

خلیج فارس در صحنه سیاست بین المللی

-۲-

در سال ۱۸۹۸ کنسول روسیه در بغداد طرح ایجاد يك پایگاه دریائی واحداث يك بندر روسی را در خلیج فارس مورد مطالعه قرارداد در همان سال كپ نیست «Kapnist» یکی از مقامات عالی رتبه دولت روسیه اقداماتی بمنظور تحصیل امتیاز يك رشته خط آهن از تریپولی در سوریه بکویت (که بنظر می آید هدف غائی آنان برای رسیدن بکویت بود) بعمل آورد دموارد خصومت و اختلافات سیاسی دولت های انگلیس و روسیه در خلیج فارس که بعد از گذشت زمان هنوز کاهش نیافته است مطالب زیادی از طرف بعضی از نویسندگان منتشر شده است (۱) ولی در اینجا بطور اختصار میتوان گفت که نتیجه يك قسمت از این رقابت ها در خلیج فارس منجر بتوافق طرفین و انعقاد قرارداد ۱۹۰۷ در ایران گردید .

ناصرالدین شاه نیز مانند نادر در زمان سلطنت خود اقداماتی بطور متناوب بمنظور ایجاد يك ناوگان دریائی در خلیج فارس بعمل آورد . او در حدود سال ۱۸۶۵ طرحی بمنظور خرید سه یا چهار کشتی جنگی که بایستی تحت اداره قطارت افسران انگلیسی و ملوانان عرب و هندی بمنوان پلیس دریائی در آبهای ساحلی ایران بکار اشتغال ورزند تهیه نمود . ولی این طرح بعد از گذشت پانزده سال بمرحله اجرا درآمد چنین استنباط میشود که به ناصرالدین شاه گفته شده بود که هر گاه سواحل ایران تحت کنترل دقیق قرار گیرد درآمد گمرکات کشور بالا خواهد رفت روی همین اصل حکومت ایران مصمم شد که هر سال يك کشتی جنگی خریداری نموده و يك ناوگان مختصر دریائی در خلیج فارس ایجاد نماید .

برای انجام این طرح قرارداد ساخت دو فروند کشتی بایک شرکت آلمانی بسته شد که در نتیجه یکی از این دو کشتی بنام «پرسپولیس» به ظرفیت ۶۰۰ تن و قدرت ۴۵۰ اسب که مجهز بچهار توپ کروب بود در سال ۱۸۸۵ وارد آبهای بوشهر شد و کشتی کوچکتر دوم بنام «شوش»

- ۱ - نگاه کنید به نوشته های : ۱- کرزن ۲- سایکس ۳- چیرول ۴- استوارت
- ۵- پوپووسکی ۶- وایل (نویسنده)

مدت کمی بعد از کشتی اول در اختیار دولت ایران قرار گرفت ایندو فروند کشتی در آبهای ساحلی محمره (خرمشهر) مشغول کار شدند.

کشتی پرسپولیس برای انجام کارهای اداری و پرسنلی خلیج فارس و کشتی شوش در رودخانه کارون قسمت علیای اهواز جهت حمل محمولات پستی و خدمات نظامی در اختیار حکومت خوزستان بکار گرفته شده بود طرح توسعه و تکمیل ناوگان دریایی ایران بیش از این بمرحله اجرا درنیامد و در همین جا خاتمه یافت.

در این کتاب مفصلاً اشاره به فعالیت‌های وسیع وارزنده کمپانی «هند شرقی» در حوزه خلیج فارس شده است زیرا در حقیقت بیشتر تاریخ خلیج فارس با فعالیت‌های صادقانه کمپانی «هند شرقی» ارتباط پیدا می‌کند.

باید دانست که از اوایل قرن نوزدهم بید موقیعت کمپانی در خاورزمین دچار یک گونه تحول و درگر گونیهای ویژه‌ای شده که در نتیجه منجر به سلب قدرت از کمپانی و انتقال آن بدولت امپراطوری بریتانیا گردید.

