

نقش اقتصادی بندر لنگه در حوزه خلیج فارس (دوره زندگی و قاجار)

بهمن شجاعی نسب^۱

پروین دخت جهان کهن^۲

چکیده

بندر لنگه، روزگاری از مهمترین و پررونق‌ترین مراکز تجارت دریایی ایران، هند، شمال آفریقا، شیخ‌نشینهای خلیج فارس و نواحی همجوار ساحلی بوده و دریانوردی و بازرگانی شغل اصلی مردمان بومی آن بشمار می‌آمده است. با توجه به اهمیت و جایگاه بندر لنگه، این مقاله با تکیه بر اسناد و منابع کتابخانه‌یی، درصدد بررسی نقش اقتصادی این بندر در حوزه خلیج فارس در دوره زندگی و قاجار است. نتایج حاصل از این تحقیق نشان می‌دهد که بندر لنگه در دوره زندگی با ورود قواسم به آن و سهولت ارتباط دریایی سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس، رونق بازرگانی فوق‌العاده‌یی یافت. در دوره قاجار نیز، بویژه در دوره دوم ناصری، این بندر تحت نظارت حکومت بندر و جزایر به اوج رونق اقتصادی و تجاری خود رسید. سیاستهای غلط مالیاتی حکام قاجار بیشترین آسیب را به بندر لنگه وارد کرد.

مقدمه

در تاریخ خلیج فارس، برخی از بنادر و جزایر از سابقه تاریخی زیادی برخوردار بوده‌اند؛ اما بدلیل کمبود منابع، مورد بی‌توجهی قرار گرفته‌اند. بندر لنگه از جمله این موارد است. تاریخ اقتصادی بندر لنگه، چنانکه در ادامه بدان پرداخته میشود، دارای سابقه‌یی بسیار طولانی است و بدلیل برخورداری از ساحل مرجانی، زمانی مرکز صید و فروش مروارید بوده است. این موقعیت باعث شد مردم بندر لنگه در عرصه اقتصاد ایران و بویژه حوزه خلیج فارس نقش بسیار مهمی داشته باشند. وجود محلات تاریخی متفاوت در بندر لنگه از جمله بحرانیها، رودباریها، بلوکیها، بوسمیطی، خوریها و غیره نشان از زیست مسالمت‌آمیز مردم این منطقه با همدیگر، در ادوار مختلف تاریخ ایران دارد. ساختار شهری و وسعت شهر بخوبی نشان میدهد که این شهر در ادوار مختلف ایران، بویژه از دوره صفویه به بعد، دارای شکوفایی اقتصادی خاصی بوده است.

کلیدواژگان

بندر لنگه؛ خلیج فارس؛ اقتصاد؛ زندگی؛ قاجار

واژه لنگه در فرهنگها به معنی «فرد»، «تک»، «یکتا»، بی‌همتا و نادر آمده است (معین، ۱۳۵۰: ۳۶۳۵/۳). بنا به پاره‌یی روایتها، نام پیشین این شهر بدلیل وجود مروارید مرغوب و زیاد در آبهای آن، شهر یا بندر مروارید نامیده میشده که به مرور زمان به لنگه تغییر یافته است (سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح ایران، ۱۳۶۸: ۵).

بعضی از نویسندگان بر این باورند که شهر بندر لنگه بدلیل آبادانی، بزرگی و نفوس زیاد، به «لنگه» یا «لنگه‌دنیا» شهرت

۱. دانشجوی دکتری تاریخ (ایران بعد از اسلام)، دانشگاه شیراز؛ نویسنده

مسئول؛ shojaebahman@yahoo.com

۲. دانشجوی دکتری تاریخ (ایران بعد از اسلام)، دانشگاه شیراز؛

parvind.jahankohan@yahoo.com

بعد از رو به خرابی رفتن بندر کنگ، طایفه «بنی کنده» که در آنجا مقیم بودند، به بندر لنگه آمدند (نوربخش به نقل از مستوفی، ۱۳۷۴: ۲۹۰). بندر لنگه پس از زوال دولت کنگ، ثروتمند شد، نضج یافت و رونق گرفت (همان: ۳۶).

بندر لنگه در دوره زندگی

غروب دولت نادرشاه افشار، با روی کار آمدن متوالی و پر آشوب افراد مختلفی از خاندان افشاری در خراسان و بروز انقلابها و گردنکشیها در سایر مناطق ایران مصادف شد. این دوران پر آشوب حدود بیست سال بطول انجامید تا اینکه کریمخان زند با از میان برداشتن رقبای سیاسی و گردنکشان، سرانجام در سال ۱۱۷۹ هـ. ق / ۱۷۶۵ م. موفق شد، بعنوان سردار بلامنزاع ایران، بر سراسر کشور (بجز خراسان) تسلط یافته و نظم و امنیت را به مناطق تحت کنترل خود باز گرداند (لمتون، ۱۳۴۵: ۱۸۷). با ایجاد آرامش در این کشور، بار دیگر تجارت ایران که بدلیل آشوبهای روزگار افشار دستخوش ویرانی شده بود، رو به آبادی گذاشت. دوره حکومت کریمخان از سال ۱۱۴۴ ش. / ۱۷۶۵ م. تا ۱۱۵۸ ش. / ۱۷۷۹ م.؛ یعنی سال درگذشت او، دوره ثبات و آرامش بود. کریمخان شیراز را پایتخت خود قرار داد و به قول جان فوران «کوشید جام شکسته عدالت را ترمیم کند». اقدامات او بر تحول و توسعه تأثیر مثبت داشت؛ اما عمر او کوتاه بود (فوران، ۱۳۷۷: ۱۳۸). کریمخان زند بدلائل متعدد در مدت ۲۶ سال حکومت، موفق به ایجاد نهادهای جدید در حوزه تحولات اقتصادی نشد و همانند دیگر حکام ایرانی قبل از خود ترجیح داد از همان امکانات موجود که بصورت سنتی و نهادینه شده در ساختار اقتصادی ایران بود، منتفع شود. تلاش او برای احیای بازرگانی و کشاورزی، عموماً بر اساس همان الگوهای قبلی بود و تلاش میکرد با برقراری امنیت در جادهها، دعوت از بازرگانان به بازگشت به ایران، احداث بناهای عمومی و طرحهای زیربنایی و از همه مهمتر، میزان دریافت معقول مالیاتها کوشید در راستای این سیاست، گام برداشته و کشور را احیا کند (همان: ۱۵۳).

