگلستان را پذیرفته، بکار بندد.

این قرارداد برای انگلستان در کوتاه مدت نتایج و آثار اندکی در برداشت زیرا که ابن سعود نمی توانست نقش عمده ای را در جنگ ایفا نماید، اما قرارداد دراز مدت برای سیاست انگلستان در خلیج فارس تأثیرات مطلوب و دلخواهی بر جای گذاشت و دست آخر کرانه های الحساء در زمره مناطق نفوذ انگلستان درآمد و فعالیت های آن دولت از دریا به ژرفای مسائل سرحدی عربستان که پیش از آن به آن علاقه ای نشان نداده بود، کشانیده شد. مواضع جدید انگلستان در کرانه های عربی خلیج فارس به علت سایر درگیریها بیش از پیش کامل شد. در سال ۱۹۱۴ تحت نظارت انگلستان، به کویت استقلال داده شد و در سال ۱۹۱۶ قطر نیز وارد جرگه «نظام متصالح» "TRUCIAL SYSTEM" گردید^۲. به علت روند جنگ، نظارت انگلستان بر سواحل ایرانی خلیج فارس هم افزایش یافت.

1 - QUOTED H.V.F WINSTON , CAPTAIN SHAKESPEAR , LONDON 1976 , P.189.

2 - SEE B.C. BUSCH , BRITAIN , INDIA , AND THE ARABS , 1914 - 1921 (BERKELEY 1971) .
AND G. TROELLER , THE BIRTH OF SAUDI ARABIA , LONDON , 1976 .

در ایران به دنبال انقلاب مشروطیت سال ۱۹۰۶، تسلط آن دولت بر ایالات و ولایات تقلیل پیدا کرد و انگلستان بمنظور پاسداری از منافعش در آن کشور که از سال ۱۹۰۸ نفت هم بر آن افزوده شده بود، بطور فزاینده‌ای با قدرتهای محلی ایران به توافق‌هایی دست یافت. بر اساس یک سری قرارداد، دولت انگلستان تعهد نمود که از قدرت شیخ خزعل، شیخ محمره (خرمشهر) در برابر تعدیات حکومت ایران پشتیبانی کند، مشروط بر اینکه شیخ، تعهداتش را با دولت ایران محترم شمرده و صوابدید انگلستان را هم بپذیرد.

بنابراین در نوامبر ۱۹۱۴ به شیخ خرمشهر دلگرمی‌های جدیدی داده شد.^۱

از طرفی اوضاع آشفته در میان قبایل تنگستان، قشقایی و ایلات خمسه در جنوب ایران موجبات مداخله انگلستان را در منطقه فراهم آورد و ناویان انگلیسی بمنظور پاسداری از هیئت‌های خارجی در سال ۱۹۰۹ در بوشهر و در سال ۱۹۱۰ در لنگه پیاده شدند و در سال ۱۹۱۱ هم گارد محافظت قنسولی را تقویت کرده و یگان سواره نظام هندی رابه شیراز و اصفهان گسیل داشتند.

چون در سال ۱۹۱۳ تشکیلات ژاندارمری ایران که افسران سوئدی امور فرماندهی را بعهده داشتند، در آن مناطق نظم و آرامش برقرار کرده بودند، واحدهای سواره نظام هندی فراخوانده شدند، اما وقوع جنگ جهانی اول اوضاع را بیش از پیش وخیم‌تر گردانید. طوریکه سرزمین ایران بطور غیررسمی به میدان جنگ بین نیروهای متفقین و متحدین، در آمد. در شمال، نظامیان روس تا سال ۱۹۱۷ که از آنجا عقب نشستند، دارای تسلطی بی‌چون و چرا بودند. در جنوب بانضمام منطقه بی‌طرف "NEUTRAL ZONE" که بر اساس توافق روسیه - انگلستان جزو قلمرو نفوذ انگلستان قلمداد می‌شد. اوضاع بسیار آشفته و پریشان بود. زیرا عمال آلمانی قبایل و طوایف ایران را برمی‌انگیختند تا به مواضع انگلستان یورش برند. جای بسی شگفتی بود که عناصر استراتژیکی خلیج فارس که انگلستان همواره از کاربرد آن علیه ایران خودداری می‌کرد، اکنون علیه خودش بکار برده می‌شدند. و چون ژاندارمری دیگر قابل اعتماد نبود، انگلستان برای ایجاد نظم، نیروئی - پلیس جنوب ایران - را سر و سامان داد. اما این نیرو چندان کارساز و مؤثر واقع نشد. زیرا دولت ایران از به

رسمیت شناختن آن سرباز می‌زد. در سال ۱۹۱۸ شورش و فرار از خدمت در میان پرسنل این نیرو نیز بوجود آمد. بعد از فروپاشی قدرت روسیه در سال ۱۹۱۷ مواضع انگلستان بیش از پیش در ایران متزلزل و ناپایدار گردید و آن کشور سعی کرد با اعزام نیرو از عراق به شمال غرب ایران و با گسیل نظامیان از هند به شمال شرق، جای خالی روس‌ها را پر کند و مواضع خود را استحکام بخشد. مع الوصف بعد از شکست نیروهای دول مرکزی "CENTRAL POWERS" در پائیز سال ۱۹۱۸ انگلستان در ایران بصورت بلامنازع و بدون رقیب در آمد طوریکه توانست خواست و اراده‌اش را بر ایران تحمیل نماید.

انگلستان در جستجوی آن بود که با انعقاد قرارداد ژوئن ۱۹۱۹ که بر اساس آن بر منابع مالی و ارتش ایران سلطه مؤثر می‌یافت، اراده‌اش را بر ایران تحمیل نماید.^۱

در تابستان سال ۱۹۱۹ قدرت انگلستان در حوزه خلیج فارس به اوج خود رسید. زیرا آن کشور نه تنها در آن منطقه هیچ رقیب بین‌المللی نداشت، قدرتهای منطقه‌ای هم - عراق، ایران و عربستان سعودی - به انگلستان وابسته شده بودند. لذا انگلستان بر تمام کشورهای محلی خلیج فارس تسلط کامل یافت، اما این تسلط کم دوام بود. در تابستان سال ۱۹۱۹ شورشی در عراق بوقوع پیوست که یک سوم آن کشور را در بر گرفت و انگلستان تنها با صرف هزینه‌ای معادل ۴۰ میلیون پوند، توانست آنرا سرکوب کند. این شورش در دگرگونی سیاست انگلستان دارای تأثیری قاطع بود. مقامات وزارت امور خارجه انگلیس و دولتمردان آن کشور در ایندیا آفیس، خردمندانه بودن مشی آرنولد ویلسون را مورد شک و تردید زیاد قرار دادند و هر تزل در ماه جولای سال ۱۹۱۹ به اطلاع او رسانید که:

«نظریه تشکیل دولت بین‌النهرین به عنوان الگوئی از دولتی وابسته یا تحت‌الحمایه که بطور مؤثری توسط انگلستان اداره و نظارت شود، اکنون مردود شمرده شده است»^۲.

1 - GEHRKE , PERSIAN IN DER DEUTSCHEN ORIENT POLITIC DES ESTERN WELIKRIEGE , PARTS (STUTT GART , AN.D ; SIR.C. SKRINE , WORLD WAR IN IRAN LONDON 1962 ; C .2 CYKES , WASSMUSS , LONDON 1936 ; AND SIR , P.SYKES , HISTORY OF PERSIA , 2 VOLLONDON 1921 .

2 - QUOTED MARLOWE , LATE VICTORIAN , P.165 .

بعلت کمبود منابع مالی و نیروی انسانی، ویلسون نمی‌توانست این دیدگاه را بپذیرد. بنابراین در این مورد نوشت: «ما که به پیدایش دوباره دولت بین‌النهرین دست یازیده‌ایم باید آمادگی داشته باشیم تا با تأمین اعتبارات مالی و نیروی انسانی بتوانیم نظارت و سلطه‌امان را در آن منطقه در آینده استمرار بخشیم»^۱.

اما شواهد وقوع شورش در بغداد، سران دولت انگلیس در لندن را وادار ساخت تا از آن دیدگاه که بر اساس آن مقرر شده بود اداره امور عراق را بریتانیا بدست گیرد، پا پس بکشد، بنابراین در سال ۱۹۲۱ یک دولت عربی بزعامت فیصل بن حسین در عراق تأسیس شد و در سال بعد هم قراردادی بین آن کشور و انگلیس انعقاد یافت. چون در سال ۱۹۲۰، انگلستان عنوان قیومیت "MANDATORY" را بر عراق بدست آورده بود، لذا نفوذ اساسی‌اش در آنجا پابرجا مانده بود، اما از اعمال نظارت همه‌جانبه در امور داخلی آن کشور چشم‌پوشی می‌کرد. بموجب قرارداد جدیدی که بین انگلستان و عراق بسته شد، راه را برای چشم‌پوشی از قیومیت بر آن کشور در سال ۱۹۳۲ هم هموار ساخت. اما بر اساس مفاد قرارداد یاد شده انگلستان اجازه یافت در زمان جنگ از تسهیلات پایگاه‌های هوایی سلطنتی مستقر در شعبه "SHU'AIBA" نزدیک بصره و حبابیه "HABBANIYYA" در حوالی بغداد بهره‌برداری کند^۲.

فروپاشی قدرت انگلیس در ایران بگونه‌ای شتابنده‌تر و کامل‌تر صورت گرفت. قرارداد ۱۹۱۹ انگلیس - ایران تصویب نشد و در سال ۱۹۲۰ تصمیم گرفته شد تا نیروهای نظامی انگلیس از خاک آن کشور فراخوانده شود. بنابراین انگلیس هیچ‌ابزاری برای فشار بر ایران و یا دفاع از آن در برابر شورشیانی که تحت حمایت بلشویکها در شمال آن کشور دست به شورش یازیده بودند، در دست نداشت.

حتی بعدها پیشنهاد شد تا انگلستان شمال ایران را بصورت هرج و مرج بحال خود واگذارد و در جنوب آن کشور هم با تشکیل قدرتی مستقل جانبداری کند. اما حکومت جدید ایران به رهبری رضاخان که برخاسته از کودتای فوریه ۱۹۲۱ بود دوباره نظم و آرامش را در ایران برقرار ساخت. کرزن این رویدادها را بمثابه فروپاشی کامل نفوذ و حیثیت

1 - QUOTED IBID . P.195 .

2 - P.W.IRELAND . IRAQ (LONDON 1937) .

انگلستان می‌دانست^۱. علت اصلی شکست ناگهانی انگلیس در ایران معلول بی‌میلی کابینه بود که امکانات و اعتبارات مالی برای برقراری نظارت انگلستان برای رویارویی با مخالفان ایرانی را تأمین نمی‌کرد. در واقع هیئت وزا و حکومت هند تصور می‌کردند ایران دارای آن ارزش نبوده که هم خود را مصروف امور آن کشور کنند. همانگونه که ویلسون تنها فردی بود که با برقراری حکومتی وابسته به انگلیس در عراق جانبداری می‌کرد، کرزن هم تنها کسی بود که با سلطه انگلیس در ایران پشتیبانی می‌نمود. کرزن امیدوار بود که مواضع انگلیس در خلیج فارس از آن حالت رهنیده شود، لذا به سفیر جدید انگلیس در تهران با پافشاری گفت: «هرگز جای پای ما را در خلیج فارس رها و سست نکنید.»

اما رضاخان مصمم شد تا حاکمیت تهران را در جنوب ایران استحکام بخشد و آن نواحی را تحت نظارت دولت درآورد. بنابراین در این راستا تمام تلاش خود را برای رویارویی با شیخ خزعل، شیخ خر مشهر، مصروف نمود^۲.

