

## اوضاع مناطق نفتخیز ایران پس از کشف نفت و تشکیل شرکت نفت ایران و انگلیس

محمد حسن نیا  
هدی سلیمی

با کشف نفت در ۲۶ می ۱۹۰۸ به مقدار تجاری، نگرانی‌های مربوط به مسائل مالی برای سندیکای امتیازات، برطرف گردید و به دنبال آن، مسئله اصلی این بود که طرح مناسبی برای ایجاد یک کمپانی کارآمد با تأمین مالی کافی، که بتواند تمام جنبه‌های مختلف عملیات را اداره کند، تدوین گردد و پس از ماه‌ها مذاکره و مشاوره میان لرد استراتکونا، دارسی، کمپانی نفت برمه، بانکداران، تکنسین‌ها و وکلای دعاوی، بالاخره چهارچوب طرح کلی تشکیل شرکت نفت ایران و انگلیس<sup>۱</sup> به وجود آمد و علاوه بر این افراد، مردم نیز که ماه‌ها بود کشف منابع غنی نفت در ایران به آگاهی‌شان رسیده بود و آنها نیز مشتاق خرید سهام در صورت تشکیل شرکت بودند.

علاوه بر این، نیروی دریایی انگلیس به پیش نویس آگهی تبلیغاتی مربوط به انتشار سهام از این جهت اعتراض داشت که آگهی تبلیغاتی، این نکته را علنی می‌ساخت که نیروی دریایی، مشوق «شرکت نفت برمه» در خرید سهام نفت ایران بود و قائم مقام رئیس هیئت مدیره شرکت نفت برمه، اعتراض نیروی دریایی را پذیرفت و لحن آگهی‌ها را ملایم‌تر نموده، در این ارتباط چنین گفت که چون نیروی دریایی انگلیس در آینده از مشتریان خوب ما خواهد بود، نباید برخلاف میل آنها عمل کنیم.<sup>۲</sup>

1. Anglo-Persian Oil Company

۲. دانیل یرگین، نفت، پول، قدرت، ترجمه منوچهر غیبی ارطه‌ای، تهران: انتشارات روابط عمومی شرکت ملی نفت ایران، ۱۳۷۳، ص ۱۸۲.

اما پیش از تشکیل چنین شرکتی، باید حقوق داری که دارنده امتیاز بود و بخش وسیعی از سرمایه شخصی خویش را در این راه گذارده بود، جبران می‌گردید. در اواخر ماه مارس سال ۱۹۰۹، قراردادی میان داری و «گروه برمه» به امضا رسید که به موجب آن موافقت گردید داری در برابر مبلغ ۲۳۶۷ لیره و شانزده شیلینگ و شش پنس وجه نقد و ۱۷۰ هزار سهم از سهام عادی کاملاً تأدیه شده آن گروه، امتیاز نامه‌های خود را همراه تمام حقوق و سهام خویش در قراردادهای مختلف به آنها بفروشد. به این ترتیب، تمام سرمایه‌ای که گذاشته بود برگشت و حتی منافی معادل ۸۹۵ لیره استرلینگ نیز به طور خالص به دست آورد که ارزش سهام واگذار شده گروه برمه به او بود.<sup>۱</sup>

انتقال امتیازنامه داری به طرف دیگر، بدون موافقت دولت ایران امکان‌پذیر نبود، اما ونسان کتابچی که کمیسر عالی نفت از طرف دولت ایران بود، این مسئله را حل کرد و با رسیدن او به لندن در هفدهم مارس، رضایت دولت ایران را در روزهای بعد به اطلاع رساند. داری نیز از مجموع سهام خود در گروه برمه، ۱۱۹۰۰ سهم را به ونسان کتابچی داد.<sup>۲</sup> اما شخص داری نیز در قبال شرکت نفت برمه تعهداتی داد که نشان از واگذاری حقوق کامل تمام شرکت‌های پیشین، اعم از شرکت بهره‌برداری اولیه، شرکت نفت بختیاری و سندیکای امتیازات به شرکت نفت ایران و انگلیس بود. این تعهدات در شش ماده عنوان شده که عبارتند از:

- ۱- داری می‌بایست قرارداد داری و حقوق و امتیازات آن، مزایا و حقوق قرارداد با شرکت برمه در بیستم می ۱۹۰۵، قرارداد با بختیاری و تمام سهامی که از این شرکت‌ها به دست آورده بود یا توسط او کنترل می‌شد و تمام حقوق، مزایا و امتیازات مربوط به سندیکا را به گروه برمه بفروشد.
- ۲- داری تعهد می‌کرد تا قراردادی را امضاء می‌کند که داری، حقوق، امتیازات و سهام به دست آورده در شرکت‌های دیگر که حتی به نام او نیز بوده و حقوقی را که طبق ماده نهم قرارداد داری داشت و مبنی بر استخراج نفت بود، واگذار کند.
- ۳- داری تعهد می‌کرد در صورتی که شرکت یا شرکت‌های دیگر را از حقوق مربوط به خود در زمینه کشف و استخراج نفت برخوردار کند، می‌بایست غرامت آن را بدهد.
- ۴- شرکت نفت برمه تمامی مسئولیت‌ها و مشغولیت‌های مربوط به داری را که در قرارداد آمده، بر عهده می‌گیرد.
- ۵- تمامی قراردادهای اساسی ... قرارداد بیستم می ۱۹۰۵ قراردادهای شرکت‌های نفت تابعه و شرکت نفت بختیاری موافقت می‌کنند که کاملاً زیر نظر سندیکا و شرکت نفت برمه باشند (تمامی قراردادهای استخراج نفت، زیر نظر گروه برمه قرار گیرد و این مسئولیت از داری گرفته شود).
- ۶- در قبال فروش امتیاز داری به گروه برمه، ۲۰۳۰۶۷۱۹ پول نقد بگیرد و ۱۷۰۰۰۰ سهام اصلی

۱. مصطفی علم، نفت، قدرت، اصول، ترجمه غلامحسین صالحیار، تهران: چاپخش، ۱۳۷۷، ص ۳۶.

2. R.W.Ferrier, the history of the British Petroleum company, vol1, London: Cambridge university press, 1982, p. 103.

شرکت برمه نیز در اختیار او باشد.<sup>۱</sup>

با توجه به تمام تعهدات و موافقت‌داری با این امر، دیگر راه برای تشکیل شرکت نفت ایران و انگلیس هموار شده بود و همان‌طور که پیش از این گفته شد- در تاریخ چهاردهم آوریل سال ۱۹۰۹ شرکت و لرد مذکور، همچنین به سمت ریاست شرکت انتخاب گردید.<sup>۲</sup> سرمایه شرکت تشکیل شده، دومیلیون لیره بود. که به‌طور مساوی به سهام‌عادی و هشت درصد سهام ترجیحی<sup>۳</sup> تقسیم شده بود. روز پانزدهم آوریل ۲۶ فروردین، سهام‌عادی همراه یک پرداخت نقدی ۳۸۰۲۵۰ پوندی به سه سهام‌دار در شرکت‌های اصلی به شرح زیر انتقال یافت: سندیکای امتیازات ۴۰۰۰۰۰ سهم و ۱۷۷۱۸۱ پوند نقد، شرکت نفت برمه ۵۷۰۰۰۰ سهم و ۱۹۲۹۱۴ پوند نقد و لرد استراتکونا رئیس شرکت جدید نیز ۳۰۰۰۰ سهم و ۱۰۱۵۳ پوند نقد. در ازای آن شرکت نفت ایران و انگلیس، تمام حقوقی را که به موجب امتیاز داری اعطا شده بود و تمام سهام منتشر شده در شرکت نفت بختیاری را دریافت کرد. البته ۵۰۰۰۰ پوند سهام صادر شده برای شاه و وزاریش از این قاعده مستثنی بود. با وجود این، قسمت اعظم سهام اخیر به وسیله شرکت نفت ایران و انگلیس در مدت یک یا دو سال بعد خریداری شد. در همان روز ۶۰۰۰۰۰ سهم از سهام ترجیحی و ۶۰۰۰۰۰ پوند پنج درصد مؤسسه فرست دینجر استوک در لندن و گلاسکو به عموم عرضه و در ظرف نیم ساعت قاپیده شد. در کاتالوگ‌های شرکت آمده بود که دهانه خروجی خطوط لوله نفت شرکت اگر چه در قلمرو بریتانیا نیست، در رأس خلیج فارس خواهد بود و به این ترتیب تحت کنترل بریتانیا است؛ همچنین سود سهام ترجیحی برای پنج سال، از طرف شرکت نفت برمه تضمین شده بود.<sup>۴</sup>

سرجان «تی» کارگیل عضو هیئت‌مدیره شرکت نفت برمه و شرکت نفت ایران و انگلیس در جلسه افتتاحیه، به شرکت نفت برمه برای به دست آوردن یکی از غنی‌ترین میدان‌های نفتی دنیا تبریک گفت. وی همچنین به امپراتوری بریتانیا تبریک گفت. که از افتادن این منابع عظیم طبیعی به دست دیگران جلوگیری کرده است. رئیس شرکت از مساعدت‌های با ارزشی که از طرف وزارت خارجه و کنسول بریتانیا

1. Ferrier, Ibid, p 103, 104.

۲. مصطفی علم، همان، ص ۳۶.

۳. سهام ترجیحی نسبت به سهام‌عادی دارای امتیازات بیشتری است و معمولاً این سهام به مؤسسين یا سهام‌داران اولیه که خطرات ابتدایی مربوط به سرمایه‌گذاران را تقبل کرده‌اند اختصاص پیدا می‌کند. برخی از این امتیازات چنین است: ۱- سهام ترجیحی سود ثابت و معینی را از مجموع سود قابل تقسیم شرکت به خود اختصاص می‌دهد که پس از برداشت آن طبق سود شرکت بین سهامداران عادی یا بین سهامداران عادی و ترجیحی، هر دو تقسیم می‌گردد. ۲- در صورت انحلال شرکت، صاحبان سهام ترجیحی، در وصول سرمایه خود نسبت به صاحبان سهام عادی اولویت دارند. ۳- صاحبان سهام ترجیحی هنگام تبدیل ذخایر شرکت به سرمایه، در استفاده از سرمایه اولویت دارند ۴- هنگام استهلاك سهام شرکت، صاحبان سهام ترجیحی دارای اولویت هستند ۵- هنگام تقلیل سرمایه، سهام ترجیحی کمتر از سهام‌عادی تقلیل پیدا می‌کند.

۴. ساتن، همان، ص ۲۹ و ۳۰

در ایران به عمل آمد نیز قدردانی کرد.<sup>۱</sup>

سهام ممتازه کلاً به بازار عرضه گردید و هجوم برای خرید سهام شرکت به نحو بی‌سابقه‌ای افزایش یافت. گلاسکو انگلیس که ساختمان شرکت نفت ایران و انگلیس در آن محل قرار داشت، در تمام طول روز مردم به صورت صف‌های پنج یا ده ردیفه جهت خرید سهام شرکت در جلو باجه بانک ایستاده بودند. ورود به درون بانک امکان‌پذیر نبود. بعضی از لردها و سرمایه‌داران انگلیسی، جزو متقاضیان سهام بودند و آنها از طریق روزنامه نگار روزنامه ویلی تلگراف، در مورد گزارش کشف نفت در مناطق نفت‌خیز ایران چیزهایی شنیده بودند.<sup>۲</sup>

در شرکت جدید، افرادی چون ویلیام ناکس دارسی، سر هو بارنز و جان تی کارگیل به عنوان هیئت رئیسه و والاس، هامیلتون، پرنس فرانسویس تک و گارسون، لرد استراتکونا و گرین وی به عنوان اعضای هیئت مدیره در شرکت نفت انگلیس و ایران فعالیت داشتند.<sup>۳</sup> مدیر عامل شرکت یک تاجر انگلیسی که سوابق زیادی در تجارت با هندوستان داشت و نامش «چارلز گرینوی»<sup>۴</sup> بود، انتخاب گردید و داری نیز تا هنگام فوتش در سال ۱۹۱۷ جزء هیئت مدیره شرکت بود.<sup>۵</sup> به دنبال این انتصابات و مشخص شدن هیئت مدیره و رئیس آن که لرد استراتکونای ۸۹ ساله بود، شرکت نفت ایران و انگلیس، بسیار سریع به شرکت مهمی تبدیل شد.

## فعالیت شرکت نفت ایران و انگلیس پس از کشف نفت و تشکیل شرکت نفت ایران و انگلیس

### ۱- کشیدن خط لوله نفت توسط شرکت نفت ایران و انگلیس

از جمله مهم‌ترین اقداماتی که بعد از کشف نفت باید صورت می‌گرفت، برنامه‌ریزی جهت خط لوله به طول ۱۳۰ کیلومتر از میان تپه‌ها و دشت‌های مختلف مسجد سلیمان و امتداد آن تا خلیج فارس بود و می‌بایست در سواحل خشک خلیج فارس نیز محلی برای احداث پالایشگاه در نظر گرفته می‌شد؛ بنابراین چارلز ریچی مهندس اسکاتلندی متصدی لوله‌کشی در این مسیر گردید و یکی از مشکلات بزرگ شرکت نفت در این زمان در امر لوله‌کشی، حمل و نقل آلات و ادوات مربوطه بود که با فقدان راه‌های شوسه و عدم وجود وسایل نقلیه، کار را برای شرکت نفت، دو چندان دشوار می‌کرد.<sup>۶</sup>

۱. همان، ص ۳۰.