در آغاز امر عملیات کمپانی «هند شرقی» صرفاً یک فعالیت‌های ساده و تجارتي بیش نبوده است، ولی بتدریج مسائل اقتصادی جای خود را به فعالیت‌های سیاسی داد و دولت بریتانیا رسماً قائم مقام کمپانی «هند شرقی» در حوزه قلمرو او گردید.

در سال ۱۷۸۴ [Pillsindia Bill] «پیتزایندیا بیل» بخاطر اجرای سیاست نظامی امپراطوری بریتانیا سازمانی از طرف دولت بریتانیا ایجاد نمود که وظیفه اش کنترل و نظارت در امور مالی مستعمرات انگلیس در هندوستان بود و از آن تاریخ بید اداره سیاست هندوستان بطور کلی از کمپانی «هند شرقی» مجزا و به‌عهده فرمانروای هندوستان و وزارت مستعمرات امپراطوری بریتانیا در لندن قرار گرفت.

در مرحله بعدی که تا سال ۱۸۳۳ طول کشید و نیازی بتوضیح و تشریح ندارد کمپانی «هند شرقی» از تمام اختیارات و امتیازات تجارتي خود محروم و فقط اداره امور پرسنلی و مالی به‌عهده او گذاشته شد. چون طبعاً اینگونه قراردادهای نمیتوانست دائمی باشد شورش و بلوای بزرگ هندوستان در سال ۱۸۵۸ موجب گردید که بقیه اختیارات کمپانی بطور کامل از او منتزع و به‌عهده دولت امپراطوری بریتانیا محول گردد.

بموازات این اقدامات در حوزه خلیج فارس نیز اقداماتی بمنظور کاهش فعالیت‌های کمپانی «هند شرقی» صورت گرفت باین معنی که از طرف حکومت بمبئی محدودیت‌هایی از سال ۱۸۰۵ تا ۱۸۰۹ در حوزه عملیات کمپانی در «مسقط» بعمل آمد و این محدودیت‌ها تا سال ۱۸۲۲ ادامه پیدا کرد و پس از آن تصمیماتی اتخاذ شد که افسران کادر سیاسی در هر مرتبه و مقامی که هستند از فعالیت‌های انتفاعی و تجارتي منع شوند و راه تجارت بر روی همه باز شود و پس از آن نتیجتاً از کلیه فعالیت‌های تجارتي کمپانی در حوزه خلیج فارس جلوگیری بعمل

آمد و در حقیقت میتوان گفت با تحلیل شخصیت حقوقی کمپانی « هند شرقی » نفوذ و قدرت بریتانیا تنها بعنوان يك قدرت حاکم و کاملاً سیاسی در خلیج فارس پذیرفته شد .
 در اینجا بی‌مناسبت نیست که باختصار از فعالیت‌های نیروی دریائی هند که تا سال ۱۸۶۳ بحیات خود ادامه میداد ذکر میمان آید. این ناوگان جنگی دریائی بوسیله کمپانی « هند شرقی » بوجود آمد در آن روزها یک کمپانی تازه کار خود را در هندوستان آغاز کرده، و تأسیسات و کارخانجاتی در « Surat » و دیگر قسمت‌های هندوستان بنیان نهاده بود اجباراً در حدود سال ۱۶۱۵ ناوگان کوچکی مرکب از چند فروند کشتی کوچک تندرو وعده‌ای جاشو و ملوان در « سورات » تأسیس نمود این ناوگان کوچک دریائی صرفاً بخاطر دفع تجاوزات پرتغالی‌ها و بمنظور جلوگیری از دستبرد دزدان دریائی به محمولات کشتی‌های تجارتی در آبهای خاوری بوجود آمده بود .

