

کشتی‌رانی تجاری کارون و نقش آن در تحولات سیاسی، اقتصادی ایران

دکتر حبیب‌الله سعیدی‌نیا

استادیار گروه تاریخ دانشگاه خلیج فارس

مقدمه

با تحولاتی که از قرن نوزدهم به بعد در اروپا اتفاق افتاد تجارت خلیج فارس مورد توجه اروپائیان قرار گرفت تنها رودخانه قابل کشتی‌رانی ایران و خلیج فارس نیز رودخانه کارون بود که به دلیل موقعیت خاص ژئوپولیتیکی و تجاری که داشت از نیمه اول قرن نوزدهم توجه سیاحان و نمایندگان سیاسی انگلیس را به خود جلب کرد لذا دولت انگلیس برای محافظت از منافع خود در هندوستان و رقابت با روسیه و انتقال کالا به نواحی داخلی و مرکزی ایران درصدد آزادی کشتی‌رانی کارون بر روی کشتی‌های خارجی به خصوص انگلیسی برآمد و سرانجام اگرچه فرمان آزادی کشتی‌رانی کارون در سال ۱۳۰۶ ق/۱۸۸۸م توسط ناصرالدین شاه صادر و این رودخانه به روی تمام کشتی‌های تجاری خارجی گشوده شد. اما دولت انگلستان به دلیل داشتن ابزار سیاسی، اقتصادی لازم توانست تجارت کارون را در انحصار بگیرد زیرا رودخانه کارون در آن دوره برای دولت انگلستان مزیت‌های سیاسی، اقتصادی زیادی داشت از جمله اینکه مسیر تجارتی کارون نسبت به سایر راههای خشکی مانند مسیر بوشهر - شیراز - اصفهان کوتاه‌تر و



امن تر بود همچنین هزینه حمل و نقل رودخانه‌ای از مسیر خشکی به مراتب پایین تر بود. از اینرو انگلستان به راحتی کالاهای خود را تا شوشتر حمل و سپس از طریق جاده لینچ به شهرهای اصفهان و تهران ارسال می کرد.

مزیت دیگری که حوزه تجارتي کارون داشت این بود که به دلیل پراکندگی قدرت سیاسی و عدم نفوذ و حضور حکومت مرکزی در ایالت خوزستان، انگلیس به راحتی توانست در این منطقه، نفوذ سیاسی، اقتصادی خود را گسترش دهد و از توان عشایر و قبایل جهت مقابله با حکومت مرکزی و سایر رقبای خارجی بهره ببرد.

دامنه تجارت کارون وسیع و شامل سه حوزه عمده منطقه‌ای و محلی، ملی و بین‌المللی بود. در حوزه منطقه‌ای با کانون‌های اساسی 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 پرحجم‌ترین حوزه تجارتي کارون بود شامل بنادر حوزه خلیج فارس مانند بصره، کویت و کشورهای اروپایی به خصوص انگلستان و در مرحله بعدی روسیه و آلمان و شرق دور مانند هنگ کنگ و سرزمین هند بود. در این حوزه، بیشترین مبادلات تجاری میان بنادر کارون با هند و انگلستان انجام می شد 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، کم‌کم از اهمیت تجاری کارون کاسته شد و از آغاز جنگ جهانی به بعد با توجه به تحولاتی که در جهان و نیز داخل انگلستان و ایران اتفاق افتاد نفت برای انگلستان از سود بیشتری برخوردار بود و جایگزین تجارت کارون شد و پس از آن با گسترش خطوط راه آهن، کارون اهمیت تجاری خود را از دست داد و بیشترین حمل و نقل کالا و مسافر از طریق راه آهن انجام می شد.

مسئله تحقیق حاضر بررسی چگونگی واگذاری امتیاز کشتی رانی کارون و رونق تجاری این حوزه در نیمه دوم قرن سیزدهم هجری خورشیدی (۱۹۲۰-۱۸۷۰م) است.

در تحقیق حاضر هدف اساسی، تبیین این موضوع است که واگذاری امتیاز کارون و رونق تجاری آن چه نقشی در تحولات سیاسی، اقتصادی ایران داشت و چرا با پیدایش نفت، تجارت کارون اهمیت خود را از دست داد. بدین منظور در این تحقیق سعی خواهد شد تا با استفاده از داده‌ها و اطلاعات معتبر، چگونگی واگذاری امتیاز و رونق کشتی‌رانی تجاری کارون و نقشی که در تحولات سیاسی اقتصادی ایران داشته است مورد بررسی قرار گیرد. لذا مهم‌ترین پرسش تحقیق حاضر چنان که از عنوان اصلی آن برمی‌آید این است که موقعیت جغرافیایی، تجاری و ویژگیهای ژئوپولیتیک کارون چه نقشی در توسعه تجارت خلیج فارس و افزایش نفوذ سیاسی، اقتصادی انگلستان در ایران داشته است؟ برای دادن پاسخی به این پرسش تلاش شده است تا به عنوان یک مطالعه موردی به این سؤال پاسخ داده شود که تجارت کارون از چه مزیت‌هایی برخوردار بود که دولت انگلستان اصرار در به انحصار در آوردن کشتی‌رانی و تجارت آنجا داشت؟

مطالب مقاله حاضر نیز براساس هدف مزبور تنظیم شده است که ابتدا اوضاع سیاسی، اقتصادی خوزستان قبل از واگذاری امتیاز کارون بررسی شده است و پس از آن امتیاز کشتی‌رانی و اوضاع تجارتی کارون و شرکت‌های تجاری فعال در این حوزه اقتصادی بیان شده و در پایان روند تحولات تجاری کارون مورد نقد و بررسی قرار گرفته است.

فرضیه تحقیق حاضر عبارت است از اینکه 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 حاضر، تاریخی و با استفاده از تکنیک‌های میدانی، کتابخانه‌ای و اسنادی است. جهت‌گیری شیوه گردآوری داده‌ها نیز تاریخی است یعنی از اسناد آرشیوی و منابع قابل دسترسی استفاده می‌کند و چون داده‌های مورد استفاده در این تحقیق علاوه بر منابع اصلی تاریخی از مجموعه‌ای ناهمگون از اسناد تاریخی اخذ شده که برای اولین بار منتشر می‌شود لذا کوشش زیاد شده است تا پیوند منطقی میان آنها برقرار شود. شیوه این تحقیق در تحلیل داده‌ها نیز



عبارت است از انتخاب عناصر مورد توجه و حائز اهمیت از متن هر سند و درست چیدن آنها در کنار همدیگر بر مبنای پیوندهایی که میان آنها وجود دارد.

اوضاع سیاسی، اقتصادی خوزستان قبل از واگذاری امتیاز کارون

نظام سیاسی خوزستان در نیمه دوم قرن سیزدهم غیرمتمرکز و پراکنده بود و در نواحی و شهرهای مختلف این ایالت همچون دزفول، شوشتر، حویزه، اهواز، خرمشهر، فلاحیه، ده ملا و رامهرمز، نایب الحکومه یا شیخی حکومت داشت اگرچه شهر شوشتر مرکز ایالت و مقر والی حکومت مرکزی بود ولی عملاً کارآیی چندانی نداشت و این قبایل و طوایف عرب، بختیاری و لر بودند که بر حکمرانی با هم مشغول رقابت بودند در جنوب بیشتر عربها حاکمیت داشتند در نیمه شمالی نیز سه گروه لرها، بختیاریها و عربها به صورت سنتی با هم به رقابت می پرداختند. چون که در آن نواحی شیوخ عربها یا ساکن و یا صاحب اراضی و املاک بودند. خوانین بختیاری نیز از دشتهای شوشتر و رامهرمز و عشایر لر پشتکوه از مناطق میان دزفول و کوههای زاگرس در شمال و شمال شرق خوزستان به عنوان سکونتگاه زمستانی خود (قشلاق) استفاده می کردند. در این فصل ضمن بررسی اوضاع سیاسی خوزستان به خصوص کرانه های کارون، به نقش و جایگاه عناصر قدرت مانند حکومت مرکزی و سران قبایل به خصوص شیخ خزعل و ارتباط آنها با هم پرداخته می شود همچنین به نقش دولت انگلیس به عنوان عامل مؤثر خارجی در برقراری روابط میان این عناصر قدرت اشاره می شود.

تا قبل از گشایش کارون، مهمترین فعالیت اقتصادی مردم خوزستان به خصوص حاشیه نشینان کارون، ماهیگیری، کشتی رانی و کشاورزی بود. بیشتر در بنادر و آبادی های حاشیه جنوبی کارون ساکن بودند و محصولات صید شده خود را از طریق کارون به شهرهای شمالی خوزستان و دیگر مناطق همجوار می فرستادند. این افراد علاوه بر ماهیگیری به ملوانی و لنج رانی و امور تجاری نیز مشغول بودند. بدین معنی که در فصل های بهار و تابستان به ماهیگیری می پرداختند و در پاییز و زمستان بیشتر مشغول امور تجاری بودند و مازاد محصولات کشاورزی را مانند گندم و جو، به بصره و سایر بنادر نزدیک حمل و کالاهای مصرفی مورد نیاز خود را

خریداری می‌کردند. علاوه بر آن برخی از مردم این مناطق در بنادر خرمشهر و آبادان و آبادیهای اطراف آن مانند بریم و قصبه (اروند کنار فعلی) به کشت درخت خرما می‌پرداختند. در شهرها و روستاهای شمال کارون بیشتر کشاورزی رایج بود و محصولات نظیر گندم، جو، کتان کشت می‌شد.

همچنین در میان ساکنان مختلف اطراف کارون دامپروری و پرورش حیوانات اهلی نیز رایج بود. بز، گوسفند، گاومیش، اسب، قاطر و الاغ از مهمترین حیواناتی بودند که به پرورش آنها می‌پرداختند. بز و گوسفند به منظور مصرف غذایی و تهیه پشم و گاومیش بیشتر برای تهیه لبنیات و امرار معاش تربیت می‌کردند اسب و قاطر بیشتر در اطراف شوشتر و جهت خدمات در مسیرهای کاروان رو و خدمات محلی و نیز فروش و صادرات پرورش می‌دادند.

کشتی‌رانی کارون و سابقه آن

تا قبل از واگذاری امتیاز کشتی‌رانی کارون، تنها زورق‌های کوچک و بزرگ محلی در این رودخانه به حمل و نقل کالا و صید ماهی می‌پرداختند و هیچ کشتی تجارتي خارجی در این رود تردد نمی‌کرد تنها یک کشتی دولتی به نام کشتی کارون که در اختیار شیخ مزعل بود گاهی اوقات مسیر کارون را از محمره تا شوشتر می‌پیمود و به دلیل خطر دزدان ناحیه اهواز، ده نفر تفنگچی به همراه این کشتی مسافرت می‌کردند.^۱

از جمله قایق‌هایی که برای تجارت محلی و صید ماهی در کارون مورد استفاده قرار می‌گرفتند می‌توان از مشحوف، عشاری، عراقی (عراگی)، امهیل و نصاری نام برد. مشحوف قایق یک نفره‌ای بود که ۴۰ یا ۵۰ کیلو وزن داشت و محل ساخت آن در بصره و مناطق پیرامون آن بود. از این فقط برای جابجایی انسان استفاده می‌شد و برای حمل بار مناسب نبود از این قایق امروزه فقط در عراق استفاده می‌شود و در خوزستان کاربردی ندارد. قایق عشاری به طول ۶ و عرض یک متر از مشحوف بزرگتر بود و برای حمل بار و مسافر مورد استفاده قرار می‌گرفت. قایق عراقی^۲ دارای حدود دو تن وزن و ۱۰ تا ۳۰ تن ظرفیت بود و از این قایق تنها در رودخانه‌ها بزرگ مانند اروندرود و کارون استفاده می‌شد. این قایق دارای بادبان بزرگی نیز بود که برای



مسیرهای طولانی مورد استفاده قرار می گرفت. قایق امپهله^۳ دارای ۲۰ تا ۲۵ طول و ۶ متر عرض و ۳۰ تن وزن دارد و دارای ظرفیت ۴۰ تا ۶۰ تن حمل بار دارد. این قایق به وسیله بادبان و توریه حرکت می کرد و تا حدود ۳۵ سال پیش مورد استفاده قرار می گرفت. قایق نصاری^۴ به طول ۱۸ تا ۲۰ و عرض ۴ متر، صرفاً قایقی دریایی بود و در جاهای عمیق مورد استفاده قرار می گرفت. دارای ۲۰ تن وزن بود و قدرت حمل ۳۰ تن بار را داشت. از این قایق در بنادر اروندکنار، هندیجان و آبادان جهت حمل بار و ماهیگیری استفاده می شد.^۵

با گشایش کارون به روی کشتی های خارجی، لنج ها و کشتی های مختلف تجاری داخلی و خارجی پرداختند به خصوص کشتی های شرکت لینچ، ناصری و بعداً هاتس و پسران و ونک هاوس در این رودخانه به فعالیتهای تجاری مشغول شدند.