۲. علی یعقوبی نژاد، رئیس نفت، یادواره کتاب، ۱۳۷۴، ص ۹۲-۹۷.

۳. احمد راسخی لنگرودی، موج نفت، تهران: اطلاعات، ۱۳۸۴، ص ۵۲.

4. Lord Charles Greenway

۵. دانش عباسی شهنی، تاریخ مسجد سلیمان، تهران: هیرمند، ۱۳۷۴، ص ۱۰۴.

6. Henry Longhurst, Adventure in oil, London: Sidgwick and Jackson, 1959. , p.73.

۷. آرنولد ویلسون، سفرنامه ویلسون، ترجمه و تلخیص حسین سعادت نوری، تهران: وحید، ۱۳۴۷، ص ۱۵۲.

آرنولد ویلسون این مشکلات را در یک جمله جمع کرده، عنوان کرده بود که بی‌شک ادامه کار با یک شرکت که تحت یک امتیاز نفتی از سوی دولت ایران کار می‌کند، بستگی به پرداخت سرفق‌لی به مقامات محلی و ایالتی دارد؛ همچنین حمایت نظامی و اخلاقی شخص ثالث (بریتانیا و هند) با اداره مرکزی آن در گلاسکو لازم است، زیرا با وزارت امور خارجه در لندن مراد دارد و اداره اتباع بیگانه آن در «سمیلا» (هندوستان) از طریق افسران محلی در ایران میسر است.<sup>۱</sup>

اما چارلز ریچی<sup>۲</sup> که متصدی این کار قرار گرفت، باید به خوبی حرف‌های رینولدز را درک کرده باشد. این فرد یک اسکاتلندی پر طاق بود و در استخدام مؤسسه عظیمی به نام «جی. ا. ند. ژ. ویر»<sup>۳</sup> در گلاسکو بود. او در قرار دادن خط لوله نفت در برمه تجربه داشت و به علت پشت کار، مهارت و دقت کارش، در سال ۱۹۰۹م مسئولیت احداث خط لوله نفت در ایران به وی داده شد، اما سرانجام این کار به قیمت جان او تمام شد. ویلسون او را یک انسان برجسته و فوق‌العاده توصیف کرد که اهل دعوا و مرافعه با اخلاق نامعین بود و با افراد مافوق خود حالت جنگجویانه و پرخاشگرانه داشت و تصمیم قاطعی اتخاذ کرد تا قبل از مدت زمان موعود، پروژه احداث خط لوله را به پایان برساند. این فرد مشروبات الکلی نمی‌خورد، سیگار نمی‌کشید و تنها کلمه‌ای که از زبان فارسی می‌دانست کلمه «یالا» به مفهوم زود باش بود که همیشه نیز از این کلمه استفاده می‌کرد. او یک شخصیت استثنایی بود و انسان از کارهای وی احساس تعجب و دلگرمی می‌کرد.<sup>۴</sup> همکار و دستیار او نیز یک مهندس انگلیسی به نام جیمسون بود که به اندازه خود مهندس ریچی، در کارها سخت‌گیر بود. این دو نفر در مقابل حرف‌های ویلسون حرف شنوی داشتند. جیمسون نیز فرد کارآزموده‌ای بود و شش سال به عنوان کارآموز در کارگاه‌های کشتی‌سازی مشغول به کار بود و با همان کشتی که ریچی به محل کار خود به ایران مراجعت می‌نمود، مسافرت می‌کرد. جیمسون و همکارانش از ناحیه بصره به ایران آمده بودند و مدت‌ها در قرنطینه خرمشهر بازداشت و مجبور بودند روی زمین بخوابند. حقوق این کارگران در ابتدا چهار لیره بود و ریچی از جیمسون برای کار نقشه‌کشی استفاده کرد و مسیر خط لوله در آن پستی‌ها و بلندی‌ها باید معین می‌شد.

نیروی کارگری را عشایر بختیاری تشکیل می‌دادند که از روستاییانی بودند که تنها با بیل و کلنگ آشنایی داشتند. روند کار به این صورت بود که لوله‌ها را قرار بود کشتی آئاتونگا<sup>۵</sup> به آبادان بیاورد. این کشتی حامل لوله‌هایی به قطر هشت و شش اینچ برای خط لوله آبادان به مسجد سلیمان بود. وسایل تلمبه‌ها

1. Henry Longhurst, Ibid, p.37.  
2. Charles Ritchie  
3. G. J. Weir  
4. Henry Longhurst, Ibid, p.37,38 .

۵. آرنولد ویلسون، همان، ص ۱۵۲ .

6. Anatonga

اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا - هدی سلیمی

که از شهر ویر<sup>۱</sup> انگلستان ارسال شده بود، باید از کشتی تخلیه می‌شد.<sup>۲</sup> در آن موقع هیچ‌گونه اسکله و یا باراندازی در آبادان وجود نداشت اما کارگران کشتی‌رانی یک طرح ابتکاری با استفاده از یک کشتی هفتاد تنی به نام «دینا»<sup>۳</sup> پیاده کردند.

دینا، یک کشتی قدیمی در ساحل شرقی بصره بود که محمولات خرما را از بندر بصره به کشتی‌هایی که نمی‌توانستند وارد ساحل شوند، حمل می‌کرد. قرار بود این کشتی را در ساحل دریا در آبادان غرق نمایند و لوله‌ها روی عرشه آن تخلیه شده، روی چوب‌های کلک (کرجی) به ساحل غلتانده شوند. متأسفانه ساحل دریا در منطقه‌ای که قرار بود کشتی را در آنجا غرق کنند، شیب‌دار و سطح آن پایین بود و کشتی پس از غرق شدن به زیر آب فرو رفت و در محل مورد نظر قرار نگرفت. کشتی را از زیر آب بیرون آوردند و سپس آن را پر از گل و شن کردند و آن را در نقطه‌ای به فاصله ده متر از ساحل غرق کردند تا فشار آب نتواند آن را جابه‌جا کند. یکی دو روز بعد، موج نسبتاً بلندی عرشه آن را شست و سطح آن را پر از آب کرد و کشتی در عمق پانزده متری در کف ساحل فرونشست. داوید سون و گری فیت که با همکاری یکدیگر کشتی دینا را غرق کرده بودند، تعدادی از دکل‌های نوع بلم را که اهالی محل «محبیلا» می‌نامیدند و در آن زمان در منطقه متداول بود، دو به دو به هم بستند و در امتداد ساحل، در فواصلی که کشتی اقیانوس پیما لنگر انداخته بود، در آب مهار کردند و با قرار دادن تخته روی آنها و مستقر شدن رو بروی دریچه تخلیه بار کشتی و وصل کردن بلم‌ها به راهروهایی که با استفاده از استیل و الوار در ساحل درست شده بود، سکوی مناسبی جهت پهلو گرفتن کشتی ایجاد کردند.

وقتی کشتی حامل لوله بعد از یک هفته به آنجا رسید، لوله حمل شده را ظرف ده روز کارگران در ساحل آبادان تخلیه کردند<sup>۴</sup> و از آنجا لوله‌ها از راه کارون عبور داده می‌شد. لوله‌ها با استفاده از دو به و از طریق رودخانه تا تمبی و آب گنجی حمل می‌گردید و بعد از آن باید از طریق ارتفاعات پله‌ها و شیب کوه‌ها کشیده می‌شد و در خیلی از موارد هنگام حمل، لوله‌ها افتاده و به ته دره سقوط می‌کردند. اما قهرمانان این حوادث قاطر‌ها بودند که آنها را از مناطق مختلف دور مانند اصفهان و بغداد می‌آوردند و دو به دو در کنار هم می‌بستند؛ به تناسب طول لوله که روی پشت آنها قرار داده می‌شد، قاطر‌ها را از یکدیگر تنظیم می‌کردند و لوله‌ها به این ترتیب حمل می‌گردید. روی هم رفته بیش از شش هزار قاطر، لوله‌ها را حمل می‌کردند. و هر دو هزار قاطر در هر یک از سه اصطبل و در مناطق اهواز، در خزینه و تمبی نگهداری می‌شدند.

وقتی احداث خط لوله به پایان رسید، با مشکل حمل و عبور آن از روی عرض بهمیشیر مواجه شدند و برای پوشاندن عرض رودخانه، از بشکه‌های قیر خالی که به وسیله سیم به همدیگر وصل شده بودند و روی آب شناور می‌شدند، استفاده کردند؛ به این ترتیب اقدام به ساخت یک پل شناور شد و چون فرستادن

1. Weir  
2. Henry Longhurst, Ibid, p.37,40 .  
3. Dwina

4. دانش عباسی شهنی، همان، ص ۱۱۴ و ۱۱۵ .

نفت به بالای تپه‌ها نیاز به فشار داشت، پمپ‌هایی در منطقه تمبی در مسجد سلیمان نصب شد که بتواند نفت را در بخشی از ارتفاعات بین راه تلمبه کند؛ سپس به فاصله چهل میلی در دشت تلمبه‌هایی نصب گردید، به شیوه‌ای که ارسال نفت به آبادان به سهولت انجام گیرد. این تلمبه‌ها مجهز به فیلتر بودند که می‌توانست از نفوذ آشیایی مانند پارچه، کلاه و در بعضی از مواقع جانوران در مسیر لوله نفت، جلوگیری کند تمامی این وسایل و تلمبه‌ها از شهر «ویر» در انگلستان تأمین می‌شد. تنها خرج همه این وسایل پانزده هزار لیبره شده بود.<sup>۱</sup>

در اواسط سال ۱۹۱۱ مهندس ریچی روی خط لوله آزمایش‌هایی انجام داد و عنوان کرد که خط لوله به طول ۱۳۰ مایل، آماده بهره‌برداری است و می‌تواند چهارصد هزار تن نفت خام را از مسجد سلیمان به پالایشگاه آبادان حمل کند. طول خط لوله اصلی که معادن نفت مسجد سلیمان را به آبادان و ساحل دریا وصل می‌کرد، چهل فرسخ، یعنی ۲۴۰ کیلومتر بود و قسمت اول آن از دو رشته کوهی عبور می‌کرد که یکی از آن به گنج امام رضا(ع) موسوم بود و ارتفاعش از سطح دریا چهارصد زرع بود. چون خط لوله از کوه‌های مزبور می‌گذشت، به زمین مسطح می‌رسید و از بیابان همواری عبور می‌کرد که تا سطح دریا ۲۷ فرسخ مسافت داشت و برای آنکه بتوان نفت را از کوه‌ها بالا برده، سپس جریان آن را مرتب نگه داشت، شرکت نفت چهار ایستگاه تلمبه‌زنی پر قدرت در نقاطی موسوم به تمبی، ملاثانی، کوت عبدالله و دارخوین بنا نمود که در خط لوله فشار کافی را ایجاد می‌کرد و نفت را به آبادان می‌رساند. تلمبه‌های ایستگاه‌های مزبور از سیستم «خارج از مرکز» و کاملاً موافق با اصول علمی جدید ترتیب داده شدند و قوه محرکه آن نیز از توربین‌های بخاری به دست می‌آورد. ظرفیت روزانه تلمبه‌ها چهل هزار بشکه و حداکثر فشار آنها هشتصد پوند بر اینچ مربع بود.<sup>۲</sup>

مهندس ریچی در سال ۱۹۱۴ به سرخک مبتلا گردید. فوت کرد. ریچی تنها یکی از قربانیان سرخک و بیماری‌های متداول مانند طاعون بود. آقای جکسون، رئیس مهندسی شرکت، در خاطرات خود بازگو می‌کند که وبا در جنوب ایران شیوع پیدا کرده بود و آقای جیمسون شب را با یک همکار شام می‌خورد و شب دیگر در تشیع جنازه وی شرکت می‌کرد. گرمی هوا بسیار طاقت‌فرسا بود و حرارت خورشید روی سطح زمین تا ۱۰۸ درجه فارنهایت می‌رسید. جیمسون به خاطر دارد که همانند ایرانی‌ها برای کاهش حرارت آفتاب، به غارها و زیرزمین‌ها در مسجد سلیمان و آبادان پناه می‌برد.<sup>۳</sup>

آوردن مطالبی مفصل راجع به لوله‌کشی نفت از مسجد سلیمان به آبادان، بیانگر گوشه‌ای از تاریخ صنعت نفت و تاریخ اجتماعی ایران و مناطق نفت‌خیز است که با چه مشقت و مشکلاتی خط لوله نفت به آبادان که پالایشگاه نفت در آنجا قرار بود ساخته شود، برده می‌شد و نشان می‌دهد که علاوه بر مشکلات حمل لوله‌ها، مسائلی چون امراض واگیردار نیز بود که امکان داشت جان بسیاری از کارگران و مهندسیین عملیات

1. Henry Longhurst, Ibid, p. 40, 41.

۲. دانش عباسی شهنی، همان، ص ۱۱۶ .