در سال ۱۶۶۸ که کمپانی « هند شرقی » رسماً مستملکات و متصرفات خود را در بمبئی بدولت پادشاهی بریتانیا واگذار نمود نیروی دریائی کوچک که در آن موقع بحد کافی نیرومند شده ، و بنام ناوگان بازرگانی و تجاری بمبئی مصروف شده بود، در مراحل بعدی نیز توسعه و گسترش فراوان یافت و بنام نیروی دریائی هند شهرت جست و در خلال مدت دو قرن و نیم بحیات شکوهمند و پرافتخار خود ادامه داد مؤلف تاریخ نیروی دریائی هند (۱۸۶۳-۱۶۱۳) ضمن شرحی مختصر، ولی بایبانی صریح و قاطع در مورد وظائف خطیر و دشوار نیروی دریائی هند در کتاب خود مینویسد :

« وظایف محوله نیروی دریائی هند شامل مأموریت‌های بسیار دور و طولانی و در عین حال، « بیشتر کم‌اهمیت و ناچیز ، و مآلاً مواظبت از محمولات و واردات کوچک باقی نقاط گیتی، « بوده است . و قتیکه شکوه و عظمت يك خدمت کوچک در کشمکش‌های بزرگ آن روز اروپا، « اعجاب و تحسین جهانیان را بر میانگیخت، و موجبات سپاس و رضایت خاطر پادشاهان را، « فراهم مینمود ، شرکت در جنگ‌های فرساینده در درون آبهای تیره گون خلیج در آن هوای « بی‌روح و کسل کننده آنها بر ضد دشمنان خونخوار قسی القلب که هیچکس از آن کشمکش‌های « دریائی نمیتوانست آگاهی یابد، چه افتخاری ممکن بود برای بازماندگان عاملان اینگونه، « جنگ‌ها داشته باشد چه بسا این افراد انکل‌های بیماریهای گوناگونی را با خود باردمان، « می‌آوردند، و از این طریق موجبات مرگ زودرس خویش را فراهم مینمودند. »

لرد گزن نیز بالحنی ستایش آمیز از عملیات قهرمانانه نیروی دریائی هند سخن بمیان می‌آورد و مینویسد در دورانی که بازرگانان احتیاج بوجود شمشیر یازان ماهر و مجرب داشتند نمایندگان کمپانی‌های انگلیسی پرچم بریتانیای کبیر را بر فراز محمولات و مال التجاره‌های خود برافراشته و با دادن قربانیهای زیاد و شرکت در حوادث خطرناک نام بریتانیای کبیر را

در دنیا پرآوازه ساختند. بخصوص منطقه خلیج فارس و آبهای خاوری برای این ملوانان دلیر و شجاع يك منطقه تازه‌ای بود که بتوانند مهارت و کارآمی خود را در آنجا و آبهای ساحل غربی هندوستان ب معرض نمایش بگذارند.

پس از انحلال نیروی دریائی هند وظایف این ناوگان دریائی ب مهده نیروی دریائی شاهي محول گردید بنابراین نیروی دریائی هند از سالها قبل تاپیدایش نفوذ بریتانیا در خلیج فارس وظایف خود را بنحو ارزنده و رضایتبخشی انجام داده بود و بعد از آن بالاخره ترتیب يك همکاری مشترکي بین ناوگان دریائی شاهي ومقامات مسئول هندوستان در سال ۱۸۷۸ داده شد.

چون تشریح وقایع خلیج فارس بدون ذکر تاریخچه و عملیات عمده مساحی و نقشه برداری که در قرن نوزدهم توسط مهندسين و نقشه برداران انگلیسی از مواضع بری و بحری خلیج فارس انجام گرفت، ناقص بنظر میرسد لامحاله در اینجا بذکر قسمتی از این اقدامات و عملیات میپردازیم.

تا قبل از آن تاریخ تنها نقشه‌های مشکوک و غیر قابل اعتمادی در مورد خلیج در دسترس بود که قابل اطمینان نبودند. (۱)

ناوبان «جان مک کلو» (John Melour) در خلال مدت سه سال با صرف وقت بسیار و کوشش فراوان این نقشه‌ها را مطالعه و تکمیل نمود (۲) و مطالب مفید و سودمندی در امر کشتی رانی و راهنمایی نقشه‌ها به رشته تحریر درآورد و نتیجتاً يك نقشه جامع و کامل از کناره‌های شمال خاوری خلیج و منطقه «شط العرب» تهیه و تدارک نمود ولی با اینهمه تلاش‌ها بیشتر قسمت کناره‌های جنوب باختری از نظر ملوانان اروپائی مجهول و ناشناخته باقی مانده بود.