تعداد زیادی از دولتمردان انگلیس بخاطر وعده‌های مساعدی که به شیخ خزعل داده شده بود و با توجه به دلهره‌ای که از قطع جریان نفت در مناطق نفت‌خیز ایران و از جمله پالایشگاه آبادان داشتند، از حمایت دولت انگلستان از شیخ خزعل، پشتیبانی می‌نمودند. اما سفیر انگلستان، سرپرسی لورین "SIR PERCY LORAINE" بر این باور بود که:

«ملاک اصلی در برقراری روابط با ایران حکومت مرکزی در تهران است و عموماً اتحاد و یکپارچگی ایران برای منافع انگلستان دارای ارزش و اهمیت بیشتری می‌باشد بویژه اینکه استحکام حکومت تهران در دراز مدت بر قدرت دست‌نشانده‌های ما در آنجا ارجحیت بیشتری دارد.»

در واقع دیدگاه‌های لورین ترسیم‌کننده خطوط اصلی سیاست انگلستان در منطقه بود. زیرا برقراری روابط حسنه با قدرتهای منطقه همواره بیش از تسلط بر خلیج فارس مطمح نظر بوده است.

لذا بعد از دودلی‌های زیاد سرانجام نظریات لورین پذیرفته شد و انگلستان از خزعل

1-QUOTED G.WATERFIELD , PROFESSIONAL DIPLOMAT , LONDON 1973 . P.62. 1

2 -IBID , P.63 .

جانبداری نکرد، هر چند کوشش زیادی به عمل آورد تا رضاخان را از کاربرد نیروی نظامی علیه او بازدارد، در هر حال رضاخان در پایان سال ۱۹۲۴ با تقلای زیاد قدرت کامل دولت مرکزی ایران را در خوزستان برقرار ساخت^۱.

در عربستان سعودی هم نفوذ انگلستان رو به زوال و نقصان گذاشت. سیاست انگلستان در قبال عربستان همواره بعلت اختلاف آرا، دچار نابسامانی بود. زیرا حکومت هند نظریه ارتباطاتی که با خلیج فارس داشت می‌خواست که از سعودیهای نجد پشتیبانی کند و وزارت امور خارجه در لندن که از دیدگاههای مقامات رسمی انگلستان در مصر و سودان دنباله‌روی می‌کرد، ترجیح می‌داد که از حسین، امیر حجاز حمایت نمایند.

سرانجام سیاست وزارت امور خارجه به پیروزی نائل شد، اما پیشنهادات انگلستان به عبدالعزیز بن سعود همواره فاقد محتوا بود. زیرا اگر توجه بیشتری به او کرده می‌شد، احتمالاً مواضعش علیه رقیبش حسین، تقویت می‌گردید و یا به سایر منافع و علائق انگلستان در منطقه آسیب وارد می‌آمد.

کرزن در ماه مارس ۱۹۱۹ اعلام کرد: «سیاست ما همان سیاست حسین است»^۲.

اما بار دیگر تزلزل و بی‌ارادگی در سیاست انگلستان پدیدار شد. در ماه اکتبر ۱۹۲۴ ابن سعود مکه را اشغال کرد و در پایان سال ۱۹۲۵ حجاز را از دست هاشمی‌ها بدر آورد. جی. اچ. توماس وزیر مستعمرات اعلام کرد که: «دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان بهیچ وجه، مستقیم و یا غیر مستقیم در دفاع از اماکن مقدسه مبادرت به اقدامی خصمانه علیه ابن سعود نخواهد کرد»^۳.

چون انگلستان به کمک‌های مالی‌اش که از سال ۱۹۱۷ تا سال ۱۹۲۴ به عبدالعزیز داده می‌شد پایان داد، لذا از آن اهرم نفوذی که بر رهبر نجد داشت، محروم گردید و دشمنی مسلمانان هند هم برایش بصورت مشکلی اساسی درآمد.

انگلستان در چارچوب قراردادهای مرزی با ابن سعود در نوامبر ۱۹۲۵ - قرارداد حدا -

1 - IBID , P. 78 .

2 - QUOTED E.MONROE , PHILBY OF ARABIA LONDON 1973 , P. 99 .

3 - QUOTED TROELLER , SAUDI ARABIA , P. 219 .

مشکلات مرزی او را با ماوراء اردن TRANS JORDAN و بر اساس قرارداد بصره مسائل مرزیش را با عراق حل و فصل نمود.

بموجب قرارداد ۲۰ ماه مه ۱۹۲۷ جده انگلستان «استقلال مطلق ابن سعود» را به رسمیت شناخت و ابن سعود نیز متعهد شد که در این میان قراردادهای انگلستان را با کشورهای متصالح محترم بشمارد^۱.

سرانجام با وجودیکه انگلستان روابطی دوستانه با ابن سعود برقرار کرد و نفوذ توانمندش نیز بر عراق پابرجا گردید، اما در تحکیم مواضع بلامنازعش که در خلال جنگ در سرزمین‌های کشورهای منطقه بدست آورده بود، ناکام ماند. انگلیسی‌ها به این شکست خود اعتراف نمی‌کردند زیرا در ژانویه ۱۹۱۷ کرزن به سرپرسی کاکس "SIR PERCY COX" از صاحب منصبان بنام و نماینده مقیم سابق در خلیج فارس نوشته بود: «زمانیکه جنگ به پایان رسد ما آن کشور سلطنتی را در منطقه خلیج فارس چنان تقویت خواهیم کرد که هیچکس نتواند تاج انگلیس را در این منطقه از دست ما برباید»^۲.

در ماه مه ۱۹۲۴ هم یک سخنگوی دولت انگلستان اعلام کرد که:

در حال حاضر مواضع ما در خلیج فارس کاملاً دست نخورده و آسیب‌ناپذیر می‌باشد^۳.
اما آخرین بیانیه عاری از حقیقت بود زیرا دولت، سیاست کرزن را رد کرده بود و در مناطق با اهمیتی از خلیج فارس انگلستان دارای آزادی عمل نبود. تنها در میان کشورهای کوچک واقع در کرانه‌های عربی خلیج فارس اقتدار انگلستان هنوز پابرجا بود: در مسقط و عمان متصالح انگلستان مواضع پیشینش را حفظ کرده بود، مداخلات در امور داخلی بحرین بیشتر محسوس شد و در قطر و کویت در واقع قدرتی که بدست آورده بود با دوران پیش از جنگ قابل مقایسه بود.

این کشور انگلستان بود که در سال ۱۹۲۲ در عُقیر UQAIR در مورد سرحدات کویت با سعودیها به مذاکره نشست و ظاهراً بمنظور جبران مناطق وسیعی که ابن سعود به نفع عراق از

1 - SEE SIR G. CLAYTON , AN ARABIAN DIARY BERKELEY 1969 .

2 - QUOTED GRAVES , SIR PERCY COX P. 231 .

3 - HANSHARD (HOUSE OF LORDS) 14 MAY 1921 .

آن چشم پوشیده بود^۲ از سرزمینهای ادعائی کویت را (موجب قرارداد به تصویب نرسیده انگلیس - عثمانی ۱۹۱۳) جزو قلمرو ابن سعود بشمار آورد^۱.

و تنها زمانی که قدرتهای منطقه سرگرم بازسازی مسائل داخلی اشان بودند و ساختار هویت ملی اشان را سر و سامان می دادند و توجه اشان را از امور خلیج فارس کنار گذاشته بودند، انگلستان توانست تسلط فریبنده اش را در خلال دو جنگ در این آبراه حفظ کند. از جمله دلمشغولی های اساسی انگلستان در خلیج فارس (صرفنظر از ایجاد آرامش در دریا برای کشتیرانی) بر امور ارتباطات بویژه ارتباطات هوائی و صنعت نفت در منطقه دور می زد.

در مورد امر نخست انگلستان تنها قدرت پیشگامی بود که مسیر خطوط هوائی سلطنتی را از خلیج فارس به مشرق زمین، توسعه داد و در سال ۱۹۲۲ هفته ای یک پرواز از بصره به کراچی دایر گشت. تا سال ۱۹۳۲ این مسیر هوائی در امتداد سواحل ایران جریان داشت. ولی بنابه دلایل سیاسی مسیر فوق به کرانه های عربی خلیج فارس کشیده شد. ابن سعود از جریان این مسیر در امتداد سواحل حساس جلوگیری نمود، اما سرانجام بموجب قراردادی حق فرود آمدن هواپیما در شارجه واقع در عمان متصالح نصیب انگلستان گردید. دشمنی ایرانیان با کنترل انگلستان در امر انتقال حق نظارت بر خطوط تلگراف ایران از حکومت هند به یکی از سازمانهای ایرانی، به نمایش درآمد.

اهمیت نقش نفت در شکل گیری و ساختار سیاست انگلستان در منطقه خلیج فارس موضوعی بود که سر و صداهای زیادی را به دنبال داشت^۲. نفت نخستین بار در ایران در سال ۱۹۰۸ در مسجد سلیمان به مقدار تجارתי "COMMERCIAL QUANTITY" کشف شد و در سال بعد هم بمنظور بهره برداری از آن شرکت نفت ایران و انگلیس "APOC" تأسیس یافت. در سال ۱۹۱۴ دولت انگلیس اکثریت سهام شرکت را بدست آورد و برای تهیه و تحویل سوخت به

1 - H.R.P. DICKSON , KUWAIT AND HER NEIGHBOURS LONDON 1956 , PP. 345 - 51 .

2 - J.E.HARTSHOM , OIL COMPANIES AND GOVERNMENTS LONDON 1967 , MARION OIL AND EMPIRE LONDON 1976 AND ALSO , S.H.LONGRING , OIL IN THE M.E. 1968 KENT ,

نیروی دریائی انگلیس قراردادی با شرکت به امضاء رسانیده شد. پیش از سال ۱۹۱۴ دلایلی دایر بر وجود منابع نفت در منطقه موصل عراق وجود داشت که جهت کسب امتیاز بهره‌برداری از این حوزه نفتی بین علاقمندان مختلف، رقابتهای شدیدی در گرفت. بعلت بروز جنگ، توافق بدست آمده سال ۱۹۱۴ راجع به نفت عراق عملی نشد، اما بعد از جنگ، قرارداد جدیدی بسته شد. در سال ۱۹۲۷ به مقدار بازرگانی نفت در عراق کشف شد. بدیهی است که نفت موضوع مهمی بود و بهره‌برداری از آن نیز مستلزم انعقاد قراردادی بین شرکتهای نفتی و دولت مربوطه بود، اما دلیل و مدرکی در دست نیست که حاکی از خواست انگلستان بر بهره‌برداری از نفت، رُل تعیین کننده‌ای را در تکمیل سیاست انگلستان در قبال عراق در دوران بعد از جنگ بازی کرده باشد.