3. Henry Longhurst, Ibid, p. 42 .

لوله‌کشی را به خطر بیندازد، چنانچه خود مهندس ریچی به این بلا گرفتار آمد. نمی‌شود از این همه موارد مربوط به تاریخ اجتماعی مناطق جنوب و جنوب غرب ایران که در راستای تاریخ صنعت نفت ایران هویدا می‌شود، گذشت. شاید اگر این بخش از مسائل مربوط به نفت نوشته نشود، تصویر شود که تاریخ نفت ما فقط در سال‌های محدودی خلاصه می‌شود و سختی‌هایی که کارگران ایرانی و غیر ایرانی برای کشف، استخراج و بهره‌برداری از نفت ایران متحمل شدند و گوشه مهمی از تاریخ اجتماعی ما را تشکیل می‌دهد، نانوشته بماند. علاوه بر آن، شیوه حمل و نقل و تاریخ حمل و نقل و راه‌ها در ایران از موارد دیگری است که در این گفتار به خوبی به آن پرداخته شده است؛ در مجموع تاریخ نفت فقط تاریخ فروش و سود و سهام نیست، بلکه تاریخ گرفتاری انسان‌هایی نیز هست که نامی از آنها در صفحات تاریخ ایران نیست.

آقای ریچی، رئیس خط لوله، زحمت زیادی در حمل وسایل خطوط لوله متحمل شده بود و همه چیز باید به وسیله قاطر حمل می‌شد، جاده ارسال وسایل از آبادان به مناطق، فقط نه ماه از سال باز و قابل استفاده بود. برای حمل چند قطعه لوله، حفاری به قطر ده اینچ به محل عملیات در مناطق نیاز به هشت رأس قاطر در چهار روز زمان بود. شیوع وبا باعث مرگ بسیاری از کارگران هندی شده بود، مقاومت کارگران مسلمان در انجام بعضی از اقدامات پیشگیری کننده مانند سوزاندن جسد افرادی که مبتلا به وبا می‌شدند، موجب بدتر شدن وضعیت مرگ و میر شده بود. ایرانی‌ها اجازه سوزاندن اجساد مردگان را نمی‌دادند، در صورتی که برای هندی‌ها سوزاندن جسد، یک امر معمول بوده است.<sup>۱</sup>

## ۲- ساختن پالایشگاه آبادان

اقدام بعدی شرکت پس از لوله‌کشی، ایجاد پالایشگاه بود و محل انتخاب شده برای این منظور، جزیره آبادان بود. جزیره مزبور به شکل مربع مستطیل درازی بود که کمی پایین‌تر از بصره، در طول کناره شرقی شط‌العرب از شهر خرمشهر به طرف رأس خلیج فارس امتداد داشت. تحقیقات زمین‌شناسان نشان می‌دهد که آبادان در روزگار قدیم وجود خارجی نداشته و در وسعت یک یا دو میل مربع در هر سده از زمان از زیر آب بالا آمده است و در بین رودخانه‌های اروندرود و بهمنشیر- در حالی که رودخانه کارون در قسمت علیای آن کانالی که قرن‌ها پیش از این حفر گردیده است- قرار دارد. اروندرود از به هم پیوستن آب رودخانه‌های فرات و کارون تشکیل شده و رودخانه‌ای بزرگ و پر آب پدید آورده است.<sup>۲</sup>

پیش از کشف نفت در ایران به سال ۱۲۸۷، شهر فعال و صنعتی کنونی آبادان، جزیره آرامی بود با درختان خرما و رودخانه‌ای که در آن ماهی صید می‌شد. موقعیت منطقه آبادان برای احداث پالایشگاه مناسب ارزیابی شده بود، زیرا از یک طرف آب مصرفی پالایشگاه به آسانی فراهم می‌شد؛ از طرف دیگر آبادان در موقعیتی قرار گرفته بود که می‌توانست لنگرگاه مناسبی برای کشتی‌های نفتکش و باری باشد.<sup>۳</sup>

۱. دانش عباسی شهنی، همان، ص ۱۱۹ و ۱۲۰.

2. Longhurst, Ibid, p 44

۳. ایران، وزارت ارشاد اسلامی، دفتر پژوهش‌ها و برنامه‌ریزی فرهنگی، کتاب چهارم، دفتر ششم، ص ۲۶.



با وجود این، ساخت پالایشگاه آبادان به سبب موقعیت طبیعی خاص این جزیره و فاصله ۲۲۰ کیلومتری آن با میدان‌های نفتی، با دشواری‌های جدی مواجه بود. همه امکانات و تجهیزات فنی و رفاهی برای احداث پالایشگاه، ناچار باید از شهرهای اطراف تأمین می‌شد. طی یک سال و نیم، حدود ۲۲۰ کیلومتر لوله از مسجد سلیمان تا آبادان کشیده شد. کارگران تصفیه در آغاز از رانگون برمه بودند و کم و کیف محصولات پایین بود.<sup>۱</sup> فردی هم که باید محل احداث پالایشگاه را انتخاب می‌کرد، «آندرو کمبل»<sup>۲</sup>، مدیر عامل پالایشگاه رانگون بود.<sup>۳</sup> در سه سال نخست، ق ۱۳۳۱/۱۲۹۲ ش، نفت تصفیه شده چنان بی‌کیفیت بود که شرکت نفت انگلیس و ایران نمی‌توانست به قراردادهایش عمل کند و به حدی در تنگنای مالی قرار گرفت که داری ناگزیر از معامله با چرچیل شد.<sup>۴</sup> زمین این پالایشگاه نیز می‌بایست از شیخ خزعل اجاره می‌شد که در مبحث مربوط به روابط شیخ خزعل با نفت جنوب، این موضوع به خوبی توضیح داده شده است.

آبادان با اجاره‌ای کمتر از سیزده لیره در هفته در اختیار گرفته شده بود و مهندسان، متخصصان و تکنسین‌های تصفیه‌خانه و کارگران از ملیت‌های مختلف ایرانی، عرب، چینی، برمه‌ای و غیره، به آنجا هجوم آوردند و به سرعت در حال ساخت تصفیه‌خانه بودند.<sup>۵</sup>

از آنجایی که شهر آبادان در آن روزگار شبه جزیره باتلاقی بود و جمعیت کمی داشت، به تدریج با زه‌کشی زمین‌های آن و بنا نمودن ساختمان‌ها و انبارها، آن را به صورت یک شهر صنعتی درآوردند و به تدریج جمعیت آن رو به افزایش نهاد.<sup>۶</sup> با وجود تمام مشکلات و گرفتاری‌های گرین وی و هامیلتون گزارش دادند که تا سال ۱۹۱۱ پالایشگاه آماده می‌شود، اما این کار تا یک سال دیگر به واقعیت نپیوست.<sup>۷</sup>

در مجموع، سبک کار تقطیر در پالایشگاه آبادان، همانند سبک کار در پالایشگاه رانگون بود که از یک سیستم مشخص انگلیسی در پالایشگاه نفت استفاده می‌کرد. اما نفت همه مناطق مانند همه نبود و باید آزمایش‌های زیادی روی نفت ایران برای پالایش در پالایشگاه آبادان صورت می‌گرفت تا این پالایشگاه بتواند محصولات نفتی را به اندازه کافی برای شرکت نفت پالایش کند. مشکلات غیر منتظره در مورد تکنیک و دانش در مورد پالایشگاه آبادان به هم پیچیده شده بود. کار واقعی ساخت پالایشگاه آبادان در اکتبر ۱۹۰۹ شروع گردید؛ هنگامی که داویدسون و مهندس دیگری وارد این کار شدند، اسباب و وسایل نیز در آغاز ۱۹۱۰ آماده می‌شد،<sup>۸</sup> اما لازم به ذکر است که در همین زمان، کمبل نمونه‌ای از نفت خام ایران

۱. دانیل یرگین، همان، ص ۴.

2. A. Cambell

۳. دانش عباسی شهنی، همان، ص ۱۰۹، ۱۲۲. Ferrier, Ibid, p

۴. منوچهر فرمانفرمائیان و رخسان فرمانفرمائیان، خون و نفت: خاطرات یک شاهزاده ایران، ترجمه مهدی حقیقت خواه، تهران، ۱۳۷۷، ص ۱۱۸ و ۱۱۷.

۵. مصطفی علم، ص ۴۰.

۶. علی اصغر ستوده تهرانی، همان، ص ۱۴۰.

7. Henry Loghurst, Ibid, p 48.

8. Ferrier, Ibid, 135.

را در برمه برای پالایش بررسی کرد و با توجه به مقدار سولفور و ترکیبات دیگر آن، طرح داخلی پالایشگاه آبادان جهت تصفیه را تهیه کرد. هامیلتون نیز طبق دستورات کمبل و مشورت با او بود که دستور تهیه ماشین‌آلات و دستگاه‌های مربوط به پالایشگاه را داد و در این زمینه از آ. جلی اسپی<sup>۱</sup> و پسرش که از مهندسين شرکت برمه بودند، کمک گرفته شد. طراحی پالایشگاه به دو شاخه مهم تقسیم می‌شد که یک قسمت مربوط به پالایش و تقطیر مواد نفتی بود و قسمت دیگر، مربوط به تصفیه دوباره و ساختن واشر برای اسید و سودا بوده است. بعدها وسایلی برای تصفیه کروزین (نفت سفید) به پالایشگاه انجام شد که با مشکلات زیادی نیز مواجه بود.<sup>۲</sup>

بنای ساختمان پالایشگاه نیز به جهت آوردن مصالحی چون آجر و سنگ، با مشکلاتی مواجه بود؛ با وجود این، وقتی که گرین وی در سال ۱۹۱۰ از ایران دیدن کرد، از خط لوله و ساختن پالایشگاه ابراز رضایت نمود و آقای ریچی به سبب سرعت کار انجام گرفته در کشیدن خط لوله، تشویق شد. در مجموع روند ساخت پالایشگاه، مورد رضایت شرکت نفت ایران و انگلیس بود، ولی ساختن پالایشگاه باید به اتمام می‌رسید؛ البته ناگفته نماند که قسمت پایینی پالایشگاه به دلیل تلاش‌های آقای رامزی و با پشتکار او به اتمام رسیده بود.<sup>۳</sup>

همان‌طور که پیش از این گفته شد، با وجود تمام مشکلات طبیعی، کار خط لوله نفت در اواسط تابستان سال ۱۹۱۱ به پایان رسید، اما پالایشگاه آبادان در پایان سال بعد آماده بهره‌برداری شد و انتقال نفت از طریق خط لوله مذکور، عملاً امکان‌پذیر شد؛ به عبارت دیگر بهره‌برداری کامل از پالایشگاه در سال ۱۹۱۳م. انجام گرفت. نخستین فرد که مسئولیت اداره شرکت را در آبادان بر عهده داشت، آقای داویدسون بود. وی مردی ۲۸ ساله و مهندس نیروی دریایی انگلیس بود و به اتفاق آقای ریچی، مهندس ارشد احداث خط لوله در ایران، دوران کودکی خود را در یک مدرسه گذرانده و بعدها نیز در شهر «ویر» انگلستان با هم بودند.

وقتی که داویدسون در سال ۱۹۰۹ به آبادان آمد، حتی یک سنگ به اندازه مشت انسان نیز در آبادان پیدا نمی‌شد و همه جای این شهر شن‌زار و گل بود. او در اولین نامه‌ای که برای خانواده‌اش نوشت، محل جدید را سرزمین «آفتاب، گل، پشه» نامیده بود. عکس‌هایی که داویدسون در آن زمان از محل گرفته بود، بیانگر این موضوع است که سرزمین آبادان صاف و عاری از هر گونه حیوان بود، به طوری که در مواقعی که سیل ناگهانی اتفاق می‌افتاد، او ناگزیر بود از بلم استفاده کرده، روی سطح آب باشد.