فعالیت‌های راهزنان دریائی «جواسم» عمال انگلیسی را بر آن داشت که هر چه زودتر با اوضاع و کیفیات خطوط پیچ در پیچ و طولانی قسمت‌های ساحلی آشنائی پیدا کنند ولی ایجاد خطر و مزاحمت دزدان دریائی که در این موقع بر تمام آبهای این منطقه تسلط پیدا کرده بودند مانع از انجام عملیات نقشه برداری و مساحی میشد، تا اینکه در سال ۱۸۲۰ بعد از آنکه قبایل «جواسم» برای سومین بار از انگلیسی‌ها شکست خورده و تسلیم شدند مهندسين و نقشه برداران انگلیسی توانستند که قسمت‌های جنوب باختری خلیج فارس را از ابتدای «راس مسندم Rusmusandam» نقشه برداری و مساحی کامل بنمایند.

اختراع پایان این کار خطیر در آن آب و هوای نامساعد آنهم با تحمل آنهمه مشقات و

۱- در سال ۱۷۷۲ اولین مساحی و نقشه برداری توسط «نیروی دریائی هند» زیر نظر «رابین سن» آغاز شد و نقشه برداری و مساحی قسمت‌های ساحلی مکران در ایران پایان پذیرفت «نویسنده»

۲- جان مک کلو در این نقشه برداری و مساحی از وجود الکساندر «دالریمل» [Alexander Dalrymple] مساح و نقشه بردار دریائی کمپانی هند شرقی استفاده نمود. «نویسنده»

سخنهای فراوان همیشه با نامهای **Maughan Guy** و **Brucks** همراه و توأم خواهد بود.

مساحی و نقشه برداری ساحل عربستان در سال ۱۸۲۵ پایان یافت و سپس عملیات مساحی خلیج عمان توسط «هینز» **Haines** آغاز شد و در سال ۱۸۲۹ نیز عملیات نقشه برداری کناره‌های مکران تا کراچی خاتمه پذیرفت.

در آغاز عملیات مساحی از خلیج فارس مهندسین و نقشه برداران زحمات و مشقات طاقت فرسایی را متحمل شدند زیرا استفاده از کشتی‌های کوچک و نامتناسب با آب و هوای نامساعد منطقه سبب گردید که برخی از افسران و ملوانان در اثر بدی آب و هوای ناخوش و وعده‌ای نیز در اثر ابتلاء به بیماری جان خود را از دست بدهند.

مساحی و نقشه برداری از کناره‌های جنوب خاوری عربستان در سال ۱۸۳۳ توسط «هینز» آغاز و در سال ۱۸۳۷ خاتمه پذیرفت.

در خلال جنگهای افغانستان (۱۸۴۴-۱۸۳۹) مساحی و نقشه برداری مواضع بحری بوسیله نیروی دریائی هند تقریباً متوقف و مسکوت ماند تا در سال ۱۸۳۹ که جزیره خارگه بتصرف قوای انگلیس درآمد باردیگر آن عملیات دنبال شد، و یک گزارش کامل و جامعی درباره «کویت» نیز تهیه و آماده گردید.

در سال ۱۸۵۷ کلیه نقشه‌های گوناگونی که مربوط بسال‌های (۱۸۲۸-۱۸۲۰) خلیج فارس در دسترس بود، باردیگر مورد تجدید نظر قرار گرفت اینکار را «استیف» **Stiffe** [یعنی همان کسیکه این نقشه‌ها را در سال ۱۸۶۰ تکمیل نمود] با پشت کار و دقت فراوان بانجام رسانید و نتیجتاً یک نقشه جامع از خلیج فارس در دو نسخه تهیه و آماده نمود که طرح اصلی آن از هر لحاظ صحیح و درست و قابل اعتماد بود. بموازات این اقدامات یک مساحی و نقشه برداری از سواحل بحرین نیز در همان موقع انجام پذیرفت.