لنج هایی که در کارون فعالیت داشتند شامل سه نوع سنبوک^۶، تشاله^۷ و بوم^۸ بود. سنبوک کوچکترین نوع لنج بود که دارای ۱۰ تن وزن و ظرفیت ۲۵ تن حمل بار بود. این لنج در بیشتر بنادر خلیج فارس از جمله اروندکنار ساخته می شد. امروزه قدیم ترین کارگاه گلافی^۹ در نزدیکی خرمشهر در ساحل کارون و در محله خیابان کریمی آبادان متعلق به حاج عبدالعالی ثامری مشهور به ابومسلم ثامری است.^{۱۰}

از لنج سنبوک برای ماهیگیری و حمل بار میان بنادر نزدیک به هم استفاده می شد و تا ۳۰ سال پیش از پارو و بادبان برای حرکت این لنج استفاده می کردند ولی امروز بوسیله موتورهایی با قدرت ۳۰ تا ۵۰ اسب بخار حرکت می کنند. لنج تشابه از سنبوک بزرگتر و دارای ۳۰ تا ۸۰ تن وزن بود و قدرت حمل ۲۵۰ تا ۱۵۰ تن بار بود از این لنج برای ماهیگیری و حمل بار تا هند استفاده می شد. بزرگترین نوع لنج های خلیج فارس و کارون، «بوم» بود که دارای ۳۰ تا ۹۰ تن وزن بود و ۵۰ تا ۲۵۰ تن ظرفیت حمل بار داشت. در قدیم دارای بادبان بودند ولی از ۳۰ سال پیش، از موتورهایی ۵۰ تا ۳۰۰ اسب بخار استفاده می کنند. همچنین از دو لنج دیگر به نام جلبوت و متور (ماطور) نیز در کارون استفاده می شد.^{۱۱}

علاوه بر لنج های یاد شده در کارون از شناورهای فلزی مانند یدک کش، دویه و کشتی های بزرگ اقیانوس پیما نیز استفاده می شد. یدک کش ها دارای موتوری به قدرت ۲۵۰ تا ۶۰۰۰ اسب

بخار بودند و ۳ تا ۱۵ نفر نیز خدمه داشت. ظرفیت حمل ۱۰۰۰ تا ۸۰۰۰ تن کالا داشتند. دویه‌ها نیز دو نوع، موتوردار و بی‌موتور بودند. در قسمت بالای کارون از دویه‌های بدون موتور استفاده می‌شد که به کشتی‌های تجاری چون شوشان متصل می‌شدند. کشتی‌ها اقیانوس‌پیما نیز دارای ظرفیت متفاوت ۳۰۰۰ تا ۲۵۰ هزار تن بودند.^{۱۲}

خلاصه آنکه با گشایش کارون، شرکت‌های مختلف داخلی و خارجی نظیر لینچ، هاتس، ونک هاوس و ناصری به کشتی‌رانی در این رود پرداختند. زیرا این مسیر تجارتی نسبت به راه زمینی بوشهر - شیراز - اصفهان و اصفهان - کرمانشاه - بغداد - بصره از مزیت‌هایی برخوردار بود. از جمله اینکه طول این مسیر کوتاه‌تر و هزینه حمل و نقل نیز پایین‌تر بود. همچنین امنیت مسیر رودخانه دریایی به مراتب از مسیر خشکی بیشتر است. بنابه همین دلایل، کشتی‌رانی کارون در خلال سالهای ۱۳۳۳-۱۳۰۶ق/۱۹۱۴-۱۸۸۸ از توسعه چشمگیری برخوردار بود. ولی با کشف نفت و گسترش تولید فراورده‌های نفتی از حجم اهمیت تجارت کارون کاسته شد.

امتیاز کشتی‌رانی کارون

کشتی‌رانی کارون از نظر سیاسی، اقتصادی برای انگلستان از اهمیت زیادی برخوردار بود زیرا با استفاده از این مسیر، هم می‌توانست نفوذ سیاسی خود را در نواحی جنوب غربی و مرکزی ایران گسترش داده و به مواجهه با روسیه بپردازد و هم قادر می‌شد کالاهای خود را سریع‌تر، ارزان‌تر و با امنیت بیشتری به نواحی داخلی و مرکزی ایران انتقال دهد. بنابه همین دلایل، دولت انگلیس از اواسط قرن نوزدهم به بعد کوشش زیادی برای آزادی کشتی‌رانی کارون انجام داد. به خصوص در سال ۱۳۰۴ق/۱۸۸۶م با ارسال نامه‌ای به وزارت خارجه ایران، بر تلاش خود در زمینه کشتی‌رانی کارون افزود.^{۱۳} در سال ۱۳۰۵ق/۱۸۸۷م سرهبری دروموندولف را که انسان زیرکی بود به سمت مأمور فوق العاده به وزیر مختاری در تهران منصوب کرد. ولف ضمن مذاکره با امین السلطان که رابطه دوستانه‌ای با انگلیس داشت نمود و ارسال نامه‌ای به قوام الدوله وزیر امور خارجه در ۱۱ محرم ۱۳۰۶ق/ ۱۸ سپتامبر ۱۸۸۸م، بر آزادی کشتی‌رانی در کارون اصرار ورزید و بیان نمود که هدف دولت انگلستان از این اقدام، کمک به گسترش تجارت تمام کشورها



با ایران دانست. همچنین در این نامه قید کرد که چون پادشاه انگلستان دوست و متعهد با دولت ایران است حق دارد نصایح خود را در مورد آزادی کشتی رانی کارون که برای ایران هزینه ای نیز دربر ندارد اعلام کند در پایان هم مجدداً محبت پادشاه انگلیس نسبت به دولت ایران را ذکر نمود.^{۱۴}

در این ایام دولت ایران در شرایط بدی گرفتار شده بود به خصوص که روسها مناطق شمال شرقی ایران را تهدید کرده بودند. با وجودی که ناصرالدین شاه از عواقب آزادی کشتی رانی کارون بیمناک بود و راضی به انجام آن نبود، اما با فشار و تهدیدات وزیر مختار انگلیس و نظر موافق امین السلطان و نیز چون صلاح ندیدند بعد از لغو امتیازنامه رویتز، بار دیگر با دولت انگلستان مخالفت نمایند، ناصرالدین شاه با تشکیل شورایی مرکب از بیست و یک نفر از وزیران، شاهزادگان و مقامات عالی رتبه و پس از یک ماه بحث و گفتگو، سرانجام با آزادی کشتی رانی کارون موافقت کرد و طی فرمانی کشتی رانی در رود کارون را از مصب تا اهواز به روی کشتی های بازرگانی تمام ملل آزاد اعلام کرد و این فرمان را در تاریخ ۲۴ صفر ۱۳۰۶ ق/ ۳۰ اکتبر ۱۸۸۸ م به تمام نمایندگان سیاسی مقیم تهران به موجب نامه ای به شرح زیر اطلاع دادند:

به سفرای دول متحاربه

دولت علیه ایران نظر به وسعت تجارت و آبادی مملکت خود و ترقی فلاحت خوزستان و اهواز قرار داده است که کشتی های بخاری تجارتی عموم دول بدون استثناء علاوه بر کشتی های بادبانی که سابقاً در رود کارون عبور و مرور می کردند در رود کارون از محمره الی سد اهواز به حمل و نقل مال التجاره مشغول باشند ولی مشروط است بر اینکه از سد اهواز به بالا تجاوز نکنند زیرا که از سد به بالا مخصوص کشتی های بادبانی و تجارتی خود دولت ایران و تبعه دولت ایران است و حق العبوری هم که دولت ایران قرار داده است در محمره ادا کنند و حاصل اشیائی که قدغن دولت ایران است نباشند و بیشتر از اندازه که برای گرفتن و گذاشتن بارهای تجارتی لازم است توقف نکنند به جهة استحضار خاطر آنجناب زحمت، داد مورخه ۲۴ شهر صفر ۱۳۰۶.^{۱۵}

ولف که با تلاش فراوان توانسته بود امتیاز مهمی برای دولت خود بدست آورد در ۲۵ صفر ۱۳۰۶ / ۳۱ اکتبر ۱۸۸۸، با ارسال نامه ای به وزارت خارجه ایران، پیام تشکر پادشاه و وزیر خارجه

انگلیس را به پادشاه ایران ابلاغ نمود.^{۱۶} دولت ایران پس از مدت کوتاهی، شرایط و مقررات کشتی‌رانی در کارون را تهیه و تحت عنوان «اعلان دولتی» منتشر ساختند.^{۱۷}

با صدور فرمان آزادی کشتی‌رانی کارون بیشتر از همه کشورها، دولت انگلیس خوشحال و خرسند بود. زیرا موفق شده بود با دستیابی راحت‌تر به مناطق مرکزی ایران به رقابت بیشتر سیاسی، اقتصادی با روسیه بپردازد. اما دولت روسیه که همواره خواستار گسترش تجارت در خلیج فارس بود از این اقدام بسیار ناراحت و نگران شد و بلافاصله اعتراض خود را به دولت ایران ابلاغ نمود. ناصرالدین شاه نیز جوابیه مفصلی به دولت روسیه ارسال و در آن به تشریح علل صدور این فرمان و اوضاع داخلی ایران و رقابت دولتهای روس و انگلیس پرداخت.^{۱۸}

اگرچه رودخانه کارون به روی کشتی‌های تجاری تمام کشورها گشوده شد، ولی در عمل به طور انحصاری در خدمت اهداف سیاسی، اقتصادی انگلیس قرار گرفت. این دولت به خصوص پس از تمدید امتیاز کارون در ۱۳۱۶ق/ ۱۸۹۸م، از طرق مختلف تلاش نمود تا مجوز ورود کشتی‌های تجاری خود را به قسمت بالای کارون یعنی از اهواز تا شوشتر بگیرد.^{۱۹} اگر چه به طور رسمی موفق به این کار نشد ولی به صورت غیرقانونی و توسط کمپانی لینچ، بارها اقدام به رفت و آمد در قسمت بالای کارون نمود چنانکه در آستانه جنگ جهانی اول، چند کشتی تجاری انگلیسی در بالای کارون مشغول فعالیت بودند.^{۲۰}

دولت انگلستان برای پیشبرد اهداف سیاسی، اقتصادی خود حتی از کشتی‌های جنگی همچون «لارنس» و «اسفنکس» نیز به کرات استفاده کرد و به تذکرات وزارت خارجه و کارگزاری دولت ایران در خرمشهر توجهی نمی‌نمود.^{۲۱} همچنین در سال ۱۳۲۰ق/ ۱۹۰۲م، برخلاف متن امتیاز کارون، جهاز دولتی مخصوص سواری کنسول انگلیس در بغداد موسوم به «کامیت» نیز وارد خرمشهر شد و از طریق کارون راهی اهواز شد و کارگزاری دولت ایران نتوانست آن را متوقف سازد.^{۲۲}

در سال ۱۳۲۰ق/ ۱۹۰۲م دولت انگلستان تلاش خود را جهت استفاده انحصاری از کارون آشکارتر ساخت و کارگزاری محمره ضمن ارسال نامه‌ای به وزارت امورخارجه، به تشریح اقدامات و اهداف انحصارگرانه دولت انگلیس پرداخت.^{۲۳}



دولت انگلیس براساس سیاست انحصارگرایانه‌ای که در کارون داشت با حضور و فعالیت تمام شرکتهای غیر انگلیسی مخالف بود و نیز از واگذاری هرگونه امتیازی در کارون به افراد خارجی غیر انگلیسی جلوگیری نمود از جمله پس از واگذاری امتیاز سد اهواز به مسیو استورلر هلندی که مدتی وزیرمختار هلند در تهران بود مانع انجام امتیاز یاد شده شد.^{۲۴} و بدین ترتیب توانست از کشتی‌رانی کارون، در جهت اهداف سیاسی، اقتصادی خود استفاده نماید.

اوضاع تجاری کارون

مبحث تجارت خوزستان و به خصوص حوزه کارون و علل و چگونگی توسعه و تأثیرگذاری آن بر تحولات سیاسی، اقتصادی ایران از مهم‌ترین مباحث این مقاله به شمار می‌رود. در خوزستان تا قبل از واگذاری امتیاز کارون، بیشتر تجارت زمینی رونق داشت و تجارت رودخانه‌ای و دریایی به صورت خیلی محدود و آن هم بیشتر میان بنداری نظیر محمره با بصره، توسط لنج‌داران و تجار محلی انجام می‌شد. با واگذاری امتیاز کارون، تجارت رودخانه‌ای و دریایی خوزستان بنا به دلایلی توسعه زیادی پیدا کرد و بر تحولات سیاسی، اقتصادی ایران اثر زیادی گذاشت که اهم آن دلایل عبارتند از:

- ۱- گسترش فعالیت شرکت‌های خارجی و داخلی در خوزستان؛
- ۲- احداث جاده اهواز، بختیاری و اصفهان (جاده لینچ) و توسعه روابط تجاری کارون با مناطق داخلی ایران نظیر اصفهان و تهران؛
- ۳- موقعیت مناسب ژئوپولتیک کارون در مقایسه با کانون‌های اقتصادی دیگری نظیر بصره؛
- ۴- رشد کشاورزی و افزایش تولید و صدور محصولات کشاورزی و به تبع آن افزایش واردات کالاهای خارجی؛
- ۵- فعال شدن مراکز و بنادر تجاری کارون نظیر محمره، ناصری، شوشتر و دزفول؛
- ۶- گسترش روابط تجاری بنادر کارون با مراکز اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی؛
- ۷- مهاجرت تجار از مناطق مختلف به حوزه کارون و تبدیل اهواز به یک مرکز اقتصادی فعال و ثروتمند؛

۸- توسعه نفوذ و قدرت حکومت مرکزی در خوزستان و تأسیس مراکز سیاسی و اقتصادی نظیر کارگزاری، گمرکخانه در شهرها و بنادر کارون؛

۹- ایجاد نگرش جدید اقتصادی در میان ایلات و عشایر و آماده شدن بستر لازم جهت تبدیل زندگی معیشتی ایلی به زندگی شهری و مصرفی و استفاده بیشتر از کالاهای ساخته شده خارجی. در مجموع این علل و عوامل باعث شد تا شکل و قالب اقتصادی خوزستان دچار تحول شده و تجارت از رونق بالایی برخوردار گردد. در این زمان مهم‌ترین و فعال‌ترین مراکز تجاری خوزستان شهرها و بنداری نظیر محمره، ناصری، شوشتر و دزفول و در درجه دوم، هویزه، رامهرمز و هندیجان بودند که موجب رونق تجارت داخلی و خارجی شدند.

براساس گزارشهای تجاری موجود، تجارت خارجی خوزستان از ۱۳۳۳-۱۳۰۸ق/ ۱۹۱۴-۱۸۹۰م رشد بالایی پیدا کرد. دو وجه عمده تجارت خارجی صادرات و واردات بود. عمده‌ترین کالاهای صادراتی شامل قماش، قند، شکر، چای، قهوه و مصنوعات فلزی بود. میزان واردات کالا بستگی زیادی به مقدار محصولات صادراتی داشت. چرا که با عواید حاصل از صادرات، کالاهای خارجی وارد می‌شد. به سخن دیگر تجارت خارجی خوزستان با الگوی کلاسیک تجارت همه کشورهای توسعه نیافته منطبق بود یعنی صدور مواد خام برای کسب سرمایه جهت ورود کالاهای مصرفی و غذایی.^{۲۵} به همین دلیل زمانی که ارزش کالاهای صادراتی کاهش می‌یافت حجم و ارزش کالاهای وارداتی نیز پایین می‌آمد. همچنین به دلیل افزایش مقدار واردات برصادرات، همواره عدم موازنه میان ارزش کالاهای وارداتی و صادراتی برقرار بود.