برغم اقدامات نظامی نادر در نواحی شمال و غرب کشور، صفحات جنوبی ایران و سواحل خلیج فارس از فعالیت

داشته است و خواسته‌اند، بگویند بندر لنگه، لنگه و همانند دنیاست. شماری نیز میگویند که لنگه همتای بندر بمبئی در هندوستان است و به همین جهت نام لنگه بر این بندر نهاده شده بود (نوبان، ۱۳۷۶: ۱۱۱-۱۱۲). همچنین بعضی بر این باورند که لنگه در عربی لنجه، به معنی بادیه‌نشین و بیلاق است و چون آب‌وهوای این بندر، نسبت به دیگر نقاط خلیج فارس بهتر بوده و مردم سرزمینهای جنوبی خلیج فارس، تابستان را در بندر لنگه میگذرانیدند، به این محل «لنجه» گفته‌اند، سپس لنجه تبدیل به لنگه شده و واژه لنگه، فارسی شده لنجه است.

بندر لنگه در ۲۵۱ کیلومتری جنوب غربی بندرعباس واقع شده است. این بندر از سمت شمال با استان فارس؛ از سمت جنوب به خلیج فارس؛ از سمت شرق به بندر خمیر و از طرف غرب با شهرستان پارسین هم‌مرز است که پیش از قرن دهم هجری قمری نام این منطقه «لشتان» یا «برلشتان» بود (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۳۷). در سال ۱۰۳۱ هـ. ق / ۱۶۲۲ م. که پرتغالیها از جزیره هرمز اخراج شدند، آنها دوباره سعی کردند که در خلیج فارس جایگاهی برای خود بیابند؛ بنابراین در سال ۱۰۴۰ هـ. ق / ۱۶۳۰ م. پرتغالیها اجازه تأسیس یک نمایندگی را در بندر کنگ بدست آوردند (اوبن، ۱۳۷۵: ۶). در همین دوره، امامان مسقط و قواسم هم سعی میکردند که نفوذ خود را در بندر کنگ افزایش دهند. بنابراین بندر کنگ مورد حمله حکام مسقط قرار گرفت و بتدریج رو به ضعف نهاد و ساکنان آن به بندر لنگه مهاجرت کردند و این بندر جانشین بندر کنگ شد (همان: ۳۶) در دوره افشاریه، قواسم نفوذ خود را در بندر لنگه افزایش دادند و در دوره کریمخان زند، شیخ محمد بستکی حاکم محلی بستک مأمور حل و فصل مسئله بندر لنگه شد و با عقد یک قرارداد، بندر لنگه و جزایر تابعه آن را به رئیس طایفه قاسمی واگذار کرد (بنی‌عباسیان بستکی، ۱۳۳۹: ۱۲۸-۱۲۹). بنابراین دولت ایران در دوره زندیه، بصورت قانونی بندر را به قبایل و طوایف واگذار میکرد و به سیستم اجاره‌داری رسمیت میبخشید؛ اقدامی که در دراز مدت، مشکلات بسیاری را گریبانگیر دولت بعدی کرد.

اشاره‌ی نشده است. از بنادر مهم و بزرگ این دوران میتوان به سیراف، کیش، هرمز و بصره اشاره کرد که کانونهای تجاری و اقتصادی مهمی در زمان خود بوده‌اند. در سال ۱۶۳۸ م. تاورنیه، سیاح فرانسوی، طی سفر از بصره به بندر لنگه، مدت دو روز در این بندر اقامت کرده و از آن بخوبی یاد کرده است (تاورنیه، بی تا: ۲۴۲-۲۴۴).

در سال ۱۷۶۰ م، اعراب سواحل جنوبی خلیج فارس طی یک مهاجرت وسیع، جزیره قشم و بندر لنگه را تصرف کردند و این امر در زمان کریمخان زند با توجه به سهولت ارتباط دریایی سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس، رونق بازرگانی فوق‌العاده‌ی به لنگه و کنگ بخشید. وجود راه کاروانی کوتاه لنگه، جناح بستک، لار، جهرم، شیراز و راه کاروانی کنگ، دژگان، گوده، بستک، لار، شیراز هم بر اهمیت بازرگانی این دو بندر افزود (میریان، بی تا: ۱۱۶).

احمد اقتداری مینویسد:

طایفه عرب قواسمی یا جواسمی یا جواسم یا قواسم به امر و اجازه کریمخان زند و نظر به سیاست نظامی و بازرگانی وکیل‌الرعا یا در بندر لنگه سکونت گزیدند و این جماعت که دریانوردانی دلیر و پرکار و بازرگانانی خبره و پرآوازه شدند به آبادی و رونق بندر لنگه افزودند. بنابراین لنگه از نامورترین بنادر خلیج فارس شد و بعدها به روزگار قاجار نام عروس بنادر ایران گرفت (اقتداری، ۱۳۴۸: ۴۸۱).

قرارداد بین کریمخان زند و قواسم را باید شروع دوره‌ی جدید در حیات سیاسی طایفه قواسم بشمار آورد؛ زیرا از این پس آنها میتوانستند، بعنوان رعایای ایران، در امور تجارت و اقتصاد خلیج فارس مشارکت کرده و از تعرض مصون بمانند. علاوه‌برین بخش اصلی و عمده طایفه قواسم در بندر لنگه و کنگ و چارک ساکن شده و جزء رعایای ایران محسوب میشدند. استقرار این قبیله قدرتمند در بندر لنگه سرآغاز رشد و رونق اقتصادی این بندر بود و در دوره قاجار به اوج خود رسید (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۴).

اقتصادی بی‌بهره نبوده و مناطق مزبور نسبت به بخشهای مرکزی و شمالی کشور از آرامش بیشتری برخوردار بودند.

کریمخان نیز مانند دیگر سلاطین ایران از امر دادوستد و تأثیر تجارت بر افزایش درآمدهای ملی بخوبی آگاه بود. بنابراین با فراهم کردن شرایط مناسب، زمینه تجارت داخلی و خارجی را در حد مطلوب فراهم کرد و در همین راستا بود که نسبت به اروپاییها و اقلیتهای مذهبی که میتوانستند در این مسیر او را یاری دهند، فوق‌العاده رؤف و مهربان بود. در این روزگار به لحاظ صنعت، هرچند مراکز بزرگ صنایع دستی و مراکز تجاری ایروان، گنجه، تفلیس، مرو، مشهد و هرات خارج از منطقه تحت مدیریت کریمخان اداره میشدند؛ ولی با وجود این، هنوز ارتباط خود را با بقیه مناطق ایران حفظ کرده بودند. مهمترین مراکز صادراتی ایران در این دوره، بنادر خلیج فارس در جنوب و در مورد ابریشم رشت و بندر انزلی در شمال بودند (گرانوسکی، بی تا: ۳۰۳).