بعد از انحلال نیروی دریائی هند تا سال ۱۸۷۱ نقشه برداری و مساحی تازه‌ای در منطقه خلیج فارس صورت نگرفت در همین سال حکومت بمبئی با مشورت کلنل «پلی» **Pelly** نماینده سیاسی انگلیس بیک افسر نیروی شاهی مأموریت داد که از آبهای بحرین و قطر و خودالهاجر و بهمنشیر نقشه برداری و مساحی بعمل آورد کمی بعد از آن یعنی در سال ۱۸۹۰ دهانه «شط العرب» و بهمنشیر بمنظور کشتی‌رانی در کارون از طریق دریا مورد مساحی و اندازه گیری قرار گرفت در این مساحی و اندازه گیری ثابت شد که «بهمنشیر» نمیتواند مورد استفاده کشتی‌های اقیانوس پیمای قرار گیرد. در همین سال سازمانی بمنظور مطالعات جزر و مد از طرف انگلیسی‌ها در بوشهر و مسقط تأسیس شد، و تعیین درجات طول جغرافیائی در ایستگاههای بوشهر و جاسک نیز بوسیله تلگراف آغاز گردید.

پس از آن مدتی عملیات نقشه برداری متوقف شد تا در سال ۱۹۰۳ که لرد کرزن نایب السلطنه هند بخلیج فارس مسافرت نمود و طبق دستور وی از همان تاریخ تا سال ۱۹۱۴ ماحی و نقشه برداریهای قابل توجهی از نقاط مختلف خلیج فارس بعمل آمد.

این نقشه‌های دقیق و ارزنده که در اثر ابتکار و جدیت مهندسین انگلیسی تهیه و تنظیم شده و امروزه مورد استفاده تمام ملل دنیا قرار گرفته با وجود نقائصی که دارند میتوان گفت که در مقام مقایسه از نقشه‌های تمام دریاهاى مشابه که زیر کنترل ملل اروپائی نیستند کاملترند. يك طرح جالب و قابل توجهی که قبل از قرن نوزدهم ب فکر بعضی‌ها راه یافته بود، ایجاد يك خط ارتباطی مستقیم بین دریای مدیترانه و خلیج فارس بوسیله راه آهن یا کشتیرانی در رودخانه‌ها و یاهر دو بطور مشترک یا بعبارت دیگر ایجاد و گسترش ارتباطات بین انگلستان و هندوستان بود. مادراینجا از توضیح جزئیات خودداری، فقط بذکر مسائل اصلی این طرح میپردازیم (۱) در سال ۱۸۳۵ میسیونری بریاست کلنل «چزنی» Chesney بمنظور مطالعه و بررسی کشتیرانی در رودخانه «فرات» از انگلستان به عراق و عثمانی اعزام شدند و برای انجام این مقصود پارلمان انگلیس بیست هزار لیره و کمپانی هند شرقی نیز پنجاه هزار لیره در اختیار این هیئت گذاشتند. بالاخره در سال ۱۸۳۶ دوفروند کشتی بخار در قسمت علیای فرات بآب انداخته شد که متأسفانه یکی از آنها در اثر طوفان غرق، و دیگری در آبهای فرات و دجله و شط العرب و کادون بنوبت بکار گرفته شد.