به هر حال با واگذاری امتیاز کارون، تجارت خارجی و داخلی خوزستان رونق بیشتری پیدا کرد و موجب افزایش تولید محصولات کشاورزی نظیر گندم و جو گردید. در عوض واردات اجناس تجملی و مصرفی نیز بیشتر شد و در پایان منجر به تغییر اساسی چهره اقتصادی خوزستان گردید و زندگی مردم از آن حالت بسته، عشیره‌ای و سنتی خارج شد. از جمله عواملی که موجب گسترش تجارت داخلی و خارجی کارون شد تأسیس کمپانی‌های مختلف داخلی و خارجی نظیر ناصری و لینگ بود.



کمپانی ناصری

ناصرالدین شاه پس از اعلام گشایش کارون، امتیاز شرکت ناصری را که نوعی شراکت در کشتی رانی کارون بود در رمضان ۱۳۰۷ق/ اواخر ۱۸۸۸ به حاج محمد مهدی معین التجار واگذار نمود. شریک وی تاجر معروف و ثروتمند حاج محمد مهدی معتمدالسلطان معروف به ملک التجار بود.^{۲۶} پس از تأسیس شرکت، انحصار کشتی رانی در قسمت بالای کارون در اختیار معین التجار قرار گرفت. ناصرالدین شاه انگیزه اساسی خود را در واگذاری این امتیاز آبادی و ترقی ایران برشمرد و گفت: «در این سال فرخنده فال چون که رود کارون الی زیر سد اهواز از برای عموم ملل آزاد شده، دولت ما نیز محض افتخار ملت ایران، بخش بالای سد تا شوشتر و دزفول را مخصوص رعایای این دولت علیه قرار دادیم و چون مقرب الخاقان، حاجی آقامحمد معین التجار ترتیب یک کمپانی به نام ناصری داده است. لذا امتیازات مندرجه در فصول پنجگانه ذیل^{۲۷} را به مشارالیه مفوض و واگذار شد».^{۲۸}

لوریمر براین باور بود که امین السلطان و نظام السلطنه، حامی و پشتیبان اصلی شرکت ناصری بودند و تمام تلاش این شرکت به همراه شیخ خزعل در محمره، در جهت مخالفت با کمپانی لینچ و محدود ساختن توان تجارتی این کمپانی و بازداشتن کارگران از همکاری با آن بود.^{۲۹}

کرزن نیز با لوریمر هم عقیده بود و اعطای امتیاز به شرکت ناصری را اقدامی برضد کمپانی برادران لینچ و اقدامی از طرف تجار و دولت در مقابل آن کمپانی می دانست.^{۳۰} ولی ناطق واگذاری این امتیاز را سیاست دولت در جهت خشنود ساختن تجار و حکام محلی و دادن چهره غیروابسته ملی به اعمال خود می دانست.^{۳۱}

اما در واقع این امتیاز نیز مانند سایر امتیازات بود که سایر تجار با تلاش و کوشش و براساس نفوذ سیاسی و اقتصادی خود از دولت می گرفتند و چون دولت در این زمان از برنامه ریزی صحیح و نظم و قانون مشخص در امر سرمایه گذاری برای تجار برخوردار نبود، تجار سرمایه خود را جهت سود و ایمنی بیشتر به سمت تأسیس شرکت های تجاری و گرفتن امتیازات



مختلف سوق دادند. معین التجار نیز با توجه به اینکه از نفوذ سیاسی، اقتصادی بسیار بالایی برخوردار بود با کمک سایر تجار موفق شد تا این امتیاز را بدست آورد.

کمپانی ناصری با وجود داشتن مخالفینی چون کمپانی لینچ، روز به روز قدرتمندتر شد به طوری که در سال ۱۳۳۰ق/ ۱۹۱۱م تعداد کشتی‌های این شرکت به ۱۸ فروند رسید که بین بنادر ایران و بنادر سایر کشورها همچون جده رفت و آمد می‌کردند او از مهمترین کشتی‌های آن می‌توان از مظفری، همایون، خسرو، رحمان و حسینی نام برد.^{۳۲}

کمپانی ناصری علاوه بر بندر ناصری در مناطق دیگری همچون بندر شلیلی نیز فعالیت داشت و در آنجا دارای انبار و زمینهای زیاد برای امور تجاری بود.

کمپانی برادران لینچ

با واگذاری امتیاز کارون از طرف دولت ایران در سال ۱۳۰۶ق/ ۱۸۸۸م، کشتی‌رانی در قسمت سفلی کارون به روی شرکت‌های مختلف داخلی و خارجی گشوده شد و بلافاصله شرکت‌های مختلفی مانند گری مکنزی و شرکاء یک کشتی بخار از بصره به کارون اعزام کرد. پس از آن شرکت برادران لینچ کشتی بخار دیگری روانه کارون ساخت. همچنین شرکت‌های دیگری مانند گری‌پل و شرکاء^{۳۳} و شرکت دریانوردی بمبئی و ایران^{۳۴} سرویس‌های کشتی‌رانی آزمایشی در کارون به راه انداختند اما پس از مدتی تمامی شرکتها فعالیت خود را متوقف ساختند فقط شرکت برادران لینچ بود که به ادامه کشتی‌رانی در کارون پرداخت و سرویس منظمی به صورت هر دو هفته یک بار در کارون دایر ساخت.^{۳۵}

کمپانی لینچ پس از ورود به کارون یک سرویس منظم کشتی‌رانی دو هفته یک بار از محمره تا اهواز دایر ساخت کشتی تجاری این شرکت به نام «بلاس لینچ» قبلاً میان بصره و بغداد رفت و آمد داشت اما این کشتی چون دارای طول زیادی بود برای کشتی‌رانی در کارون که دارای پیچ و خم زیاد و عمق کم بود مناسب نبود و بعد از چند ماه کشتی کوچکتری به نام شوشان به کار گرفتند که از سرعت بیشتری برخوردار بود.



هدف اصلی ورود کمپانی لینچ به رودخانه کارون، نفوذ هرچه بیشتر سیاسی، اقتصادی انگلیس در مناطق داخلی و مرکزی ایران جهت رقابت با روسیه بود که در آن مقطع از بیشترین نفوذ در ایران برخوردار بود. کمپانی لینچ در راستای این هدف علاوه بر ایران، میان لندن، بمبئی و بصره هم خطوط کشتی رانی دایر کرده بود و کالاهای انگلیسی را از لندن به بمبئی و از آنجا به بصره حمل و در سراسر خلیج فارس توزیع می کرد. آنان در بغداد هم دفتر نمایندگی داشتند و بازرگانان و کشتی رانان انگلیس ناچار بودند از شرکت لینچ تبعیت کنند.

دولت انگلیس برای دسترسی به اهداف سیاسی، اقتصادی خود، از این شرکت حمایت سیاسی و مالی نمود و در طول سالهای ۱۳۳۰-۱۳۰۸ق/ ۱۹۱۱-۱۸۹۰م سالانه کمک مناسبی به این کمپانی نمود. چنان که در سالهای ۱۰-۱۳۰۸ق/ ۹۲-۱۸۹۰م سالانه ۳۰۰۰ پوند، از سال ۱۸-۱۳۱۰ق/ ۱۹۰۰-۱۸۹۲ سالانه ۲۰۰۰ پوند و سرانجام از ۳۰-۱۳۱۸ق/ ۱۹۱۱-۱۹۰۰م سالانه هزار پوند به این شرکت پرداخت نمود.^{۳۶}

کمپانی لینچ پس از ورود به کارون، دفاتری را در شهرهای خرمشهر، اهواز و شوشتر دائر و در ابتدا به حمل کالا و مسافر میان خرمشهر و اهواز پرداخت سپس با تکمیل جاده لینچ دامنه کشتی رانی خود را گسترش داد و به حمل کالا از انگلیس، هند و سایر کشورها به کارون و از آن طریق به مناطق مرکزی ایران پرداخت.

این کمپانی پس از ورود تلاش زیادی کرد تا بتواند انحصار تجارت را حداقل در قسمت پایین کارون در اختیار خود بگیرد اما موفق به این کار نشد چون رقبای داخلی و خارجی اجازه چنین کاری را به این کمپانی ندادند. نخستین و سرسخت ترین رقیب این کمپانی، شیخ مزعل حاکم محمره بود. مزعل چون کشتی رانی کارون را در انحصار خود داشت با ورود حکومت مرکزی به محمره و ایجاد تأسیسات جدید گمرکی و باز شدن کارگزار، در محمره سخت مخالف بود. به همین دلیل استراتژی که در پیش گرفت جلوگیری از توسعه کشتی رانی و راه تجاری کارون بود. ابزار چنین سیاستی، دادن رشوه کلان همراه با تهدید و رقابت تجاری آشکار با کمپانی برادران لینچ بود. وی بر این باور بود که اگر کشتی رانی در کارون سود زیادی نداشته باشد برادران لینچ از فعالیت تجاری در کارون دست خواهند داشت و او خواهد توانست انحصار تجارت

کارون را در اختیار بگیرد. در همین راستا کشتی خود به نام «کارون» را در اختیار کمپانی ناصری قرارداد. این کشتی در رقابت با کشتی بخار بلاس لینچ به رفت و آمد میان اهواز و محمره مشغول بود مزعل همچنین اداره گمرکات کارون را نیز از حکومت ایالتی اجاره کرده بود و از کشتی بلاس هزینه گمرکی بالاتری می‌گرفت به همین خاطر، کمپانی لینچ را تحت فشار قرار داده بود برادران لینچ بارها در مکاتبات خود با مقامات انگلیسی از اقدامات شیخ مزعل علیه خود شکایت کرده بودند. یک نمونه از این شکایت‌ها که مربوط به ال. دم. دیسی^{۳۷} مدیر شرکت برادران لینچ در بصره است و به کلنل ا.سی.تالبوت^{۳۸}، مقیم سیاسی انگلیس در خلیج فارس نوشته است به قرار ذیل است:

«مزعل که مخالفتش با همه گروه‌های متمایل به توسعه کارون، معلوم و مسلم است از هنگام باز شدن رود کارون در سال ۱۸۸۸م با ما نیز از در مخالفت درآمده است. جریان کار او به محض اینکه بدان مصمم شده، از ایجاد هیچ مانعی بر سر راه ما، به منظور جلوگیری از حمل بار به وسیله کشتیهای بخار، خودداری نکرده است.

ممنوعیت فروش محصول به ما، بازداشتن باربران از کارکردن برای ما، اقدام به هر عمل ممکن جهت غیرقابل دفاع وانهادن موضع ما، از جمله این موانع می‌باشد. او می‌پندارد که توسعه منطقه در عین حال که عظمت بیشتری بدان می‌دهد باعث باز شدن پای ایرانیان به آن می‌شود و او را از اقتدار می‌اندازد. وی امیدوار است که با بی‌فایده جلوه دادن کارها، ما را وادار به عقب‌نشینی از رودخانه کند و منطقه را بار دیگر به شرایط قبل از ۱۳۰۶ق/ ۱۸۸۸م برگرداند».^{۳۹}

در سال ۱۸۸۹/۱۳۰۷ برای اینکه دولت انگلیس بتواند کنترل و نظارت بیشتری بر تجارت کارون داشته باشد و از کمپانی لینچ نیز حمایت عملی نماید، دفتر کنسولگری در محمره تأسیس کرد و تمام اتفاقاتی که در آنجا رخ می‌داد به سفارت انگلیس در تهران یا مقامات انگلیسی گزارش می‌کرد.^{۴۰} اما این کار هم نتوانست جلوی مخالفت تجار ایرانی به خصوص شیخ مزعل و معین التجار را بگیرد.

کمپانی لینچ با وجود همه مخالفتها، به سرویس کشتی‌رانی دو هفته‌ای یکبار خود به طور مرتب ادامه داد و به حمل کالا پرداخت و از انگلستان و هندوستان پارچه‌های نخی، مس و قند



وارد می‌کرد. در مجموع این شرکت در سال ۱۳۰۸ق/ ۱۸۹۰م حدود ۲۰۰۰ مسافر جا به جا و حدود ۱/۳۲۸ تن بار حمل و حدود ۱/۰۱۸ پوند درآمد داشت این رقم در سال ۱۳۱۱ق/ ۱۸۹۳م به ۱/۸۵۱ تن کالا و ۲۶۴۴ نفر مسافر و حدود ۱/۵۱۷ پوند درآمد رسید.^{۴۱}

مخالفت‌های مزعل با کمپانی لینچ در سال ۱۳۰۹ق/ ۱۸۹۱م ادامه و مؤثر واقع شد چنان که در رمضان ۱۳۰۹ق/ مارس ۱۸۹۱م نماینده کمپانی لینچ شکایت کرد که شرکت هیچ محموله‌ای ندارد و از ژوئن همین سال، آنها مجبور شدند آمد و رفت منظم کشتی بخار «پلاس لینچ» میان محمره و اهواز را متوقف کنند و به جای آن یک کشتی کوچک به کار گرفتند و در پایان همین سال برآورد می‌شد که $\frac{4}{5}$ حمل و نقل کالا میان محمره و بندر ناصری را کمپانی ناصری انجام داده و کمپانی لینچ بیشتر مسافر حمل کرده است. به همین دلیل آنها از حکومت هند تقاضای کمکی پستی معادل ۳۰۰۰ لیره استرلینگ برای مدت پنج سال کردند و اظهار داشتند که در هر سفر ۳۰۰ تا ۴۰۰ نامه بدون هزینه، حمل کرده‌اند و شرکت آنها در سال ۱۳۰۶ق/ ۱۸۸۸م حدود ۳/۶۷۴ لیره استرلینگ در عملیات کارون ضرر کرده است.^{۴۲}

به هر حال کمپانی لینچ تا زمان حیات شیخ مزعل سخت تحت فشار بود تا آنکه شیخ در ۱۳۱۵ق/ ۱۸۹۷م به قتل رسید. با رسیدن شیخ خزعل به قدرت که سیاستی برخلاف مزعل داشت و درصدد راضی نگهداشتن انگلیسی‌ها و قبایل زیرفرمان خود بود کمپانی لینچ به فرصت تازه‌ای برای توسعه فعالیت خود دست یافت و موفق شد تا سال ۱۳۲۴ق/ ۱۹۰۶م که شرکت ناصری به سرویس‌دهی در قسمت پایین کارون مشغول شد، تقریباً تجارت قسمت پایین کارون را به صورت انحصاری در اختیار گرفت.