آقای داویدسون برای مدتی تنها نماینده شرکت در آبادان بود. اولین وظیفه داویدسون این بود که به احداث کوره آجرچزی اقدام نماید. وی در این مورد نتوانست موفق باشد و برای بنای ساختمان پالایشگاه مجبور بود از بصره و کراچی، آجر به منطقه حمل نماید، ولی مشغول طراحی و ساخت اسکله شد و بعد از

1. A. Gillespie  
2. Ibid, p 133, 134.  
3. Ferrier, Ibid, p 135.

چند ماه، تعدادی از اعضای با تجربه فنی و اداری شرکت نفت برمه که به شرکت نفت ایران و انگلیس مأمور به خدمت شده بودند، همراه تعدادی تکنسین‌های ماهر از پالایشگاه رانگون در برمه، به وی پیوستند.<sup>۱</sup> با رونق گرفتن کار در آبادان، افراد قبایل مختلف از کوه‌ها و کوه‌پایه‌های ایران به سوی دشت و جزیره آبادان روان شدند، به نحوی که در پایان ماه مارس سال ۱۹۱۱، افراد زیادی حقوق بگیر این شرکت بودند و شرکت برای پیشرفت کار پالایشگاه، اقدام به احداث محل‌های مسکونی دائمی برای کارگران ایران و هندی کرد و آن خانه‌ها جایگزین کلبه‌های حصیری و چادری شدند. بعدها انگلیسی‌ها در آنجا وسایل سرگرمی و تفریح را برای خود ایجاد کردند.<sup>۲</sup>

ایام کار در زمستان از دوشنبه تا جمعه و از ساعت شش الی ۱۷/۳۰ بعدازظهر بود و در تابستان از ساعت شش صبح تا سه بعدازظهر کار می‌کردند. روزهای شنبه در واقع روز اصلی تعطیلی بود، اما انگلیسی‌ها غالباً در این روز هم کار می‌کردند. مشکلات همچنان جلو پیشرفت کار را می‌گرفت. شرایط داخلی انگلستان نیز بر روند کار پالایشگاه تأثیر زیادی داشت و باعث کندی ارسال وسایل زیادی که برای پالایشگاه لازم بود، می‌گردید. جاده ارسال وسایل از آبادان به مسجد سلیمان و سایر مناطق، فقط نه ماه از سال باز و قابل استفاده بود و به دنبال این مشکل بود که به خدمات دکتر بانگ در پالایشگاه آبادان بسیار نیازمند شدند. شیوع وبا نیز باعث مرگ بسیاری از کارگران هندی شده بود. در مارس ۱۹۱۴ چاه شماره هفت مسجد سلیمان که تنها چاه نفت جهان از نظر میزان تولید محسوب می‌گردید، ناگهان تولید آن از میزان ۳۳۰۰۰ گالن در روز به ششصد هزارگالن در روز افزایش یافت. تولید این مقدار نفت، بیش از میزان مورد نیاز پالایشگاه بود و بیش از مقدار ظرفیت خط لوله نفت مسجد سلیمان به آبادان بود. به همین جهت تا آنجا که امکان داشت، سعی شد برای کاهش فشار آن، اقداماتی را انجام دهند، ولی ناگزیر بودند، روزانه حداقل صد هزارگالن از آن را بسوزانند.

تجهیزات پالایشگاه و فراهم نمودن وسایل مورد نیاز اعم از فنی و عملیاتی و انجام امور اداری شرکت از ابتدای کار توسط یک شرکت تجاری به نام «استریک اسکات»<sup>۳</sup> انجام می‌گرفت. این شرکت امور اداری و تدارکاتی شرکت نفت انگلیس و ایران و انگلیس را بر عهده داشت و مقر آن در خرمشهر بود. مدیران این شرکت نیز بیشتر عضو هیئت مدیره شرکت نفت ایران و انگلیس بودند و شرکت استریک هر سال کمیسیون و حق‌العمل کارهای گزافی از شرکت نفت می‌گرفتند که کارهای اداری آن را در ایران انجام دهند.<sup>۴</sup>

وقتی پالایشگاه آبادان شروع به تصفیه نفت کرد، همه کارکنان فنی، اداری و بازرگانی شرکت که مشاغل عمده داشتند، انگلیسی بودند و شرکت برای عموم کارکنان انگلیسی، خانه‌های مناسب و راحتی

1. Longhurst, Ibid, p. 45-77.  
2. Ibid, p 46, 47,49  
3. Strich Scoot. Co. Itd  
4. Ibid, p 48

در آبادان و مناطق ساخته و وسایل آسایش را کاملاً فراهم کرده بود. کارکنان هندی و پاکستانی هم در اتاق‌هایی که به شکل سربازخانه‌ها بنا شده بودند، سکنی داشتند، ولی برای ایرانیان اعم از کارگر و کارمند معمولی، خانه و مسکنی تا آن تاریخ ساخته نشده بود و آن‌ها مجبور بودند در کپرهای حصیری، آلونک‌های روستایی یا در خانه‌هایی که بعضی اشخاص متفرقه ساخته بودند، زندگی کنند. این وضعیت تا سال ۱۹۲۴ همچنان ادامه داشت.<sup>۱</sup>

کیفیت نفت پالایش شده توسط پالایشگاه آبادان، از دیگر مسائلی بود که در مورد آن مباحثاتی وجود داشت. دلیل عمده عدم کیفیت محصول پالایشگاه، فقدان اطلاعات دقیق در مورد مشخصات و ترکیبات نفت خام ایران در آن زمان بود. تولیدات نفتی از کیفیت مطلوبی برخوردار نبود و به همین دلیل، بازاریابی آن به دشواری ممکن می‌گردید. میزان مواد تولید شده، خیلی پایین‌تر از ظرفیت اسمی پالایشگاه بود<sup>۲</sup> و نفت سفید رنگ مایل به زردی داشت و حباب‌های چراغ‌های نفتی را از لایه نازکی می‌پوشاند. یکی از مدیران شرکت نفت برمه در سپتامبر ۱۹۱۳، درباره پالایشگاه آبادان به خشم گفت که از همان نخستین روز بهره‌برداری پالایشگاه، شاهد بدشانسی‌های پشت سر هم بوده‌ایم. شرکت نفت ایران و انگلیس با وجود تمام این موانع، در سال ۱۲۹۱ از طریق رویال داچ شل به بازارهای فروش نفت راه یافت و علاوه بر تأمین نیاز بازارهای داخلی نفت خام و نفت سفید، بنزین تولیدی پالایشگاه را در بازارهای خارجی از طریق شرکت نفت آسیا به فروش می‌رساند، اما حق فروش نفت سیاه را برای خود محفوظ نگاه می‌داشت و آماده می‌شد که استراتژی رشد آینده خود را بر این فراورده استوار سازد.<sup>۳</sup>

ظرفیت تصفیه خانه، سالانه چهارصد هزار تن بود و برای نخستین بار، ۴۳ هزار تن نفت خام در آنجا صادر گردید. در سال ۱۹۱۴ که جنگ جهانی اول آغاز شد، رقم صادرات به ۲۴۷ هزار تن رسید.<sup>۴</sup> البته ناگفته نماند براساس برنامه‌ریزی قرار بود پالایشگاه آبادان تا پایان سال ۱۹۱۱ تکمیل شود، ولی به دلایل گوناگون از قبیل عدم تأمین به موقع کالا به علت اعتصابات کاری در انگلیس، کمبود نیروی متخصص و شیوع بیماری وبا، شروع کار آزمایشی پالایشگاه در سپتامبر ۱۹۱۲ صورت گرفت، هر چند با فاجعه همراه گردید، سقف کوره‌ها فرو ریخت، توان پمپ‌ها کافی نبود و نشست لوله‌ها غوغای عجیبی به راه انداخت. چندین ماه دیگر صرف رفع اشکالات شد و عملاً پالایشگاه آبادان در سال ۱۹۱۳ شروع به کار نمود.<sup>۵</sup>

۱. دانش عباسی شهنی، همان، ص ۱۲۱.

۲. احمد راسخی لنگرودی، همان، ص ۵۴.

۳. دانیل یرگین، همان، ص ۱۸۵ و ۱۸۴.

۴. مصطفی علم، همان، ص ۴۰.

۵. همایون مطیعی، همان، ص ۲۳.

**ترجمه اسناد:**

سند شماره ۱

F.O.416/54

موضوع: گزارشی از وزارت خارجه انگلیس در مورد اهمیت شرکت نفت در سیاست‌های خارجی

انگلیس

شماره ۶۴

وزارت خارجه به شرکت نفت ایران - انگلیس

(محرمانه)

وزارت خارجه اکتبر ۱۹۱۲، ۱۹۱۲

سر،

عطف به مکاتبات پیشین، بنده از طرف وزیر امور خارجه، سر ادوارد گری، موظف هستم به اطلاع شما

برسانم:

۱- دولت بریتانیا پیشنهاد شرکت نفت ایران - انگلیس را پذیرفت تا ناحیه مختص به انبار فانوس دریایی در آبادان به اندازه بیشتر از دو آکر را برای ۴۹ سال از ۲۰ می سال ۱۹۱۲ با اجاره هر آکر یک L به دولت هند کرایه دهد.

۲- نظر به موقعیت این ناحیه، دولت هند پیشنهاد کرده است که فرمانده ناوگان دریایی سلطنتی هند "لورنس" و مدیر شرکت باید برای تأیید طرح یک برنامه زمینی نشانگر ساختمان‌های مطالبه شده دولت و ارتباطش با اسکله به توافق برسند و وارد عمل شوند. دولت بریتانیای کبیر از این پیشنهاد حمایت می‌کند و خوشحال می‌شود که شرکت دستورات لازم را در اختیار نماینده محلی آنها قرار دهد.

۳- منوط به تأیید برآوردهای انجام شده، دولت بریتانیای کبیر پیشنهاد شرکت را برای انجام کارهای مطالبه شده در ارتباط با انبار به قیمت واقعی، به اضافه یک پاداش اضافه پذیرفت که همه چیز به طریقی که مورد توافق هر دو طرف باشد، انجام بگیرد. این مسائل، بعد در نامه ای از طرف ترینییتی هاس (Trinity House) به اداره کل هند، در تاریخ ۲۵ آوریل گذشته به شرح درآمد و شرکت در نامه اش به تاریخ ۱۹ جولای خواست که تمامی برنامه‌ها و جزئیات کاری اش توسط الدر برترن مشخص شود. در هر صورت، از آن زمان در نامه مطرح شده است که مسئله برنامه‌ها و جزئیات کاری، باید به فرمانده دولت هند که برای کار در خدمات انبار فانوس دریایی در خلیج فارس به خدمت درآمده بود، ارجاع داده شود. این پیشنهاد در حال حاضر به این دولت داده می‌شود و اگر هیچ گونه نقدی بر اینکه تمامی دستورات لازم در اختیار فرمانده آنها قرار بگیرد نشود، اجرای آن از طرف دولت هند انتظار می‌رود. باعث شادمانی دولت انگلیس است، اگر نماینده محلی شرکت بتواند امکانات و اطلاعاتی که مورد نیاز ایشان است را برایشان فراهم کند. هر دو طرف معتقدند که ترتیبات و مقدمات انبار باید به صورت جامع انجام بگیرد و روی آن سرمایه گذاری شود، بدین صورت ممکن است کار با کمی تأخیر پیش رود.

۴- همین‌طور الدر برترن اخیراً یک باربر ثابت را به جای باربر در حال سفر پیشنهاد کرد که به اندازه

ده تن بار حمل کند و همچنین مطرح شد که یک پایه زیربنایی باید تحت نظر مهندسان شرکت برای آن ساخته شود. فرمانده دولت هند، احتمالاً روند کار را در محل مشخص مدیریت خواهد کرد.

۵- همین امر در مورد نقش و ظرفیت تانک‌های نفتی که پیشنهاد تهیه آنها مطرح بود، وجود دارد.

۶- عطف به پیشنهاد شرکت برای تهیه نفت که به روشن شدن اهداف ختم شود، مسئله مذکور در دادگاه‌های تکمیلی، از طرف ترینیتی هاس مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

لوئیس ملت

## سند شماره ۲

F.O.416/54

### پیوست سوم در شماره ۴۶

ترینیتی هاس<sup>۱</sup> به اداره کل هند

عطف به نامه شما در تاریخ ۶ آگوست سال گذشته، در ارتباط با ایجاد انباری از فانوس دریایی در ناحیه آبادان، به بیان شرح زیر می پردازم:

با توجه به درخواست دولت هند در ارتباط با پاراگراف دوم نامه شما، در پاسخ به تجهیز این دولت به برنامه‌ها و جزئیات کاری مورد اشاره قرار گرفته، در پاراگراف یکی مانده به آخر نامه من به تاریخ ۲۵ آوریل گذشته، الدر برترن<sup>۲</sup> می‌پندارد آقای هومر<sup>۳</sup> یکی از مهندسان مسئول فانوس‌های دریایی در برمه<sup>۴</sup> در خدمات تدارک این فانوس‌ها در خلیج فارس به استخدام درآمده است و من می‌خواهم پیشنهاد کنم که ارجاع مسئله به خود ایشان، می‌تواند بهتر باشد.

در این صورت، آقای هومر به تبادل نظر با نمایندگان محلی شرکت نفت ایران- انگلیس می‌پردازد و بهترین و نزدیک‌ترین مکان برای آنها را انتخاب می‌کند. همین‌طور تعداد این مکان‌ها، ترسیم و هزینه آنها را سازمان دهی می‌کند که تجربه کاری اش در زمینه مورد نظر در شرق باعث می‌شود وجودش ضروری دانسته شود.

با توجه به ده تن موجودی کشتی‌های باربری از طرف ترینیتی هاس برای پیاده شدن در اسکله آبادان، نیروهای کمکی و سوخت رسان‌ها به کار گرفته شده‌اند.

به دلیل باریکی اندازه تراموا (سه‌وج) ضروری بود که باربر به میزان متعادلی بارگذاری شود، به این صورت که نتیجه گرفته شد، میزان تقریبی وزن موجودی‌های درون باربر در هنگام سفر، نباید کمتر از پنجاه تن باشد؛ بدین ترتیب، بیان این مسئله پیش از مشورت نیروهای کمکی با مهندسان شرکت- که با

1. Trinity House
2. Elder Brethren
3. Mr. Homer
4. Burmah

اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا- هدی سلیمی

وجود آگاهی از وزن مشخص برای کشتی‌ها به درستی اسکله را طراحی نکردند- مفید و تحسین برانگیز در نظر گرفته شد.