ورود اسلام به ایران که با شکست امپراتوری ساسانی همراه بود، سیل مهاجرت اعراب به سمت سواحل شمالی خلیج فارس را بدنبال داشت. این نواحی از نظر آب و هوایی و شرایط محیطی، نسبت به حاشیه جنوبی آن وضعیت بهتری داشتند؛ به‌همین جهت طی قرون نخستین اسلامی، اعراب در این مناطق ساکن شده و هر قسمت از سواحل را که ساکن میشدند، به اسم یک قبیله نامیدند.

در این دوره، بندر لنگه و نواحی اطراف آن محل استقرار طوایف و قبایل مختلف بود که به کار دریانوردی و ماهیگیری اشتغال داشتند؛ اما از اعتبار و رونق زیادی برخوردار نبود، به‌همین دلیل نیز مورد اعتنا و توجه مورخان و جغرافی‌نویسان مسلمان قرار نگرفته و در آثار آنها اشاره چندانی به این مسئله نشده است (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۰۰). بنابراین اطلاعات قابل‌توجهی از قرون نخستین اسلامی در مورد این شهر در دست نیست. بدین ترتیب بندر لنگه در آن دوره، نمیتوانست بندر مهم و بزرگی بوده باشد؛ زیرا در اکثر منابع جغرافیایی و تاریخی که در این قرون، توسط مسلمانان نگاشته شده، به وجود بندری به نام لنگه،

بندر لنگه در دوره قاجار

با روی کار آمدن سلسله قاجار، بدلیل گسترش فعالیتهای اقتصادی و تجاری و توسعه اقتصاد جهانی، در حوزه بنادر ایران، تجارت دریایی مورد توجه بیشتری قرار گرفت و میزان تأثیر آن بر اقتصاد ملی بیشتر و بتدریج دچار تحولات اساسی شد. از مهمترین تحولات این دوره، میتوان به تأسیس وزارت گمرک در سال ۱۲۹۲ هـ.ق/ ۱۸۷۴ م. و تنظیم و انتشار نظامنامه گمرک در ۳۲ فصل در دوره ناصرالدین شاه اشاره کرد.

با عقد عهدنامه‌های «گلستان» و «ترکمنچای»، بشدت گمرکات و تجارت دریایی ایران، تحت سلطه قدرتهای بزرگ قرار گرفت و در نتیجه توان رقابت بازرگانان ایران را با تجارت و قدرتهای خارجی از بین برد؛ زیرا علاوه بر روسیه، بتدریج سایر قدرتهای خارجی از این معافیتهای گمرکی برخوردار شدند. در این میان بازرگانان ایرانی، مجبور بودند علاوه بر حقوق گمرکی، عوارض داخلی را نیز پرداخت کنند.

در مجموع، این عهدنامه‌ها تأثیرات منفی زیادی بر تجارت داخلی و خارجی ایران گذاشت؛ درآمد گمرکات ایران را به حداقل ممکن کاهش داد و قدرت رقابت با تجار و کالاهای خارجی را از تجار و کالاهای ایرانی گرفت و آنها را مجبور کرد به اسم شرکتهای خارجی کالاهایی را وارد کشور کنند. در عوض تجار خارجی از وضع مطلوبتری برخوردار شدند و توانستند بازار ایران را در اختیار خود گرفته و سودهای کلانی ببرند. از جمله بنادر مهم ایران که از این آشفتگی تجاری ایران در دوره قاجار ضربه‌های جبران‌ناپذیری به آن وارد شد، بندر لنگه بود (کرزن، ۱۳۵۰: ۲/۴۹۰).

در دوره اول قاجاری و اوایل دوره دوم، بندر لنگه بصورت یکی از آبادترین و مهمترین لنگرگاههای خلیج فارس درآمد که از آن، بعنوان زیباترین بنادر خلیج فارس یاد کرده‌اند (همانجا).

کرزن در مورد رونق اقتصادی بندر لنگه مینویسد:

لنگه عمده‌ترین ولایت لارستان است که از دیرباز با بحرین و سواحل عربستان داد و ستد تجاری داشته؛ اما کار تجارت خارجی آن اخیراً آغاز شده، مقدار واردات آنجا

با رقم صادراتش کمابیش برابر است و گمرکی بسیار فعال دارد. فعالیت دریایی قواسم در دوره قاجاریه موجب رشد و رونق شهری بندر لنگه شد و این روند در سال ۱۲۵۷ هـ.ق / ۱۸۴۱ م. با مهاجرت گسترده تجار بحرین به بندر لنگه سرعت زیادی یافت. در این ایام، درگیری داخلی بین شیوخ «عتوبی» بحرین و مداخله مستقیم دولتهای عثمانی و انگلیس در امور آن، موجب ایجاد ناامنی و ناآرامی در این نواحی شد و بخش عمده‌یی از تجار آنجا به بندر لنگه مهاجرت کردند و در آنجا ساکن شدند. چون بیشتر مهاجرین بحرینی غواص یا تاجر مروارید بودند، بندر لنگه مرکز تجارت و خرید و فروش مروارید شد و تجار این بندر این مرواریدها را به دیگر نقاط صادر کردند و از این راه ثروت خوبی بدست آوردند. از طرف دیگر اهالی جنوبی خلیج فارس در ساحل عمانات متصالح بخش عمده‌یی از مایحتاج خود را از بندر لنگه تأمین میکردند و بدین ترتیب بازار تبادلات منطقه‌یی در این شهر رونق بسیاری یافت و این بندر بصورت آبادترین و مهمترین لنگرگاه خلیج فارس در نیمه دوم قرن سیزدهم هجری قمری درآمد و از آن، بعنوان زیباترین و جالبترین بنادر خلیج فارس یاد شده است (همان: ۲/۴۹۱).

