

سرشناسه : سعیدی نیا، حبیب الله، ۱۳۴۶ -
عنوان و نام پدیدآور: کشتی رانی کارون و تحولات سیاسی - اقتصادی خلیج فارس در نیمه
دوم قرن سیزدهم هجری (۱۸۷۰ - ۱۹۲۰ م) / نویسنده: حبیب الله
سعیدی نیا.

مشخصات نشر : تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۹۲.

مشخصات ظاهری : سی و یک، ۴۰۱ ص: جدول، نمودار (رنگی).

شابک : ۹۷۸-۶۰۰-۱۲۱-۳۶۵-۶

وضعیت فهرست نویسی: فیا

یادداشت : کتابنامه: ص: [۲۴۷] - ۲۵۸.

موضوع : رود کارون -- کشتی رانی

موضوع : رود کارون، منطقه

موضوع : خوزستان -- اوضاع اقتصادی

شماره زده : شرکت انتشارات علمی و فرهنگی

ردیفی کنگره : ۱۳۹۲ ۷۵۷/۲۱۷۵ DSR

بندی : ۹۵۵/۵۳

شماره ثبت کتابخانه ملی: ۳۲۴۵۱۱۸۲

کشتی رانی کارون و تحولات سیاسی - اقتصادی خلیج فارس
دوم قرن سیزدهم هجری (۱۸۷۰ - ۱۹۲۰ م)

نویسنده: حبیب الله سعیدی نیا

چاپ نخست: ۱۳۹۲؛ بارگان: ۲۰۰۰ نسخه

حروفچینی و آماده سازی: انتشارات علمی و فرهنگی

لینوگرافی، چاپ و صحافی: شرکت چاپ و نشر علمی و فرهنگی کتبه

حق چاپ محفوظ است.



شرکت انتشارات علمی و فرهنگی

○ اداره مرکزی: خیابان افریقا، چهارراه حقانی (جهان کودک)، کوچه کمان، تهران ۱۵۱۸۷۳۶۳۱۳؛ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۹۶۴۷؛ تلفن: ۸۸۷۷۴۵۶۹۷۰؛ فکس: ۸۷۴۵۷۱

○ آدرس اینترنتی: info@elmifarhanghi.ir www.elmifarhanghi.ir

○ مرکز پخش: شرکت بازرگانی کتاب گستر، خیابان افریقا، بین بلوار ناهید و گلشهر، کوچه

گلنام، پلاک ۷۲؛ کدپستی: ۱۹۱۵۶۷۳۴۸۳؛ تلفن: ۴۳-۲۴۱۴۰-۲۲؛ تلفکس: ۲۲۰۵۰۳۲۶

○ آدرس اینترنتی: info@ketabgostarco.com www.ketabgostarco.com

○ فروشگاه یک: خیابان انقلاب، رویه روی در اصلی دانشگاه تهران؛ تلفن: ۶۶۴۰۰۷۸۶

فهرست مطالب

فهرست جداول	یازده
فهرست نمودارها	سیزده
مقدمه	پانزده
بررسی و نقد منابع	بیست و یک

بخش اول: موقعیت جغرافیایی و طبیعی رودخانه کارون	۱
مدخل	۱
فصل اول: ویژگی‌های طبیعی و مسیر رودخانه کارون	۵
ویژگی‌های طبیعی کارون	۵
مسیر رودخانه کارون	
فصل دوم: دُجیل و موقعیت جغرافیایی و طبیعی آن	۶
فصل سوم: بندرگاه‌ها، اسکله‌ها، گذارها و مراکز رودخانه‌ای کارون	۲۲
بندرگاه‌ها، اسکله‌ها، و گذارهای کارون	۲۲
مراکز رودخانه‌ای کارون	۳۹
فصل چهارم: راه‌های تجاری زمینی موازی با کارون	۴۵