شرکتهای نفتی انگلیس، نفت کافی بمنظور نیازشان در دست داشتند و با اینکه بی تردید می‌خواستند برای احتیاجات احتمالی آینده‌اشان نفت را ذخیره کنند، اما نمی‌خواستند پول مورد نیاز این سرمایه‌گذاری را پرداخت نمایند. و با وجودیکه نمایندگان سیاسی انگلیس در منطقه خلیج فارس بفتح شرکتهای انگلیسی اعمال نفوذ می‌کردند اما این امر برای بدست آوردن انحصار نفت کافی نبود و از طرفی دولت انگلستان هم از حق قانونی خود برای اخراج شرکتهای غیرانگلیسی استفاده نکرد. با این وجود اگر چه منافع انگلستان در جاهای معینی مانند قطر غالب بود، اما در بحرین منافع آمریکائیا غالب آمد و در سال ۱۹۳۳ هم علاقمندان نفتی آمریکائی، امتیاز ارزنده نفت عربستان سعودی را بدست آوردند. در جاهای دیگر در خصوص منافع نفت عموماً سیاست سازش را در پیش گرفتند. ظهور علائق جدید یعنی ارتباطات هوائی و نفت در سیاست انگلستان در قبال خلیج فارس دگرگونیهای ریشه‌ای و بنیادین بوجود نیاورد و کماکان بر اساس خطوط سنتی آنرا تداوم می‌بخشیدند. رویداد مهمی که در واکنش به دعاوی ایرانیان بوقوع پیوست، انتقال ستاد اسکادران انگلیس در سال ۱۹۳۵ به بحرین بود که تغییر مکان رزیدنسی انگلیس در خلیج فارس از بوشهر به بحرین در سال ۱۹۴۶ را نیز به دنبال داشت. این اقدام آخرین چاره محسوب می‌شد. انگلستان ارزیابی استراتژیکی جدیدی در دستور کار خود نداشت و در واقع جای بسی شگفتی است که چگونه بازتاب این موضوع در اسناد و مدارک آن دوران از پژواک اندکی برخوردار بوده است.

برای مثال با اینکه حفظ مواضع انگلیس در خلیج فارس بخاطر پاسداری از مواضع آن کشور در هند رسماً توجیه می‌گردید با این وجود در مذاکراتی که پیرامون دگرگونیهای مربوط به قانون اساسی هند به عمل آمد، موضوع خلیج فارس مورد توجه قرار نگرفت و آن در حالی بود که گزارش سیمون "SIMON" رسیدگی به امور دفاعی سایر مناطق را مورد توجه قرار می‌داد.

همچنین در مورد نقش ارتش هند در دفاع از امپراتوری انگلیس تا سال ۱۹۳۷ - که روشن شد نیروهای انگلیسی مأموریت‌های سنگینی را در اروپا بعهده خواهند داشت - مذاکرات مفصلی صورت نگرفت.

بعدها وزارت جنگ کوشید تا حکومت هند را تشویق نماید تا ارتش هند نقش برجسته‌تری در برنامه‌های دفاعی انگلیس در آسیا که سرزمینهای واقع در غرب هند هم شامل می‌شد، بعهده گیرد. اما چون در این مورد توافقی وجود نداشت، حکومت هند در پاسخ به فشار ناسیونالیست‌ها تقلیل هزینه‌های سنگین نظامی هند را درخواست کرد.

در سال ۱۹۳۸ کمیته پونال "POWNALL COMMITTEE" توصیه نمود که حکومت باید در امور دفاعی امپراتوری سهم گردد، بنابراین کابینه هم کمیته چتفیلد "CHATFIELD COMMITTEE" را برای بازنگری اوضاع ارتش هند، منصوب کرد. کمیته فوق در سال ۱۹۳۹ کاهش افراد اروپائی مأمور خدمت در ارتش هند را سفارش نمود و از طرفی توصیه کرد که حکومت هند با دریافت کمک از انگلستان نیروهایش را جهت خدمت در خارج از مرزهای هند اعزام دارد. خلیج فارس از زمره مناطقی بود که آن نیروها در آنجا استقرار می‌یافتند. وظیفه اساسی نیروهای نظامی در خلیج فارس پاسداری از چاههای نفت، شرکت نفت ایران و انگلیس بود.

بدیهی است که نیروهای در نظر گرفته شده برای اجرای عملیات نظامی گسترده در خلیج فارس بسیار اندک بود و قصور و کوتاهی تکان دهنده مسئولین در برآورد مواضع استراتژیکی انگلستان در خلیج فارس در خلال جنگ جهانی دوم آشکار گردید.^۱

1 - N.H. GIBBS , GRAND STRATEGY LODON 1976 1 : 824 - 36 ; B. PRASAD , ED , DEFENCE OF INDIA ; POLICY AND PLANS , NEW DELHI 1963 , PP. 20 - 21 , 34 P.J.GRIGG ,

جنگ جهانی دوم سبب شد تا انگلستان بمنظور تسلط بر خلیج فارس، قدرت نظامی چشمگیری را به نمایش درآورد. انگلستان در خلال اولین سال جنگ، خلیج فارس را کلاً نادیده می‌شمرد ولی انعکاس ورود ایتالیا به جنگ و سقوط فرانسه در ژوئن ۱۹۴۰، بگونه‌ای شتابنده در خلیج فارس پژواک یافت. آنچه که در این راستا تصور می‌شد این بود که، بهترین راه که انگلستان می‌تواند از توان نظامی آلمانها بکاهد، جلوگیری نمودن آنها از دسترسی به نفت بود. با اینکه در سال ۱۹۴۰ نفت تولیدی خاورمیانه کمتر از ۵ درصد کل نفت جهان را تشکیل می‌داد، اما این مقدار برای نیاز آلمانها در زمان جنگ بسنده بود. بر همین اساس جلوگیری نمودن آلمانها از نفت ایران و عراق از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود.^۱ در واقع این استراتژی اشتباه از آب درآمد زیرا آلمانها هرگز آنطور که باید و شاید به نفت خاورمیانه، علاقمند نبودند.^۲

با پیدایش احساسات هواخواهانه از نیروهای محور در عراق ظاهراً آلمانها به راهی نفوذی در آنجا دست یافتند که در نتیجه مشکلات کنترل بر آنجا، انگلستان رابطوری جدی دلوپس ساخت.

بنابراین، چون در اوائل ماه مارس ۱۹۴۰ طرحی تنظیم شده بود که اگر شوروپها به عراق حمله کنند ارتش هند بصره را به اشغال درآورد، کابینه جنگی انگلیس نیز مصمم شد که طرح فوق را در برابر نفوذ نیروهای محور اجراء نماید. اما بعلت مخالفت حکومت هند و فرماندهی نیروهای مسلح انگلیس در خاورمیانه این طرح نظامی کنار گذاشته شد و بجایش فشار دیپلماتیک بر عراق به اجراء درآمد، هر چند که این طرح هم با توان اندکی پیگیری شد. در اول ماه نوامبر، رئیس ستاد ارتش انگلستان موضوع تعیین کننده دیگری را با درکی نادرست در مورد سیاست انگلستان در خلیج فارس مطرح نمود و آن پیش‌بینی حمله گاز انبری گسترده‌ای به قلب مواضع انگلستان در خاورمیانه یعنی کانال سوئز بود: حمله نیروهای آلمانی و ایتالیائی مستقر در لیبی یک بازوی این عملیات بود و حرکت نیروهای

PREJUDICE AND JUDGEMENT , LONDON 1948 , PP. 293 - 4 .

1 - J.R.M. BUTLER , GRAND STRATEGY LONDON , 1957 2 : 213 - 14 .

2 - G.WARNER , IRAQ AND SYRIA 1941 , LONDON 1974 PP. 41 - 42 .

آلمانی از شمال عراق نیز بازوی دیگر این عملیات گاز انبری را تشکیل می‌داد. این موضوع و توجه فوری به مسائل عراق در نیمه اول سال ۱۹۴۱ ذهن دولتمردان انگلیس را بخود مشغول ساخت.

این پیش‌بینی نادرست از آب درآمد زیرا آلمانها عملیات آنجا را بعهدہ ایتالیائی‌ها گذاشته بودند و خود در نظر داشتند به روسیه حمله کنند و خلیج فارس را صرفاً محلی مناسب جهت انحراف توجه روس‌ها از اروپای مرکزی تا فرا رسیدن وقت مناسب - برای ضربه وارد آوردن - می‌پنداشتند.

در بهار سال ۱۹۴۱ بدنبال افزایش نفوذ قدرتهای محور در عراق اوضاع در آنجا بشدت بحرانی شد و حکومت هند نیز در پی سفارش فرماندهی کل نیروهای مسلح، اوچین‌لک "AUCHINLECK" تغییر موضع داد و سرسختانه از اقدامات شدید نظامی جانبداری نمود^۱. اما فرماندهی نیروهای انگلیسی در خاورمیانه، و اول "WAVELL" هنوز هم با اعزام نیرو به عراق مخالف بود.

در روز سوم مارس نایب‌السلطنه عراق که هواخواه انگلیسی‌ها بود، از بغداد فرار کرد و در روز سوم آوریل رشیدعلی (که انگلیسی‌ها او را فردی مشکوک می‌دانستند) با پشتیبانی دسته‌ای از نظامیان مشهور به مربع طلائی "GOLDEN SQUARE" قدرت را در دست گرفت. با توجه به این شرایط رئیس ستاد ارتش انگلستان بسیار دلواپس نفت عراق و ایران شد طوریکه کابینه در روز ۱۱ آوریل دستور اجرای عملیات نظامی صادر کرد. در روز ۱۷ آوریل سربازان هندی به بصره فرستاده شدند. در روز ۳۰ آوریل نیروهای عراقی پایگاه انگلیسی‌ها در حبانیه را بمحاصره درآوردند و سرانجام در روز دوم ماه مه جنگ آغاز شد.

و اول که هنوز هم نسبت به اعزام نیرو به عراق موافق نبود، مجبور شد که نیروئی را از فلسطین به عراق گسیل دارد که بدنبال آن حکومت رشیدعلی سرنگون گردید و حکومتی طرفدار انگلیس در عراق بر سر کار آمد.

این رویداد سبب شد که انگلستان نفوذ قاطعانه‌اش را تا پایان جنگ در عراق حفظ کند، اما

1 - J. CONNELL , AUCHINLECK (LONDON 1959) PP. 192 , 204 - 5 ; J. GLENDEVON , THE VICTORY AT BAY (LONDON 1971) P. 215

در عین حال رخداد یاد شده دیدگاههای متفاوت دولتمردان انگلیسی در مورد اهمیت استراتژیکی خلیج فارس هم آشکار ساخت.

اساساً موضوع مورد توجه چرچیل این بود که بندر بصره به عنوان پایگاهی در دست انگلستان قرار گیرد تا بتوان از طریق آنجا کمک‌های آمریکا و سایر تدارکات مورد نیاز به خاورمیانه فرستاده شود.^۱

اوچین لک هم در سال ۱۹۴۱ بر این باور بود که کنترل انگلستان بر بصره جهت موفقیت آن کشور موضوعی سرنوشت‌ساز است.^۲

حکومت هند با پشتیبانی لندن، اعتقاد داشت که بمنظور دفاع از جریان نفت و تأمین نفوذ انگلستان در بحرین، کویت و حتی خود هند اجرای عملیات نظامی امری ضروری می‌باشد. درست مانند سال ۱۹۱۴ این توجه مهم بازتاب تسامح انگلستان نسبت به مسلمانان هند بود.

و سِر جان دیل "SIR JOHN DILLE" رئیس ستاد ارتش سلطنتی انگلستان در این باره چنین نوشت: «من نسبت به این جهان عرب هیچ نگرانی ندارم اما بطور کلی جهان اسلام مرا بسیار دلوپس کرده است».^۳

از دیگر سو، و اول، اعتقاد داشت که منافع انگلیس در عراق که نفت خلیج فارس و ارتباطات هم شامل می‌شود بمراتب از اهمیت و اعتباری کمتر در مقایسه با در دست داشتن مصر و فلسطین برای انگلستان برخوردار است.^۴

بازنگری این رویدادها می‌نماید که ارزیابی و اول از جنگ بمراتب از برآورد لندن به واقعیت نزدیکتر بوده است، اما آنچه که او در اجراش ناکام ماند حفظ اهمیت حیثیت انگلیس هم در برابر لندن و هم در مقابل حکومت بوده زیرا که رشیدعلی جهت دلگرمی سایرین باید سرنگون می‌شد. دومین میدان تاخت و تاز نظامی انگلستان سرزمین ایران بود

1 - W.S. CHURCHILL , THE SECOND WORLD WAR LONDON 1950 .