میسیون کلنل «چزنی» در پایان سال ۱۸۳۶ مراجعت نمود و مسئله ایجاد ارتباط سریع بین انگلیس و هند نیز پیشرفتی ننمود ولی مطالعات و پژوهشهای ارزنده کلنل چزنی در مورد مسیر رودخانه بزرگی گام مهمی در راه تحقیقات جغرافیائی بود و از آن پدید دریای سرخ نیز مانند گذشته تنها راه ارتباطی مهم شرق و غرب گردید و مال التجاره‌های سنگین و مسافران بطور کلی از آن شاهراه آبی بمشرق میآمدند مساحی و نقشه برداریهای ابتکاری کلنل «چزنی» در خشکی و رودخانه‌ها تا بیست سال بعد نیز با حرارت و فعالیت قابل توجهی توسط عده‌ای از افسران نیروی دریائی هند که بوسیله ناوگان انگلیسی مسوپوتامیا «Mesopotamia» استخدام شده بودند از عربستان تا حدود مرزهای ایران گسترش و توسعه پیدا نمود. یکی از اقدامات برجسته این عملیات مساحی و نقشه برداریهای ارزنده «فیلیکس جونز» Felix Jones (۱۸۴۳-۱۸۴۵) میباشد که اطلاعات جالب و سودمندی درباره قسمت‌های ناشناخته علیای رودخانه «دجله» در اختیار ما گذاشته است (۲) جهانگردان و مسافرانیکه در قرن بیستم از نواحی عربستان و خلیج فارس دیدن کرده‌اند هر کدام با انتشار مطالبی دانستنیهای تازه‌ای

۱ - رجوع شود بکتابهای (Hesney) و (Ains Worth).

۲ - نگاه کنید به کتاب «Jons .J.F.».

براطلاعات ما افزوده اند که دکتر «هوگارت» (Hogarth) (۱) به تفصیل شرح آنها را در کتاب خود آورده است و ما از تکرار آن خودداری میکنیم ولی مساحی‌ها و نقشه برداریهایی که بمنظور ایجاد خطوط تلگرافی در ایران صورت گرفت سبب گردید که بررسی‌های دقیق جغرافیایی از نقاط مرکزی و جنوبی بعمل آید و نتیجتاً یکی از کاملترین و ارزشمندترین نقشه‌های ایران در سال ۱۸۷۴ بوسیله کاپیتان «سن جان» (O. B. C. St. John) تهیه و آماده گردد.

مسئله تأسیس و ایجاد یک سیستم بازرگانی دریائی با کشتی‌های بخار در یکی از رودخانه‌های عراق (۲) که در سال (۱۳۳۵۰۳۶) بوسیله هیئت (جزئی) مساحی و نقشه برداری شده بود با تأنی و کندی صورت گرفت. اولین کشتی بخار بنام (شهرلندن) در سال ۱۸۶۱ بوسیله مهندسین ارتش انگلیس در رودخانه «دجله» بمنظور انجام مقاصد بازرگانی بآب انداخته شد در همین موقع نیز کمپانی لینچ «Lynch» با سایر شرکا و سهامداران خود شرکت واحدی بنام کمپانی «کشتی‌های بازرگانی فرات و دجله» تأسیس نمود که با وجود مخالفت‌های شدید دولت عثمانی این خدمات دریائی تا هم‌اکنون نیز (سال تألیف کتاب) مترجم) بکار خود ادامه میدهد.

رودخانه کارون یکی از موضوعات مهمی بود که در سال ۱۸۸۰ نظر انگلیسی‌ها را بخود جلب نمود اهمیت و ارزش این راه آبی بخاطر حمل مال التجاره بداخله ایران بر آنها معلوم گردید از مدت‌ها قبل نیز رودخانه کارون بعنوان یک آب راه تجارتمی و ارتباط آن با شهرهای بزرگ و مراکز پر محصول جنوب بویژه ایجاد ارتباط و گسترش تجارت هند انگلیس از این طریق، نظر لایارد و ناوبان سلبی را بخود معطوف داشته است و آندو مطالبی در این زمینه در کتابهای خود نقل کرده‌اند. (۳)

لایارد بعزت دوستی و یکرنگی که با محمد تقی خان رئیس ایل بختیاری و سایر تجار شوشتر داشت توانست که نظر آنان را در مورد افتتاح کشتیرانی در کارون جلب نماید و گزارشی

۱ - نگاه کنید به کتاب «Hogarth» .