عامل دیگری که به کمپانی لینچ در گسترش تجاری کمک کرد تکمیل جاده شوشتر-بختیاری یا جاده لینچ بود که توانست از طریق این جاده کالاهای هند و انگلیس را تا اصفهان و بعد تهران حمل نماید. در فاصله زمانی که در قسمت پایین کارون بدون رقیب بود از طریق بالا بردن قیمت حمل و نقل سود زیادی بدست آورد. این کمپانی قیمت حمل مال الاجاره را به مقدار زیادی بالا برد چنان که هزینه حمل و نقل کالا به لندن از ۲۷ شیلینگ و ۶۰ دلار به ۳۰ شیلینگ و

به هند از ۱۰ شیلینگ به ۱۸ شیلینگ در هر تن افزایش دارد و سود زیادی به دست آورد. بعد از آنکه شرکت ناصری کشتی تجاری جدیدی به نام نصرت وارد قسمت پایین کارون نمود قیمت‌ها دوباره پایین آمد.^{۴۳}

خلاصه آنکه اگرچه کمپانی لینچ به مدت ۲۵ به فعالیت تجاری در کارون پرداخت و سود زیادی بدست آورد ولی براساس اسناد موجود وزارت خارجه در مجموع عملکرد این شرکت مثبت نبود و تقریباً تمام تجار و نمایندگانی سیاسی که با آنها در ارتباط بودند از نحوه رفتار کمپانی لینچ ناراضی بودند از جمله تجار بومی مثل تجار شوشتر، اصفهانی‌ها و نیز بختیارها، کارگزاران حکومت مرکزی در محمره، شرکت‌های خارجی مانند ونک هاوس و حتی خود نمایندگان سیاسی انگلیس مثل لوریمر از شرکت ناراضی بودند و اعضای کمپانی را به خاطر رفتار نامناسب و عدم مسئولیت‌پذیری سرزنش کرده‌اند.^{۴۴} نارضایتی همگانی از لینچ دلایل مختلفی داشت ولی مهمترین دلیل آن طمع‌ورزی زیاد آنها بود که همواره مترصد فرصتی بودند تا به منافع و سرمایه بیشتری برسند از جمله اینکه علی‌رغم متن صریح امتیازنامه کارون که همه کشتی‌های تجاری را ملزم به پرداخت حقوق گمرکی نموده بود آنها از پرداخت حقوق گمرکی خودداری می‌کردند. بعلاوه آنها به بهانه‌های مختلف وارد قسمت بالای کارون شده و در آنجا به فعالیت تجاری می‌پرداختند از جمله در سال ۱۳۲۹ق/۱۹۱۱م چندبار دوبه‌های خود را به کشتی شوشان متصل و به سیر در بالای کارون پرداختند.^{۴۵} آنها حتی از پرداخت حقوق گمرکی قطعات مربوط به کشتی‌های خود از جمله شوشان، به این بهانه که کشتی مزبور را به دولت ایران اهدا کرده‌اند و می‌بایستی ملزومات تعمیر آن کشتی را از خارج وارد کنند از حقوق گمرکی سرباز می‌زدند.^{۴۶} همچنین کمپانی لینچ در هنگام ساختن جاده شوشتر-بختیاری-اصفهان براساس قرارداد میان آنها و بختیارها قرار بود که ساخت پل و جاده را حداکثر تا مبلغ ۵۵۰۰۰ پوند اجرا کنند. همچنین بختیارها پذیرفتند که هر ساله بهره ۶ درصدی بر مبلغ اصلی سرمایه‌گذاری شده بپردازند حال آنکه این کمپانی نه تنها ۳۰۰۰ پوند بیشتر از بختیارها طلب کردند بلکه نرخ بهره آنها را نیز ۱۲ درصد در نظر گرفتند که حتی دولت انگلستان نیز در این زمینه که بختیارها از پرداخت بدهی خود سرباز زده بودند حق را به بختیارها داد و کمپانی را مقصر و عامل این اقدام دانست.^{۴۷}

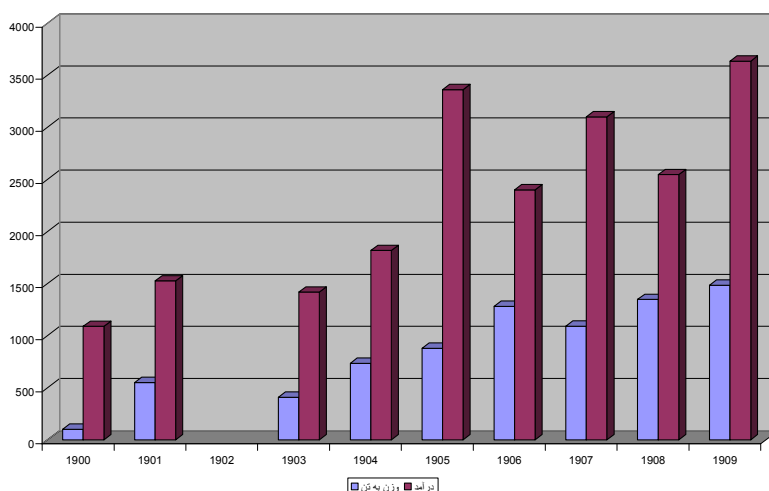
یکی از مسیرهای تجاری که کمپانی لینچ آن را تأسیس و نهایت بهره‌برداری تجاری از آن نمود جاده اهواز- بختیاری- اصفهان (جاده لینچ) بود که با گسترش تجارت در خوزستان و توسعه صادرات و واردات کالا، هر سال بر اهمیت این راه افزوده می‌شد که این میزان اهمیت را «گارثویت» در فاصله سالهای ۱۹۰۰ تا ۱۹۰۹ میلادی طبق جدول شماره ۱ ترسیم کرده است.^{۴۸}

جدول شماره ۱: اهمیت اقتصادی جاده لینچ از سال ۱۹۰۰ تا ۱۹۰۹

سال	وزن بار به تن	درآمد بر حسب لیره انگلیسی	درآمد بر حسب قران
۱۹۰۰	۱۰۲	۱۰۹۰	۶۰۰۰۰
۱۹۰۱	۵۴۹	۱۵۲۷	۸۴۰۰۰
۱۹۰۲	-	-	-
۱۹۰۳	۴۰۹	۱۴۱۸	۷۸۰۰۰
۱۹۰۴	۷۳۵	۱۸۱۸	۱۰۰۰۰۰
۱۹۰۵	۸۷۸	۳۳۶۲	۱۳۰۰۰۰
۱۹۰۶	۱۲۸۱	۲۴۰۰	۱۳۲۰۰۰
۱۹۰۷	۱۰۹۱	۳۱۰۰	۱۷۰۰۰۰
۱۹۰۸	۱۳۴۸	۲۵۴۵	۱۴۰۰۰۰
۱۹۰۹	۱۴۸۵	۳۶۳۶	۲۰۰۰۰۰

مأخذ: گارثویت، تاریخ سیاسی، اجتماعی بختیاری، ص ۱۹۴

اگرچه سال به سال فعالیت تجارتنی کمپانی لینچ از طریق این جاده رو به افزایش گذاشت ولی در برخی سالها دارای نوسان بود. به طوری که در سال ۱۹۰۵م به کمتر از ۲۵۰ هزار پوند رسید. اما مجدداً از سال ۱۹۱۰ تا ۱۹۱۴ رو به افزایش گذاشت.



نمودار ۱: حمل و نقل و اهمیت اقتصادی جاده اهواز-بختیاری (۱۹۰۹-۱۹۰۰)

این راه علاوه بر کارهای تجارتی، مسیر ایل راه نیز بود عشایر از این جاده برای کوچ به مناطق گرمسیر نظیر ایذه و یا نواحی سردسیر همانند اطراف اردل استفاده می‌کردند. بعدها با ایجاد جاده خرم‌آباد-دزفول این راه از اهمیت افتاد. همچنین گسترش ناامنی و غارت کاروانها در کهگیلویه این جاده را از سال ۱۳۳۱ق/ ۱۹۱۲م به بعد از اهمیت تجاری انداخت.^{۴۹}

روند تحولات تجاری کارون

یکی از ویژگی بارزی که در روند تحولات تجاری کارون وجود داشت این بود که در مجموع حجم واردات بیشتر از صادرات بود. این در حالی است که میزان صادرات ایران به روسیه در این دوره زمانی در مجموع بیشتر از واردات از آنجاست.^{۵۰} این موضوع دلایلی مختلفی می‌تواند داشته باشد که یکی از مهمترین آنها مسئله اقلیم است چون بیشتر شهرهای جنوب ایران از جمله خوزستان به کشت محصولات کشاورزی مانند غلات و خرما مشغول بودند و از محصولات صنعتی که دارای ارزش قیمت هستند برخوردار نبودند. در حالی که شهرهای شمالی و غربی ایران تولیدات متنوعی داشتند. به عنوان مثال برنج و میوه‌جات و پنبه خام که از اقلام عمده



صادراتی ایران به روسیه بود در بنادر کارون این کالاها جزء واردات محسوب می شد. دلیل دیگر مشکل شبکه ارتباطی بود چنان که در خوزستان تا قبل از تکمیل جاده لینچ در سال ۱۳۱۸ق/ ۱۹۰۰م تقریباً هیچ جاده مناسب تجارتی که بتواند این ایالت را به مناطق مرکزی و داخلی ایران وصل نماید وجود نداشت. این در حالی بود که جاده لینچ هم چندماه در طول سال به دلیل یخبندان و سرما مسدود بود به همین خاطر بیشتر صادرات کارون را محصولات کشاورزی خود ایالت خوزستان تشکیل می داد که تا حد خاصی توان و قابلیت رشد و ارسال به خارج داشتند، به خصوص که به دلیل ابزار و ساختار سنتی حاکم بر کشاورزی، میزان بازدهی این محصولات نیز خیلی پایین بود. همچنین وسایل حمل و نقل نیز بر میزان تجارت کارون تأثیر داشتند چون بیشتر جاده ها مال رو بود و غالب مال التجاره هم به وسیله قاطر، شتر و الاغ جابه جا می شد و به دلیل اینکه هزینه حمل کالا پایین و هزینه پرورش و نگهداری حیوانات به خصوص قاطر بالاتر از مبلغی بود که از حمل و نقل کالا به دست می آمد. مکاریان علاقه ای به جا به جا نمودن کالاها نشان نمی دادند.

بدین ترتیب عوامل مختلفی در روند تحولات تجاری کارون تأثیر داشتند و موجب نوسان میزان حجم و ترکیب تجارت این رود شده بودند که به اختصار این نوسانات حجم تجارت و علل آن مورد بررسی قرار می گیرد و پس از آن ساخت و ترکیب تجاری کارون مورد تجزیه و تحلیل قرار می گیرد.

با بررسی آمارهای موجود می توان شناختی کلی نسبت به حجم مبادلات تجاری کارون پیدا کرد. این حجم مبادلات از همان سال های نخستین فعالیت کارون دارای روندی رو به رشد بود ولی با بررسی جدول بازرگانی خارجی خوزستان در همین سالها مشخص می شود که از سال ۱۳۱۶-۱۳۰۸ق/ ۱۸۹۰-۹۸م افزایش حجم صادرات تقریباً همگام با رشد حجم واردات بود به نحوی که رشد واردات در مقیاس استرلینگ معادل ۱/۰۷ درصد بوده در حالی که میزان رشد صادرات در همین دوره در مقیاس استرلینگ معادل ۱/۶۷ درصد بوده است. علت این برابری نسبی میزان حجم صادرات در مقایسه با واردات بیشتر رقابت شیخ مزعل با کمپانی لینچ و حکومت مرکزی و داشتن دیدگاه انحصاری نسبت به تجارت کارون بوده است. علاوه بر آن



هنوز جاده لینچ نیز تکمیل نشده بود تا کشورهای خارجی بتوانند مقدار بیشتری کالا به نواحی داخلی و مرکزی ایران صادر نمایند. همچنین نظام اجتماعی سستی خوزستان نیز پذیرای مصرف محصولات خارجی نبود. فقط در سال ۱۳۱۴ق/۱۸۹۶م میزان حجم واردات بیشتر از میزان حجم صادرات بود. دلیل عمده این افزایش این بود که با وجود بازده بی‌سابقه محصول و افزایش رشد بازرگانی خارجی، قیمت گندم براساس توافقی که میان شرکتهای اروپایی صورت گرفت افزایش پیدا نکرد شیخ مزعل نیز اندکی بعد، آن را پذیرفت این توافق نشانه آن بود که تلاش شیخ مزعل برای انحصار تجارت خاتمه یافته بود.^{۵۱}

میزان حجم تجارت از سال ۱۳۳۳-۱۳۱۶ق/۱۹۱۴-۱۸۹۸م نیز دارای روندی آرام و رو به رشد بود ولی میزان افزایش حجم واردات به استثنای سال ۱۳۳۱ق/۱۹۱۲م بیشتر از حجم صادرات بود. این روند افزایش در سال ۱۳۱۸ق/۱۹۰۰م و نیز از ۱۳۳۳-۱۳۲۷ق/۱۹۱۴-۱۹۰۹م ضرب آهنگ پرشتاب‌تری داشت. در سال ۱۳۱۸ق/۱۹۰۰م به دلیل آغاز کار جاده لینچ و گسترش فعالیت کمپانی لینچ افزایش واردات شتاب بیشتری پیدا کرد. ولی از سال ۲۷-۱۳۱۸ق/۱۹۰۹-۱۹۰۰ حجم تجارت رشد خیلی کندی داشت که این کاهش بیشتر به خاطر تحولات سیاسی و آشفتگی اوضاع اجتماعی مقارن با دوران استبداد صغیر بود. در این دوره حضور سیاسی تجار در تحولات سیاسی، اقتصادی ایران کاهش یافت و این امر بر میزان حجم تجارت اثر محسوسی گذاشت حتی در سال ۱۳۲۰ق/۱۹۰۲م جهت حرکت تجاری کارون از روند کاهش صادرات و افزایش واردات تغییر کرد و به افزایش صادرات و کاهش واردات منجر شد که دلیل عمده این تغییر روند خشکسالی، بدی وضع محصولات زراعتی و رکود اقتصادی بود که در خلال سالهای ۱۹-۱۳۱۸ق/۱۹۰۱-۱۹۰۰م در ایالت خوزستان به وجود آمده بود.^{۵۲} علاوه بر آن تجارت مستقیم بین کویت و هند نیز به وجود آمده بود و از بندر محمره به عنوان بندر واسطه‌ای استفاده نمی‌شد.^{۵۳}