برقراری خطوط کشتیرانی و افزایش سریع صادرات تریاک و ایجاد نظم، توسط قاجارها و احیای اقتصاد ایران باعث رشد تجارت در جنوب ایران شد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۳۹). در سال ۱۳۰۱ هـ.ق / ۱۸۸۴ م. درآمد گمرکی بوشهر به هشتصد هزار قران به مقاطعه داده شد. درآمد گمرکی بندرعباس در همین سال به ۷۰۱ هزار و پانصد قران به مقاطعه داده شد که نشانگر همان افزایش بود. اجاره گمرکات بندر لنگه در همین دوره از ۶۵ هزار قران به ۱۶۰ هزار قران افزایش یافت. یکی از عوامل مهم این افزایش، علاوه بر قرار گرفتن راههای کشتیرانی در بنادر خلیج فارس، انحراف تجارت از راههای ترابوزان و قفقاز، بعلت جنگ سال ۱۸۷۷ م. بین روس و عثمانی و لغو معافیت گمرکی کالاهای ترانزیتی از طریق قفقاز بود. از اینرو در زمان شروع جنگ جهانی اول، واردات ایران از طریق بنادر خلیج فارس که بندر لنگه هم جزء بنادر فعال این دوره بود، حدود دومیلیون و سیصد هزار لیره و صادرات آن یک میلیون

کمال در سال ۱۲۵۸ هـ.ق / ۱۸۴۲ م. تعداد بردگانی را که در خلیج فارس پیاده شدند ۱۰۸۰ نفر برآورد کرد. وی همچنین می‌افزاید که مسقط و صور، مراکز اصلی و عمده واردات برده از زنگبار و دریای احمر هستند که از طریق آنها بردگان به ترکیه، ایران، سند و ممالک عربی و بقیه به سواحل غربی هند ارسال میشوند. از این نواحی، ترکیه بیشترین تعداد را وارد میکند و بصره و بغداد از بازارهای اصلی آن هستند. هیچکدام از بنادر ایران برای این منظور بطور مستقیم کشتی به زنگبار نمی‌فرستند، مگر بندر لنگه که سه یا چهار قایق بطور سالانه بدانجا می‌فرستد که با حدود هفتاد برده بر میگردند. کمال سهم بنادر خلیج فارس را در سال ۱۲۵۸ هـ.ق / ۱۸۴۲ م. از تجارت برده ۱۰۸۰ نفر برآورد کرده است. تعداد قایقهایی که در سال ۱۲۵۷ هـ.ق / ۱۸۴۱ م. همراه با ۱۲۱۷ نفر وارد خارک شدند ۱۱۷ قایق بودند. هر سال حدود سه‌هزار نفر برده وارد شهر بوشهر میشد که فقط ۱۷۰ یا ۱۸۰ نفرشان در این شهر بفروش رسیده و بقیه به محمره و بصره ارسال میشدند. بندرعباس حدود یک‌چهارم بردگانی را که در بوشهر فروخته میشد، خریداری میکرد و تعداد کمی هم در بندر لنگه و کنگون فروخته میشد (همان: ۱۲۶-۱۲۷). در گزارشی که بوق الله تورگری مسقطی در ۲۶ سپتامبر ۱۸۴۰ م. ارائه میدهد، مینویسد:

امسال پنجاه قایق پر از برده که هر کدام دارای ۲۲ برده بودند، بندر زور را ترک کردند. دست کم صد تا از این قایقهای بنادر خلیج فارس متعلق به زنگبار است و از آنهايي که در بندر قبلی به تجارت برده مشغول هستند، یقیناً دو تا سه تا از آنها متعلق به بندر لنگه هستند. بندر لنگه برای تجارت برده، بندر آزادی است که هیچ نوع مالیاتی از وارد کردن بردگان دریافت نمیکند (همان: ۱۹۵).

از جمله کالاهایی که از بندر لنگه به آفریقا برده میشد، نمک بلور بود که از «حمیران» لنگه می‌آوردند که مصرف طبی داشت (نوربخش، ۱۳۷۴: ۱۲۰).

بندر لنگه از بنادر خلیج فارس و تجارت آنجا بیشتر با عربستان و تجار ایرانی که تجارت مروارید مینمایند و در آن بندر لانه و خانه دارند و تجارت داخله آن با «بستک» و «لارستان» است. طایفه «آل بوسمیط» در بندر لنگه سفاین غواصی دارند و بغوض میروند و بیست و دو کشتی دارند و

دویست هزار لیره و یا به ترتیب بیست و پانزده درصد کل تجارت ایران بود (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۲۵).

در سال ۱۸۹۶ م.، یک تاجر آلمانی به نام رابرت ونکهاوس^۱ یک شرکت تجاری را در بندر لنگه برای تجارت صدف مروارید و صدور آن به هامبورگ دایر کرد (مسعودی، ۱۳۴۵: ۸). فعالیتهای تجاری ونکهاوس، در ابتدا بسیار محدود بود؛ ولی بتدریج بر اثر کمک صاحبان کشتیها و بانکداران هامبورگ کار وی رونق گرفت؛ تا آنجا که بصورت یک بازرگان بزرگ درآمد و در تمام بنادر خلیج فارس، مانند بندرعباس، بحرین، بوشهر، خرمشهر و بصره نمایندگان گنجهایی دایر کرد؛ حتی با کرانه‌های عمان و شیخ‌نشینهای آن حدود نیز دارای روابط تجاری بود. آنها علاوه بر موفقیتهای تجاری قابل توجه، توانستند احترام و اعتبار فراوانی برای آلمانیها کسب کنند (جناب، ۱۳۴۹: ۱۵۶). شرکت ونکهاوس فعالیتهای بازرگانی و سیاسی خود را در کرانه‌های رودخانه کارون در ایران ادامه داد. بدین ترتیب که یک سرویس کشتیرانی بخاری در مسیر خرمشهر-اهواز با پرچم آلمان برقرار کرد و به رقابت با شرکت انگلیسی «برادران لینچ» بار و مسافر جابه‌جا میکرد؛ اما این سرویس کشتیرانی نیز تا شروع جنگ جهانی اول بیشتر دوام نیافت (اسدی، ۱۳۸۴: ۸۵).

سدیدالسلطنه در این مورد مینویسد:

در سال ۱۳۱۴ هـ.ق / ۱۸۹۶ م.، یک نفر جوان زیرک از آلمانها به نمایندگی شرکت رابرت ونکهاوس در بندر لنگه تجارتخانه تأسیس کرد؛ وی با تواضع و فروتنی جلب قلوب اهالی آن بندر نموده و صاحب اطلاعات زیاد شده. صدف و مروارید به هامبورگ می‌فرستد. بتدریج کار خود را رونق داد و پیشرفت نمود. به وساطت بانکها و کمپانی، سفاین تجاریه هامبورگ به سرعت ترقیات زیاد کرده، شعبات خود را در بندرعباس و بحرین و بوشهر و بصره و محمره (خرمشهر فعلی) مفتوح و صاحب اهمیت فوق‌العاده شد. فقط همین کمپانی از آلمانها در خلیج فارس وسعت پیدا نمود (سدیدالسلطنه، ۱۳۴۲: ۶۵۵).