عنوان می‌شود که وزن کشتی باربری پیشنهاد شده با بارهای درون آن، فراتر از ظرفیت تحمل اسکله است و باک این می‌رود که هزینه دگرگونی‌های ساختاری برای تکمیل اسکله، به اندازه ای که توانایی حمل بار را به دست آورد، گران باشد.

سپس پیشنهاد شد که ایده باربر در حال سفر کنار گذاشته شود و در عوض، یک باربر ثابت در یکی از پایانه‌های اسکله بنا شود.

این باربر می‌تواند ده تن بار را از کشتی دریایی به اسکله ببرد و آن را به یک چرخه باربری برای انتقال به منطقه روی آب بسپارد.

لازمه تأسیس این باربر، ساخت یک پایه محکم و اساسی با قیمت قابل توجهی است تا جوابگوی حل مسئله باشد. من پیشنهاد می‌کنم این کار از طریق شرکت نفت ایران- انگلیس، تحت نظر مهندسان آگاه از تمامی جزئیات طرح اسکله و شرایط محلی انجام شود.

کوچک‌ترین سوخت رسان برای کشتی باربری در حال سفر، دارای ۷۹۰ فقره کالا بود ( تخمین‌ترینیتی هاس ۸۰۰ فقره بود و این مورد تصدیق دپارتمان شما هم قرار گرفت) اف.ا.ب انگلیس.<sup>۱</sup>

برآورد هزینه باربر ثابت از طرف اف.ا.ب انگلیس به اندازه ۳۹۰ فقره کالا است که معرف ذخیره چهارصد قلم کالا برای ساخت پایه‌های مورد تقاضا برای باربر ثابت است.

در هر صورت، یک واگن باری حامل صد فقره کالا برای انتقال باربرها از اسکله لازم است. با توجه به آخرین پاراگراف نامه شما، در ارتباط با امتحان چگونگی روند تدارک نفت از طریق شرکت نفت ایران- انگلیس، موظف هستم به اطلاع شما برسانم الدر برترن حاضر است هر امتحانی در این زمینه نیاز است، پشت سر گذارد؛ علاوه بر این نتایج به دست آمده را در تاریخ مشخص به آگاهی شما برساند.

(برای وزیر امور خارجه)

اچ.ای میسور<sup>۲</sup>

سند شماره ۳

F.O. 416/54

موضوع: نقش ایل باجلان در عملکرد شرکت نفت ایران و انگلیس

پیوست دوم در شماره ۷۸

نایب کنسول سون به کنسول مکدوال

1. F. o.b England
2. H.A. MEASOR

قصر شیرین، ۹ سپتامبر ۱۹۱۲  
در پاسخ به شماره ۲۱ در تاریخ ۳۱ آگوست، افتخار عنوان این را دارم که منطقه نفتی شرکت نفت ایران- انگلیس در چیا سرخ سیزده کیلومتر به طرف شمال قصر شیرین استقرار یافته است. نزدیک‌ترین نقطه مرزی در گوراشالا، در رودخانه سیروان، حامل و.ان.و.آی.ان (W.N.W.I.N) در طول ۷۱ کیلومتر از چیا سرخ است. این منطقه در ذهاب قدیم قرار دارد و زمینش در فصل بهار مورد استفاده قبایل گوران قرار می‌گیرد؛ اگرچه آنها هیچ حقی نسبت به این زمین‌ها ندارند، زیرا این منطقه از زمین‌های ذهاب قلمداد می‌شود. مدیریت منطقه تا قسمت جنوبی به یکی از ناشایست‌ترین افراد به نام مجید خان باجلان واگذار شده است. او همچنین مدعی حق حکومت بر افراد بومی ساکن در منطقه چیا سرخ که کارمند شرکت نفت نیستند، است.

شرکت همین‌طور دارای یک ایستگاه پمپاژ در نهر ساجی و مند، سه کیلومتر به طرف جنوب چیا سرخ، در جاده قصر شیرین، به اضافه یک کانال ارتباطی از آن منطقه به چیا سرخ است. در نامه بعدی، باید نقشه این بخش را برای شما بفرستم که موقعیت مکانی آن را خیلی واضح تر بیان می‌کند. موقعیت‌های مکانی، نقاط مرکزی و غیره در این نقشه برای همه مناطق موجود در قصر شیرین، صحیح ارزیابی شده است. اگر نیاز به جزئیات بیشتر احساس می‌شود، از در میان گذاشتن آنها دریغ نخواهم کرد.  
ای.بی. سون (E.B.SOANE)

سند شماره ۴

F.O.416/54

پیوست شماره ۸۱

یادداشت‌های مبتنی بر شواهد وجود نفت در ایران قبل از تشکیل کمیسیون سلطنتی  
توانایی‌های مناطق نفت‌خیز ایران  
(محرمانه)

امتیاز منعقد شده از طرف شرکت نفت ایران- انگلیس تمامی ایران را، به استثنای چهار (یا پنج) استان هم مرز دریای خزر، در بر می‌گیرد. این منطقه شامل کوهستان‌هایی می‌شود که به اندازه هشتصد کیلومتر از مرز شمال غربی به سوی بندرعباس کشیده شده‌اند و تعداد زیادی نواحی نفت‌خیز در آن موجود است که روی هم رفته، یک قلمرو نفت‌خیز با وسعت زیاد را تشکیل می‌دهد.

بدون شک چنین منطقه‌ای وسیع‌ترین و ثروتمندترین حوزه نفتی در هر کشوری که تحت کنترل انگلیس است، به حساب می‌آید و احتمالاً به اندازه هر منطقه نفت‌خیز در جهان، قدرت و توانایی در آن موج می‌زند؛ بنابراین با نگاه به اهمیت نگهداری و استفاده فراورده‌های نفتی برای اهداف وابسته به نیروی دریایی، باید این منابع به هر قیمتی تحت کنترل نیروهای انگلیسی باشند.

بیانات فوق‌الذکر در ارتباط با بزرگی و غنای مناطق نفتی ایران، تاحدی براساس نظرات زمین‌شناسان،



اندکی برپایه گفته‌های مدیران این مناطق و کشاورزان فعال در آنها، همین‌طور اطلاعات دریافت شده از سوی مقامات رسمی اروپایی و مسافران و افراد بومی در ارتباط با موجودیت چشمه‌های بی‌شمار نفتی و تا اندازه‌ای براساس مشاهدات خود بنده است.

اعتراف می‌کنم که اطلاعات به دست آمده در مورد نواحی نفت‌خیز ایران، از گزارش‌های زمین‌شناسان تا حدودی محدود است. چون تا زمان حاضر، این افراد فقط توانسته‌اند به بررسی نقاط کوچکی از کل منطقه بپردازند. اما به نظر من، این اطلاعات در پیوند با نتایج به دست آمده، از طریق کنکاو در این حوزه و گزارش‌هایی در ارتباط با، موجودیت نواحی گسترده جدا از هم که دارای سرچشمه‌های نفتی مشابه به مناطقی که هم اکنون روی آن کار می‌شود هستند، به اندازه کافی تصدیق‌کننده صحت نظرات مذکور است؛ بدین ترتیب به نظر می‌رسد که ساختار زمین‌شناسانه، در سراسر کوهستان‌هایی که به آن اشاره کردم، یاری بخش است.

اینجانب به عنوان یک غیر حرفه‌ای، قطعاً به گونه‌های متفاوتی به اظهار این بیانات می‌پردازم، از طرفی بنده ادعای اظهارات زمین‌شناسانه ندارم، می‌توانم تاحدی مدعی دانستن نکاتی راجع به شرایط مورد نیاز برای یک حوزه نفت‌خیز مولد باشم. جدا از اینکه شخصاً از چندین منطقه نفت‌خیز از نزدیک دیدن کرده‌ام، به علت اقتضای کاری ام، گزارش‌های تقریباً تمامی مناطق نفت‌خیز جهان را، شامل حوزه‌های نفتی موجود در ایالات متحده آمریکا و روسیه، مکزیک، جزیره ترینیداد، ونزوئلا، پرو، گالیسیا، مجارستان، رومانی، جزیره جاوه، سوماترا، جزیره بورنیو در جنوب مالزی، برمه، ایران، بین‌النهرین و زلاند نو، خوانده و مطالعه کرده‌ام.

برای توضیح مفصل‌تری راجع به زمینه‌هایی که اساس عقاید مذکور را تشکیل می‌دهند، از شما دعوت می‌کنم به نقشه ایران رجوع کنید. منطقه‌ای که هم اکنون در حال شیاربندی آن هستیم، یک دره- یا شاید یک فلات بزرگ اصطلاح بهتری برای آن باشد- در محاصره چندین تپه، به نام میدان نفتون است. ما ابتدا تعدادی چاه در این میدان ایجاد کردیم، همگی به میزان زیادی از نفت پر شدند و این چاه‌های آزمایشی، کل منطقه را گرفتند. در حال حاضر تنها چند چاه مشخص با فاصله از یکدیگر که تا حد خاصی قابلیت تولید نفت دارند را به وجود آورده ایم. در کل فعلاً ۲۴ چاه در این میدان ساخته ایم و در هر کدام به همان اندازه‌ای که انتظار می‌رفت، نفت یافته ایم. در مجاورت این منطقه، دو ناحیه دیگر هم وجود دارند که توسط تپه‌های کوچکی از این منطقه جدا شده‌اند؛ یکی از آنها در شمال غربی، میدان نفتک<sup>۱</sup> نام دارد و دیگری در جنوب شرقی میدان بیبیا<sup>۲</sup> نام دارد. این میادین شکل‌ها و ظرفیت‌های بسیار مشابهی دارند و زمین‌شناسان آنها را مناطقی خطاب کرده‌اند که می‌توانند به میزان فراوان، نفت در اختیار ما قرار دهند. به علت داشتن نفت به میزان کافی در میدان نفتون برای سال‌های آینده، فعلاً فقط یکی از میادین در نواحی

1. Naftac  
2. Bibian

مجاور را بررسی کرده ایم، اما این چاه (در میدان نفتک) پیش بینی‌های زمین شناسان ما را کامل اثبات کرد، به نظر آنها، این چاه و بقیه چاه‌ها در میدان نفتون، همگی در حدود هجده کیلومتر مربع به عنوان حوزه‌های نفت خیز غنی معرفی شده‌اند. زمانی اهمیت این بیانیه مشخص می‌شود که من نواحی نفتی پر بار باکو را که درون حوزه ای به مسافت ده کیلومتر مربع قرار داده شده‌اند، برایتان به تصویر بکشم. جای دارد بگوییم که بومی‌ها به طور منظم نفت و قیر از چشمه‌های بسیار قدیمی در این میادین جمع کرده‌اند. در فاصله پنجاه مایل از این نواحی، تعدادی سرچشمه معروف به چشمه‌های نفت سفید وجود دارند که از عهد دیرین و بسیار کهن در آنها میزان قابل توجهی نفت جمع شده است و بدون شک، مناطق مولد دیگری هم در آنها ایجاد خواهد شد.

در فاصله ی سه تا چهار کیلومتر از اهواز، راسته‌ای از تپه‌های کوچک موجود است، جایی که زمین شناسان ما هم احتمال وجود میزان زیادی نفت ذخیره شده را می‌دهند.

همچنین به گفته زمین شناسان بعد از مرمتین، نزدیک به شصت کیلومتر به سوی شمال شرقی این منطقه، شرایط خوبی برای یافتن نفت موجود است.

وقتی که در حال اکتشاف منابع نفتی در این منطقه بودیم، برای اینکه بتوانیم بعد از اتمام این منطقه سراغ مناطق بعدی برویم، شروع به کار روی دو چاه کردیم که سرشار از نفت در میدان نفتون رها شده بودند، اما مدیران و کارکنان ما تقریباً از کشف یک منطقه نفتی راضی و مطمئن بودند و عنوان کردند که اجازه دارند کار خود را در آن ادامه دهند.

ما خودمان هم تجربه‌ای نزدیک به این را در منطقه‌ای این چنین داشته ایم. جدای از این، اطلاعاتی داریم که نشان دهنده موجودیت نفت در خیلی مناطق دیگر از جمله بهبهان و دلکی در جنوب و همین‌طور موجودیت نفت در بسیاری از رودخانه‌ها در نقاط گوناگون کرانه بوده است. همین‌طور اطلاعاتی از وجود چشمه‌های نفتی در دیز و مناطق دیگر شمال شوشتر داریم. ناحیه میان این نقطه و قصر شیرین، مشهور به داشتن اندکی نفت است، چون به دلیل ناپایداری شرایط کشور، اروپایی‌ها خیلی نتوانسته‌اند از این منطقه دیدن بکنند؛ اما با تصور این واقعیت که در مناطق شمالی استخوان بندی زمین شناسی به اندازه مناطق جنوبی کمک کننده نیست و با نگاه به گزارش‌های دریافتی از افراد بومی، در مورد موجودیت نواحی نفتی در بسیاری قسمت‌های این دو منطقه جدا تر دیدهای وجود دارد. ستوان ویلسون، کسی که برای بررسی منطقه دیز فرستاده شد و به سراسر آن سفر کرد، دو مورد از گزارش‌های موجودی چشمه‌های نفتی را در این منطقه مورد تأیید قرار داد.