بخش دوم: بررسی ساختار اجتماعی خوزستان با تکیه بر کرانه‌های کارون..... ۴۹

مدخل..... ۴۹

فصل اول: نظام اجتماعی خوزستان..... ۵۱

بررسی نظام عشیره‌ای..... ۵۱

ترکیب قومی..... ۵۳

فصل دوم: سکونتگاه‌های کارون..... ۵۶

عرب‌های خوزستان..... ۵۸

ایل بختیاری..... ۶۰

بخش سوم: بررسی ساختار سیاسی - اقتصادی خوزستان با تکیه بر وضعیت اقتصادی و

سیاسی..... ۶۵

مدخل..... ۶۵

فصل اول: رضای سیاسی خوزستان..... ۶۷

حکومت مرکزی خوزستان و ارتباط آن با حکومت‌های محلی..... ۶۸

سیاست انگلستان در خوزستان..... ۷۳

نقش خان‌ها، شیوخ و قبیله‌ها در ساختار سیاسی خوزستان (با توجه به

نقش شیخ خزعل)..... ۷۶

فصل دوم: اوضاع اقتصادی خوزستان..... ۸۷

کشاورزی..... ۸۸

تجارت..... ۱۰۱

فصل سوم: امتیاز کشتی‌رانی کارون و زمینه‌های آن..... ۱۰۳

پیشینه تاریخی کشتی‌رانی در خلیج فارس و کشتی‌رانی رود کارون از آن به آن..... ۱۱۲

موقعیت جغرافیایی و پیشینه تاریخی اروندرود..... ۱۱۹

کشتی‌رانی کارون و سابقه آن..... ۱۲۱

فصل چهارم: معین‌التجار و نقش او در تأسیس کمپانی ناصری و توسعه کشتی‌رانی و

تجارت کارون و خلیج فارس..... ۱۲۷

کمپانی ناصری..... ۱۳۰

اقدامات معین‌التجار جهت توسعه کشتی‌رانی و تجارت کارون..... ۱۳۶

فصل پنجم: کمپانی برادران لینچ و فعالیت‌های تجاری - اقتصادی آن..... ۱۳۹

۱۴۱	فعالیت‌های تجاری کمپانی لینچ در کارون
۱۴۹	قراردادها
۱۵۴	جاده شوشتر - بختیاری - اصفهان (جاده لینچ)
۱۶۷	جاده تهران - محمره
۱۷۵	فصل ششم: روند تحولات تجاری کارون
۱۷۷	حجم تجارت
۱۸۱	ساخت و ترکیب تجارت

۱۹۱	بخش چهارم: ارتباط تجاری کارون با حوزه‌های مختلف اقتصادی
۱۹۱	مداخل
۱۹۳	فصل اول: روابط تجاری کارون با حوزه اقتصادی محلی
۱۹۷	فصل دوم: روابط تجاری کارون با حوزه اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی
۲۰۰	فصل سوم: روابط تجاری کارون با حوزه‌های اقتصادی بین‌المللی
۲۰۰	روابط تجاری بنادر کارون با انگلستان
۲۰۴	روابط تجاری بنادر کارون با فرانسه
۲۰۵	روابط تجاری بنادر کارون با آلمان، استرالیا، و هلند
۲۰۸	روابط تجاری بنادر کارون با هندوستان
۲۱۳	روابط تجاری بنادر کارون با بصره
۲۱۵	روابط تجاری کارون با کشورهای حوزه خلیج فارس
۲۱۶	روابط تجاری بنادر کارون با کشورهای ترکیه، مصر، آمریکا و هنگ کنگ

۲۱۹	بخش پنجم: ورود نفت به عرصه اقتصادی و تجاری ایران، خلیج فارس و کارون
۲۱۹	مداخل
۲۲۱	فصل اول: نفت، بختیاری‌ها و عرب‌های خوزستان
۲۲۱	فصل دوم: تأثیرات نفت در تجارت کارون و اقتصاد خوزستان
۲۴۳	نتیجه
۲۴۷	کتاب‌شناسی
۲۵۹	پیوست‌ها: جدول‌ها - نقشه‌ها - اسناد - عکس‌ها
۳۸۵	فهرست اعلام