جنگ و صلح به میان آمده؛ ولی در هر حال لنگه و خواهر پیرش کنگ در این دوران عروسان بندر خلیج فارس بودند (نوربخش به نقل از اقتداری، ۱۳۷۴: ۴۱).

این بندر را از حیث آبادی و معموری میتوان عروس بندر و سواحل بحر فارس بر شمرد (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۷).

با بروز مسئله قواسم در خلیج فارس و مداخلات انگلیس در مبارزه با به اصطلاح دزدی دریایی و عقد قرارداد عمومی و متصالح^۲ با رؤسای قواسم ساکن سواحل عمان و از آنجا که بخش عمده‌بی از جمعیت قواسم ساکن بندر لنگه و نواحی مجاور آن بودند، وضعیت پیچیده‌بی برای حکومت ایران بوجود آمد و بیم مداخله انگلیس در امور بندر لنگه به بهانه حمایت از قواسم حکومت ایران را در اواخر قرن چهاردهم هجری، ناگزیر به اتخاذ روشهایی کرد تا بتواند حاکمیت خود را در این بندر و جزایر تابعه آن تثبیت کند. این موقعیت در سال ۱۳۰۴ هـ.ق بدست آمد و حکومت ایران با عزل آخرین ضابط قاسمی بندر لنگه نسبت به حل این معضل، اقدام اساسی را بعمل آورد (وثوقی، ۱۳۹۰: ۸۶).

طی این دوره بندر لنگه، بعنوان یکی از سه بندر مهم ایرانی در خلیج فارس از اهمیت و رونق بسیاری برخوردار بود و رقیب اصلی بندر بوشهر و عباسی بشمار میرفت. این بندر از طریق جاده‌بی به بستک و لار و سپس شیراز متصل میشد و کالاهای صادره و وارده به آن از این جاده حمل و نقل میشد و مهمترین شهر پس کرانه‌بی آن لار بود و بعبارت دیگر بندر لنگه، بندر ترانزیت کالای شهر لار بود (همو، ۱۳۸۴: ۴۴۰).

شش سفینه غواصی متفرقه هم در آنجا هست. این طایفه «بوسمیط» هیچگونه مالیات به دولت نمیپرداختند؛ اما در سال ۱۳۱۶ هـ.ق. که احمدخان دریا بیگی حکومت بنادر را در اختیار داشت، سالیانه هشتصد روپیه بر آنها مالیات وضع کرد. اخیراً چون «مسروب خان» به ریاست مالیه بندر مأمور شده، آنها را موقوف کردند. علت آن معلوم نیست (سدیدالسلطنه، ۱۳۰۸: ۱۸-۱۹).

تجارت مروارید را در خلیج فارس سابقاً فقط عربها و هندوها در داشتند و حمل و فروش آن، فقط منحصر به هندوها بوده است؛ اما ایرانیهایی که تجارت مروارید را دارند، فقط اهالی بندر لنگه و بنادر «شیبوکیه» و جزیره «قیس» میباشند. در حدود سنه ۱۳۲۰ هـ.ق مطابق سنه ۱۹۱۰ م. شرکت «روزنتال» فرانسوی تجارت مروارید را از بحرین به اروپا افتتاح نمود. هر سال تقریباً ده میلیون روپیه انگلیسی که هر روپیه به مزنه سه قران و پنج شاهی است، مروارید از بحرین ابتیاع^۱ کرده از طریق هندوستان به اروپا برده و مرکز آن تجارتخانه بمبئی است. در همین سالها، جمعیت بندر لنگه به هشتاد هزار نفر میرسید و تجارت در آن، چنان گسترش یافته بود که لنگه‌بیها هم مرواریدشان را برای فروش به فرانسه میبردند و چند نفر از تجار لنگه در پاریس سکنی گزیده بودند؛ یعنی بعد از حرب عمومی تجار لنگه و بحرین بعضی از آنها هم راه اروپا پیدا کردند و مروارید خود را از طریق هندوستان به پاریس و غیره برند (همان: ۹-۱۰).

روزگاری بندر کنگ و لنگه به سبب رونق و اعتبار بیش از حد در میان بندر و سواحل خلیج فارس سرآمد بودند و به این مناسبت به لقب «عروسان» خلیج فارس شهرت داشتند.

در این مورد احمد اقتداری مینویسد:

به روزگار دودمان قاجاریه بندر لنگه و کنگ هم، مانند سایر بنادر خلیج فارس گهگاه به اجاره حکام مسقط در آمده و زمانی در این میان، بین اجاره‌داران مسقطی و حکام جواسمی یا عامل قاسمی اختلاف و کشمکش و

۲. این قرارداد در یازده ماده در تاریخ دوم ربیع الاول ۱۲۲۳ هـ.ق / ژانویه ۱۸۲۰ م. بین گرانت کایر و تامپستون از یک طرف و شیوخ قواسم از طرف دیگر به امضا رسید. با تلاشهایی که صورت گرفت تا ۲۹ جمادی الاول ۱۲۳۵ هـ.ق / ۱۸۳۲ م. شیوخ دبی، بحرین، ابوظبی، عجمان و ام‌القوین قرارداد را امضا کردند. در نگاه اول بنظر میرسید که این قرارداد به نفع اعراب تمام شده است؛ چرا که ظاهراً به خصومتها پایان داد؛ اما انحصار حمل و نقل دریایی و کنترل نیروی دریایی قبایل و تحت‌الحمايه ساختن آنان به قصد کنترل سیاسی شبه‌جزیره عربستان و سواحل خلیج فارس از جمله اهداف انگلیسیها از انعقاد این قرارداد بود (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۰۴-۴۰۶).