2 - CONNELL , AUCHINLECK , PP. 215 - 16 .

3 - DILL TO AUCHINLECK 21 MAY 1941 , QUOTED IBID , P. 237 .

4 - IBID , PP , 222 - 23 / 227 - 28 .

که در پی حمله آلمانها در ژوئن ۱۹۴۱ به روسیه از ارزش چشمگیری برخوردار شد. این رویداد برای انگلستان دو گرفتاری بوجود آورد. اولین مشکل که در سال بعد در تفکرات استراتژیکی انگلستان نقش با اهمیتی را ایفا نمود این بود که بعد از فروپاشی روسیه، تهدید جدیدی از سوی آلمانها به منابع نفتی انگلیس در خاورمیانه و بندر بصره بدنبال خواهد آورد.^۱

این تهدید چنان عمده و جدی تلقی گردید که تصمیم گرفته شد تا ۱۰ لشکر نظامی در بصره مستقر گردد.

بعد از ورود ژاپنی ها به جبهه های جنگ در دسامبر ۱۹۴۱، انگلیسی ها هراسناک حمله گاز انبری شدیدتری از سوی قدرتهای محور - که دو بازوی آن در خلیج فارس با هم تلاقی می کردند - شدند. چون قدرتهای محور چنین نقشه ای در سر نمی پروراندند، لذا هراس انگلیس نیز در نیمه دوم سال ۱۹۴۲ بر طرف شد.

دومین مسئله ای که انگلیسی ها را دلواپس کرده بود راجع به مسیر مطلوب تدارکات رسانی به روسیه از طریق سرزمین ایران بود. انگلیسی ها می ترسیدند که نفوذ قدرتهای محور در ایران موجب بند آوردن این مسیر گردد؛ بنابراین انگلیس - روس فشارهایشان را به ایران تحمیل کردند و چون از عکس العمل ایران راضی نبودند، لذا در روز ۲۵ اوت به ایران حمله نمودند که پی آمد آن کناره گیری رضا شاه از قدرت و تشکیل دولت جدید در ایران بود. بدنبال این رویداد روس و انگلیس در ایران دارای قدرت فائقه شده و بر اقتصاد آن کشور نیز چنگ انداختند.^۲

در هر حال، علی الظاهر نه تنها مسیر ایران جوابگوی نیاز مندیهای روس ها نبود، بلکه تسهیلات بندری بصره و خطوط مرصلاقی درون ایران هم، توانائی جابجائی این مقدار

1 - BUTLER, GERMAN STRATEGY / P. 460 / 1.S.O. PLAYFAIR / THE MEDITERRANEAN THEMIDDLE EAST, 5 VOLS. LONDON 1954 - 73, 2 : 248 - 50 .AND

هیئت نظارت بر نفت می اندیشیدند که از دست دادن آبادان و بحرین برای انگلستان فاجعه می باشد.

2 - READER BULLARD, POLITICAL REPORT FOR 1942, QUOTED IN H. AMIRSADEGHI, TWENTIETH CENTURY IRAN, LONDON 1977, PP. 55 - 56 .ED ;

کالای مورد نیاز، تا پیش از پایان سال ۱۹۴۳ را نداشت.^۱

سال ۱۹۴۱ هم اوج قدرت انگلیس در منطقه خلیج فارس در خلال جنگ جهانی دوم بود و در عین حال اولین نشانه‌های زوال آن قدرت در خلیج فارس هم در همین سال جلوه گر شد. انگلستان نه تنها در بازگشت روس به منطقه‌ای که عملاً از سال ۱۹۱۷ به عنوان عاملی مهم کنار گذاشته بود کمک کرد، بلکه اجازه داد تا رقیب بین‌المللی دیگری هم در شکل ایالت متحده وارد صحنه سیاست خلیج فارس گردد.

این آمریکاییها بودند که به ایران آورده شدند تا ضمن بدست گرفتن عملیات حمل و نقل و تدارکات رسانی به عنوان مستشار حکومت ایران هم انجام وظیفه نمایند. جنرال پاتریک جی. هرلی "GEN. PATRICK J. HURLEY" تا حد خشمگین ساختن چرچیل سیاست انگلستان در خلیج فارس را به باد انتقاد گرفت. چرچیل نفت و مسائل استراتژیکی - دفاع از هند و عراق - را از جمله منافع و علائق انگلستان در خلیج فارس برمی شمرد.^۲

روزولت در نوامبر ۱۹۴۳ در تهران پیشنهاد نمود که در جنوب ایران - کرانه‌های ایرانی خلیج فارس - بندری آزاد تأسیس گردد و مدیریت آن و امور راه آهن ایران را به هیئت امنائی بین‌المللی - احتمالاً آمریکا - سپرده شود. نفوذ آمریکا در عربستان سعودی هم آشکار بود. ظاهراً انگلستان در سالهای اولیه جنگ محدودیت‌های اقتصادی سفت و سختی را بر عربستان سعودی تحمیل کرده بود، اما آمریکائیهائی که به نفت علاقمند بودند، روزولت را وادار کردند تا کمک‌هائی به عربستان سعودی ارسال دارد که بازتاب نهائی این امر آن شد که آمریکائیها جای انگلیسی‌ها را در آنجا، خود بدست گرفتند. آشکارا به تقسیم و مرزبندی مؤثر منافع دو قدرت در خلیج فارس در نامه‌های متبادله بین روزولت و چرچیل می‌توان پی برد. روزولت در سال ۱۹۱۴ به چرچیل نوشت: «ما با چشم طمع به منافع انگلستان در ایران و

1 - T.H. VAIL MOTTER, THE PERSIAN CORRIDOR AND AID TO RUSSIA, WASHINGTON R.M. LEIGHTON AND R.W. COAKLEY, GLOBAL LOGISTIC AND STRATEGY 1940 - 431952; WASHINGTON 1955.

2 - F.L. LOEWENSTEIN ETAL, EDS, ROOSEVELT AND CHURCHIL, THEIR SECRET WARTIME CORRESPONDENCE LONDON 1975, P.499.

عراق نگاه نمی‌کنیم.» و نخست‌وزیر انگلستان هم در پاسخ به روزولت با تأکید اعلام کرد: ما هم سعی نداریم به منافع و اموال شما در عربستان سعودی دیدی آزمندانه داشته باشیم^۱.
اما این مطلب که اساساً آمریکا می‌خواست بی‌تفاوتی‌اش را در مورد ایران نشان دهد، موضوعی است که در این مقاله نمی‌گنجد، زیرا در اکتبر سال ۱۹۴۶ رئیس ستاد مشترک ارتش آمریکا اعلام کرد که ایران به عنوان سرزمین که دارای ذخایر نفت است از منافع استراتژیکی بسیار باارزشی برای آمریکا برخوردار است^۲.

از آن زمان به بعد آشکار بود که ایالات متحده در حوزه خلیج فارس در چنان موقعیتی قرار داشت که می‌خواست در صورتیکه انگلستان نتواند از عهده امور برآید خود اوضاع را سرو سامان بخشد.

عامل مهمی که در سیاست انگلستان در خلیج فارس در دوران بعد از جنگ تأثیر عمده‌ای بر جای گذاشت قاعدتاً باید خروج آن کشور از شبه‌قاره هند باشد. همانگونه که پیش از این اشاره شد، موقعیت انگلستان در خلیج فارس معلول تسلط آن کشور بر امپراتوری هند بود، اما از همان دوران نخست، جایز شمرده نشد که منافع هند به تنهایی تعیین‌کننده سیاست انگلستان باشد. علائق اروپائی انگلستان در امر تصمیم‌گیریها بگونه فزاینده‌ای دارای ارزش و اهمیت بود و از سال ۱۸۸۲ موقعیت انگلستان در مصر هم بصورت عامل مؤثر دیگری در تعیین خط‌مشی‌ها در سر تا سر خاورمیانه در آمد.

در خلال هر دو جنگ جهانی احتمالاً تا حدودی بتوان سیاست انگلستان در خلیج فارس را ثمره برخورد منافع متضاد مصر و هند دانست که حکومت لندن، خود نیز مسائل استراتژیکی بزرگتری چارچوب تصمیماتش را در برمی‌گرفت.

در سال ۱۹۴۷ بدلیل استقلال هند و پاکستان، بعد هند از مسائل کنار گذاشته شد و احتمال می‌رفت که در پی این رخداد بازنگری همه جانبه‌ای راجع به موقعیت انگلستان در

1 - IBID , P. 459 .

2 - SENATE FOREIGN RELATIONS (1946) 7 : 329 - 36 .

بدیهی است که بدنبال رفتار روسها با ایران بر سر موضوع آذربایجان و غیره این اعلامیه صادر گردید.

خلیج فارس صورت گیرد. اما در واقع چنین بازنگری صورت نگرفت و الزاماً باید این فرضیات را که زیربنای ساختار سیاست انگلستان در دوران بعد از جنگ را تشکیل می‌داد نتیجه اقدامات و بیانات گوناگون مستقلی دانست. این مشکل دارای دو وجه بود، یکی آنکه چه چیزهایی به عنوان منافع انگلستان در خلیج فارس پذیرفته شده بود و دیگر آنکه با چه ابزاری می‌بایست از آنها نگهداری کرد^۱.

در میان منافع انگلستان نفت برجسته‌ترین آنها بود. در سالهای بعد از جنگ، انگلستان شدیداً وابسته به نفت خلیج فارس بود و در سال ۵۰-۱۹۴۹ بیش از ۵۰ درصد از نفت خام وارداتی انگلستان، از حوزه خلیج فارس تأمین می‌گردید.

قطع جریان نفت از خلیج فارس بمفهوم فروپاشی کامل عایدات انگلیس و از طرفی تهی شدن ذخائر ارزی آن کشور قلمداد می‌شد که بهبود و بازیافت اقتصادی را هم به خطر می‌انداخت. هنگام بحران نفت در آبادان به وزیر مسؤل مربوطه اعلام شد، چنانچه این بحران خاتمه نیابد، ضمن اینکه شرکت نفت ایران و انگلیس از هم پاشیده خواهد شد اقتصاد آن کشور نیز فلج خواهد شد^۲.

ارتباطات، منافع ثانوی انگلیس را در خلیج فارس تشکیل می‌داد، و با وجود اینکه هند استقلال یافته بود مع الوصف انگلستان در جنوب شرق آسیا و خاور دور هنوز هم دارای تعهدات و مسؤولیت‌های قابل توجه‌ای بود که در همین راستا، نیروهای نظامی آن کشور مستقر در آن مناطق می‌بایست پشتیبانی تدارکاتی گردند و با وجود اینکه مسیر دریائی دریای سرخ، از خطوط عمده تدارکات رسانی بود، اما خط هوائی خلیج فارس هم از راه‌های با اهمیت و در عین حال تکمیل کننده، شمرده می‌شد.