۲ - کمپانی هند شرقی در سال ۱۸۳۷ یک فروند کشتی بخار، و در سال ۱۸۴۰ سفروند دیگر بمنظور ایجاد تأسیسات دریائی باین کار اختصاص داد، و کلیه ساختمان‌های آهنی و وسائل سنگین در رودخانه‌ها مستقر گردید این ناوگان دریائی در سال ۱۸۴۲ کار خود را آغاز کرد و رودخانه «فرات» از طریق بصره به «ماسکانا» بمنظور عملیات تمرینی و آزمایشی در نظر گرفته شد و رفت و آمد این کشتیها در این منطقه ممنوع شد و تنها یک فروند کشتی از این ناوگان جهت انجام کارهای نماینده سیاسی انگلیس در بغداد در رودخانه «دجله» مستقر گردید «نویسنده».

۳ - رجوع شود به کتابهای Layard و Selby. W. B

نیز در این مورد تسلیم مقامات انگلیسی نمود و پیشنهاد کرد که بلاد رنگ بایستی از این فرصت مناسب استفاده نمود ولی اختلافات سیاسی در ایران مانع از اجرای این نقشه گردید تا اینکه سی سال بعد از آن مجدداً مسئله افتتاح کارون مورد بحث مقامات لندن و تهران گردید این مرتبه بازم بمدت هفده سال بدون اخذ نتیجه به بحث و گفتگوهای سیاسی گذشت تا سرانجام در سال ۱۸۸۸ طی فرمانی که از طرف شاه صادر شد کارون سفلی تحت شرایط مخصوصی بر روی کشتی‌های ملل دنیا گشوده شد. (۱)

لرد کرزن سه جنبه اصلی این کار مهم را از لحاظ جغرافیائی و سیاسی و اقتصادی به نحو احسن در کتاب خود شرح داده است و فهرست جامعی از تمام نوشته‌ها و آثار نویسندگان انگلیسی در مورد رودخانه کارون و اطراف آن نیز بدست داده است.

تنها کمپانی که از این امتیاز سود جست، کمپانی «کشتی‌های بازرگانی فرات و دجله» بود که تقریباً بیش از نیم قرن کشتی‌های آن در آبهای دجله رفت و آمد میکردند و هر ساله مبلغی بعنوان مقرری جهت کمک هزینه و تأمین احتیاجات عملیات نیز از دولت انگلیس دریافت مینمود چرا که مأمورین دولت ایران و ساکنین محل اسباب دردسر و مزاحمت‌هایی را برای عمال و کارکنان این شرکت فراهم مینمودند.

از دیاد کالاهای صادراتی و بازرگانی و ایجاد یک خط مطمئن آبی و تشکیل یک سرویس کامل کشتیرانی در این منطقه باعث گردید که دولت انگلیس در سال‌های ۱۸۹۰ (۲) و ۱۸۹۲ به ترتیب یک کنسولگری و یک دفتر پست در محرمه (خرمشهر) دایر نماید.

همانطوریکه دیدیم پیشنهادهای مختلف قبلی و طرح ایجاد ارتباط انگلیس با مستعمرات خاوری آن بوسیله خط آهن (۳) یا کشتی بطور کامل بمرحله اجرا در نیامد بنابراین در

۱- قبل از اعطا و صدور فرمان کشتی‌دانی در کارون عمده‌ای از مأمورین انگلیسی با کشتی بخار و کرجی در این رودخانه به مطالعه و بازدید پرداختند که از آن جمله اند «جزنی» Cnesney در سال ۱۸۳۰، و استوک کویلر، «Stockueler» در سال ۱۸۳۱ و استکورت Estcourt در سال ۱۸۳۶ و لایارد Layard و صلیبی «selby» در سال ۱۸۴۲ و همچنین کاپیتان «رنی» Rennie در جنگ ایران و انگلیس با دوقایق توپدار و سیصد سرباز از طریق کارون خود را با هواز رسانیدند. «نویسنده»