۱. خریدن، باز خریدن، خریداری (معین، ۱۳۷۱: ۱۱۹/۱)

است، به نوعی که مرادفات تجارتي در بين نيست، جز ندرتاً عبور از روي اضطرار از يزد و کرمان و شیراز و اصفهان و ساير نقاط داخلي بالکليه اسمي در اينجا برده نميشود. بالجملة بايد گفت نه تنها از فوايد صادرات محروم هستند؛ بلکه عوايد واردات اين محل منحصر به ميزاني است که در خود محل يا در دهات نزديک آن صرف ميشود، تجار بوشهر و بندرعباس علاوه بر اينکه از هرگونه فوايد تجارتي مستقيماً از همه حيث واردات و صادرات استفاده مينمايد، يک قسمت فايده عمده آنها از عمل وکالت است که از طرف تجارخانه‌هاي معتبر داخلي و خارجي سمت نمايندگي دارند و براي زحمات خويش، حق‌العملي ميگيرند، در صورتي که مردمان لنگه چنانچه تشریح شد از فوايد صادرات محروم و فوايد وارداتشان منحصر و محصور در اين است که براي مصارف محلي، فقط با تبادل روپيه سکه از هندوستان مال التجاره وارد ميکنند، بانک صرافي در اينجا به کلي وجود ندارد و براي جلب مايحتاج اهالي اين بندر از خارجه جز فرستادن روپيه سکه علاجی نيست که آن هم به تازگي ممنوع و اين يک راه منحصر و تجارتي هم بر آنها مسدود شده است، دوره‌هاي گذشته نظر به اينکه تجار اين محل خود را از اين فوايد محروم ميديدند، براي خود تهيه و فکري ديگر کرده بودند که يک اندازه اگر فوايد زيادي را متضمن نبود؛ اما ميتوانست جبران از ساير نواقص کار بنمايد و آن عبارت بود از وکالتي که از طرف تجار ساکنين سواحل عمان داشتند که جنس به حوالی ايشان مي‌آيد و در تحت نظريات گمرک در انبار مخصوص گذارده، هر قدر آن را ميتوانستند در محل به مصرف فروش رسانيده، مابقي را در تحت عنوان «ترانشپ»^۱ به خارجه حمل مينمودند. اينک از چندي قبل تاکنون اين رويه نيز به کل از ميان رفته، دچار زحمت شدند که اهالي بدبخت اين محل را مجبور به صرف‌نظر از آن نموده، بيشتر بر نظامات گمرکي جواز ترانشپ به موجب سند وجه الضماني اشخاص معتبر صادر ميشد، اينک مدتي است اين ترتيب هم موقوف و صدور آن موکول

پس از پايان جنگ جهاني اول که ايران شرايط بسيار سختي را تجربه ميکرد، وضعيت خليج فارس و نواحي پس‌کرانه‌يي آن بيش از ديگر نقاط، دستخوش ناامني و بحرانهاي محلي و منطقه‌يي شد. دخالت مستقيم کارگزاران انگليسي در امور اقتصادي و سياسي خليج فارس، عمده‌ترين مسئله اين ناحيه محسوب ميشد. قيام تنگستانيها در جنوب، مشکلات بسياري را براي کارگزاران استعماري بوجود آورد. نيروهاي ايلخاني قشقايي، جاده مهم شيراز به بوشهر را تحت کنترل درآوردند و انگلستان امکان مقابله جدي با گسترش ناامني در اين مسير را نداشت.

با وجود اين، سواحل ايران، حد فاصل بندر کنگان تا بندر لنگه، در کنترل نيروهاي قبيله‌يي و رؤساي آنها بود و امنترين نقاط خليج فارس در اين دوره بحراني، سواحل بندر لنگه تا بندرعباس بود. اين منطقه، تحت نظارت والي فارس و ضابطان محلي آن اداره ميشد و قويترين ارتباط را با دولت مرکزي داشت. با اين همه، ناامني مسيرهاي تجاري بندر لنگه و بندرعباسي به طرف شيراز و کرمان تأثير مخرب خود را بر اين مناطق برجاي گذاشت. بندر لنگه و نواحي وابسته به آن دچار افول و رکود اقتصادي شديدي شدند و مهاجرت تجار و کسبه از اين بندر به سمت سواحل جنوبي خليج فارس در اين دوره، بطور چشمگيري افزايش يافت. اين مهم را ميتوان از اين سند بخوبي دريافت:

معروض ميدارد چاکر در اطراف دوره خزانه‌داري مرگان شوستر به مأموريت اداره ماليه لنگه آمده. در آن وقت از هر حيث تا يک درجه اوضاع اميدبخش مشاهده ميشد و پس از گذشتن دوازده سال، تصور داشتم ارتقا و عمران يافته؛ متأسفانه قسمي انحطاط و تنزل کرده که جز يک مخروبه و منظري دلخراشي را نشان ميدهد با حيرت و تأثر تمام شرح و ديني را براي استحضار و جلب توجه اولياي امور به اين بندر خراب، راپورت و معروض ميدارم (اولاً) موقعيت جغرافيايي بندر لنگه نوعي است که از رابطه با ايالات و ولايات داخلي ايران محروم و يک رشته قلل و جبال صعب‌العبور شمالي، گوبي بالمره اين بندر را از داخله ايران منقطع نموده است و از شدت سختي طرق و شوارع و ناامني دائمي که در بين اين بندر و لار موجود

1. Tarnship حمل و نقل دريايي

که قسمتی از شکر و چای در لار به میزان هر یک من، یک قران از لنگه ارزانتر است.

مسئله دیگر، ترتیبات اداره تذکره است. به واسطه قریب به مجاورتی که این بندر با بنادر عمان دارد، دائماً اهالی این نقطه به سواحل مزبور در آمدوشد هستند، خصوصاً طبقه اصناف و بطوری فشار حقوق تذکره بر آنهاست که اگر ترتیب و تعدیل صحیح نشود، راه معاش یک دسته ساکنین و کسانی که در درجه سوم زندگانی، معیشت دارند، مسدود خواهد نمود. ممکن است با یک اصلاح و تعدیل منصفانه تغییراتی داده بشود که به فایده دولت و مسافری اصلاح و اقرب باشد. بالاخره پس از تشریحات معروضه، چنانچه به احصائیه^۱ تجارتی بندر لنگه از دوازده سال قبل تاکنون مراجعه شود، بخوبی معلوم خواهد شد که تجارت این محل، اینک به نصف یا کمتر تنزل کرده است... (آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۸۵۷۴ - ۲۹۰).

این مکتوب بخوبی اوضاع بندر لنگه را بعد از یک دوره رونق واکاوی میکند.

بندر دبی رقیب اصلی بنادر ایران از این ایام به بعد روز به روز رونق بیشتری یافت (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۸۰-۴۸۱). بنادر و جزایری که مستقیماً توسط حکام و ضابط دولتی اداره میشدند، مانند بندر لنگه، بندرعباسی، بندر میناب، قشم و هرمز اگرچه امنیتشان، بدلیل حضور نیروهای نظامی تأمین شده بود و دولت حضور قویتری در آنها داشت؛ اما مهمترین عامل نارضایتی مردم این بنادر و جزایر ظلم و اجحافات مأموران گمرکی و مشخص نبودن سیاستهای اقتصادی دولت در این نواحی بود. بندر لنگه بیشترین لطامات را از سیاستهای غلط مالیاتی حکام قاجار خورد و طی بیست سال با تقلیل شدید جمعیت مواجه شد و گروههای بسیاری از تجار و کسبه به بندر دبی و مسقط و هندوستان مهاجرت کردند.