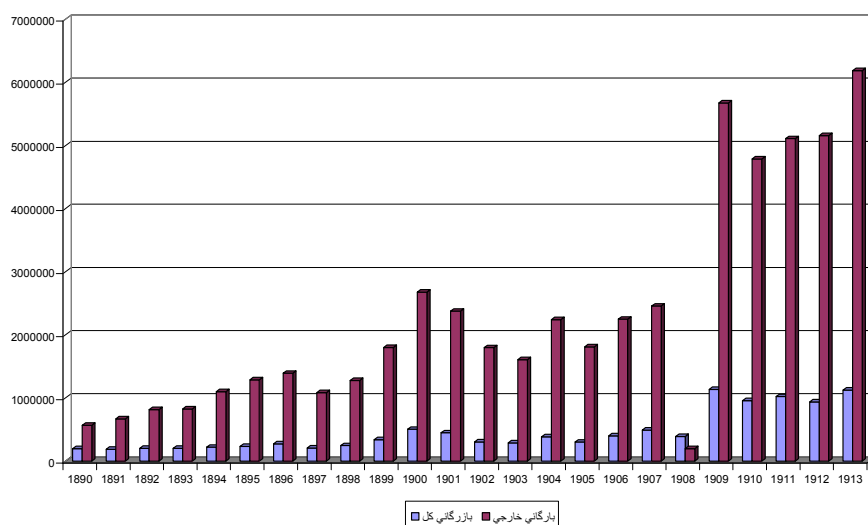
در طول این دوره فقط در سال ۲۳-۱۳۲۲ق/۵-۱۹۰۴م به دلیل بروز جنگ روسیه و ژاپن در بنادر کارون برخلاف سایر مناطق ایران که از حجم کلی تجارت ایران ۶/۵ درصد کاسته شد و واردات ایران را به میزان ۹/۱۲ درصد کاهش داد، روند تجاری متفاوت بود و برحجم تجارت



افزوده شد و در بازرگانی خارجی با ۶۳۳/۰۰۲ تومان افزایش حجم تجارت نسبت به سال ۲۲-۱۳۲۱ق/ ۴-۱۹۰۳م روبرو هستیم. دلیل این افزایش حجم تجارت این بود که به دلیل مسدود شدن راههای تجاری شمالی و غرب ایران، بیشتر تجارت ایران از طریق این مسیر انجام شد به خصوص با گسترش فعالیت جاده لینچ که موجب کاهش هزینه حمل و نقل نیز شده بود تجارت مناطق مختلف مانند اصفهان، توانستند مال التجاره خود را از مسیر کارون به خارج صادر و کالاهای خریداری شده خود را از همین مسیر به نواحی داخلی ایران انتقال دهند.^{۵۴}

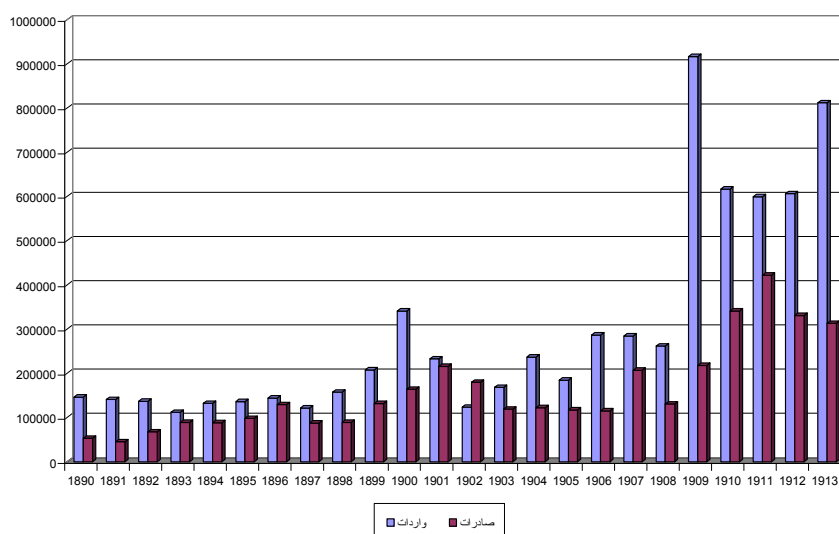
میزان حجم تجارت کارون از ۲۷-۱۳۲۲ق/ ۹-۱۹۰۴م بنابه دلایلی کاهش داشت. یکی از این دلایل کاهش وسایل حمل و نقل همچون قاطر بود. چون حمل کالا برای استربانان توجیه اقتصادی نداشت برخی اوقات به راههای شمالی ایران می رفتند. همچنین فروش دوره‌ای قاطر بارکش از جنوب ایران از جمله نواحی شوشتر به هند موجب کاهش تعداد آنها در خوزستان شده بود که در مجموع این مسائل باعث افزایش قیمت حمل و نقل در این دوره شد و از یک لیره و ۹ شیلینگ در هر تن به ۵ لیره و ۳ شیلینگ افزایش یافت.^{۵۵} راهداریهای غیرمجاز نیز از هر تن مال التجاره ۱۰۰ قران به طور غیرقانونی می گرفتند.^{۵۶}

میزان حجم تجارت از سال ۳۳-۱۳۲۷ق/ ۱۴-۱۹۰۹م افزایش چشمگیری داشت^{۵۷}، به خصوص در سال ۲۸-۱۳۲۷ق/ ۱۰-۱۹۰۹م میزان بازرگانی خارجی نسبت به سال قبل از آن به میزان ۵۴۷۷۳۵ تومان افزایش داشته است. در این زمان میزان حجم واردات، نسبت به صادرات افزایش زیادی یافت که دلیل عمده این تغییر نسبت واردات به صادرات کشف نفت و وارد کردن قطعات و تجهیزات مربوط به شرکت نفت و نیز تغییر الگوی مصرف در خوزستان بود که موجب افزایش ورود کالاهای غیرضروری و تجملی شد.^{۵۸}



نمودار ۲: بازرگانی خارجی و بازرگانی کل خوزستان (۱۸۹۰-۱۹۱۳)

در مجموع در خلال سالهای ۱۳۳۳-۱۳۱۶ ق/ ۱۹۱۴-۱۸۹۸ م میزان رشد واردات در مقیاس استرلینگ برابر با ۵/۱۶ درصد و میزان رشد صادرات در مقیاس استرلینگ برابر با ۳/۵۲ درصد بود. در همین دوره میزان رشد تجارت کل در مقیاس استرلینگ ۴/۵۷ و میزان رشد تجارت خارجی در مقیاس تومان برابر با ۴/۸۳ درصد بود.^{۵۹} براساس این ارقام پیداست که عدم موازنه میان ارزش کالاهای صادراتی و وارداتی برقرار بوده است. یکی از دلایل این عدم توازن این بود که کالاهای وارداتی از کارون صرفاً به مصرف ایالت خوزستان نمی‌رسید و از طریق جاده لنج به اصفهان و تهران و یا از طریق دزفول به قبايل لر در لرستان و حتی به کویت نیز فرستاده می‌شد ولی بیشتر حجم صادرات فقط اختصاص به محصولات خود ایالت خوزستان داشته است.



نمودار ۳: نمودار واردات و صادرات خوزستان (۱۸۹۰-۱۹۱۳)

همچنین این عدم موازنه میان حجم کالاهای صادراتی و وارداتی را می‌توان با اختلاف در کثرت قیمت آنها توضیح داد. بدین صورت که کالاهای وارداتی به طور کلی به دلیل نبود منابع داخلی عرضه و کمیابی کالاهای جانشین دارای کثرت قیمت بودند یعنی واردات تاب و توان هزینه بالای حمل و نقل و عوارضی گمرکی را داشتند بدون اینکه کاهش در میزان تقاضای آنها پدید آید. در حالی که کالاهای صادراتی که بیشتر محصولات کشاورزی خود خوزستان بود کثرت بهای کمتری داشت. در نتیجه اکثر محصولات کشاورزی مناطق داخلی ایران به دلیل هزینه بالای حمل و نقل نمی‌توانست صادر شود و اقلام صادراتی فقط شامل محصولات کشاورزی ایالت خوزستان می‌شد و فقط در میان کالاهای صادراتی تریاک استثناء بود چون از کثرت قیمت بالایی برخوردار و برای آن تقاضای جهانی زیادی وجود داشت و کالای جانشین نیز نداشت از این رو از مناطق مرکزی ایران به کارون می‌آمد و صادر می‌شد.^{۶۰} با وجود همه این عوامل و مشکلات، میزان ارزش حجم کالاهای صادراتی از خوزستان اگر از میزان ارزش حجم واردات کمتر بود ولی در فاصله زمانی ۱۳۳۲-۱۳۰۸ ق/ ۱۹۱۳-۱۸۹۰ شش برابر افزایش یافته بود.^{۶۱}



در مجموع حجم تجارت کارون در خلال سالهای ۱۳۳۳-۱۳۰۸ ق/ ۱۹۱۴-۱۸۹۰ م رشد خوبی داشته است که برحسب لیژه استرلینگ میزان این رشد ۵/۶۵ درصد و براساس تومان ۹/۴۱ درصد بوده است.^{۶۲}

ارتباط تجاری کارون با حوزه‌های مختلف اقتصادی

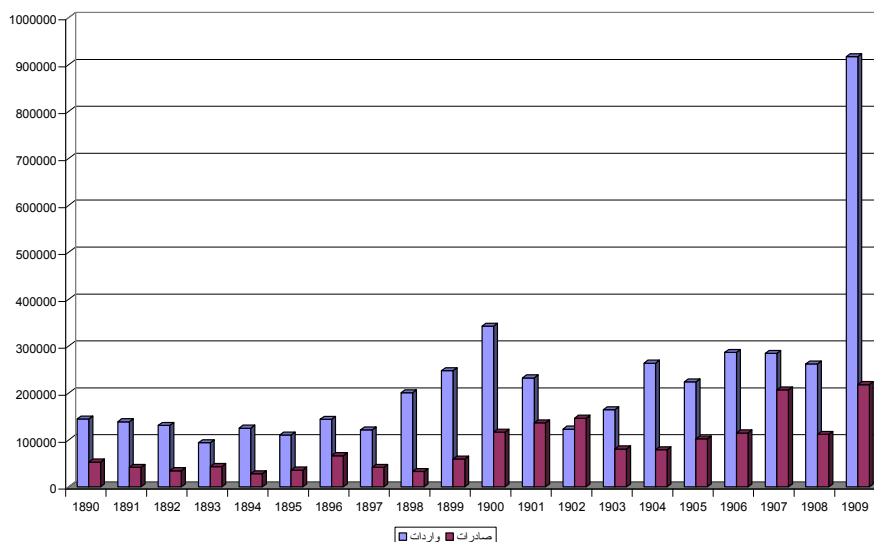
با واگذاری امتیاز کارون، روابط تجاری میان بنادر کارون با مراکز مختلف اقتصادی جهان برقرار و روز به روز توسعه یافت. نخستین حوزه ارتباطی، حوزه منطقه‌ای بود که شامل بندر محمره، ناصری و شوشتر می‌شد تجارت و تمام طول مسیر قابل کشتی‌رانی کارون را دربر می‌گرفت. حوزه بعدی ملی بود که بیشتر شامل شهرهای اصفهان و تهران می‌شد که از موقعیت سیاسی، اقتصادی مهم و حساسی برخوردار بود و سرانجام حوزه بین‌المللی قرار داشت که پرجمع‌ترین حوزه تجاری کارون محسوب می‌شد. در این حوزه بنادر کارون با مراکز مهم اقتصادی جهان در اروپا، هندوستان، شرق دور و سواحل خلیج فارس ارتباط برقرار نمودند که از این مناطق، انگلستان، هند و بصره از اهمیت بیشتری برخوردار بودند. در این بخش به بررسی و تجزیه و تحلیل روابط تجاری بنادر کارون با سه حوزه یاد شده پرداخته می‌شود.

۱- روابط تجاری کارون با حوزه اقتصادی محمره، ناصری و شوشتر

حوزه اقتصادی محمره، ناصری و شوشتر حوزه منطقه‌ای و در عین حال اساسی تجارت کارون محسوب می‌شد زیرا اساس تجارت خارجی کارون بر پایه این سه مرکز مهم اقتصادی بنا شده و تمام واردات و صادرات این مسیر تجاری در این شهرها انجام می‌گرفت. ماهیت بندرهای محمره و ناصری بیشتر تجارتی بود در حالی که شوشتر دارای موقعیت تولیدی، تجارتی و مرکز عمده اقتصادی متصل به خشکی کارون بود. بندرهای محمره و ناصری به دلیل موقعیتی که داشتند با گشایش کارون توسعه زیادی پیدا کردند و بندر محمره به دروازه تجارت و ناصری به مهمترین مرکز تجارت بین رودخانه‌ای کارون تبدیل شدند و در مجموع این سه مرکز اقتصادی نقش اساسی در برقراری روابط تجاری کارون با حوزه‌های مختلف اقتصادی ایفا نمودند.



طبق گزارشهای تجاری موجود از طرف شهرهای شوشتر و ناصری نیز در همین دوره کالاهای مختلفی به محمره حمل شد که به ترتیب ارزش صادراتی آنها شامل تریاک، پشم، کتان، گندم و فرش بود علاوه بر اینها کالاهایی به صورت متفرقه نیز به محمره حمل می شد.



نمودار ۴: واردات و صادرات بندر محمره (۱۹۱۰-۱۸۱۰)

چنان که نمودار بالا نشان می دهد حجم واردات بندر محمره به استثنای سال ۱۳۲۰ ق/ ۱۹۰۲ م بیشتر از حجم صادرات از آنجا بود. و به مرور زمان نیز افزایش یافت و نهایت افزایش آن در سالهای ۲۸-۱۳۲۷ ق/ ۱۰-۱۹۰۹ م و به دلیل گسترش واردات و سیل شرکت نفت بود.