فهرست جداول

- جدول ۱-۳. قیمت حمل و نقل شرکت ناصری برای مسافر (بدون خوراک) ۱۳۵
- جدول ۲-۳. قیمت حمل و نقل شرکت ناصری برای مال التجاره ۱۳۶
- جدول ۳-۳. قیمت حمل و نقل کاه کمپل برای مسافر (بدون خوراک) ۱۴۷
- جدول ۴-۳. قیمت حمل و نقل کالا توسط شرکت لینچ (برای مال التجاره) ۱۴۷
- جدول ۵-۳. اهمیت اقتصادی جاده لینچ از سال ۱۹۰۱ تا ۱۹۰۹ م ۱۶۵
- جدول ۶-۳. آمار صادرات غلات ۱۸۹۱-۱۹۰۱ م ۱۸۴
- جدول ۷-۳. آمار صادرات خرما ۱۹۱۲-۱۹۹۰ م ۱۸۷
- جدول ۸-۳. ارزش صادرات کشاورزی خوزستان ۱۹۰۷ - ۱۹۱۲ م ۱۸۹
- جدول ۱-۴. صادرات و واردات بین حوزه خلیج فارس و بمبئی (ارزش اسمی و پیء بمبئی است) ۲۰۹
- جدول ۱-۵. تولید سالانه نفت و حق امتیاز پرداختی به دولت ایران (۱۹۱۳ - ۱۹۲۵) ۲۱۰

فهرست نمودارها

- نمودار ۱-۳. حمل و نقل و امنیت اقتصادی جاده بختیاری (۱۹۰۰-۱۹۰۹م)..... ۱۶۶
- نمودار ۲-۳. بازرگانی خارجی بارگاہ کل خوزستان (۱۸۹۰-۱۹۱۳م)..... ۱۷۹
- نمودار ۳-۳. نمودار واردات و صادرات خوزستان (۱۸۹۰-۱۹۱۳م)..... ۱۸۰
- نمودار ۴-۳. ارزش صادرات غلات در استان خوزستان (۱۹۰۷-۱۹۱۳م)..... ۱۸۶
- نمودار ۵-۳. میزان صادرات خرما در استان خوزستان (۱۹۰۰-۱۹۱۳م)..... ۱۸۸
- نمودار ۶-۳. ارزش صادرات خرما در استان خوزستان (۱۸۹۰-۱۹۱۳م)..... ۱۸۸
- نمودار دایره‌ای ۷-۳. تعیین درصد اهمیت اقلام صادراتی استان خوزستان در سال‌های ۱۹۰۷-۱۹۱۳ م..... ۱۹۰
- نمودار شماره ۱-۴. نمودار واردات و صادرات بندر محمره (۱۸۱۰-۱۹۱۳م)..... ۱۹۶

مقدمه

با تحولاتی که از قرن نوزدهم میلادی در اروپا رخ داد، تجارت خلیج فارس مورد توجه اروپاییان قرار گرفت. تنها رودخانه قابل کشتی‌رانی ایران و خلیج فارس نیز رودخانه کارون بود که به علت وضعیت خاص ژئوپولیتیکی و تجاری‌اش، از نیمه اول قرن نوزدهم توجه سیاحان و مأموران سیاسی انگلستان را به خود جلب کرد. به همین علت دولت انگلستان برای حفاظت از منافع خود در هندوستان و رقابت با روسیه و انتقال کالا به نواحی داخلی و مرکزی ایران، در صدد آزاد کردن کشتی‌رانی کشتی‌های خازجی به خصوص انگلیسی در کارون، درآمد و سرانجام، ناصرالدین شاه فرمان آزادی کشتی‌رانی کارون را در ۱۳۰۰ قمری صادر کرد و این رودخانه به روی همه کشتی‌های تجاری خارجی گشوده شد. دولت انگلستان به علت داشتن ابزار سیاسی - اقتصادی لازم، توانست تجارت خلیج فارس و به خصوص کارون را در انحصار بگیرد، زیرا رودخانه کارون در قرن دوم برای دولت انگلستان مزیت‌های سیاسی - اقتصادی بسیاری داشت. جمله اینکه مسیر تجارتي کارون از سایر راه‌های خشکی مانند مسیر بوشهر - شیراز - اصفهان کوتاه‌تر و امن‌تر بود. همچنین، هزینه حمل و نقل رودخانه‌ای از مسیر خشکی به مراتب پایین‌تر بود. از این‌رو، انگلستان به راحتی کالاهای خود را تا شوشتر حمل و سپس از طریق جاده لنج به اصفهان و تهران ارسال می‌کرد.