افول تجارت بندر لنگه از سال ۱۳۱۷ هـ.ق و بدنبال استقرار گمرک در آن آغاز شد. از این ایام تجار عمانی،

به وجه الضمانه نقدی است. موقعی که تاجر بدبخت در مقابل حق‌العملی جزئی که در یک معامله دارد، باید مبلغی وجه نقد تهیه بنماید و مدتی بلافایده بگذارد تا رسید آن را بیاورد و مسترد دارد. (ثانیاً) یک رشته دیگر معاملات و تجارت این بندر، عبارت از عمل صید مروارید است که در سه ماه تابستان بسیار گرم موقع... انجام این عمل، هم بدون خرج رویه سکه ممتنع است؛ زیرا تجار مروارید معمولاً از وقت حرکت تا مراجعتشان تمام این مدت باید روی دریا بگذرانند و در مقام خرید مروارید از صیادان باشند. بدیهی است چه برای مصارف جهاز و اجزای آن و چه برای خرید مروارید، وجه نقد و رویه سکه لازم است و سکه مملکتی متأسفانه در اینجا کمیاب است، حتی مالیات دولت هم به رویه گرفته میشود و کلیه رواج کارها از قدیم تا به حال به رویه بوده است. چنانچه خروج آن به ممنوعیت باقی ماند، مسلم است این معامله سود اینکه هم از دست ساکنین این محل می‌رود، دیگر از مهاجرت خود به سواحل عمان و نقاط خارجه مجبور و معذور خواهند بود، ناگفته نماند. عجالتاً یک راه کوچکی است که بدان وسیله از پست‌خانه انگلیس، بعنوان «منی‌آردر» در مقابل رویه نقد یا صرف صد یک بیات میگیرند، این مسئله معمول و جاری که همه وقت برای فایده خود با کمال منت برات میدادند، حالیه چون محدود و منحصر به آنها شده، گویی یک ابهت و امتیاز جدیدی احراز نموده و با یک تفرعن و بی‌اعتنایی فوق‌العاده با تجار رفتار میکنند تا بقدر عشر احتیاجاتشان برات بدهند. لنگه دیگر که از کلیه مراتب مذکوره بیشتر تأثیر در تنزل تجارت این محل نموده، همانا بار سنگین طاقت‌فرسای تعرفه گمرکی است که بر شکر و چای و غیره با دست خارجی برای ویرانی تجارت خلیج نسیه شده است که شخص تاجر وقتی که فکر پرداخت آن را مینماید از هرگونه فواید احتمالی صرف‌نظر مینماید. از طرف دیگر فرصت خوبی به دست قاجاق‌چیان افتاده که کلیه شکر و چای و اینگونه اجناس که حقوق گمرکی آن سنگین است از بنادر سواحل عمان در بنادر جزء بطور قاجاق وارد نموده و معافیت از حقوق گمرکی حمل به داخله مینمایند و قسمی که در نتیجه امروزه محقق است

۱. احصائیه: آمار، شماره. دانشی است که موضوع آن دسته‌بندی منظم امور اجتماعی است با شماره، مانند آمار مالی (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۵۱).

دوم هم ادامه داشت و میتوان با کمک اسناد، بخوبی بدان پی برد. در اینجا به یکی از این موارد پرداخته میشود:

به استحضار عالی میرساند راه بستک به لنگه که فعلاً در دست اقدام است و طبق تشخیص مهندسین وقت بنا بود، طریق چاه مسلم و مهرکان که از سابق هم بوده و از کفه خارج و دوام خواهد داشت، به قرار اطلاع از اداره راه استان هفتم در نظر دارد آن را تغییر و از طریق بندر «مغویه» به لنگه وارد نماید. در صورتی که بندر مغویه بعلت وجود کفه (مهران) دوام نخواهد داشت و هزینه هم بیشتر تعلق خواهد گرفت و بعلاوه از نظر مرکزیت راه و اتصال آن به مرکز شهرستان و بندر بودن آن طریق از لحاظ موقعیت حمل و نقل قاجاق و سوء استفاده قاجاق چین، بهیچوجه از طریق راه جدید به اداره راه استان هفتم در نظر دارد، نظر فرمانداری صلاح نیست. مستدعی است امر و مقرر فرمایید اداره راه همان راه اولی که از هر حیث مناسبتر است، اقدام نمایید. فرمانداری شهرستان بندر لنگه کرمی (آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۱۴-۸۹۵۳۱-۲۹۳).

نتیجه‌گیری

رونق تجاری بندر لنگه در دوره زندیه با زوال بندر کنگ و ورود قواسم به آن و نیز با توجه به قراردادی که شیخ محمد بستکی در زمان کریمخان زند با آنها امضا کرد، آغاز شد. در طی این قرارداد، اجازه اقامت دائم، بعنوان رعایای ایران، به آنها داده شد. در دوره قاجار نیز بعلت توجه به مسیرهای کشتیرانی و با شکل‌گیری حکومت بنادر و جزایر و خارج کردن بندر لنگه از سیستم اجاره‌داری در دوره دوم ناصری، این بندر تحت نظارت حکومت بنادر و جزایر به اوج رونق اقتصادی و تجاری خود رسید که در این زمان، بعنوان عروس بنادر خلیج فارس از آن نام برده شد. با شروع جنگ جهانی اول و ایجاد نامنی در مسیرهای کاروانی و دخالت کارگزاران دولت انگلیس، این بندر دچار افول تجاری شد و در نهایت با ایجاد اداره گمرک در این بندر، بزرگترین ضربه اقتصادی به آن وارد آمد تا جایی که بندر لنگه، عروس بنادر خلیج فارس، دچار رکود اقتصادی و تجاری شد و با مهاجرت تجار آن به بندر دبی و انتقال سرمایه آن به بنادر جنوبی خلیج فارس، تا حد یک بندر درجه دوم تنزل پیدا کرد.

بدلیل سختگیریهای مأموران بلژیکی مستقر در بندر لنگه، ناگزیر دفتری در دبی تأسیس نموده، کالاهای خود را از طریق بندر دبی به مناطق مختلف بحرین و عمان انتقال میدادند. از اینرو از سال ۱۳۱۷ هـ ق به بعد تجارت دبی رونق بسیاری یافت و تجار بندر لنگه، ابتدا دفاتر بازرگانی خود را به دبی منتقل و سپس خود نیز به آنجا مهاجرت کردند. انتقال ثروت و سرمایه تجار بندر لنگه به دبی، باعث خرابی تدریجی این شهر و مهاجرت بیشتر ساکنان آن، در اوائل سلطنت کریمخان زند در آنجا ساکن شده بودند، در گذشته از بنادر آباد و پرجمعیت خلیج فارس بود؛ ولی پس از تصویب قانون انحصار تجارت خارجی، بندر لنگه از آبادانی افتاد (همان: ۴۸۵-۴۸۶).