۲- در سال ۱۹۰۴ یک کنسول‌خانه نیز در هواز دایر گردید در حال حاضر (۱۹۲۷) یک نفر کنسول در هواز و یک نفر ویس کنسول در محرمه مقیم میباشند. «نویسنده»

۳- پیشنهاد احداث راه آهن وادی فرات برای اولین بار در سال ۷-۱۸۵۶ بوسیله آندرس «W. P. And Rdws» مطرح گردید و پس از یک سلسله مطالعات عمیق طرح مسیر راه آهن هندوستان و عراق را در سال ۱۸۸۲ تهیه و تنظیم نمود و امتیاز احداث این راه آهن نیز از دولت عثمانی تحصیل گردید ولی بعداً بعلت عدم اعتبار مالی امتیاز ایجاد این خط آهن از طرف دولت انگلیس لغو گردید. (نویسنده)

اواسط سده نوزدهم لزوم برقراری يك خط تلگرافی از راه عراق احساس گردید . بویژه پس از شورش و بلوای هندیها برای دولت انگلیس ثابت و مسلم شد که اگر بخواهد بر این منطقه فرمانروائی و تسلط داشته باشد بایستی يك خط ارتباطی با هندوستان داشته باشد. بالاخره حکومت انگلیس مصمم شد که این کار را بانجام برساند در آغاز قرارداد که خطی از طریق دریای سرخ بمشرق کشیده شود ولی اجرای این طرح در سال ۱۸۶۰ با شکست مواجه گردید و دیگر هیچ کمپانی بتخاطر مخارج زیاد ومشکلات فراوان حاضر بایجاد این خط تلگرافی نشد بنابراین دولت انگلیس رأساً مصمم شد که خود باین کار اقدام نماید پس از بررسی ومطالعات همه جانبه معلوم شد که خلیج فارس برای این مقصود از هر لحاظ از دریای سرخ مناسبتر است چرا که خط تلگرافی اسلامبول به بصره (۱) متعلق بدولت عثمانی که با خطوط تلگرافی اروپا مربوط بود تا بنفداد کشیده شده بود چنانچه اگر همان خط را از طریق «فاره» تا رأس خلیج فارس امتداد میدادند، و از آنجا آنرا بکراچی مربوط میساختند میتوانستند از این طریق شرق وغرب را از لحاظ سیستم تلگرافی بهم مربوط سازند .

پس از مذاکرات زیر امتیازات مورد لزوم جهت احداث این خط تلگرافی نیز از دولت ایران تحصیل گردید تاریخچه و شرح مراحل مختلف احداث خط تلگرافی اروپا به آسیا از طریق ایران و خلیج فارس به تفصیل در کتابهای دیگران آمده است ، (۲) و ما در اینجا بذکر خلاصه ای از اقدامات انجام شده اکتفا میکنیم . قبل از سال ۱۸۶۳ قراردادهای مختلفی بادولت ایران منعقد گردید و همچنین در سال ۱۸۶۴ نیز امتیازات لازمه از سلطان مسقط تحصیل گردید که شرح کامل آنها در مجموعه های مربوط به امتیازات و قراردادهای ضبط شده است . خطوط تلگرافی که در سال ۱۹۲۷ زیر نظر و کنترل اداره تلگراف «هندو اروپ» اداره میشد بشرح زیر بود :- «بقیه در شماره آینده»

۱- این خط با کمک مهندسین انگلیسی زیر نظر «بیدولف» در سال ۱۸۵۸ احداث گردید .
(نویسنده)

۲- رجوع شود به کتابهای ۱- کرنن Curzon ۲- سایکس Sykes ۳- گلداسمید Gold Smid ۴- لاردرن Lard Ner ۵- استیف Stiffe ۶- بیدلف Biddulph ۷- اسکندلر Schindler ۸- مردوخ Murdoch ۹- اسمیت Smit و یادداشت های Saldana و Mallock و Possmaha
(نویسنده)