۲- روابط تجاری کارون با حوزه اقتصادی ملی

تجارت کارون به دلیل اینکه به اتکاء و بر پایه تجارت با خشکی شکل گرفته بود. بیشتر به گسترش ارتباط تجاری با شهرهای داخلی ایران چشم دوخته بود و هدف عمده دولت انگلیس نیز از در انحصار گرفتن تجارت کارون، همین نفوذ در شهرهای داخلی مانند اصفهان بود. چرا که اصفهان بزرگترین مرکز بازرگانی در جنوب تهران و حد شمالی منطقه استیلای بازرگانی انگلیس

در ایران به شمار می‌رفت.^{۶۳} چون از این شهر راههای متعددی به نقاط مختلف ایران کشیده شده بود و هر قدرتی که بر آن مسلط می‌شد می‌توانست سلطه‌اش را بر تمام نواحی غربی ایران گسترش دهد.^{۶۴} به همین دلیل دولت انگلیس بلافاصله پس از محمره، کنسولگری خود را در اصفهان افتتاح کرد تا بتواند از آن در جهت رسیدن به اهداف سیاسی، اقتصادی خود استفاده کند.^{۶۵} و نیز در همین راستا بود که همواره از کمپانی لینچ جهت ساخت جاده شوشتر- اصفهان و تهران- محمره حمایت می‌کرد.^{۶۶}

عمده‌ترین محصولات که از طرف تهران و اصفهان به کارون منتقل می‌شد شامل تریاک، تنباکو، خشکبار، پشم خام و قالی بود. مهم‌ترین محصولات اروپایی و هندی ارسالی به اصفهان و تهران نیز شامل قماش، قند، شکر، فلزات، چاهی و قهوه بود.

در طول این دوره حجم محمولات ارسالی از اهواز به اصفهان به مراتب بیشتر از میزان حجم کالاهای حمل شده از اصفهان به اهواز بود و این افزایش حتی در سال ۱۳۲۹ ق/ ۱۹۱۱ م به نزدیک سه برابر و نیم رسید که این ناشی از همان اختلافات میان واردات و صادرات حجم تجارت کارون بود.

خلاصه آنکه با توجه به مطالب یاد شده، ایجاد روابط میان بنادر کارون با شهرهای اصفهان و تهران از اهداف عمده گشایش کارون بود. گرچه وجود مشکلاتی نظیر صعب العبور بودن مسیر، مسدود شدن این راه در فصل زمستان، نیز کمبود حیوانات بارکش، ناامنی‌های موجود در راهها و کارشکنی‌های تجار محلی و دولت^{۶۷}، موانعی را سر راه دولت انگلستان ایجاد کرد ولی این دولت با نفوذ در این منطقه به رقابت اساسی با روسیه پرداخت و دست این کشور را از تجارت خلیج فارس و جنوب ایران تقریباً کوتاه نمود.

۳- روابط تجاری کارون با حوزه اقتصادی بین‌المللی

در دوره مطالعه، میان بنادر کارون با برخی کشورهای اروپایی، هند، بصره و سایر بنادر حوزه خلیج فارس روابط تجاری وجود داشت ولی در میان این کشورها، بیشترین حجم مبادلات تجاری به انگلستان و هند اختصاص داشت که در این فصل به روابط تجاری کارون با این کشورها پرداخته شده است.



الف- روابط تجاری بنادر کارون با انگلستان

دولت انگلستان از آغاز ورود استعمارگران به خلیج فارس همواره، درصدد نفوذ در این منطقه مهم سیاسی و تجاری بود این سیاست در طول دوران حکومت‌های صفویه، افشار، زند و قاجار ادامه یافت و در همین راستا به رقابت سختی با استعمارگرانی همچون اسپانیا، پرتغال، هلند و فرانسه پرداخت.

با گسترش نفوذ انگلستان، شرکت‌های مختلفی در ایران شروع به فعالیت کردند به طوری که در اواخر سده سیزدهم و اوایل سده چهاردهم هجری قمری در نیمه دوم قرن ۱۹ میلادی حدود پانزده شرکت تجاری انگلیس در ایران فعالیت داشتند.^{۶۸}

انگلستان برای بدست آوردن منافع تجاری بیشتر در مناطق جنوبی و شرقی ایران، علاوه بر بازرگانان و تجارتخانه‌های انگلیسی از تجار هندی نیز استفاده می‌کرد. همچنین عده‌ای از تجار ایرانی نیز به دلیل اینکه توان رقابت تجاری با بازرگانان خارجی نداشتند. تحت حمایت دولت انگلستان قرار گرفتند.^{۶۹}

با گشایش کارون به روی کشتی‌های تجاری انگلستان و سه ماه پس از آن، دریافت امتیاز بانک شاهی و آنگاه، کشف نفت و تأسیس شرکت‌های مربوط به آن، نفوذ انگلستان در جنوب غرب ایران به خصوص خوزستان و حوزه تجاری کارون بسیار گسترش یافت. انگلیسی‌ها، علاوه بر کرانه‌ها و سواحل خلیج فارس، در مناطق پس کرانه‌ای آن نیز نفوذ پیدا کردند و از راه گسترش شعبات بانک شاهنشاهی، برپایی ادارات انگلیسی تلگراف و تأسیس شعبه‌هایی از شرکت‌های تجاری و اقتصادی، به سرمایه‌گذاری پرداختند و موفق شدند تا در آستانه جنگ جهانی اول در سه حوزه مهم اقتصادی بلوچستان، سیستان، مشهد و کرمان و کارون فعالیت اقتصادی داشته باشند. انگلیس از این طریق توانست ضمن رقابت با دولت روسیه، به تجارت هند کمک کند همچنین در جنگ جهانی اول با پیوندی که میان مناطق بندرعباس، کرمان، کارون، اروندرود و دجله و فرات ایجاد کرد، توانست سلسله زنجیر انگلیس که هند را به مصر متصل می‌کرد کامل گرداند.^{۷۰} بدین ترتیب نفوذ تجاری انگلستان از نیمه دوم قرن نوزدهم در جنوب غربی ایران

افزایش یافت و با گشایش کارون فصل جدیدی در روابط تجاری و سیاسی میان ایران و انگلستان باز شد و این کشور به نخستین طرف تجاری ایران در حوزه کارون تبدیل شد. مهمترین واردات بنادر کارون از انگلیس به ترتیب حجم و ارزش وارداتی آنها شامل قماش، قند، شکر، فلزات، قهوه، کیسه‌های گونی برنج و کبریت می‌شد. و عمده‌ترین کالاهای صادره از این بنادر به انگلستان به ترتیب ارزش صادراتی عبارت بودند از: گندم، جو، پشم، پوست و فرش، خرما، تریاک، حیوانات زنده نظیر اسب و قاطر، دانه‌های روغنی، قماش محلی، کتان خام، صمغ، روغن، برنج، ابرشیم، تنباکو و نفت.

ب- روابط تجاری بنادر کارون با فرانسه

دولت فرانسه نیز از نیمه دوم قرن نوزدهم با امضای قرارداد مودت تجاری با ایران در ۱۲۷۱ق/ ۱۴ ژوئیه ۱۸۵۴م، نفوذ خود را در ایران گسترش داد و به دنبال به دست آوردن پایگاه تجاری در ایران بود که با مخالفت دولت انگلیس مواجه شد و به نتیجه نرسید. با دیدار ناصرالدین شاه از فرانسه در نخستین مسافرت خود به اروپا در ۱۲۹۰ق/ ۱۸۷۳م روابط این دو کشور گسترش یافت.^{۷۱} با گشایش کارون این کشور هم درصدد برقراری روابط تجاری با بنادر کارون بر آمد اما به دلیل نداشتن پایگاه تجاری و مخالفت دولت انگلیس فقط درحد محدودی موفق به این انجام کار شد.

بیشترین فعالیت‌های تجاری فرانسه با بنادر کارون مربوط به سالهای ۱۳۲۸-۱۳۲۳ق/ ۱۰-۱۹۰۵م بود. در این مدت بیشترین حجم صادرات فرانسه در سال ۱۳۲۵-۲۶ق/ ۸-۱۹۰۷م انجام شد که در مجموع ۹/۸۷ درصد ارزش کل صادراتی بندر کارون را به خود اختصاص داده بود. بیشترین حجم واردات از فرانسه نیز مربوط به سال ۱۳۱۴ق/ ۱۸۹۶م است که در مجموع ۳/۰۵ درصد ارزش کل واردات کارون را شامل می‌شد. بدین ترتیب آمار و ارقام موجود نشان می‌دهد که در مجموع میزان ارزش کلی صادرات بنادر کارون به فرانسه به مراتب بیشتر از ارزش کل واردات این بنادر از فرانسه بود. عمده‌ترین کالاهایی که به فرانسه صادر می‌شد شامل محصولات کشاورزی مانند گندم، تریاک، خرما و دانه‌های روغنی بود و عمده‌ترین کالاهای وارداتی از آن کشور نیز بیشتر مصنوعات ساخت فرانسه بود.



پ- روابط تجاری بنادر کارون با هندوستان

میان بنادر کارون به خصوص محمره با هند قبل از گشایش کارون نیز روابط تجاری وجود داشت. و از همان زمانی که شیخ جابرخان تجارت کارون را گسترش داد. تجار محلی خوزستان با هند روابط تجاری محدودی داشتند گرچه به دلیل نبودن اداره گمرک و دفاتر کارگزاری داخلی و خارجی هیچ آمار و ارقام رسمی وجود ندارد که بتوان براساس آن به طور دقیق حجم تجارت بنادر کارن را با بنادر و شهرهای مختلف هند بررسی نمود. ولی تجار محلی به خصوص آل کعب با هند روابط تجاری محدودی داشتند همچنین کشتی های تجاری هند که به مقصد بصره در حرکت بودند معمولاً در محمره توقف می کردند و مال التجاره خود را به مقصد این بندر تخلیه و مال التجاره ارسالی به بصره را نیز بارگیری می کردند. با گشایش کارون به روی کشتی های تجاری خارجی، بنادر محمره و ناصری به مراکز اصلی ورود کالاهای هندی تبدیل شدند و جای بندر بوشهر، بندر عباس و بندر لنگه را گرفت.

عمده ترین کالاهای وارداتی ایران از هند به ترتیب ارزش وارداتی شامل منسوجات، قند، شکر، فلزات، قهوه، کیسه های گونی، برنج و کبریت بود. و صادرات عمده به هند نیز به ترتیب میزان و ارزش صادراتی آنها شامل گندم، جو، پشم، پوست، فرش، خرما، تریاک، اسب و قاطر، دانه های روغنی، قماش محلی و کتان خام، اقسام صمغ، روغن و تنباکو می شد. علاوه بر کشورهای یاد شده بنادر کارون با کشورهای دیگری مانند روسیه، آلمان، استرالیا، هلند، ترکیه، مصر، آمریکا و هنگ کنگ، بندر بصره، کویت، بحرین و مسقط نیز روابط تجاری داشتند.

تأثیرات نفت بر تجارت کارون

پیدایش نفت سبب ایجاد تغییر و تحولات عمده سیاسی، اقتصادی در ایران و به تبعه آن خوزستان و کارون شد به نحوی که پس از اندک زمانی پایه اقتصاد ایران قرار گرفت. و به مهم ترین منبع درآمد مالی کشور تبدیل شد. ایالت خوزستان به واسطه اینکه اولین منطقه ایران و خاورمیانه بود که در آنجا نفت کشف شد از جایگاه و اهمیت زیادی برخوردار گردید و توجه حکومت مرکزی

ایران و قدرتهای خارجی را هرچه بیشتر به خود جلب نمود و از آن به بعد در سرنوشت سیاسی، اقتصادی ایران به مهمترین فاکتور تأثیرگذار تبدیل گردید. در این قسمت هدف نه بررسی پدیده نفت و نقش آن در تحولات سیاسی، اقتصادی ایران، بلکه صرفاً بررسی تأثیر نفت بر تجارت کارون است بدین معنی پس از پیدا شدن نفت در تاریخ ۱۳۲۶ق/ ۲۶ می ۱۹۰۸ در مسجد سلیمان، شرکت نفت از طریق رود کارون شروع به وارد کردن تجهیزات حفاری و ابزارآلات مربوط به آن به «در خزینه» کرد و برحجم تجارت و کشتی‌رانی کارون افزوده شد به نحوی که در سال ۱۳۲۸ق/ ۱۹۱۰م حجم تجارت کارون بیشتر از تمام دوران فعالیت خود در گذشته شد به خاطر افزایش حجم حمل تجهیزات مربوط به حفاری، شرکت نفت از طریق سفارت انگلیس خواستار تردد یک کشتی مخصوصی به نام بلاس لینچ جهت حمل لوله‌های آهنی و سایر تجهیزات شد. و کشتی مزبور طبق گزارش کارگزاری محمره در تاریخ ۱۵ ذی‌حجه ۱۳۲۷ق/ ۱۹۰۹م از بغداد وارد محمره شد.^{۷۲} در همین راستا سفارت انگلیس در ۱۷ صفر ۱۳۲۸ق/ ۱۹۱۰م ضمن ارسال نامه‌ای به وزارت خارجه ایران خواستار اجازه ورود لنچ مزبور جهت حمل وسایل شرکت نفت در قسمت بالای کارون شد که مورد موافقت قرار گرفت.

همچنین شرکت نفت در منطقه بریم واقع در جزیره عبادان که بعد مقرر این شرکت شد بدون اجازه دولت ایران اقدام به وارد کردن بعضی وسایل شرکت نفت و اتومبیل بارکش و وسایل تراموا و راه آهن نمود که با مخالفت کارگزاری دولت ایران در محمره روبرو شد ولی چون در منطقه یاد شده مأمور گمرک و مستحفظی وجود نداشت شرکت باز از آن محل برای وارد کردن تجهیزات خود استفاده کرد.^{۷۳}

با گسترش فعالیت شرکت و استخراج نفت در ۱۳۳۰ق/ ۲۵ اکتبر ۱۹۱۱م و کمی پس از آن توزیع محصولات پالایش شده‌ای از قبیل نفت سفید، بنزین و نفت سوخت در مقادیر کم در بازارهای محلی و حمل اولین مجموعه نفت در ۱۳۳۱ق/ ۱۹۱۲م به مقدار ۴۳۰۰۰ تن و گسترش صادرات نفت در سال ۱۳۳۲ق/ ۱۹۱۳م به میزان ۸۱۰۰۰ تن و در سال ۱۳۳۳ق/ ۱۹۱۴م به میزان ۲۷۴۰۰۰ تن^{۷۴}، دولت انگلیس بیش از پیش توجه خود را به نفت به عنوان یک سرمایه‌ی اساسی و سودآور نسبت به تجارت کارون معطوف نمود.