مزیت دیگر حوزه کارون این بود که به دلیل پراکندگی قدرت سیاسی و عدم نفوذ و حضور حکومت مرکزی در کرانه‌های خلیج فارس، به خصوص ایالت خوزستان، انگلستان به راحتی توانست در این منطقه، نفوذ سیاسی - اقتصادی خود را گسترش دهد و از توان عشایر و قبایل برای مقابله با حکومت مرکزی و سایر رقبای خارجی بهره ببرد. همچنین، مزیت دیگرش این بود که علاوه بر داشتن بنادر و مراکز اقتصادی فعال و پررونقی همچون محمره، ناصری، شوشتر، و دزفول، در بیشتر زمین‌های اطراف این رود محصولات متنوع کشاورزی صادراتی تولید می‌شد که در رونق تجارت خارجی کارون بسیار نقش داشت، زیرا در تجارت این میزان واردات کالا به مقدار محصولات صادراتی وابستگی بسیار داشت. سخن دیگر، با عواید به دست آمده از صادرات، کالاهای خارجی خریداری می‌شد و به همان میزان که ارزش کالاهای صادراتی افزایش می‌یافت، بر حجم اقلام وارداتی افزوده می‌شد.

با گشایش کارون به کشتی‌های خارجی، شرکت‌های مختلف داخلی و خارجی به برقراری سرویس‌های منظم کشتی‌رانی در این رود پرداختند. شرکت لینچ بیشتر در قسمت پایین کارون فعالیت داشت و شرکت ناصری به طور انحصاری، تجارت قسمت بالای کارون را در اختیار داشت و این دو شرکت همواره با هم رقابت داشتند.

دامنه تجارت کارون وسیع و شامل سه حوزه منطقه‌ای و محلی، ملی، و بین‌المللی بود. در حوزه منطقه‌ای با کانون‌های اقتصادی خوزستان مانند محمره، ناصری، شوشتر، و دزفول در ارتباط بود. در حوزه ملی با ایالات بختیاری و لر و شهرهای داخلی ایران نظیر اصفهان و تهران رابطه تجاری داشت و حوزه بین‌المللی، که مهم‌ترین و پر حجم‌ترین حوزه تجارتی کارون بود، شامل بنادر حوزه خلیج فارس، مانند بصره و کویت و کشورهای اروپایی به خصوص انگلستان و در مرحله بعدی روسیه و آلمان و شرق دور مانند هنگ‌کنگ و سرزمین هند بود. در این حوزه، بیشترین مبادلات تجاری میان بنادر کارون با هندوستان و انگلستان صورت می‌گرفت و شرکت‌های مختلف داخلی و خارجی به خصوص ناصری، لینچ، هاتس و پسران، و ونک هاوس کار حمل و نقل مال‌التجاره را در کارون بر عهده داشتند.

با ورود نفت به عرصه اقتصادی و تجاری ایران و خلیج فارس، کم‌کم از اهمیت تجاری کارون کاسته شد و از آغاز جنگ جهانی اول به بعد، با توجه به تحولاتی که در جهان و نیز داخل انگلستان و ایران رخ داد، نفت برای انگلستان سود بیشتری داشت و جایگزین تجارت کارون شد و پس از آن با گسترش خطوط راه‌آهن، کارون اهمیت تجاری خود را از دست داد و بیشترین حمل و نقل کالا و مسافر از طریق راه‌آهن انجام شد.