طایفه قواسم که روزگاری دریانوردان این طایفه در خلیج فارس، صاحب قدرت و اعتباری بودند و سیاست انگلستان آنها را «دزدان دریایی» معرفی میکرد، در این بندر مشهور بودند. این رعایای صدیق ایران که با فرمان کریمخان زند، خدمتگزاران صدیق ایران شده بودند، میتوانستند در آبادی این بندر خدمت‌هایی بکنند؛ ولی آنقدر مأموران دولت ندانسته غفلت کردند تا بازماندگان آنها نیز به دیار دوردست پراکنده شدند. بندر لنگه با مهاجرت این طایفه و قطع ارتباط بازرگانی بندر لنگه - لار - شیراز و تأسیس بندر بزرگ خرمشهر از رونق افتاد تا بدانجا که بصورت قریه کوچکی درآمد (اقتداری، ۱۳۵۶: ۱۸۴-۱۸۵).

در نهایت باید گفت یکی از مسائلی که باعث رکود تجارت بندر لنگه در دوره‌های متفاوت تاریخی، بویژه در دوره پهلوی اول و پهلوی دوم شد، عدم احیای مسیر تجاری بندر لنگه به بستک، لار و مرکز ایران بود. بدنبال قانون انحصار تجارت در دوره رضاشاه و دولتی شدن اقتصاد، بندر لنگه هم، مانند سایر مناطق کرانه‌یی و پس کرانه‌یی، ضررهای زیادی را متحمل شد و دولت تلاش میکرد تا برای کنترل بیشتر قاجاق، مسیرهای تجاری را از مناطق صعب‌العبور و قابل کنترل عبور دهد که مسیر بندر لنگه به بستک و عبور از گردنه «گوچی» از جمله این موارد است. این سیاست کنترل قاجاق در دوره پهلوی

منابع

کتاب

- لمتون، ان کاترین سواين فورد؛ مالک و زارع در ایران، ترجمه منوچهر امیری، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۵.
- مسعودی، عباس؛ دیدار از شیخ نشینهای خلیج فارس، تهران: ایران چاپ، ۱۳۴۵.
- معین، محمد؛ فرهنگ فارسی معین، تهران: امیرکبیر، جلد سوم، ۱۳۵۰.
- _____؛ فرهنگ فارسی معین، تهران: سپهر، جلد اول، ۱۳۷۱.
- میریان، عباس؛ جغرافیای تاریخی خلیج فارس و دریای پارس: شامل سوابق تاریخی گذشته و کنونی شهرهای و بنادر کرانه جنوب ایران، بی جا: خرمشهر، بی تا.
- نوبان، مهرالزمان؛ نام مکانهای تاریخی در بستر زمان، تهران: انتشارات ما، ۱۳۷۶.
- نوریخس، حسین؛ بندر کنگ شهر دریانوردان و کشتی سازان در ساحل خلیج فارس، بی جا: بی تا، چاپ دوم، ۱۳۷۴.
- وثوقی، محمدباقر؛ تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، تهران: سمت، ۱۳۸۴.
- _____؛ علل و عوامل جایابی کانونهای تجاری در خلیج فارس، تهران: انتشارات پژوهشکده تاریخ اسلام، ۱۳۹۰.
- آرشیو اسناد
- اسناد ملی ایران- وزارت کشور- نشان تاج و شیر و خورشید- شماره: ۲۷۰۶- سند شماره ۱۴- ۸۹۵۳۱-۲۹۳.
- اسناد ملی ایران- وزارت کشور- نشان تاج و شیر و خورشید- جزودان ۳۰ پرونده ۱۳- سند شماره ۸۵۷۴-۲۹۰.
- اسدی، بیژن؛ خارجیان در خلیج فارس، تهران: انتشارات باز، ۱۳۸۴.
- اقتداری، احمد؛ آثار شهرهای باستانی و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران: انتشارات انجمن آثار ملی، ۱۳۴۸.
- _____؛ خلیج فارس، تهران: شرکت سهامی کتابهای جیبی، ۱۳۵۶.
- اوین، ژان؛ گزارش سفیر کشور پرتغال به دربار شاه سلطان حسین، ترجمه پروین حکمت، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۵.
- بنی عباسیان بستکی، محمد اعظم؛ تاریخ جهانگیری و بنی عباسیان بستک، به کوشش عباس انجم روز، تهران: بی تا، ۱۳۳۹.
- تاورنیه، ژان پاتیست؛ سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری، با تجدید نظر کلی و تصحیح حمید شیرانی، بی جا: کتابخانه سنایی، بی تا.
- جناب، محمدعلی؛ خلیج فارس: نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۹۰۰-۱۸۷۵ م، تهران: پژوهشکده علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۴۹.
- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح؛ فرهنگ جغرافیایی آبادیهای کشور جمهوری اسلامی ایران، تهران: بندر لنگه، جلد ۱۲۹، ۱۳۶۸.
- سدیدالسلطنه (کبابی)، محمد علیخان؛ المناس فی احوال الغوص و الغوص، تهران: نشریات کتابخانه، ۱۳۰۸.
- _____؛ بندر عباس و خلیج فارس، به کوشش علی ستایش، تهران: ابن سینا، ۱۳۴۲.
- عیسوی، چارلز؛ تاریخ اقتصادی ایران، ترجمه یعقوب آژند، بی جا: نشر گستره، چاپ دوم، ۱۳۶۹.
- فوران، جان؛ مقاومت شکننده: تاریخ تحولات اجتماعی ایران، ترجمه احمد تدین، تهران: خدمات فرهنگی رسا، ۱۳۷۷.
- کازرونی، محمد ابراهیم؛ تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، با تصحیح و تحشیه دکتر منوچهر ستوده، بی جا: مؤسسه فرهنگی جهانگیری، ۱۳۶۷.
- کرزن، جورج؛ ایران و قضیه ایران، ترجمه وحید مازندرانی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، جلد دوم، ۱۳۵۰.
- گرانتوسکی، ادوین آریدوویچ؛ تاریخ ایران، ترجمه کیخسرو کشاورزی، تهران: انتشارات مروارید، بی تا.