قصر شیرین - یا بهتر است بگوییم چیا سرخ - نزدیک به شانزده مایل به سوی شمال، مکانی است که آقای دارسی، اولین اقدامات اکتشافی خود را در آن به عمل رساند. حدود هفت سال پیش، از طرف آقای دارسی، دو چاه نفتی در چیا سرخ کنده شد. وقتی که اوایل سال گذشته از آنها دیدن کردم، هنوز نفت در آن در جریان بود. این چاه‌ها به همان ترتیبی که چشمه‌های طبیعی در میدان نفتون جریان داشتند، ساخته شدند و با نگاه به شرایط موجود، در نواحی اطراف کمی تردید وجود داشت که آیا می‌شود یک منطقه نفتی

پربار دیگر در این ناحیه ایجاد کرد یا نه. حدود دوازده مایل از جنوب قصر شیرین در گیلان و حدود ۲۸ مایل از چپا سرخ، چشمه‌های نفتی خودجوش دیگری موجود است که از مدت‌ها پیش، مقدار قابل توجهی نفت در آنها جمع شده است. بدون شک در این منطقه، امکان ایجاد یک ناحیه نفت‌خیز مولد موجود است: اگرچه ما به دولت ایران برای این چشمه‌های نفتی پول می‌پردازیم (برای اجماع نفت تولیدی توسط افراد بومی منطقه)، به دلیل دوری این ناحیه از بازار نمی‌توانیم از نفت موجود در آن استفاده کنیم. در حال حاضر از این منطقه حفاظت می‌کنیم و در جهت نتیجه بخشی به تقاضاهای محلی تلاش می‌کنیم، چون این منطقه (همین‌طور نمونه آن در گیلان) احتمال دارد بعد از تأسیس راه آهن بغداد- تهران، دارای ارزش قابل ملاحظه‌ای شود.

به غیر از مناطق مذکور، من خیلی از ذخایر نفتی دیگر را مشاهده کردم و از طرف افراد بومی دعوت به دیدن از چشمه‌های نفتی در سراسر گستره کوهستان خانیکین<sup>۱</sup> تا خیریند<sup>۲</sup> به فاصله هفتاد تا هشتاد کیلومتر شدم.

وقتی در تپه‌های شمال اهواز مسافرت کردم- جایی که میدان نفتون و میدان‌های دیگری که مورد اشاره قرار دادم در آن مستقر هستند- به شدت تحت تأثیر قرار گرفتم و در خطه‌های جداکننده بین النهرین از مرکز ایران متوجه شدم که تمامی این کوهستان‌ها و تپه‌ها مملو از نفت است و اینجا بود که فهمیدم نه آقای داری در اقدامات مقدماتی خود و نه ما در ادامه هیچ کدام نتوانسته ایم حتی یک «سوراخ خشک» در این منطقه برای کندن بیابیم.

### خطر کنترل خارج

در گفتگوهای اخیر هم در اداره نیروی دریایی و هم در وزارت خارجه، توجه من به خطر ریسک کنترل خارج روی شرکت نفت ایران- انگلیس و در پی آن این نواحی پربار نفتی که در حال حاضر جزء ممالک انگستان به شمار می‌رود، جلب شد.

ممکن است تمامی اعضا از این واقعیت خبر نداشته باشند که شرکت نفت ایران- انگلیس به پیشنهاد دولت انگلیس به عنوان ابزاری برای تأمین امنیت مناطق نفتی به عنوان منبع مولد نفت برای نیروهای دریایی به وجود آمد و براساس توضیحات دبیر جلسه، لرد استراثکونا<sup>۳</sup> در جلسه کمیسیون دپارتمان دسامبر گذشته، این موقعیت را تنها با حکمرانی «شالوده‌های شاهنشاهی» زیر فشار زیاد لرد سلبورن<sup>۴</sup> پذیرفت. آقای داری همین‌طور از یک طرف می‌خواست از سود خود در امتیاز نفت ایران چشم‌پوشی کند، از طرفی دنباله کاری که در مسیر انجام بود را نگیرد.

1. Knanikin
2. Khirind
3. Lord Strathcona
4. Lord Selbourne

اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا - هدی سلیمی

از آن زمان، شرکت با تلاش‌های دشوار و مشتاقانه‌ای به مانند یک پوسته ترکیبی<sup>۱</sup> (Shell Combine) شده است که بتواند نواحی نفت‌خیز را کنترل کند یا امتیاز این کنترل را بگیرد. هر از گاهی، پیشقدمی‌های گوناگونی از جمله از نوع بازرگانی و مالی - همگی با یک هدف - انجام شده است، اما شرکت تا کنون کاملاً مستقل حفظ شده و به کار خود ادامه داده است. با به ثمر نرسیدن تلاش‌های اخیر، این پوسته ترکیبی با استفاده از منطقه نفتی بین‌النهرین در پی حمله دو جانبه از طریق یک امتیاز است، تلاش می‌کند با مالکیت و کار روی منطقه‌ای که از نظر جغرافیایی در مناطق نفتی مورد نظر است، بتواند باعث ترغیب ما به همکاری در راه اندازی جنگ مالکیت شود. در تلاش است این امتیاز را از دولت ترکیه با همکاری بانک آلمان و بانک ملی ترکیه به دست آورد. بدون هیچ شکمی، کنترل انگلیس پشت این قضیه وجود دارد و مبتنی بر پیش‌بینی سرارنست کسل<sup>۲</sup> که دارای قدرت نفوذ بالایی است، پشتیبانی دولت انگلیس می‌تواند بدون هیچ مشکلی وجود و ادامه داشته باشد. اما از آنجایی که نه بانک آلمان و نه بانک ملی ترکیه، دانش و نظم لازم را برای راه اندازی تجارت نفت ندارند، کنترل این مناطق نفت‌خیز، بدون شک به دست این پوسته ترکیبی<sup>۳</sup> می‌افتند و می‌تواند از این مسئله برای رسیدن به هدفش که گرفتن شرکت نفت ایران - انگلیس بود، برسد.

طی چند هفته گذشته، این گروه از تلاش‌های ما در جهت تأمین امنیت راه‌های دسترسی به سوخت نفتی آگاهی یافته است و همین‌طور ترتیباتی جهت استقرار تانک‌های ذخیره در بندرهای گوناگون، به اضافه پیشنهادهاتی جهت به دست آوردن قدرت کنترل امنیت تمامی فرآیندهای تولیدی نفت برقرار کرده است و تهدید کرده که جنگ مالکیت (در جهت به دست آوردن نواحی نفت‌خیز) به راه می‌اندازد و نفت را به قیمت‌هایی می‌فروشد که باعث ضرری جبران‌ناپذیر برای ما شود، مگر اینکه با آن به مذاکره بپردازیم و پیشنهادهاتش را بپذیریم.

استدلال‌های مطرح شده:

۱- اگر دو شرکت با هم به رقابت بپردازند، نرخ نفت تا جایی کاهش خواهد یافت که برای هیچ کدام از شرکت‌ها سودمند نباشد، در حالی که اگر فروش سوخت‌های نفتی را در اختیار این گروه قرار دهیم، با قدرت انحصاری که در شرق به دست می‌آورد، می‌تواند مصرف‌کنندگان را وادار به پذیرش قیمت اصلی بکند.

۲- همان‌طور که این گروه دارای تأسیسات زیادی برای ذخیره سوخت نفت در بنادر شرقی است، برای ما حکم‌زبان مالی دارد که بخواهیم تأسیسات خودمان را در معرض کار قرار دهیم؛ وقتی که آنها آماده بازاریابی این سوخت هستند و سهم بسیار بهتری را از فروش نفت در اختیار ما می‌گذارند، تا زمانی که بخواهیم همچنان به رقابت با آنها ادامه دهیم؛ البته این استدلال‌ها تا حد زیادی منطقی به نظر می‌رسند، و ما می‌توانیم روی حمایت دولت انگلستان برای سود بیشتر سهامداران خود حساب کنیم، مگر چاره دیگری

1. Shell Combine
2. Sir Ernest Cassal
3. Shell

جز همبستگی با پوسته ترکیبی<sup>۱</sup> نداشته باشیم.

از آنجایی که این اقدام می‌تواند هدفی را که شرکت نفت ایران-انگلیس بر پایه آن برپا شده بود و هدفی که لرد استرئوکونا، آقای داری و شرکت نفت برمه در پی آن بودند را باطل و لغو کند، اقدام به انجام اعمال مذکور نخواهیم کرد، مگر با تکمیل وظایفمان در قبال سهامداران و سرمایه گذارانمان، همان‌طور که از ما انتظار می‌رود. در بعضی از طرح‌هایی که اخیراً در اختیار اداره نیروی دریایی و وزارت خارجه گذاشتیم، یک راه برای رهایی از این دشواری موجود است- تنها راهی که برای من و همکارانم وجود دارد- و اگر تصدیق شود که حفظ مناطق نفت‌خیز ایران به عنوان منبع تأمین نیروی دریایی، یک ضرورت امپریالیستی یا شاهنشاهی است. خطر بیان این نکته را می‌پذیرم که این وظیفه مسلم دولت است تا براساس نکات مورد اشاره قرار گرفته در طرح‌ها و پیشنهادات بنده، قدم‌هایی در جهت دنباله روی از این پیشنهادات بردارد. این کار نه تنها جلوی ایجاد قدرت انحصاری را می‌گیرد، بلکه سالیانه صدها هزار پوند برای اداره نیروی دریایی ذخیره می‌کند؛ از طرفی جلوی ریسک مهم و حیاتی موجودی‌های راکد شده زمان جنگ را می‌گیرد، وگرنه با مشکل مواجه خواهد شد.

در اظهارات بالا بیان نکردم که منابع احتمالی عرضه سوخت نفتی در کشور انگلستان یا کشورهای تحت کنترل انگلستان چه مناطقی هستند. در حوزه شرق تنها (۱) هند و برمه مستقل هستند، که ممکن است مقدار ناچیزی از منابع تأمین سوخت نفتی را دربر گیرند؛ (۲) برونوی انگلیس، تحت کنترل شل است؛ (۳) مصر، زلاند نو هم به همین صورت (۴) ایران مستقل است. ایران بزرگ‌ترین منطقه است و اگر امنیتش حفظ شود، نیروی دریایی برای عرضه سوخت نفتی در شرق، در آینده نگرانی نخواهد داشت. در حوزه غرب، تنها نواحی دارای اهمیت برای عرضه سوخت نفتی به این شرح است: (۱) ترینیداد، منابع آن کافی نیستند و نمی‌تواند نقش بزرگی در جهت عرضه سوخت در آب‌های شرقی داشته باشد و (۲) اسکاتلند، که هرگز نمی‌تواند تولید کننده باشد.

سند شماره ۵

F.O.416/54

موضوع: ارتباط شرکت نفت ایران و انگلیس، با ایجاد خطوط تلگراف در ایران توسط انگلیسی‌ها  
شماره ۲۲۴

اداره کل هند به وزارت خارجه، (دریافت شده در نوامبر ۲۱)

اداره کل هند، ۲۰ نوامبر، ۱۹۱۲  
سر،  
اینجانب از طرف وزیر امور خارجه<sup>۲</sup> دولت هند در ارتباط با دریافت رسید نامه شما در تاریخ سی اکتبر

1. Shell
2. Secretary

سال گذشته در مطالبه عقیده ایشان در رابطه با اظهاریه شرکت نفت ایران- انگلیس عطف به ارتباطات، تلگرافی ناتمام به محمره فرستاده‌ام.

در پاسخ، یادداشتی را در تاریخ پانزده نوامبر ۱۹۱۲ از طرف مدیر مسئول وزارت تلگراف هند و اروپا در ارتباط با موضوع، ضمیمه می‌کنم. مارکی کرو<sup>۱</sup> موافق با عقیده سر کرک<sup>۲</sup> است و پیشنهاد می‌کند که اگر وزیر خارجه، سر ادوارد گری، مخالفتی ندارد، وزیر بریتانیا در تهران باید تلاش خود را بکند که به هر صورتی، دولت ایران را وادار به فعال کردن خطوط تلگرافی خوزستان<sup>۳</sup> از طریق وزارت تلگراف هند و اروپایی تحت قوانین کنوانسیون خوزستان کند. این یادداشت مدت‌ها پیش در تاریخ هفده جون ۱۹۰۹ امضا شده بود.