پژوهش حاضر به بررسی چگونگی واگذاری امتیاز کشتی‌رانی کارون و نقش آن در تحولات سیاسی - اقتصادی ایران و خلیج فارس در نیمه دوم قرن سیزدهم هجری (۱۸۷۰-۱۹۲۰م) می‌پردازد. بدین منظور سعی خواهد شد تا با استفاده از اسناد و منابع معتبر، چگونگی واگذاری امتیاز کارون و نقشی که در تحولات سیاسی - اقتصادی ایران داشته است و نیز علل کاهش تجارت کارون با پیدا شدن صنعت نفت بررسی شود. بنابراین، مهم‌ترین پرسش کتاب حاضر، چنان که از عنوان اصلی - برمی‌آید، این است که موقعیت جغرافیایی و تجاری و ویژگی‌های ژئوپولیتیک کارون چه نقش‌هایی در افزایش نفوذ سیاسی - اقتصادی انگلستان در ایران داشته است؟ برای پاسخ به این پرسش تلاش شده است تا به عنوان مطالعه‌ای موردی به سؤال‌های زیر پاسخ داده شود.

۱. تجارت کارون از چه مزیت‌هایی برخوردار بود که دولت انگلستان در به انحصار درآوردن کشتی‌رانی و تجارت آنجا اصرار داشت؟

۲. در این دوره، حکومت مرکزی و شیوخ و خوانین ولایت‌ها چه نقشی در گسترش تجارت و کشتی‌رانی کارون داشتند؟

۳. چرا با ورود نفت به عرصه اقتصادی ایران و خلیج فارس کارون اهمیت تجاری خود را از دست داد؟

هدف این پژوهش بیان تأثیرات واگذاری امتیاز کارون به انگلستان در ساختار سیاسی - اقتصادی ایران به خصوص خلیج فارس و خوزستان، و بیان مزیت‌های حمل و نقل کالا از طریق کارون به مناطق داخلی و مرکزی ایران است و نیز نشان دادن این مطلب که روند تأثیرگذاری کارون در وهله اول خواست و منطبق با سیاست‌های انگلستان بوده است و چون تجارت کارون متکی و متصل به تجارت

خشکی بود، با کشف نفت و تغییر استراتژی انگلستان، رودخانه کارون اهمیت تجاری خود را از دست داد.

ساختار پژوهش حاضر بر اساس اهداف مزبور تنظیم شده که شامل پنج بخش است. در بخش اول، به بررسی موقعیت جغرافیایی و طبیعی رودخانه کارون پرداخته شده و شامل پنج فصل است. بخش دوم به بررسی ساختار اجتماعی خوزستان با تکیه بر کرانه‌های کارون اختصاص دارد که در این بخش نظام عشیره‌ای و ترکیب قومی ساکنان اطراف کارون تبیین شده است.

در بخش سوم، که مرکز ثقل پژوهش حاضر است، به بررسی ساختار سیاسی اقتصادی خوزستان در شش فصل پرداخته شده است که فصل اول در مورد بخش سیاسی خوزستان و فصل دوم در مورد اوضاع اقتصادی خوزستان است و فصل سوم به بررسی چگونگی امتیاز کشتی‌رانی کارون و زمینه‌های آن پرداخته است. در بخش چهارم، به چگونگی شکل‌گیری کمپانی ناصری و نقش معین‌التجار در توسعه تجاری کارون اشاره شده است. فصل پنجم به کمپانی لینچ و فعالیت‌های تجاری و اقتصادی آن اختصاص دارد و در فصل ششم روند تحولات تجاری کارون بررسی و تحلیل می‌شود.

بخش چهارم به چگونگی ارتباط تجاری کارون با حوزه‌های گوناگون اقتصادی می‌پردازد و شامل سه فصل است. در بخش پنجم، چگونگی ورود نفت به عرصه اقتصادی و تجاری ایران، خلیج فارس و کارون بررسی می‌شود و شامل دو فصل است. در پایان نیز بخشی با عنوان پیوسته به متن اصلی ضمیمه شده است که شامل جدول‌ها، نقشه‌ها، اسناد، و تصاویری است که بیشتر اسناد برای اولین بار چاپ شده‌اند و کمک بسیاری به روشن‌تر شدن سیر تحولات مستندات تحقیق می‌کند.