با توجه به مطالب فوق ضرورت پاسداری از پایگاه حبانیه به عنوان پایگاهی واسط، چنان دارای ارزش و اعتبار گردید که انگلستان در صدد برآمد تا قرارداد جدیدی را با عراق بمنظور جایگزینی قرارداد ۱۹۳۰- که در سال ۱۹۵۷ انقضای می‌یافت - بامضاء برساند.

1 - P. DARBY , BRITISH DEFENSE POLICY EAST OF SUEZ ,1947 - 1968 , LONDON 1973 .

آنچه در پی می‌آید عمدتاً از این منبع استفاده کرده‌ام .

2 - J. STRACHEY , THE END OF EMPIRE (LONDON 1959) , P. 161 .

انگلستان بموجب قرارداد ۱۹۴۷ پرسموث در دستیابی به قرارداد جدیدی ناکام ماند، اما در مورد انعقاد پیمان بغداد در سال ۱۹۵۵ پیروزیهایی بدست آورد^۱.

اما انگیزه ثالث کلی تری که حضور مستمر انگلستان را در خلیج فارس توجیه می‌کرد، این مطلب بود که گفته می‌شد، روس‌ها در جستجوی گسترش نفوذشان در خلیج فارس می‌باشند. این تهدید روس‌ها نه تنها منافع انگلیس در خلیج فارس یعنی نفت و ارتباطات را به مخاطره می‌انداخت، بلکه حضور آنها در خلیج فارس در ابعاد گسترده تری به اتحاد غرب در سراسر جهان، نیز صدمه وارد می‌آورد.

مفاهیم دفاعی کمر بند شمالی "NORTHERN TIER"، پیمان بغداد و پیمان ستور را می‌توان تا حدودی به عنوان پوششی برای پاسداری از این منافع در خلیج فارس قلمداد کرد.

از طرفی موقعیت انگلستان در خلیج فارس که پایه‌اش بر عرف و قانون بنا شده بود، سبب می‌شد که بگونه‌ای سهل‌تر در این سیستم دفاعی نقش ارزنده‌ای ایفاء نماید و بمراتب بیش از توان نظامی و اقتصادی در برابر سایر قدرتهای جهانی جایگاه برتری کسب کند.

بطور خلاصه موقعیت انگلستان در خلیج فارس و عموماً خاورمیانه این امکان را برای آن کشور بوجود آورده بود تا در بالاترین سطح اجرائی آمریکا، یعنی کاخ سفید نیز وارد گردد. بر اساس شیوه‌های بعدی که در دهه ۱۹۶۰ مورد پسند هم واقع شد، موقعیت انگلستان در خلیج فارس چنان بود که می‌توانست بصورتی بی‌نظیر نقش حافظ صلح را در منطقه ایفاء نماید و با اجرای اقداماتی قاطع و سریع - و یا با تهدید عملی ساختن آنها - از گسترش آشوبهای محلی و درگیر ساختن قدرتهای خارج از حوزه خلیج فارس، جلوگیری نماید.

بهر حال احتمالاً این پرسش مطرح است که این سه انگیزه - نفت، ارتباطات و مسائل مهم استراتژیکی - اینقدر برای انگلستان ارزش و اهمیت داشته که بعد از سال ۱۹۴۷ هم عادتاً در خلیج فارس باقی بماند.

اما چون انگلستان بیش از یک قرن در این آبراه حضور داشته و در برابر مسؤولیت‌ها و واکنش‌های خود کرده‌اش رقیب و حریفی جدی وجود نداشته، لذا بعد از آن سال هم

1 - J. C. CAMPBELL, DEFENSE OF THE MIDDLE EAST (NEW YORK, 1960) PP. 39 - 62

;EDEN, FULL CIRCLE (LONDON, 1960). P. 220. SIR. A.

حضورش را در خلیج فارس استمرار بخشیده است.

روشی که بر اساس آن باید از این منافع حفاظت کند و وظائف گوناگونی هم عهده‌دار گردد دومین مشکلی بود که انگلستان را نگران و دلوپس ساخته بود.

نفوذ دیپلماتیک و سیاسی موضوعی نبود که بتوان آنرا کم‌رنگ جلوه داد، اما بمنظور حفظ وقار و پرستیژ واقعی آن، می‌بایست از طریق نیروی نظامی و رغبت استفاده از آن مورد پشتیبانی قرار داد. سابقاً هند پایگاه عملیاتی و نیروی نظامی جهت اجرای عملیات در خلیج فارس را تأمین می‌کرد، اما همانگونه که مبارزات سال ۱۹۴۱ عراق نشان داد، پشتیبانی نظامی هند همواره کافی نبوده است.

اما بدون استفاده از پایگاه هند، از جای دیگری می‌بایست از موقعیت انگلستان در خلیج فارس پاسداری کرد. از طرفی آن کشور هرگز پایگاه آلترناتیو مناسب دیگری را هم فراهم نیاورد. رویدادهای سیاسی مصر این موضوع را آشکار ساخت که برای مدتی نامحدود نمی‌توان از پایگاه بی‌نظیر کانال سوئز بهره‌برداری کرد و از طرفی چون بعد از سپتامبر ۱۹۴۷، فلسطین بر روی انگلستان بسته شد، آن کشور با بی‌اشتیاقی و ناچاری به کنیا "KENYA" روی آورد.

سرانجام انگلستان در دهه ۱۹۵۰ پایگاه مصر را از دست داد:

در آغاز، انقلاب مصر بسال ۱۹۵۲ روی داد، آنگاه در سال ۴-۱۹۵۳ نیروهای انگلیسی از مصر فراخوانده شدند و دست آخر در سال ۱۹۵۶ جنگ مصیبت‌بار سوئز بوقوع پیوست. این رویدادها تأثیرات عمده‌ای بر سیاست انگلیس در منطقه خلیج فارس گذاشت، زیرا نه تنها موجب بسته شدن پایگاه اصلی انگلستان شد، بلکه به دشمنی شماری از کشورهای عربی که بر سر راه خطوط ارتباطی انگلستان با شرق - هم از طریق دریای سرخ و هم از طریق سوریه - قرار داشتند نیز دامن زد که در نتیجه فعالیت‌های موفقیت‌آمیز انگلستان راه هم از طریق بریتانیا و هم از طریق قبرس غیرممکن ساخت. این رخدادها همچنین به پیدایش ناسیونالیسم تندرو عرب دامن زد که بگونه‌ای چشمگیر بر کشورهای عربی خلیج فارس تأثیر گذاشت و در سال ۱۹۵۶ شورش‌هایی را در بحرین و کویت بدنبال آورد، طوریکه تدارک نفت برای انگلیس از خلیج فارس بطور جدی بمخاطره افتاد و از همه مهمتر شورش عراق در پی داشت که خاندان سلطنتی هاشمی که طرفدار انگلستان بود سرنگون شد و

بجایش رژیم‌هائی ناپایدار و در عین حال ناسیونالیسم دو آتشه که چشم کمک به اتحاد جماهیر شوروی داشتند، بر سر کار آورد^۱.

با از دست دادن پایگاه سوئز، انگلستان مصمم شد تا از کنیا به عنوان پایگاه استفاده نماید، اما دگرگونیهای سریعی که در سال ۱۹۶۰ در سیاست انگلستان در آفریقا بوجود آمد بنا به دلایل سیاسی، بهره‌وری از کنیا نیز غیر ممکن گردید.

در سال ۱۹۶۱ انگلستان تصمیم گرفت که به عدن روی آورد، اما به علت رخدادهای سیاسی آنجا این تصمیم را کنار گذاشت زیرا در سال ۱۹۶۷ عدن استقلال یافت و انگلستان آن پایگاه را ترک گفت.

بعدها این امکان به وجود آمد که انگلستان از تسهیلات گسترده بحرین و شارجه سود جوید، اما این امر هرگز عملی نشد زیرا در ژانویه سال ۱۹۶۸ تصمیم گرفته شد که - انگلستان - خود خلیج فارس را ترک نماید.

علت عمده‌ای که سبب شد تا انگلستان از موقعیتش در خلیج فارس چشم‌پوشد موضوع هزینه و مخارج آنجا بود، چون انگلستان از پایان جنگ جهانی دوم تعهداتش را با رعایت اصل صرفه‌جویی انجام می‌داد. این ضعف بگونه‌ای آشکار در عملیات سال ۱۹۵۶ سوئز به نمایش درآمد و از آن زمان به بعد جهت یافتن سیستم دفاعی کارآمدتر و ارزانتری فشار سیاسی سنگینی حاکم شد.

بنابراین روشی که پذیرفته شد عبارت بود از اجرای عملیات بازدارنده با استفاده از جنگ‌افزار هسته‌ای و استقرار واحد کوچکی از نیروهای حرفه‌ای متحرک. این‌گزینه‌ش جوابگوی تعهدات انگلستان در شرق سوئز نبود بویژه اینکه کاربرد ناو هواپیمابر جدید هم در دستور کار قرار نداشت. بنابراین علیرغم اشتیاق آشکار دولت انگلستان برای نقش خود در شرق سوئز، منطق نظامی، سرخوردگی سیاسی و ضرورت‌های مالی در دهه ۱۹۶۰ دست به دست هم داد و کابینه را مجبور ساخت تا تعهداتش را دوباره مورد بررسی قرار دهد و دست آخر ناگزیر به اتخاذ تصمیم نهائی گردد. در ارتباط با تعهدات موضوع عرضه و تقاضا دچار ناپایداری عمده‌ای می‌گردد و برخلاف اعتیاد به دخانیات، اعتیاد به تفکر استراتژیکی

1 - ON THE GULF RIOTS , SEE J. DANNIELS , KUWAIT JOURNEY (LUTON , 1971) P. 46.

بی‌اندازه در برابر دگرگونیهای بوجود آمده در مخارج، آسیب‌پذیر می‌باشد. ضربه محکمی که به امکانات مالی انگلستان در آمد، آن کشور را از خلیج فارس بیرون راند. تصمیم نهائی بدون تبعیض و بگونه‌ای یکسان صورت گرفت و انگلستان در شرق سوئز - خلیج فارس ظاهراً کم‌خرج همراه با تعهدات گسترده‌اش در خاور دور و کشورهای حوزه اقیانوس هند که از سال ۱۹۶۲ به بیش‌تر جدیدی از مفاهیم استراتژیکی پیوند خورده بود - پاپس کشید^۱. اکنون دو پرسش باقی می‌ماند که باید بدان پاسخ داده شود: انگلستان چقدر در اجرای سیاست نامشخص در منطقه خلیج فارس بین سالهای ۱۹۴۵ و ۱۹۶۸ مؤثر و کارآمد بوده و چه اندازه در ساختاری که بعد از خود در آنجا بر جای نهاده، توانست، شکل‌دهی کند؟ گنگ‌ترین مورد در مباحث سیاست انگلستان موضوع رابطه بین منافع - که آن سیاست را سر و صورت می‌داد - و ابزار و وسائل - که از آن منافع باید پاسداری نمود - بود، بویژه اینکه چگونه می‌بایست از نیروهای انگلیسی در دفاع از تدارکات و تأسیسات نفتی استفاده کند. رویدادهای ایران و عراق نشان داد که انگلستان چقدر در امر کاربرد نیروی نظامی بی‌میل بوده است.

در دوران بعد از جنگ، مبارزات ملی‌گرایان ایرانیان علیه سلطه انگلستان بر صنایع نفت - بعد از دفع تجاوزات نظامی، سیاسی و اقتصادی در شمال ایران - پا گرفت که ملی شدن نفت ایران در سال ۱۹۵۱ اوج آن بود.

دولت انگلستان کاربرد نیروی نظامی را مورد مطالعه قرارداد اما بدلیل اینکه نتوانست با فوریت و باندازه کافی عملیاتی راتدارک نماید، آنرا کنار گذاشت^۲.