همین‌طور با اشاره به پیام شماره ۲۱۳ ی سر دبلیو. تونلی<sup>۴</sup> به تاریخ یازده اکتبر گذشته، در پیوست نامه شما در یازده ماه جاری، اضافه می‌کنم که ایشان با نظر به اهمیت بسیار اطلاعات موجود در این گزارش، برای ادامه امتیازهای تلگراف انگلیس در ایران، مخالف لغو کنوانسیون خوزستان هستند. همین‌طور ترجیح می‌دهند هر طرحی از طرف سر ادوارد گری را بپذیرند و به پیشنهاد دیگری برای ساخت خط از اهواز به اصفهان در جاده بختیاری توجه نکنند.  
تی. دبلیو. هولدرنس<sup>۵</sup>

## سند شماره ۶

پیوست نامه ۲۲۴

نوشته شده توسط سر اچ. ای کرک

همان‌طور که در این یادداشت توضیح داده‌ام، در تاریخ اول اکتبر ۱۹۱۲، مهم‌ترین مسئله در ارتباط با سیستم تلگراف تحت کنترل انگلیس در ایران، تمدید این امتیازها از سال ۱۹۲۵ تا سال ۱۹۵۹ به وسیله ابلاغ توافقنامه مورد تأیید دولت است. اقدام دولت ایران برای اجازه تمدید امتیازهای تلگراف این بود که دولت انگلستان مسئولیت ساخت و نگهداری خطوط خوزستان را به عهده بگیرد. اگر در حال حاضر می‌خواستیم یک ایستگاه تلگرافی بی‌سیم در محمره ایجاد بکنیم که مانند ایستگاه ساخته شده در بوشهر عمل کند، باید ارتباطاتی را که مورد مطالبه خود دولت ایران است، برقرار بکنیم و هر اجبار پیشنهاد شده‌ای برای تمدید امتیازها را کنار بگذاریم. ارتباطات بی‌سیم بین دو ایستگاه، ممکن است باعث ایجاد ادعای هرگونه سودی از طرف دولت ایران بشود.

1. Marquess of Crewe
2. Sir H. Kirk
3. Arabistan
4. Sir W. Townley
5. T. W. HOLDERNESS

اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا- هدی سلیمی

ممکن است شکایت‌های مطرح شده از طرف بانک شاهنشاهی ایران و شرکت نفت ایران-انگلیس جهت تحت فشار قرار دادن دولت ایران برای مجوز به فعال شدن خطوط تلگرافی تحت قوانین کنوانسیون استفاده شود. به همین دلایل، فعلاً نیازی به بنای مرکز مخابراتی بی‌سیم در محمره نیست. وقتی یک مرکز برپا شد، نباید از سوی شرکت نفت ایران-انگلیس، هیچ کمک مستقیمی در جهت مخارج برداشته شده در این زمینه مطالبه شود. از طرف دیگر احتمال دارد از این شرکت و بانک سلطنتی ایران خواسته شود که ارتباطات تلگرافی و تلفنی زیادی را در جریان قرار دهند. اگر به هر جهت این وزارت، خطوط خوزستان را فعال و از آن حفاظت کرد، دیگر نیازی به یک ایستگاه مخابراتی بی‌سیم در محمره نخواهد بود.

اچ‌ای کرک<sup>۱</sup>

پنج نوامبر ۱۹۱۲

سند شماره ۷

F.O.416/54

موضوع: رفتار روسیه در قبال شرکت نفت ایران و انگلیس و نفوذ نمایندگان این کشور در عملیات شرکت نفت

شماره ی ۲۲۵

شرکت نفت ایران-انگلیس به وزارت خارجه- (دریافت شده در ۲۸ نوامبر)

وینچستر هاوس<sup>۲</sup> خیابان اولد براود<sup>۳</sup>

سر،

لندن، ۲۷ نوامبر ۱۹۱۲

از گزارش‌های اینترنتی که این هفته دریافت شد، با بیانات دکتر ام‌جی.یانگ، افسر پلیسمان دریافتیم که دولت روسیه فردی (کارگزار یا نماینده هم می‌تواند باشد) را استخدام کرده تا نزدیک اقامتگاه‌های تابستانی بختیاری‌ها زندگی کند و روابط میان آنها را بررسی کند و گزارش دهد. نمی‌توانم بگویم که چنین اقدامی مستقیماً ضد منفعت شرکت است، اما هم زمان، ترس این را دارم که احتمال دارد در آینده بر روابط ما با خان‌های بختیاری تأثیر گذارد. از آنجایی که چیگاکور<sup>۵</sup> خارج از قلمرو روسیه است، ممکن است جو یا شوم که آیا به کارگماشتن این فرد، موقتی است یا همیشگی و اینکه آیا این کار با تأیید دولت بریتانیای کبیر انجام می‌گیرد یا نه؟

1. H.A.KIRK
2. Winchester House
3. Old Broad Street
4. agent
5. Chigakhor

گرینوی<sup>۱</sup>  
مدیر عامل

سند شماره ۸

F.O.416/54

شماره ۳۰۰

وزارت خارجه به آقای گرینوی<sup>۲</sup>

سر،  
وزارت خارجه، چهار دسامبر ۱۹۱۲  
اینجانب از طرف وزیر امور خارجه سر ادوارد گری، دریافت نامه شما به تاریخ دوم ماه جاری به همراه تلگرافی که به فرمایش ایشان ضمیمه شد را اذعان می‌دارم، تلگرافی که به گفته شما خطاب به آقای وود در تهران در ارتباط با روند مذاکرات برای واگذاری امتیاز استخراج معدن در ایران است.  
در پاسخ، به اطلاع شما می‌رسانم که سر ادوارد گری ترجیح می‌دهند کلمات آخر پیام، شامل «اگر امکان دارد جزایر ساحلی در منطقه خلیج فارس را هم، به خصوص جزایری که در حال حاضر همکاری با امتیاز ما را تأیید می‌کنند، مندرج کنید.» حذف شود، در صورت تمایل این قسمت از امتیاز پیشنهادی، موضوع یک مذاکره دیگر در آینده باشد.  
به غیر از نکته فوق الذکر، سر ادوارد گری، هیچ نقد دیگری به تلگراف مذکور ندارد.  
لویس مالت<sup>۳</sup>

سند شماره ۹

F.O.416/54

شماره ۳۱۴

اداره کل هند به وزارت خارجه- (دریافت شده در تاریخ هفت دسامبر)

سر،  
اداره کل هند، هفت دسامبر ۱۹۱۲  
در پاسخ به نامه شما به تاریخ دوم ماه جاری در ارتباط با قرارداد پیشنهادی سندیکای راه آهن ایران، اینجانب از طرف وزیر امور خارجه هند فرستاده شده‌ام که به استظهار برسانم به نظر ایشان نسخه بازنویسه شده ماده چهارم ناتمام است. در این نسخه حق دولت ایران برای سلب مالکیت و مصادره به رسمیت شناخته شده است. همین‌طور شیخ محمره را برای برخورد متفاوت و توهین آمیزش مورد توجه قرار می‌دهد

1. C.GREENWAY
2. Mr. Greenway
3. LOUIS MALLET



اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا- هدی سلیمی

و اجازه نمی‌دهد بقیه مالکان، رویه‌ای مشابه را پیش بگیرند.

در تلگراف شماره ۵۱۴ متعلق به سر دبلیو. تانلی به تاریخ سیزده دسامبر، سر پی کاکس اظهار داشت که واژه پردازی ماده سوم نخستین امتیاز شرکت نفت ایران، مناسب‌ترین نحوه نگارش در جهت هدف کنونی است و اینجانب آمده‌ام که پیشنهاد این ماده را به سر ادواردگری تقدیم کنم؛ همین‌طور ببینم که آیا ایشان این نسخه را تأیید می‌کنند و آیا آقای گرینوی آن را می‌پذیرند. این نسخه باید از طریق تلگراف به دست سر دبلیو. تانلی هم برسد.

دبلیو. هلدرنس<sup>۱</sup>

سند شماره ۱۰

F.O.416/54

موضوع: تأکید سرادواردگری مبنی بر اینکه شرکت نفت ایران و انگلیس زیر نظر شرکت نفت  
رویال داچ شل قرار نگیرد

شماره ۳۲۹

سر ادواردگری به سر جی بوکانان<sup>۲</sup>

(شماره ۴۰۸)

وزارت امور خارجه، نه دسامبر ۱۹۱۲

سر،

اینجانب از طرف وزیر امور خارجه سر ادواردگری برای اعلام دریافت نامه نیمه رسمی شما در تاریخ سوم ماه جاری فرستاده شده‌ام، نامه‌ای که عملکرد شرکت نفت ایران - انگلیس در جمع‌آوری اندوخته‌های سوخت نفت برای راه آهن‌های هند را مورد اشاره قرار می‌دهد.

می‌خواهم بخشی از سؤالی را که در این نامه در نظر گرفته نشده، مورد اشاره قرار دهم. آیا می‌دانید که دولت هند و وزرای خارجه متوالی آن در مناسبت‌های مکرر در پنجاه سال گذشته، اهمیت فراوان حفاظت از قدرت نفوذ بالای موجود در سواحل خلیج فارس را مورد توجه قرار می‌دهند؛ و این واقعیت تأیید می‌شود که موقعیت سیاسی ما بیشتر از هر چیزی نتیجه تسلط تجاری منطقه است؟

سر ادواردگری نگران این است که اگر مهم‌ترین امتیاز انگلیس در ایران، شرکت نفت ایران - انگلیس، مجاز به فعالیت، تحت نظر شرکت حمل و نقل و ترابری شل<sup>۳</sup> باشد، موقعیت ما، هم از نظر تجاری و هم از نظر سیاسی، شدیداً به مخاطره می‌افتد؛ به همین ترتیب اینجانب خواستار نظر مارکی کرو<sup>۴</sup> درباره مسئله مذکور هستم که احتمالاً به این بخش (دپارتمان) منتقل می‌شود. اگر سر ادواردگری مخالف چنین اقدامی

1. T.W.HOLDERNESS
2. Sir G.Buchanan
3. Shell Transport Company
4. The Marquess of Crewe

اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا - هدی سلیمی

که در حال حاضر با مشکل مواجه است باشند، بنده اعلام می‌دارم که ایشان احتمالاً در جریان مراحل که باید برای جلوگیری از پیش رفتن چنین اقدامی پشت سر گذاشته شود، قرار می‌گیرند. کپی‌های مکاتبات انجام گرفته با اداره نیروی دریایی در ارتباط با موجودی سوخت نفت برای اهداف این اداره، تا کنون به سازمان شما (دپارتمان) منتقل شده‌اند.

در نتیجه، بنده عنوان می‌کنم، از آنجایی که شرکت نفت ایران - انگلیس تحت کنترل شرکت حمل و نقل شل سعی می‌کند هرآنچه برای سهامداران شرکت سابق مفید می‌یابد را بپذیرد، این مسئله یک مسئله حیاتی است.

لوییس مالت<sup>۱</sup>

سند شماره ۱۱

F.O.416/54

شماره ۳۳۰

وزارت خارجه به سندیکای راه آهن ایران

(محرمانه)

سر،

وزارت خارجه، نه دسامبر ۱۹۱۲

سر ادوارد گری، پیش نویس‌های تجدید نظر شده از بند قرارداد راه آهن پیشنهادی شما به دولت ایران را به دقت مورد بررسی قرار داده‌اند.

ایشان ترجیح می‌دهند، هیچ صحبتی از شیخ محمره به میان نیاید؛ همین‌طور باعث شدند یک پیش نویس دیگر همراه نسخه قبلی در ارتباط با ماده سه قرارداد امتیاز نفت که در سال ۱۹۰۱ به آقای داریسی داده شد، آماده شود.

سر ادوارد گری، خواستار نظر شما در این باره هستند که آیا با نسخه بارنویسی شده ماده مذکور موافق هستید یا نه تا در صورت موافقت، متن را به وزیر مورد نظر در تهران بفرستند.

لوییس مالت

سند شماره ۱۲

F.O.416/54

موضوع: مشکل زمین‌های زراعی و غیر زراعی واگذار شده در امتیاز داریسی به شرکت نفت ایران

و انگلیسی

پیوست شماره ۳۳۰

1. LOUIS MALLET

پاییز ۱۳۹۰ / ش ۴، س ۲ / بهارستان / ۱۳ / پاییز ۱۳۹۰

#### پیش‌نویس ماده ۴

دولت شاهنشاهی ایران تمامی زمین‌های کشت نشده خود را به سندیکا واگذار می‌کند؛ زمین‌هایی که باید از طرف مهندسان سندیکا برای بنیان‌فعالیت‌هایی که هم‌اکنون با مشکل رو به رو هستند، ضروری پنداشته شوند و همین‌طور سندیکا موظف است بدون در نظر گرفتن هیچ‌گونه هزینه‌ای از قبیل هزینه چوب و مواد مورد نیاز که ممکن است برای ساخت یا حفاظت از فعالیت‌های مورد نظر روی زمین‌های اهدا شده مورد نیاز باشد، مسئولیت این پروژه را به عهده بگیرد. زمین‌های زیر کشت دیگر که از دارایی‌های دولت به حساب می‌آیند، باید به قیمت بازار خریداری شوند. دولت شاهنشاهی همچنین حق تمامی زمین‌ها و ساختمان‌هایی که برای چنین هدفی ضروری هستند را با رضایت مالکان آنها به سندیکا واگذار می‌کند، به شرطی که این حق مشترک بین سندیکا و مالکان تقسیم شود و با این توافق که مالکان نتوانند ادعایی در مورد افزایش قیمت زمین‌هایشان در مناطق متوالی داشته باشند.