فرضیه کاربردی تحقیق حاضر عبارت است از نوع رابطه و همبستگی که میان متغیر اصلی، یعنی تجارت کارون، و متغیر فرعی، یعنی نقش حکومت مرکزی و شیوخ و خوانین عرب و بختیاری و نقش تحولات جهانی و نظام بین‌الملل در تجارت کارون، وجود دارد؛ به عبارت دیگر، موقعیت، ویژگی‌ها و امتیازات تجاری و ژئوپولیتیک کارون و ضعف ساختار سیاسی - اقتصادی ایران در این دوره باعث

اعمال نفوذ انگلستان در جهت‌گیری‌های سیاسی - اقتصادی ایران شد و با آغاز جنگ جهانی اول، استراتژی انگلستان از تجارت کارون متوجه پدیده نفت شد. روش تحقیق کتاب حاضر تاریخی است و ماهیتی کیفی دارد. و تکنیک‌های این تحقیق نیز با توجه به مقتضیات پژوهش‌های میدانی و کتابخانه‌ای در رشته تاریخ، تکنیک اسنادی، و مصاحبه‌ای و مشاهده‌ای است.

جهت‌گیری شیوه گردآوری داده‌ها نیز تاریخی است، یعنی از اسناد آرشیوی منابع قابل دسترسی استفاده شده و چون داده‌های مورد استفاده در این تحقیق علاوه بر منابع اصلی تاریخی از مجموعه‌ای ناهمگون از اسناد تاریخی اخذ شده، برای برابری در منطق میان آن‌ها تلاش بسیار شده است. شیوه این کتاب در تحلیل اسناد نیز مبتنی است از انتخاب عناصر مورد توجه و حائز اهمیت از متن هر سند در یک حد که در کنار همدیگر بر مبنای پیوندهایی که میان آن‌ها وجود دارد.

رویکرد اصلی کتاب در همان مطالب نیز، با توجه به ملزومات خاص رشته تاریخ، تلفیقی از رویکرد موضوعی و زمانی است، یعنی در این کتاب کوشش شده است تا به موضوع تجارت کارون، به عنوان یک خط سیر زمانی محض و صرفاً در محدوده زمانی مورد مطالعه (نیمه دوم قرن سیزدهم شمسی) پرداخته شود.

یادآوری این نکته لازم است که در پژوهش‌های اسامی شهرها به همان نام‌هایی که در دوره مورد مطالعه داشته‌اند آمده است، چنانچه امروزه محمره به خرمشهر، فلاحیه به شادگان، و ناصری به اهواز تغییر یافته است. فقط نام ایالتی که در سراسر دوره مورد مطالعه غالباً «عربستان» یا «عربستان ایران» خوانده می‌شد، به منظور یکنواختی و نیز با توجه به اینکه نام رسمی این ایالت در سال ۱۳۰۱ ش/ ۱۹۲۳م به خوزستان تغییر یافته، در اینجا از آن با نام «خوزستان» یاد شده است. همچنین به این دلیل که بیشتر اسناد و متون این دوره به سال قمری و میلادی نوشته شده‌اند، در تحقیق حاضر از سال‌های قمری و میلادی استفاده شده است. و نیز برای جلوگیری از طولانی شدن در پانوشته‌ها، از علائم اختصاری «خارج» و «اسناد ملی» به ترتیب به جای مرکز آرشیو اسناد پژوهشی وزارت خارجه جمهوری اسلامی ایران و سازمان اسناد ملی استفاده شده است.

در پایان بر خود واجب می‌دانم تا مراتب حق‌شناسی و قدردانی خود را از استادان فاضل و اندیشمندان آقایان دکتر عبدالرسول خیراندیش، دکتر علی‌اصغر مصدق و دکتر کریم سلیمانی، که در همه مراحل تحقیق از اندیشه عالمانه ایشان بهره‌های فراوان بردم، اعلام کنم؛ چرا که یقین دارم اگر راهنمایی عالمانه این بزرگواران نبود، این کتاب به سرانجام نمی‌رسید. همچنین، از کلیه کارکنان و کتابداران محترمی که در مراکز مختلف اسنادی و کتابخانه‌ها برای تهیه اسناد و منابع این کتاب همکاری کردند تشکر و سپاسگزاری می‌کنم.