با تصمیمی که انگلیس در سال ۱۳۳۳ق/ ۱۹۱۴م برای تبدیل سوخت ناوگان خود به نفت و سپس خرید سهام شرکت نفت ایران و انگلیس اتخاذ کرد صنعت نفت ایران برای نیروی دریایی سلطنتی انگلیس اهمیت حیاتی پیدا کرد.^{۷۵} و از آن پس ایالت خوزستان و حوزه رود کارون و خلیج فارس فقط به خاطر اهمیت تجاری یا به منظور دفاع از هندوستان مهم نبودند بلکه اهمیت جدیدی نیز یافتند.^{۷۶} به همین خاطر دولت انگلیس در طول جنگ برای حفاظت از تأسیسات و لوله‌های نفت تلاش زیادی نمود.

پس از جنگ جهانی اول دولت انگلیس که خود را پیروز میدان عرصه سیاست در خاورمیانه قلمداد می‌کرد سعی کرد با اجرای قرارداد ۱۳۳۸ق/ ۱۹۱۹م سلطه خود را بر نفت تحکیم بخشید. از این زمان به بعد استراتژی انگلستان در ایران و حوزه خلیج فارس و حوزه کارون تغییر پیدا کرد و توجهش از تجارت کارون متوجه نفت گردید. چرا که دولت انگلیس بر این باور بود که با تکیه بر نفت بهتر می‌تواند به منافع سیاسی، اقتصادی خود در حوزه خلیج فارس و ایران دسترسی پیدا کند این نیت دولت انگلیس از این گفته‌های لرد کرزن نمایان است که: «ما در گوشه جنوب غربی ایران دارایی هنگفتی به صورت مناطق نفتی داریم که برای تأمین احتیاجات دریاداری بریتانیا منظور شده و ما را دارای منافع مهمی در این گوشه از دنیا کرده است».^{۷۷}

چنان که در جدول ۱-۵ نشان داده شد استخراج و فروش نفت ایران از ۱۳۳۳ق/ ۱۹۱۴م به بعد افزایش چشمگیری پیدا کرد و بیشترین سود آن نصیب دولت انگلستان می‌شد. بدین ترتیب سیاستگذاری انگلستان بعد از جنگ جهانی اول در حوزه خلیج فارس تغییر پیدا کرده و از تجارت کارون و حمایت از حکام مهمی متوجه نفت و حمایت از حکومت مرکزی ایران شد چرا که دولت انگلیس برای جلوگیری از خطر بلشویسم و کسب منافع اقتصادی بیشتر در ایران نیازمند به یک حکومت متمرکز و قدرتمند بود که با روی کار آمدن رضاشاه، انگلیس به اهداف خود در این زمینه رسید و تجارت کارون که بیشتر متکی به خشکی و برای انتقال کالا از خلیج فارس به شهرهای داخلی و مرکزی ایران بود و به دلیل اینکه با راههای زمینی در ارتباط بود و این راهها با مشکلات زیادی همچون ناامنی جاده، کمبود وسایل حمل و نقل، شرایط آب و هوایی. عدم حمایت حکام محلی، عدم استقبال تجار و نظایر آن روبرو بود جای خود را به خطوط لوله‌های

نفت و جاده‌های شوسه پس از آن به راه آهن داد که مشکلات یاد شده را نداشت و انگلستان توانست از بنادر خوزستان از طریق جاده شوسه و سپس راه آهن، کالاهای خود را به هرکجا که می‌خواست انتقال دهد و سود لازم را دریافت نماید ولی دولت ایران نتوانست از کشتی‌رانی کارون استفاده بهینه و لازمه را ببرد.^{۷۸}

نتیجه

با گشایش کارون به روی کشتی‌های خارجی، تغییر و تحولات زیادی در عرصه‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در ایالت خوزستان به وجود آمد. از نظر سیاسی مراکز جدید سیاسی مانند کارگزاری و کنسولگری‌های خارجی ایجاد شد همچنین پراکندگی قدرت سیاسی و روحیه خودمختاری شیوخ و خوانین قبایل به دولت انگلستان کمک کرد تا نفوذ خود را در خوزستان و شهرها داخلی ایران مانند اصفهان گسترش دهد.

از نظر اقتصادی، تأسیسات جدید بندری و تجارتی مانند گمرکخانه، کاروانسرا، خانه‌های پست و تلگراف، بازارها و مغازه‌ها ایجاد شد بنادر جدیدی نظیر بندر صاحبقرانیه و ناصری احداث و بنادر قدیمی نیز فعال‌تر شدند.

گسترش تجارت کارون و افزایش تولید محصولات کشاورزی بر ساختار اجتماعی، اقتصادی خوزستان نیز اثر گذاشت و از سیستم چادرنشینی و قبیله‌ای به حالتی از شبه فئودالیسم تبدیل شد. در نتیجه وضعیت معیشتی مردم بهتر شد و گرایش به مصرف کالاهای تجملی و مصرفی بیشتر شد. علاوه بر آن تجارت خارجی بنادر کارون در سه حوزه منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی توسعه پیدا کرد به نحوی که در حوزه ملی با آغاز به کار جاده لنج، شهر اصفهان به یکی از مراکز عمده کالاهای انگلیسی و هندی تبدیل شد. در حوزه بین‌المللی نیز روابط بنادر کارون با کشورهای سواحل خلیج فارس، اروپا، هند شرق دور برقرار گردید و تا جنگ جهانی اول رو به گسترش بود. با وجود همه پیشرفت‌ها و نتایج مثبتی که تجارت و کشتی‌رانی کارون در زمینه‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی به همراه داشت با ورود نفت به عرصه سیاسی، اقتصادی ایران، کارون اهمیت سیاسی، اقتصادی خود را از دست داد و در سیاست‌گذاریهای انگلستان جای خود را به



ملاحظات نفتی داد. بدین معنی که با توجه به مقتضیات زمان و تحولات جهانی، انگلستان از این آبراهه برای رسیدن به اهداف سیاسی، اقتصادی خود نظیر دست یابی به بازار تجاری اصفهان و رقابت با روسیه استفاده کرد و با ایجاد تحولات جدید جهانی، استراتژی خود را تغییر داده و معطوف به صنعت نفت شد به سخن دیگر چون تجارت کارون متکی به تجارت زمینی و خشکی بود و این نوع تجارت با گرفتاریهای مختلفی مانند ناامنی جاده‌ها، ملاحظات سیاسی و تحولات بین‌المللی، شرایط اقلیمی، وسایل حمل و نقل و تهدیدهای دیگر روبرو بود در نتیجه تحت تأثیر شرایط جهانی و داخلی جدیدی که به وجود آمد، اهمیت تجاری خود را از دست داد. بدین ترتیب با توجه به نتایج حاصله چنین می‌توان استدلال کرد که دولت ایران نتوانست از شرایط بسیار مناسبی که به بعد از واگذاری امتیاز کارون به وجود آمده بود استفاده نماید زیرا این دولت می‌بایست از طریق تجارت کارون، با افزایش انباشت سرمایه نفوذ در بازارهای جهانی و حمایت از تجار داخلی، کمک زیادی به گسترش سرمایه‌داری تجاری و صنعتی ایران می‌نمود ولی متأسفانه نه تنها در سه حوزه یاد شده دست به این اقدام نزد بلکه برعکس نیز عمل کرد، بدین معنی که تجار داخلی که از یک سو می‌بایستی به مبارزه با سیاست‌های نامناسب حکومت مرکزی و از سوی دیگر به رقابت تجاری با بازرگانان و شرکت‌های تجاری خارجی بپردازند. نتوانستند تحول عمیقی در نظام اقتصادی ایران ایجاد کنند در نتیجه با تسلط انگلستان بر بازار بین‌المللی، وابستگی سیاسی، اقتصادی ایران بیشتر شد.

در طول جنگ جهانی اول نیز تمام سعی و تلاش انگلستان حفظ صنعت نفت بود. با پایان یافتن جنگ جهانی و گسترش تولید فراورده‌های نفتی، این پدیده به طور کامل جایگزین تجارت کارون شد و بدین ترتیب کارون اهمیت و جایگاه تجاری خود را از دست داد.

پی‌نوشت‌ها

۱. ابراهیم صفایی «سابقه کشتی‌رانی در کارون و ایجاد شهر اهواز»، سالنامه کشور ایران، سال بیست و سوم، تهران، ۱۳۴۷، ص ۳۲۱.
۲. به این خاطر که در عراق ساخته می‌شد به این نام خوانده می‌شد.
۳. Emhaileh، به دلیل اینکه قایق بزرگی بود به این نام معروف بود.
۴. Nassary، به این دلیل که سومین قوم سازنده این قایق طایفه نصاری بود به این رسم نامیده می‌شد.



۵. طبق یادداشت‌های عباس بحرانی پور ساکن آبادان، کمک ناخدای بازنشسته شرکت تایدواتر خارک.

6. sanbook
7. tashhaleh
8. Boom

۹. Gallaf به سازندگان لنج اطلاق می‌شود. نک. به: بخش پیوست‌ها، عکس شماره ۳۳.

۱۰. حاج عبدالعالی ثامری، آبادان، مصاحبه، به تاریخ ۸۳/۱/۱۰.

۱۱. میریان، جغرافیای تاریخی سرزمین خوزستان، تهران، مولف، ۱۳۵۲، ص ۴۵۱.

۱۲. طبق یادداشت‌های عباس بحرانی پور ساکن آبادان.

۱۳. خارجه، کارتن ۱۹، پرونده ۲۴، ص ۱، به تاریخ ۱۳۰۴.

۱۴. خارجه، کارتن ۲۰، پرونده ۴، ص ۶۵ و ۶. به تاریخ ۱۱ محرم ۱۳۰۶. جهت رؤیت تصویر سند. نک. به: سند ضمیمه شماره: ۱.

۱۵. ابراهیم تیموری، عصر بی‌خبری یا تاریخ امتیازات در ایران، اقبال، ص ۱۶۶.

۱۶. همان، ۱۶۷.

۱۷. خارجه، کارتن ۳۰، پرونده ۱۲، ص ۸۷ و ۸. جهت رؤیت تصویر سند و مفاد قرار داد نک. به: سند ضمیمه شماره ۲.

۱۸. خارجه، کارتن ۲۰، پرونده ۱۵، ص ۱-۶، کتابچه متعلق به رود کارون، مشروح اعتراض روسیه و جواب ناصرالدین شاه.

۱۹. خارجه، کارتن ۲۳، پرونده ۱۸، ص ۵، به تاریخ ۱۳۱۱.

۲۰. ویلهلم لیتن، ایران از نفوذ مسالمت‌آمیز تا تحت‌الحمایگی (۱۹۱۹-۱۸۶۰)، ترجمه مریم میراحمدی، تهران، معین، ۱۳۶۷، ص ۴۸.

۲۱. خارجه، کارتن ۳۵، پرونده ۷، ص ۱۸-۱۹ به تاریخ ۱۶ و ۲۷ صفر ۱۳۱۶. و کارتن ۳۵، پرونده ۳، ص ۴۸، به تاریخ ۱۳۱۶. و کارتن ۱۵، پرونده ۹، ص ۱۱۸ و ۱۲۰ به تاریخ ۱۴ ربیع الاول و ۸ شوال ۱۳۲۰. و کارتن ۱۶، پرونده ۲۱، ص ۷۰ به تاریخ ۱۲ ذی‌حجه ۱۳۲۰.

۲۲. خارجه، کارتن ۱۵، پرونده ۹، ص ۱، به تاریخ ۱۳۲۰.

۲۳. خارجه، کارتن ۱۵، پرونده ۸، ص ۱۴۷-۱۴۸.

۲۴. خارجه، کارتن ۴۴، پرونده ۵۴، ص ۱، به تاریخ ۲۹ ذی‌حجه ۱۳۲۶.

۲۵. مصطفی انصاری، تاریخ خوزستان ۱۸۷۸-۱۹۲۵ (دوره شیخ خزعل)، ترجمه محمد جواهرکلام، تهران، شادگان، ۱۳۷۷، ص ۱۴۷ و ۱۵۰.

26. John Gorden Lorimer, Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and central Arabia, 1870-1918, vol, IIB, Fars borough, Gregg, 1970, P.1726.

۲۷. خارجه، کارتنی ۲۰، پرونده ۱۵، ص ۵ به تاریخ ۱۳۰۶. جهت رؤیت فصول پنجگانه فوق و تصویر سند، نک. به: سند ضمیمه شماره ۳.

۲۸. خارجه، کارتن ۲۰، پرونده ۱۵، ص ۵ به تاریخ ۱۳۰۶.

29. Lorimer, Ibid, p.1727.

۳۰. لرد کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ترجمه غ. وحید مازندرانی، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۶۲، ص ۴۶۳-۴۶۴.

۳۱. هما ناطق، بازرگانان در دادوستد با بانک شاهی و رژی تنباکو (برپایه آرشیو امین الضرب)، تهران، توس، ۱۳۷۳، ص ۲۱.