سرانجام در سال ۱۹۵۴ که کنسرسیوم نفتی جدیدی تشکیل شد تا بهره‌برداری از نفت را سازمان‌دهی کند، بموجب توافقی در چارچوب مذاکرات، انگلستان از سهمی عمده اما کاهش یافته برخوردار شد. در سال ۱۹۵۸ موضوع عدم مداخله انگلیس در عراق امری روشن و قطعی بود - چون خاطره سوئز بشدت در اذهان زنده بود - و در این راستا پایگاههای نظامی انگلیس در حبابیه و شعبیه بصورت بلااستفاده در آمد و زمانیکه در سال

1- این مباحث و مجادله‌ای است که فیلیپ داربی عنوان کرده است.

۱۹۵۹ عراق از پیمان بغداد کناره گیری نمود، انگلستان نیز از پایگاههای مزبور چشم‌پوشی کرد.^۱

در سالهای بعد دولت انگلستان از درگیر ساختن خود در مذاکرات عراق با شرکتهای نفتی خودداری کرد. این مذاکرات سرانجام با شکست مواجه شد و عراق در سال ۱۹۶۱ کلیه سرزمینهای تحت امتیاز "CONESIONARY AREA" که در واقع نفت در آنجا تولید نمی‌شد و از جمله با ارزش‌ترین حوزه نفتی «رومیله» را نیز بدست آورد.

فقدان تسلط دولت انگلیس بر قدرتهای منطقه در میان کشورهای عربی، واقع در کرانه جنوبی خلیج فارس یکسان و برابر نبود. سلطه انگلیس بر این کشورها بعد از سال ۱۹۴۵ بمراتب خیلی بیشتر و فراگیرتر از پیش شد و مستقیماً و بدون هیچ مشکلی در امور داخلی عمان مداخله می‌کرد. این مداخله برای پاسداری از تسهیلات هوائی و حمایت از هیئت‌های اکتشاف نفت صورت می‌گرفت. انگلستان همچنین به بهانه رعایت اصول انسان‌دوستی و اجرای خواسته‌اش در سرکوب بقایای تجارت برده و برده‌داری در امور داخلی عمان دخالت می‌کرد.

دخالت‌های فزاینده انگلیس را می‌توان در کلیه امور عمان جستجو کرد. انگلستان در قبال شناسائی حکام جدید شرایطی بر آنان تحمیل کرد و از آنها خواست تا سفارش و توصیه‌های نماینده سیاسی انگلیس را بکار بندند که در این راستا حضور نمایندگان سیاسی انگلیس در حوزه خلیج فارس افزایش یافت و نهادهای جدیدی چون «نیروهای داوطلب عمان» که بعدها «نیروهای پیش‌آهنگ» خوانده شدند، بوجود آمد و سرانجام تشکیل شورای کشورهای متصالح در سال ۱۹۵۲ از این دست بود.

این نیروها در محل، استخدام می‌شدند و افسران انگلیسی و اردنی بر آنها فرمان می‌راندند.^۲

1 - HUMPHREY TREVELYAN , THE MIDDLE EAST IN REVOLUTION (LONDON , 1970) , P.154 .

2 - DONALD HAWLEY , THE TRUCIAL STATES , (LONDON 1969) , PP. 170 - 78 .

توضیح اینکه این کتاب توسط همین مترجم ترجمه گردیده است . م .

انگلستان بمنظور ایجاد نظم و امنیت و مخالفت با ادعای مالکیت سعودیها بر منطقه بریمی "BURAIMI" در سال ۱۹۵۵ و سرانجام در خلال سالهای ۵۹ - ۱۹۵۷ برای گسترش قدرت سلطان مسقط در مناطق داخلی عمان، مداخله کرد^۱.

سلطه انگلستان در مسقط با انعقاد قرارداد جدیدی در سال ۱۹۵۱ افزایش یافت و امضاء پیمان دیگری نیز در سال ۱۹۵۸ راه را برای اعزام نیروهای انگلیسی به عمان هموار ساخت. نیروهای نظامی انگلستان بمنظور سرکوب شورش‌های داخلی در سال ۱۹۵۶ و ۱۹۶۵ در بحرین مداخله کردند و همچنین برای حمایت از امیرنشین تازه استقلال یافته کویت در برابر تهدیدات آشکار عراق در سال ۱۹۶۱ در عملیات چشمگیری شرکت نمودند. عملیات اخیر در خور توجه ویژه‌ای می‌باشد، زیرا عموماً آنرا دلیلی روشن بر توان انگلستان می‌دانستند که ضمن اینکه می‌تواند نقش ارزنده‌ای در حفظ صلح در خلیج فارس ایفاء کند از پس حفظ منافعش در امور نفت هم برمی‌آید. رونق و شکوفائی کویت بطور مستقیم نتیجه قطع جریان نفت ایران در سال ۱۹۵۱ بود. این امیرنشین در مدتی کوتاه به صورت یکی از تولیدکنندگان مهم نفت درآمد: تولید نفت از ۱۷ میلیون تن در سال ۱۹۵۰ به ۸۰ میلیون تن در سال ۱۹۶۰ افزایش یافت. کویت برای انگلستان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود و انگلیس نصف نفت موردنیازش را در خلال سالهای ۱۹۶۰ - ۱۹۵۷ از آن کشور تأمین می‌کرد.

پیشرفت سریع کویت به تحت‌الحمایگی انگلستان در سال ۱۹۶۱ پایان داد و در عوض بموجب قراردادی که بین دو کشور انعقاد یافت، کویت توانست از انگلستان درخواست همکاری و کمک نماید. چون تصور می‌رفت که عراق ادعای بیجایش مبنی بر مالکیت بر کویت را تجدید نماید در ماه ژوئن قرارداد جدیدی در این مورد با انگلستان بامضاء رسانید. لازم به یادآوری است که رئیس جمهور عراق، عبدالکریم قاسم، در ۲۵ ژوئن ادعای مالکیت بر کویت را اعلام کرد.

بنابراین، این پرسش مطرح بود که: آیا عراق در پشتیبانی از ادعایش از نیروی نظامی استفاده خواهد کرد؟ چند روزی گذشت و رخداد ویژه‌ای بوقوع نپیوست، اما شواهد،

1 - JAMES MORRIS , SULTAN IN OMAN (LONDON 1937) ; J.B. KELLY , EASTERN ARABIAN FRONTIERS (LONDON 1964) .

حاکمی از این بود که نیروهای عراقی علیه کویت بسیج شده‌اند. کویت چون برای مقابله با تجاوز عراقی‌ها دارای نیروی نظامی نبود از انگلستان درخواست کمک کرد. سفیر انگلستان در عراق به دولت متبوعش سفارش نمود تا از اعزام نیروی زمینی خودداری کند مگر هنگامیکه قوای عراق عملاً برای حمله به کویت وارد عمل شده‌اند، اما دولت انگلستان تصمیم گرفت که در این مورد به انتظار ننشیند، بنابراین در روزهای یکم و دوم ماه ژولی بنا به درخواست شیخ کویت تعداد ۳۰۰۰ سرباز انگلیسی به کویت اعزام شد.^۱

در خور توجه است که تهدید احتمالی عراق علیه کویت، انگلستان را واداشت تا از سال ۱۹۶۰ مستمراً یک فروند شناور حامل نصف اسلکاداران تانکهای جنگی «سنتوریون» "CENTURION" در خلیج فارس مستقر نماید. این امر واکنش سریع نیروهای انگلیسی را ممکن ساخت.

چون عراقی‌ها به کویت حمله نکردند، در نتیجه ادعا می‌شد که اقدام فوری انگلستان مانع از به اجرا درآمدن تهدید عراق بوده است.

بنا به دلایل گوناگونی این دیدگاه مورد انتقاد قرار گرفته است. نخست اینکه گفته می‌شد، عبدالکریم قاسم هرگز در نظر نداشته که ادعایش بر کویت را با زور و خشونت دنبال کند و مدارک قانع‌کننده‌ای هم دایر بر بسیج نیروهای عراقی علیه کویت در دست نبوده است.^۲

درثانی بر اساس آنچه ادعا می‌شد، عامل تعیین‌کننده در حفظ استقلال کویت، پشتیبانی کشورهای عرب به رهبری عربستان سعودی بوده - که در نتیجه آن در روز ۲۰ ژولی کویت به عضویت «اتحادیه عرب» درآمد و نیروهای این اتحادیه جایگزین نیروهای انگلیسی شدند - نه اقدام انگلستان. ضمناً عامل دیگری در حمایت از استقلال کویت پشتیبانی ایران قلمداد می‌شد. از جهات زیادی اقدام خودسرانه انگلیس از نظر سیاسی نامطلوب و نگران‌کننده می‌دانستند و با وجودیکه دولتمردان انگلیس در لندن خواستار ابقاء نیروهایشان در کویت بوده و مدعی بودند که قوای اعراب برای مقابله با عراق کافی نمی‌باشد اما شیخ کویت

1 - TREVELYAN , THE MIDDLE EAST , P.190 .

2 - R, HEWINS , A GOLDEN DREAM , LONDON 1963 , PP. 280 - 305 ; M. KHADDURI
REPUBLICAN IRAQ , LONDON 1969 / PP. 166- 73.

تصریح نمود که بدین منظور خواهان نیروی عرب بجای سربازان انگلیسی است^۱. ثالثاً ادعا می‌شد که عملیات انگلیس از نقطه نظر نظامی قانع کننده نبوده، زیرا اگر عراقی‌ها مبادرت به حمله می‌نمودند، انگلیسی‌ها بویژه از جهت نیروی زرهی توان برابری با عراقی‌ها نداشتند و روزها، نیروهای انگلیسی بدون پوشش هوایی می‌ماندند. مگر اینکه تصادفاً ناو هواپیمابر انگلیس در منطقه پدیدار می‌شد^۲.

و سرانجام اینکه این عملیات یک میلیون لیره هزینه در بر داشت. برای هر یک از این موارد پاسخی در خور، وجود دارد اما روی هم رفته روشن است که بدون پرسش جدی، این استدلال که عملیات کویت کارائی قدرت انگلستان در خلیج فارس را آشکار ساخت، قابل پذیرش نیست، اما هر چه که بود مسایل سیاسی و نظامی دلالت بر خردمندی تکرارش را داشت. بعد از سال ۱۹۶۱ قلمرو نظارت انگلستان در خلیج فارس به بحرین، قطر، امارات متصالح و عمان کاهش یافت.

هنوز هم قدرت دریائی انگلیس - که معمولاً با استقرار چهار فروند واحد شناور گشتی در خلیج فارس استقرار می‌یافت - به نمایش در می‌آمد، اما دیگر نیروی دریائی بریتانیا تنها متکی به دریا نبود و این تردید جدی وجود داشت که آیا انگلیس توان تأمین پوشش هوایی برای هواپیماهای مستقر در پایگاههای منطقه را دارد یا خیر. ظاهراً هر چند موقعیت انگلستان در خلیج فارس با آنچه که پیش از ۱۹۱۴ بوده چندان تفاوت نمی‌کرد، اما در واقع بمراتب ضعیف‌تر شده بود.