۳۲. محمدعلی جمالزاده، گنج شایگان، تهران، کتاب تهران، ۱۳۶۲، ص ۶۷.
33. Gray, Paul and Co.
34. The British India steam navigation Co.
35. Lorimer, Ibid, 1720.
۳۶. انصاری، پیشین، ص ۹۶.
37. L. M. Dacey.
38. A. C. talbot.
۳۹. انصاری، پیشین، ص ۹۴-۹۵.
۴۰. کرزن، پیشین، ص ۴۶.
۴۱. همان، ص ۴۶.
۴۲. انصاری، پیشین، ص ۹۵.
43. Shanavaz shabaz, *Britian and the Opening up of sout-west Persian 1880-1914*, study Imperialism and economic de pen pence, London and New york, 2005, p165.
۴۴. خارجه، کارتن ۳۴، پرونده ۲۱، ص ۳۱، به تاریخ ۱۶ ذی قعدة ۱۳۲۹.
۴۵. خارجه، کارتن ۳۴، پرونده ۲۴، ص ۱۲، به تاریخ ۸ رجب ۱۳۲۹.
۴۶. خارجه، کارتن ۳۴، پرونده ۲۴، ص ۹، به تاریخ ۶ ربیع الآخر ۱۳۲۹.
47. Shanavaz, Ibid, p. 167.
۴۸. امان دیتر، *بختیارها عشایر کوه نشین ایرانی در پویه تاریخ*، ترجمه محسن محسنیان، تهران، آستان قدس، ۱۳۶۹، ص ۹۰.
۴۹. همان، ص ۸۹.
۵۰. چارلز عیسوی، *تاریخ اقتصادی ایران (عصر قاجار، ۱۳۳۲-۱۲۱۵ق)* ترجمه یعقوب آژند، تهران، گستره، ۱۳۶۹، ص ۲۲۲.
۵۱. انصاری، پیشین، ص ۱۵۵.
۵۲. محمود محمود، *تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم میلادی*، ج ۳ (تهران، اقبال، ۱۳۴۵)، ص ۶۵۶.
53. Shanavaz, Ibid, p. 91.
۵۴. نک. به: جدول ضمیمه شماره ۱۳، بازگانی خارجی خوزستان (۱۸۹۰-۱۹۱۴).
۵۵. محمود، پیشین، ص ۶۵۹.
۵۶. همان، ص ۶۶۳.
۵۷. انصاری، پیشین، ص ۱۵۵-۱۵۶.
۵۸. همان.
۵۹. نک. به: بخش پیوست ها، جدول شماره ۱.
۶۰. همان، ص ۱۵۱-۱۵۲.
۶۱. همان، ص ۱۵۳.
۶۲. همان، ص ۱۴۶.
۶۳. دنیس رایت، *انگلیسیان در میان ایرانیان*، ترجمه اسکندر دلد، تهران، نهال، ۱۳۶۴، ص ۴۲.
۶۴. محمود محمود، پیشین، ص ۹۷ (به نقل از کتاب اراضی محور نوشته سرهنری ساویج لندر).



۶۵. رایت، پیشین، ص ۱۱۷.
۶۶. گارثویت، تاریخ سیاسی، اجتماعی بختیاری، ترجمه و حواشی مهرباب امیری، تهران، سهند، ۱۳۷۳، ص ۱۸۶.
۶۷. رایت، پیشین، ص ۱۴۲.
۶۸. احمد اشرف، موانع تاریخی رشد سرمایه‌داری در ایران دوره قاجار، تهران، زمینه، ۱۳۵۹، ص ۵۳. و لیتن، پیشین، ص ۸۲ و ۸۴.
۶۹. همان، ص ۵۶.
۷۰. لیتن، پیشین، ص ۸۴ تا ۸۸.
۷۱. هوشنگ مهدوی، تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوره صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم، تهران، امیرکبیر، ۱۳۷۵، ص ۳۲۱-۳۲۲.
۷۲. خارجه، کارتن ۱۰، پرونده ۲، ص ۲۴. به تاریخ ۱۵ ذی‌الحجه ۱۳۲۷.
۷۳. خارجه، کارتن ۵۴، پرونده ۶، ص ۴۴. به تاریخ ۷ محرم ۱۳۲۸.
۷۴. مصطفی فاتح، پنجاه سال نفت ایران، تهران، پیام، ۱۳۵۸، ص ۲۶۲.
۷۵. رایت، انگلیسیان در ایران، ص ۲۳۳.
۷۶. گارثویت، «خان‌های بختیاری، دولت ایران و بریتانیا»، ترجمه گودرز اسفندیاری، تهران، آنزان، ۱۳۷۷، ص ۶۰.
۷۷. موحد، پیشین، ص ۵۳-۵۴.
۷۸. البته در دوره رضاشاه دوباره برای رونق تجارت خوزستان و کشتی‌رانی کارون اقداماتی از طرف دولت صورت گرفت که اسناد آن در اتاق بازرگانی اهواز موجود است. نک. به: بخش پیوست‌ها، سند شماره ۲۸.




 فلاحه
 مؤرخ الحزم الحرام
 September 18 1888
 Sir,
 I am instructed by
 Her Majesty's Secretary
 of State for Foreign
 Affairs to call the
 attention of the Government
 of His Majesty the
 Shah to the circumstance
 that assurances and
 promises have
 formerly been
 made by His Majesty
 the Shah to Her Majesty's
 Government through their
 Representatives in
 Persia
 His Excellency
 the Nawab-ul-Dowlat
 Minister for Foreign Affairs
 ١٢٨٤ - ١٢٨٥ - ١٢٨٦



Peria that the navigation
 of the Karun would be
 opened to the trade of
 the world, and that
 means would be taken
 to improve the
 communications between
 the Persian Gulf and the
 more Northern Provinces
 of the kingdom; and
 I am further instructed
 to point out that none
 of these engagements have
 been carried out, and
 to enquire when it is the
 intention of the Persian
 Government

کشتی رانی و تجارت کارون
 و گشایش تجارت به تمام بلاد
 مکرر به دولت اعلیٰ و احادی
 بنویسند و غایت کارانند و معتمد
 عالی و برای بنابر دستور اعلیٰ باید
 که هیچ اقدامی در اجرای آن نشده
 نامه و باید توان کنم که از اجرای

عالم



خندان
 دولت ایران و راه های نوین ترانزیت
 دارند بگویند
 راه های منظور از برای آزادی ترانزیت
 تجارت عالم را با ایران منبسط می نماید
 است و فعلی انتقال بینا بگویند
 عقب مانده فقط راه های دیگر
 بیابان و نمادین و عالم را منبسط می نماید
 است و تجارتی در موانع عالم را منبسط می نماید
 می نمایند

government to do so.
 The routes in question
 are essentially necessary
 for the independent
 development of the
 commerce of foreign
 countries with Persia,
 now hampered by the
 physical obstacles in
 the way of transport.
 The only other routes to
 the Capital and to the
 north are through the
 territories of other
 States, and the traffic
 passing through them
 is subject to other than
 Persian legislation. But



in suggesting to His Majesty, the Shah method
 for facilitating commerce northwards, Her Majesty's
 Government are actuated by no exclusive motive
 and ask for no special privileges either for the
 Government or people of Her Britannic Majesty.
 As a friend and ally of Persia; as having signed a Treaty of Peace and friendship with the
 Government of His Majesty the Shah; and
 as having, jointly with the

میکنند ما دام عبور از افغانستان خارج
 حق قوانین ایران است اما نه
 انگار و مثال از برای سهولت
 به جهت مثال مقصود دولت علی صاحب
 پادشاه انگلستان این نیست و نه آنکه
 مورد منفعت دیگران و امتیاز یکدیگر منحصراً
 دولت انگلستان با مالت انگلیز
 عظیمه بواسطه اینک دولت
 امپراتور پادشاه انگلستان و دولت
 با



the Government of Russia
 given assurances for
 the integrity and
 independence of Persia,
 Her Majesty's Government
 have considered
 themselves entitled to
 tender to the Government
 of the Shah their advice
 on this subject.

It may be difficult
 for the Persian Government
 at once to carry out
 great measures for
 improving the communications
 of the country, such as
 railways and canals;
 but there can be no
 difficulty

با ایران و بواسطه اینکه عهدنامه
 منع بصلح و دوستی با دولت ایران
 امضای کرده و بواسطه اینکه با دولت
 روسیه با طبعیان در حفظ آزادی
 ایران داده اند و دولت اعظم روسیه پادشاه
 انگلستان تصور میکند که حق
 دارد در این باب نصایح خود
 بپوشد



difficulty in the issue *مردودیت اعلا حضرت شاهنشاهی*
 of a proclamation
 declaring the navigation *مختل ابری فیزی*
 of the Karun to be at
 once and for ever free *از قبیله و مردودیت*
 to the commerce of all
 countries, and undertaking *مملکت از قبیله اندای در راه*
 to expend moderate sums
 on the works required
 on the river itself and *اهواز و مشکل است و در*
 in constructing the
 necessary roads to the *بیک اعلان مدنی بر اعلام اینکام کشتی*
 north.

Her Majesty's government *ملانی مرد کارون حال و تا ابد از*
 therefore, as the friends
 and allies of Persia, *برای قمار تمام ملل ازاد است*
 have



از اینک دولت ایران قلمرو مباحثی
 have instructed me to
 enquire when they may
 respect that the assurances
 and promises given may
 be carried into effect,
 and they trust that
 برای راه انداختن کارهای لازم
 the official answer they
 receive may be in full
 accordance with those
 feelings of friendship
 and cordial understanding
 between the two countries,
 which it is the desire
 of Her Majesty's
 Government to consolidate
 and maintain.
 I avail myself of
 this
 نماند
 فائز و مامورین راهی الزم
 مصروف موارد غن و نباید
 داشته باشند لهذا دولت
 انگلستان از افغانستان و متحدان
 بدو متذکران درین احوال دانند و سوال کم و
 باید منتظر برای اطمینان و معطای باشد
 شاهنشاهی



سند ضمیمه شماره ۲: فرمان اعلان آزادی کشتی‌رانی کارون

اعلان دولتی



دولت علیه ایران برای تسهیل تجارت و مزید ثروت و انتفاع مالکيه رود کارون را در تحت شروط مشروطه ذیل مفتوح و آند و شد کشتیهای تجاری عموم مال را از عبور ال لهول مجاز و ماذون داشته است کشتیها در رود مزبور سیر و مرور کرده، مقررات دولت را لازم الاجراء خواهند شمرد و این قرارداد در طرف ده سی بلا تکلف مجرا و پس از این مدت بافتنای وقت تغییرات لازمه خواهد یافت .

۱- کشتیهای تجاری که متعاقباً زیاده بر ضرورت برگیری و بازاندازی و حمل آذوقه مسافرت در اسکله و رودخانه توقف نمایند .

۲- در کشتیها اشخاصیکه وجود آنها مضر نظم و بهاءت کشتی و زحمت بشود نباید باشند هرکس میآید باید تذکره از دولت متبوعه خود داشته باشد زیرا که اگر تذکره نداشته باشد مریضه نمیشود که کارش چه چیز است .

۳- هیچ کشتی حق هیچگونه حمایت هیچ اسم و رسم از دولای دولت ایران نخواهد داشت

۴- حمل اسلحه مطلقاً ممنوع است و اگر بخلاف این عمل دولت در کشتیها اسلحه حمل شده باشد ضبط خواهد شد .

۵- اشیاء محترقه و ترکده بهیچوجه در کشتیها حمل نخواهد شد .

۶- صاحبان کشتی و چاکا من الوجوه ایجاد هیچگونه ایستگاه از قبیل انبار ذغال و مال التجاره و دکان و کاروانسرا و کارخانه و غیرهها در اطراف رود کارون نخواهند کرد .

۷- از برای وضع مال التجاره و ذغال کشتیها از طرف دولت پانجاه اون انبار و مکان واسکله بهر کفایت ساخته خواهد شد .

۸- از برای انبارهای مال التجاره و ذغال یک مبلغ معین معمولی اجاره معین خواهد شد که صاحبان کشتی آن خواهند نمود .

۹- نمودار انبار ذغال و علای ایران خواهند بود .

۱۰- کشتیها از بند لهول مجاز بیلا نخواهند نمود .

۱۱- از برای انبار مال التجاره یک لسی از ایران منتخب خواهد شد و بکنفر هم از

جانب کل صاحب کشتی و کالاهای مشخص خواهد شد که متعاقباً مراقب باشند .

- ۱۲- مستحفظین انبارها از قبیل قراول و غیره کلاً از جانب ایران خواهند بود
- ۱۳- اهل هیچیک از کشتیها حق ندارند وجهاً من الوجوه از احدی از رعایای ایران هیچگونه ملک بیع و شراء و رهن و غیره نمایند.
- ۱۴- از کشتیها که در رود کارون الی نقطه اهواز عبور و مرور میکنند ذهاباً و ایاباً اگر کشتی بخار است بهر بن بکفران و اگر بادبانی باشد ده شاهی بایح و حق العبور گرفته میشود اگر بی بار باشند نصف بایح از آنها گرفته خواهد شد و کشتیهای بادبانی رعایای داخله ایران که از سی‌تن کمتر باشد از رسوم مزبور معاف خواهند بود.
- ۱۵- حاملان برای حمل مال التجاره از اسکله بکشتی و از کشتی با اسکله با علامت و ثبت مخصوص از جانب دولت ایران مہین خواهند شد.
- ۱۶- در صورتیکه در کشتیها با اجازه دولت ایران عملیات ایرانی مستخدم شوند در زمانیکه تحت محاکمات بیابند یا متهم شوند محاکمه و مجازات آنها مستقیماً بدون مداخله احدی با مأمورین ایران خواهد بود.
- ۱۷- در باب بیرق کشتیها تحت قانون کلیه بخریه خواهند بود
- ۱۸- اهل کشتیها بموم رعایای ایران باستانی عمل داد و ستد تجارت زیاده از دو تومان قرض نخواهند داد و الا حق مطالبه نخواهند داشت.
- ۱۹- هیچیک از دول متحابه حق ندارند مداخله در حق و طرح و مجرای رودخانه وجهاً من الوجوه نمایند.
- ۲۰- عدد و اسم و رسم اشخاصیکه باذن و اجازه دولت داخل خدمت کشتیهای دول متحابه میشوند باید در دفتر حکومت مقید باشد و تذکره از ایران داشته باشند و الا نمیتوانند مستخدم شوند.
- ۲۱- چون این اجازه عبور و مرور کشتیهای تجارتی دول متحابه در رود کارون منحصرأ و مخصوصاً محض ترویج و تسهیل تجارت است و لا غیر باستاند این عمل بموجبه من الوجوه مذاکره بانیکی و غیره قبول نخواهد شد.
- ۲۲- در وقتیکه یک کشتی غرق بشود همان معامله که در عموم ساحل دریاها معمول است حق خلاصی مال و نفوس را باهل ساحل رودخانه ادا خواهند نمود.
- ۲۳- اهالی کشتیها اشیاء مضره از قبیل اسلحه و غیره هیچیک از رعایای ایران و ایالات و عشایر نخواهند فروخت و الا اسلحه ضبط و قیمت مسترد خواهد شد.
- ۲۴- هر گاه هریک از کشتیهای یکی از دول متحابه برخلاف این شروط و قرار داد رفتار نماید اگر کشتی بخار است شصصد تومان و اگر بادبانی است سیصد تومان جریمه گرفته خواهد شد و آن کشتی تا دو سال ممنوع از آمد و شد خواهد بود



سند ضمیمه شماره ۳: واگذاری امتیاز کمپانی ناصری به معین التجار