چون حضور انگلیس در منطقه بطور ناگهانی و بدون پیش‌بینی پایان یافت، بنابراین از قبل مطالعاتی جدی صورت نگرفت که چه چیز باید بجای تسلط این قدرت، در این آبراه دنبال شود. قرائن نشان می‌داد که این کشورهای کوچک بزحمت خواهند توانست بر روی پایشان بایستند، بنابراین با وجود تجارب تلخ در مورد فدراسیون، انگلستان تصمیم گرفت تا سرزمینی‌هایی را که خود بر آنها نظارت داشت تشویق به تشکیل فدراسیون نماید و از سایر کشورهای منطقه هم خواست تا آنرا بپذیرند، ضمناً بعضی از حکام مربوطه نیز ظاهراً مشتاقانه خواستار آن بودند.

1 - TREVLYAN , MIDDLE EAST , P.198 .

2 - DARBY , BRITISH DEFENSE POLICY , P. 271 .

انگلستان در آخرین لحظات نقش ارزنده‌ای در کمک به تعیین مناطق و وضعیت مورد مشاجره معینی، ایفا نمود. اما زمانیکه اعلام کرد که باید منطقه راترک کند نفوذ مسلطش در آنجا از بین رفته بود و تصمیمات متخذه اساساً راجع به آن دسته از کشورهای خلیج فارس بود که خود مستقیماً درگیر مسایل بودند. با وجودیکه نقش انگلستان در موقع پایان یافتن اساس قانونی نفوذش در اواخر سال ۱۹۷۱ کلاً قطع نشده بود، اما اساساً این مطلب پایان فصلی از تاریخ بود که در اواخر قرن ۱۸ آغاز شده بود.

عموماً تاریخ ارتباط انگلستان با حوزه خلیج فارس - و حفظ تسلط و نمایش قدرت در منطقه - مبنی بر واکنش آن کشور در برابر شناخت اهمیت استراتژیکی این آبراه ترسیم می‌کنند ولی با بازنگری این تاریخ، چنین دیدگاهی بدست نمی‌آید.

خلیج فارس در ابعاد گوناگون مبانی نظری استراتژیکی انگلیس راه یافت، اما هیچ یک از اینها را نمی‌توان همواره تشکیل دهنده سیاست انگلستان در منطقه قلمداد کرد.

دفاع از هند، پاسداری از مسیر ارتباطی شرق و حفاظت از منافع اقتصادی همگی بنحوی در شکل‌گیری سیاست انگلستان مؤثر بودند، اما هیچکدام طرح آگاهانه‌ای را پی‌ریزی نکردند، بلکه وسایلی بودند که در ابتدا سیاست انگلستان را معقول و منطقی جلوه دادند. چون قدرتهای منطقه در حفظ آرامش ناکام ماندند، بنابراین تسلط انگلستان در منطقه نتیجه نیازی بود که برای حفظ صلح ضرورت داشت.

شکل‌گیری سیاست انگلستان در منطقه بیشتر ناشی از واکنش افسران محلی به رخدادهای محلی بود تا عکس‌العمل هیئت وزرا و فرمانداران کل به مسائل مهم استراتژیکی. از نظر فرمانداران کل (بجز کرزن) و هر چه بیشتر از دیدگاه دولت انگلیس در لندن، خلیج فارس از اهمیت ناچیزی برخوردار بود و در صورتی حفظ موقعیت انگلستان در این آبراه میسر بود که برایش مخارج هنگفتی صرف نشود و از طرفی به اهداف آن کشور در مناطقی که دارای اهمیت بیشتری بودند مانعی بوجود نیاید، اما زمانیکه این شرایط بوجود نیامد لذا موقعیت انگلستان بسادگی در خلیج فارس بمخاطره افتاد طوریکه بی‌درنگ آنجا را ترک کرد.

کارنامہ فرہنگی
حاج رجب مصباحیان

کارنامه فرهنگی حاج رجب مصلحیان

اکنون که چاپ این کتاب به همت کریمانه آقای حاج رجب مصلحیان که انسانی فرهیخته، خیر و معارف‌پرور است به پایان می‌رسد. شایسته است شمه‌ای از احوال و اقدامات فرهنگ دوستانه این بزرگان خود ساخته و شیفته فرهنگ و ادب رادر اینجا ذکر کنیم. آقای حاج رجب مصلحیان فرزند مرحوم نوروز به سال ۱۲۹۵ خورشیدی در خانواده‌ای مسلمان و متدین در شهر کازرون پای به عرصه وجود گذاشت و دوران تحصیل را در دبیرستان سعادت بوشهر بپایان رسانید و مطابق سنت آن روز وارد بازار شد و از اوان جوانی به کار و تجارت پرداخت. ایشان سفرهای متعدد به کشورهای اروپائی، آمریکائی و چین و ژاپن کرد و در امور اقتصادی و بویژه، صادرات تجربه‌ها اندوخت. آقای مصلحیان در سایه عشق و ایمان توانسته است در طول زندگی خود سهمی ارزنده از دسترنج خویش رادر امر آموزش و سلامت هموطنان خویش ایثار کند و در ساختن مدرسه و درمانگاه و همچنین

کمک به افراد کم درآمد و خانواده‌های بی‌سرپرست پیشقدم باشد. نامبرده جدا از اقدامات عام‌المنفعه در فعالیت‌های مذهبی و اجتماعی حضوری فعال داشته و با تصویب شورایی عالی اوقاف سالها عضو هیئت امانا بقعه متبرکه شاه‌چراغ، عضو انجمن ادبی هدایت در شیراز و از سال ۱۳۳۱ بگونه‌ای چشمگیر در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن استان فارس عضویت داشته است. شرح همه کارهای مختلف و خدمات انسانی آقای مصلحیان چندان آسان نیست و فقط می‌توانیم به عنوان مشتئی از نمونه خروار بشرح زیر بیان کنیم و سعادت و سلامت ایشان را از درگاه ایزد منان مسئلت نمائیم و البته به گفته شیخ اجل سعدی:

دوچیز حاصل عمرست نام نیک و ثواب

وزین دو در گذری کُل من علیها فان

الف: املاک وقف شده:

- ۱- موقوفات در بوشهر - یک باب عمارت - یک باب پاساژ و مغازه‌های اطراف آن - یک باب سردخانه کلاً تحت پلاک‌های ۵ و ۶ و ۷ و ۳۴ و ۲۰ الی ۲۸ و ۳۰۲۷ و ۳۰۲۷ اصلی - خرید زمین جهت زینبیه.
- ۲- موقوفات شیراز: یک باب خانه - یک باب کارخانه پاکت‌سازی - پنج دستگاه تلفن.

ب: املاک واگذاری:

- ۱- در بوشهر به آموزش و پرورش ۴ قطعه زمین جهت دبستان، هشت قطعه زمین جهت دبیرستان، ۴ قطعه جهت مهدکودک - یک قطعه زمین بمساحت یک هزار مترمربع در لیل جهت مدرسه.
- ۲- در شیراز نمازخانه، در مانگاه، دبیرستان، دبستان، مهدکودک

ج: اهدائی:

- ۱- در بوشهر، یک دستگاه نوار قلب جهت در مانگاه فرهنگیان - اهداء مبلغی جهت تعمیر دبیرستان سعادت، واگذاری قطعاتی زمین زیر نظر روحانیون معظم شهر به اشخاص بی‌بضاعت، تعمیر غساله‌خانه ریشهر، تعمیر ساختمان هنرستان حرفه‌ای رازی، واگذاری

۱۳۵۳ متر مربع زمین از پلاک شماره ۶۷/۶۸/۶۹/۷۰ - ۳۱۲ به اداره بهزیستی استان بوشهر جهت احداث کودکستان، پرداخت ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال جهت دبیرستان بنت الهدی در گناوه و ده‌ها اقدامات و تعمیرات دیگر.

۲- در شیراز، سالن اجتماعات و آزمایشگاه و تعمیرات حیاط مدرسه، لوله کشی کامل گاز مدرسه شهید ملایمی، تعمیرات دبستان شهداء ژاندارمری - احداث یک باب کتابخانه در مدرسه راهنمایی شهید یزدان مهر - کمک اساسی به دبستانها و دبیرستانها، ساخت دو کلاس درس در مدرسه دخترانه واقع در دروازه سعدی، ساخت حیاط سه کلاس درس و یک باب سالن اجتماعات بزرگ در مدرسه امام علی نقی واقع در فلکه سعدی شیراز و ده‌ها اقدامات دیگر.

۳- واگذاری یک باب عمارت چهارهزار متری که از آثار قدیمی و تاریخی است جهت کتابخانه عمومی مصلحیان و فعالیت‌های فرهنگی به اداره کل ارشاد اسلامی بوشهر.

۴- بنای یک باب دبستان در محله گنبد کازرون به نام دبستان مصلحیان.

خلاصه‌ای از وقف‌نامه

بسم الله الرحمن الرحيم الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على محمد

و اله الطيبين الطاهرين

حاضر گردید آقای حاج رجب مصلحیان فرزند نوروز بشناسنامه ۱۲۳۰۲ در حال صحت بدن و کمال عقل و ادراک با وجود اقرار شرعی و اعتراف بماجاء به البنی وقف صحیح شرعی و حبس مُخلّد نمود رقباتی در شیراز و بوشهر تولیت آنرا مادام الحیات به نفس نفیس خود محول نمود که بهر نحو مصلحت بدانند نسبت بمصارف درآمد حاصله از رقبات مورد وقف عمل و اقدام نماید و تعیین تولیت بعد از خود را مفوض نموده به هیئت امناء بمنظور سهولت در امر نظارت بر موقوفه و مصارف آن با نظارت سازمان حج و اوقاف سه نفر که بموجب همین سند آقایان مجید و احمد رضا و مهندس حمید کلاً مصلحیان فرزندان خود را بعنوان هیئت امناء و نظارت استصوابی بعد از خود تعیین نمود بشرح در وقف‌نامه ۵۲۴۱۲ به ۷۰/۷/۱۶ و وظائف مقرر عمل و اقدام نموده و در صورت عدم حضور سه نفر جهت امضاء اسناد و اوراق حداقل بامضاء و تصویب ۲ نفر از سه نفر رسمیت خواهد داشت واقف بمنظور جلوگیری از رکود امور موقوفه و رفع هر گونه وقفه و اختلال در تعیین متولی بعد از خود برابر همین سند حاج اصغر مصلحیان فرزند ارشد خود را بعنوان متولی بعد از خود تعیین و منصوب نمود که با همکاری و نظارت هیئت امناء همچنین نظارت سازمان

اوقاف برابر مقررات جاریه مملکتی بوظائف مقررہ در اسناد وقف‌نامه عمل و اقدام نماید و تعیین تولیت بعد از مشارالیه و طبقات آن بنحوی است که مشروحاً در وقف‌نامه ۵۲۴۱۲ و ۶۲۸۴۸ منعکس است.

متولی مکلف است که علاوه بر مصارف مندرج در وقف‌نامه‌های مزبور از درآمد حاصله از رقبات موقوفه اقدام به احداث و تأسیس بیمارستان - درمانگاه نموده و مراجعین و بیماران را حتی المقدور به رایگان تحت درمان و دارو با نظارت سازمان بهداری یا بهداشت محل قرار دهند و همچنین نسبت به احداث دبستان - دبیرستان نیز اقدام نماید و از درآمد حاصله:

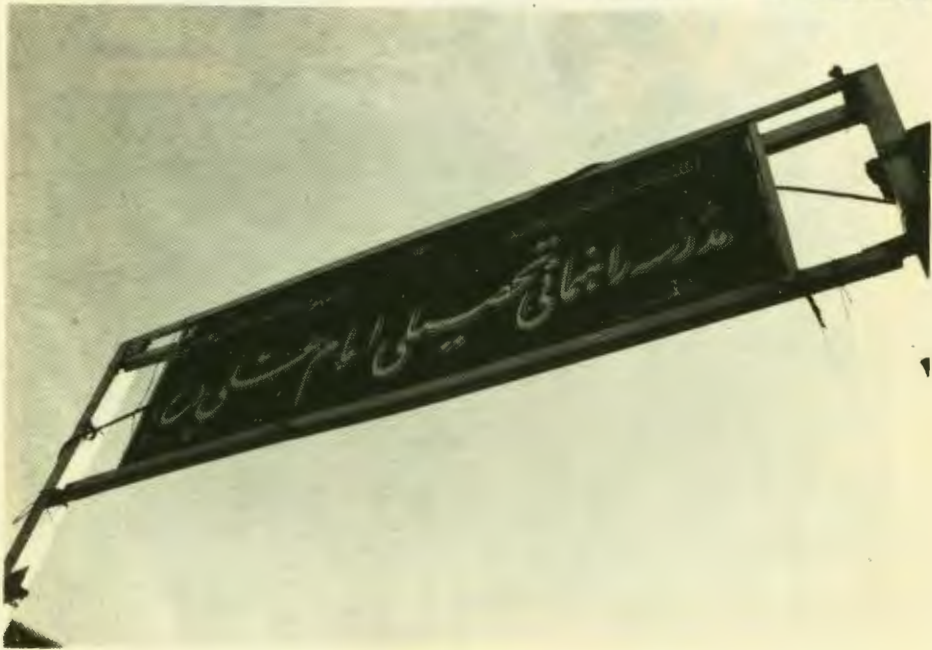
- ۱ - همه ساله روضه‌خوانی حضرت سید شهدا.

- ۲ - به بیماران بی‌بضاعت کمک و مساعدت از حیث دارو و پزشک به عمل آید.

- ۳ - در صورتیکه بودجه درآمد موقوفه کفایت نماید مازاد را جهت هزینه تحصیلی اطفال یتیم و بی‌سرپرست اختصاص یابد که در مدرسه مصلحیان شیراز و مجتمع فرهنگی مصلحیان در بو شهر تحصیل می‌کنند هزینه شود.



جناب آقای مصلحیان





شیراز

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

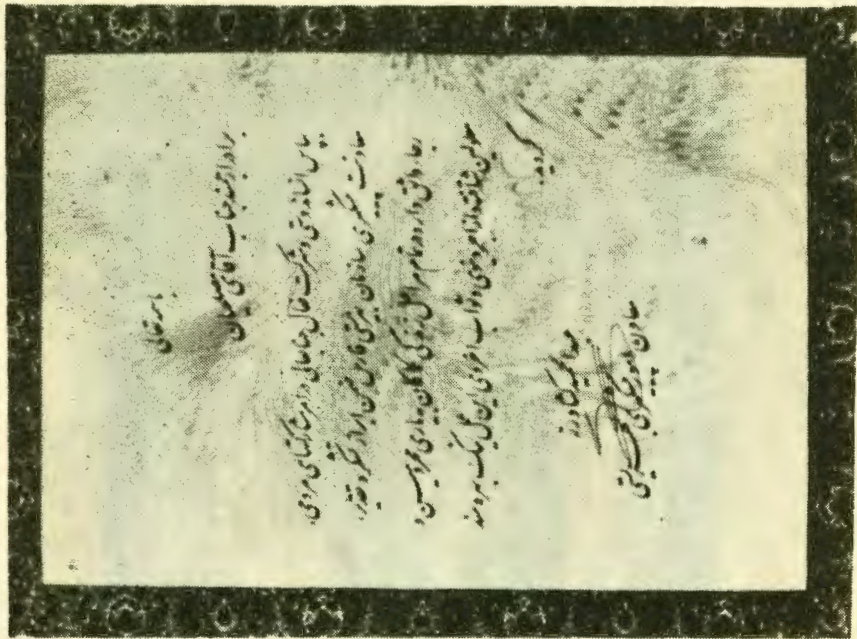
فروردین ۷۲

مدیرسه راهنمائی دخترانه مصلحیان

تعلیم و تعلم عبادنا امست

اداره امور نسوان





شیراز

بسنهانی

الذین یثقفون انزلناهم بالذلیل والاعمال سنزلناهم بالذلیل انزلناهم سنزلناهم

پایه نرسیده است که ۲۲۶

برادر حاج میرزا مصطفی جان

باسم تعالی و حمد و ثناء که در کتاب بیاد می آید

جموعه از کلام و انصاف که در صورت اجابت می آید

کمال است که در این کتاب در باره

آوردن این شعر در کتاب در چندین جا در کتب آمده

بیرا که در کتاب بیاد می آید

بسنهانی

بدرستی که در کتاب بیاد می آید

پایه نرسیده است که ۲۲۶

جموعه از کلام و انصاف که در صورت اجابت می آید

کمال است که در این کتاب در باره

آوردن این شعر در کتاب در چندین جا در کتب آمده

بیرا که در کتاب بیاد می آید

بدرستی که در کتاب بیاد می آید

پایه نرسیده است که ۲۲۶

جموعه از کلام و انصاف که در صورت اجابت می آید

کمال است که در این کتاب در باره

آوردن این شعر در کتاب در چندین جا در کتب آمده

بیرا که در کتاب بیاد می آید

شماره مج ۷۰۴۹ / ۷۰
تاریخ ۱۳۷۴
پیوست

بسمت
اداره کل آموزش و پرورش
استان بوشهر

بهری سازی پیران
رت آموزش و پرورش

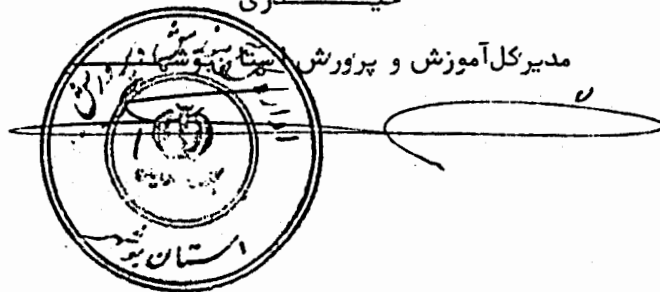
خدمت برادر بزرگوار، جناب حاج آقا مصلحیان

سلام علیکم

احتراماً " ، نظریه اینکه جناب عالی در کمک به آموزش و پرورش این استان در زمینه های مختلف پیش قدم بوده اید و جدیداً نیز اقدام به خرید و تحویل یک دستگاه نوار قلب جهت درمانگاه فرهنگیان نموده اید بدین وسیله از توجه و عنایت جناب عالی به آموزش و پرورش این استان تشکر و قدردانی بعمل می آید توفیقات شما در انجام کارهای خیر از خداوند بزرگ مسئلت دارد .

لج

حیی لری



جمهوری اسلامی ایران
وزارت آموزش و پرورش

بسمه تعالی
اداره آموزش و پرورش
شهرستان بوشهر

تاریخ ۱۳۹۲/۹/۲۰
شماره
پیوست

از : مد رسه راهنمایی مصلحیان (نمونه مردمی فرهنگیان)
به : جناب آقای مصلحیان
موضوع :

احتراما

از آنجائیکه با صفت عالی و با خلوص نیت در امر یاری رساندن به
فرزندان این خطه محروم از میهن اسلامی و مساعدت در راه تعلیم و تربیت همشهریان
خود راشتفاید و همیارهای چشمگیر جنابعالی در امر تحصیلی فرزندان شهر خود
مشهود بوده و هست بدینوسیله از زحمات شما قدردانی میگردد امید است در راهی
که گام نهادن باید بیاری ایزد متعال موفق و موید باشید و از خداوند بقای عمر
همراه با عزت و سربلندی و توفیق خدمت هر چه بیشتر را برای جنابعالی
آرزو می کنیم .

س
مهربانوالدریمی

مد یرمد رسه راهنمایی مصلحیان (نمونه مردمی فرهنگیان)

رونوشت :

جهت استحضار مد یرکل محترم آموزش و پرورش جناب آقای حیدری
رئیس محترم آموزش و پرورش شهرستان بوشهر جناب آقای بختیاری آزاد



ادارت زبده نثر
سازمان اوقاف

۴۴۲۰ شماره ۷۸۲۰
تاریخ ۱۳۸۰
پست

آقای رجب مصلحیان

بقعه متبرکه شاهچراغ کموردت وجه عموم هم میهنان متدین است
احتیاج به عمران و آبادی و نگهداری دارد تا خواهران و برادران مسلمانی که با اشتیاق
فراوان از راههای دور و نزدیک، بزیارت آن میشتابند علاوه بر جهات معنوی، از
لحاظ وضع ظاهری نیز موجبات رفاه آنان در ایام زیارت آنها فراهم کرد.
برای رسیدن بدین مقصود لازم است جمعی از علاقمندان بهمان مذهب و قبول
زحمت کرده در انجام این امر مهم کوشش نمایند و منظور تأمین توشه خیری، به
روزی که (لا ینفع مال ولا بنسول)، از این طریق مردم و اولیای دین خدمت کنند.
بنابراین سازمان اوقاف بنا به پیشنهاد اداره اوقاف فارس
و تصویب هیئت عالی اوقاف شما با عضویت هیئت امنای بقعه متبرکه شاهچراغ شیراز
منسوب مینماید تا با اتفاق سایر اعضای هیأت، مطابق آئین نامه موهوب به هیأت های
امنای اماکن مقدسه اسلامی، در عمران و نگهداری خود بقعه و حفظ اموال و اثاثیه
آن اقدام و واجلب لکهای علاقمندان موجبات آبادی بقعه و تأمین وسایل زائران را
فراهم سازند.
از خداوند متعال برای جنابعالی و سایر اعضای هیأت در این امر خیر توفیق کامل
مسئلت مینماید.

علی فرشچی

صدف

بسمه تعالی

برادر گرامی جناب آقای حاج رحمتعلی سلطانیان

سمن از روی توفیق برای حدیث‌نویسی در کتب فنی‌سایل
 معنوی، بدست‌نویسه از مساعدت و هدایت شما بدریغ شما نسبت
 به ایس آموزشگاه (درسال گذشته) قدردانی
 به عمل می‌آید. با روح تعاونی که در حضرتعالی منهدم
 است همچنان چشم‌انتظار یاری شما هستیم.
 امید که مساعدت‌های دیروز شما و همراهی امروز و فردایتان
 مورد قبول حق تعالی واقع شود.

رئیس هیئت‌مدیره انجمن خیریه‌های رازی

شیرین و زلال

هر که نیک بخواهد که در راه خداوند با جلال پروردگار است
 خدای آفرین حاجت ریز مصلحان اسلام و خجسته
 امام خدای تعالی در این نهادن به امر تعلیم تربیت و
 سعادت انوار و اهدای زمین و بیرونستان مصلحان
 را تخریب و مینک پروری و علوی و نظریه‌پردازان
 می‌باشد، لذا پاس عنایت خاص شما ضمن تشکر
 لوح یادبود این اداره را بجنوبان تقدیم میدارم.
 رئیس اداره آموزش پرورش تاجیک افغانستان کبکی



بوشهر

مرکز بو شهرشناسی
با همکاری مؤسسه فرهنگی همسایه
منتشر می‌کند:

دریای پارس

وسرزمین پاری متصالح

مترجم: حسن زنگنه



واسموس

مترجم: یکاوس جهانذاری

اسناد جنگ جهانی اول

در جنوب ایران

به کوشش کاوه بیات

خلیج فارس از دوران باستان

تا اواخر قرن هجدهم میلادی

مترجم: حسن زنگنه