در صورت وجود هر اختلافی بین سندیکا و دولت در مورد قیمت مورد توافق برای خرید هر منطقه و بخشی از کشور که در این ماده آمده است، باید از طریق سندیکا و دولت همراه هم به وزیر انگلیس در تهران ارجاع داده شود، کسی که قدرت تصمیم‌گیری راجع به این قضیه را دارد که ببیند آیا قیمت پیشنهادی با توجه به همه اوضاع و احوال و شرایط مد نظر قابل قبول است یا نه. مکان‌های مقدس و تمامی نقاط وابسته به آنها در درون محدوده دویست نیروی ایرانی قرار داده شده‌اند که ظاهراً در این ماده ذکر نشده است، به غیر از مواردی که قدرت‌های مذهبی و مسیحی محلی، صریحاً با آن موافق هستند.

#### سند شماره ۱۳

F.O.416/54

موضوع: بیم دولت انگلیس از تلفیق شرکت رویال داچ شل و شرکت نفت ایران و انگلیس

شماره ۳۵۸

اداره کل هند به وزارت خارجه (دریافت شده در تاریخ چهار دسامبر)

اداره کل هند، سیزده دسامبر ۱۹۱۲

سر، اینجانب از طرف وزیر امور خارجه دولت هند مأمور هستم، دریافت رسید نامه شما به تاریخ نه ماه جاری، عطف به آینده شرکت نفت ایران- انگلیس در ارتباط با موقعیت تجاری و سیاسی این کشور در ایران و خلیج فارس را اعلام کنم.

مارکی کرو اظهار می‌دارد که ظاهراً به نظر می‌رسد اگر دولت بریتانیا از اعطای پشتیبانی دیپلماتیک و مالی خودداری کند، بی‌شک شرکت شل، با ارائه منافع ویژه، کمپانی نفت ایران- انگلیس را به سوی خود

1. The Marquess of Crewe
2. Shell

خواهد کشاند. دولت بریتانیا نمی‌داند که بنیان این فرضیه‌ها در کجا ریشه دارد. در واقع اینکه نزدیکی این دو شرکت در حال اتفاق افتادن است، به وضوح پیداست، اما احتمال به توافق رسیدن این دو شرکت در مورد قیمت نفت یا به دست گرفتن کنترل محصولات تولیدی کمپانی انگلیسی از طرف شرکت شل، به استثنای میزان تصریح شده‌ای که خودش به فروش خواهد رسید، بیشتر است (همان‌طور که در مورد شرکت نفت برمه هم اتفاق افتاد). این توافق، بدون شک یا قیمت نفت را بالا می‌برد (مسئله مورد نظر اداره نیروی دریایی) یا منافع خارج را در خلیج فارس افزایش می‌دهد، اما باعث نمی‌شود امتیازی به داخل ایران راه یابد. نزدیکی کمپانی نفت ایران- انگلیس به شرکت شل، به این معنا که تمديد امتیاز این کمپانی با مداخله قدرت خارجی که شرکت شل باشد انجام بگیرد، مسائل بزرگی را به بار خواهد آورد و لرد کرو<sup>۱</sup> قبل از رویارویی با این مسائل اظهار می‌دارد که آنها ابتدا باید از دیدگاه مطرح شده در بالا مورد بررسی قرار گیرند و شاید از این شرکت خواسته شود که طی مدت قانونی، پیش از اینکه وارد هر گونه قراردادی شوند که پیوند این دو شرکت را در پی داشته باشد، اخطاریه ای<sup>۲</sup> به دولت بریتانیا بدهد. دلیو. هولدرنس<sup>۳</sup>

سند شماره ۱۴

F.O.416/54

موضوع: اختلافات مرزی ایران و ترکیه در مناطق نفت خیز

شماره ۳۷۴

سر جی. لوثر (G.Lowther) به سر ادوارد گری (دریافت شده در شانزده دسامبر)

(شماره ۱۰۶۰)

سر،

قسطنطنیه، دوازده دسامبر ۱۹۱۲

عطف به تلگراف شماره ۳۸۲ آقای مارلینگ در تاریخ بیست سپتامبر گذشته و تلگراف شماره ۳۴۲ به تاریخ ۲۷ همین ماه، اینجانب افتخار دارم نمونه گزارش دریافتی از طرف قائم مقام سرکنسول دولت بریتانیا در بغداد را به همراه این نامه، همچنین نامه‌ای از طرف سرکنسول روس، آقای ارلف<sup>۴</sup> در بغداد خطاب به بریتانیا و همین‌طور گزارشی از طرف آقای سون<sup>۵</sup> به شما ارائه دهم. نایب کنسول بریتانیای کبیر در قصر شیرین، به وسیله نقشه‌ای، احتمالات واگذاری منطقه ذهاب از طرف ایران به ترکیه را مورد بررسی قرار داد. اینجانب قصد دارم مشاهداتم را در مورد پیشنهادات ارائه شده از طرف آقای سون و آقای ارلف ارائه دهم،

1. Lord Crewe
2. notice
3. T.W.HOLDERNESS
4. M. Orlof
5. M.r. Soane

اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا- هدی سلیمی

پیشنهاداتی که باعث معلق ماندن ورود اطلاعات اضافی که برای آنها به بغداد تلگراف زده بوم شدند، زیرا به نظر می‌رسد هم برای روشن سازی مسئله مرزی شمیران، که خط زرد روی نقشه آن را نمایش می‌دهد و هم برای روشن سازی مرزهای دقیق باچا<sup>۱</sup> و مناطق ظطار<sup>۲</sup> در جنوب رودخانه الوند<sup>۳</sup> توضیحات بیشتری مورد نیاز است.

همچنین تقاضا می‌کنم اگر مشکلی نیست، نقشه ضمیمه گزارش آقای سون را چاپ کنید. در صورت امکان، کپی‌ها را برای من بفرستید که بتوانم اینجا در سفارت از آنها استفاده کنم.  
جرارد لوثر<sup>۴</sup>

### سند شماره ۱۵

پیوست ۱ شماره ۳۷۴

سرکنسول اسکات<sup>۵</sup> به سر جرارد لوثر

سر،

بغداد، یازده نوامبر ۱۹۱۲

اینجانب افتخار دارم دو کپی از اسناد ضمیمه شده را به اطلاع جنابعالی برسانم.

آخرین ارجاع به این مسئله، در تلگراف شماره ۹۷ بنده به تاریخ یازده نوامبر ۱۹۱۲ بود.

نرمن اسکات<sup>۶</sup> (Norman Scott)، سرفرمانده منطقه سیاسی ترکی عربی، و سرکنسول دولت بریتانیا در بغداد

### سند شماره ۱۶

پیوست ۲ شماره ۳۷۴

گزارش از نایب کنسول سون

اصل ۱. (عطف به نقشه منطقه ذهاب)

موضوع مورد بررسی در این پیوست، تنها در مورد واگذاری امتیاز نفت به ایران است. اتفاقاً این عمل باعث ماندگاری چراگاه‌های زمستانی کورتو<sup>۷</sup> برای مناطق شهرک نشین گوران<sup>۸</sup> می‌شود، چراگاه‌هایی که توسط مأموران میانجی به شرق می‌رود و تاکنون به طور غیر قانونی از آنها استفاده می‌شد.

1. Bagcha
2. Zatar
3. River Elwend
4. Gerard Lowther
5. Consul – General Scott
6. Norman Scott
7. Kuretu
8. Guran nomads

برخلاف این اصل، یک واگذاری کوچک دیگر هم به ترکیه وجود دارد، و ضرورت واگذاری این منطقه بزرگ به منطقه کورتو، بیشتر از بعضی نواحی دیگر است.

سند شماره ۱۷

F.O.416/54

شماره ۴۰۳

«شرکت نفت انگلیس - ایران به وزارت امور خارجه» (دریافت شده در ۲۰ دسامبر)

سر، «وینچستر هاوس»<sup>۱</sup>، «خیابان اولد براد»<sup>۲</sup>

عطف به طرح مربوط به نیروی دریایی و بررسی‌های دیگر انجام شده در این باره در یازده اکتبر، که با قولنامه‌ای از طرف آقای پارکر در نوزدهم ماه گذشته به پایان رسید، اینجانب از طرف شورا مأمور شده‌ام تا بررسی کنم آیا دولت بریتانیای کبیر هنوز تصمیمی در این باره گرفته است یا نه، زیرا شرکت به سرعت در حال رسیدن به مرحله تولید و جمع‌آوری موجودی‌های سوخت مایع است تا بتواند تنظیمات اولیه را برای رسیدگی به میزان تولیداتش و در اختیار گرفتن سهمش از این میزان ایجاد کند.

در یکی از بررسی‌های انجام گرفته، گفته شده است که دولت بریتانیای کبیر ممکن است نقدی به اصول قرارداد پیشنهاد شده داشته باشد. اینکه ممکن است این قرارداد، تعهدات سیاسی بیشتری را در جنگ یا درگیری‌های داخل ایران ایجاد کند. همین‌طور شورا از من انتظار دارد اعلام کنم در چنین موقعیتی، با نگاه به شرایطی که شرکت نفت ایران - انگلیس در آن به وجود آمد، دولت بریتانیا با قرارداد پیشنهاد شده یا بدون آن، احتیاج به حفاظت دارد. آنها همین‌طور می‌خواهند توجه را به این واقعیت جلب کنند که دولت بریتانیای کبیر این وظیفه را در فرآیند تدارک ارتش محافظ‌هنگ، تقریباً سه سال گذشته که اقوام بختیاری مشکلات زیادی را در آغاز فعالیت‌های ما در خوزستان<sup>۳</sup> ایجاد کردند، به رسمیت شناخت.

از طرف دیگر، شورا از من می‌خواهد تا اعلام کنم شرکت نفت ایران - انگلیس بدون شک، در قسمتی از ایران که در آن به فعالیت‌های خود ادامه می‌دهد به جای مشکل ایجاد کردن، مداخله آرام و بی‌دردسری دارد، مهم‌ترین کاری که این شرکت برای مردم این منطقه انجام داده است، آوردن صلح و نظم است، تا حدی که تلاش دولت ایران در بقیه بخش‌های منطقه برای رسیدن به امنیت، بیهوده می‌نماید.

در نتیجه، شورا اظهار می‌دارد که ادامه فعالیت‌های شرکت و همین‌طور هزینه‌های سرمایه‌ای بیشتری که در قرارداد پیشنهادی به نیروی دریایی مد نظر است، به هیچ‌عنوان رو به افزایش نیست. مسئولیت‌های سیاسی دولت بریتانیا در ارتباط با این شرکت، این است که به طور صلح‌آمیز تلاش کند نظم و دولت مناسب (که بسیار مورد تقاضا است) را بازگرداند، همین‌طور به تحکیم و یکپارچگی منافع انگلیس در ناحیه

1. Winchester House  
2. Old Broad  
3. Arabistan

اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا- هدی سلیمی

جنوبی ایران بپردازد.

سی.گرین وی ، مدیر عامل

سند شماره ۱۸

F.O.416/54

شماره ۴۳۰

وزارت خارجه به اداره کل هند

(محرمانه)

وزارت خارجه، ۲۷ دسامبر، ۱۹۱۲

سر،

اینجانب از طرف وزیر امور خارجه سر ادوارد گری فرستاده شده ام تا دریافت رسید نامه شما را به تاریخ سیزده ماه جاری در ارتباط با آینده شرکت نفت ایران- انگلیس مربوط به موقعیت بازرگانی و سیاسی این کشور در ایران و خلیج فارس اعلام کنم.

آقای گرینوی، که از طرف پارلمان نماینده شرکت است، در بیستم ماه جاری در رابطه با مزیت و داد و ستد به دست آمده از سفرش برای به دست آوردن اطلاعات مفصل‌تر در مورد نکات مورد اشاره قرار گرفته در نامه شما به این دیپارتمان خوانده شد.

او گفت در شهادت خود قبل از اینکه کمیته موجودی‌های سوخت نفتی برای نیروی دریایی را زیر سؤال ببرد، تا حدی به موقعیت شرکت نفت ایران و انگلیس اشاره کرده بود. او همچنین این شهادت را با بیان این نکته که مدیران "شرکت شل" با مدیران شرکت نفت برمه (که اثبات شده بود شرکت نفت ایران و انگلیس را کنترل می‌کنند) در "گلاسگو"<sup>۱</sup> در مورد هدف به دست آوردن کنترل شرکت نفت ایران- انگلیس از طریق خرید تعداد زیادی سهام عادی و روزمره گفتگو کرده بودند، تکمیل کرد. آقای گرینوی بیان داشت که این میزان سهام می‌تواند برابر با رسیدن شرکت شل، به هدفش در به دست آوردن کنترل شرکت نفت باشد. همین‌طور از نظر مالی برای شرکت شل، چه از نظر مشخص کردن قیمت نفت و چه برای انتقال میزان زیادی از تولیدات شرکت نفت ایران- انگلیس سودمندتر است.

در این پی، آقای گرینوی پذیرفت که چنین تنظیماتی ممکن است برای به دست گیری کنترل از طرف شرکت شل مقدماتی باشد، اما بعد گفت شرکت شل باید در این اقدامات ابتدایی برای به دست آوردن کنترل نهایی تلاش کند و افزود که ارائه اخطار به مناسبی به دولت بریتانیای کبیر در مورد این اقدام، برای شرکت نفت ایران- انگلیس، شدنی نیست.

"لوئیس مالت"<sup>۲</sup>

1. Shell Transport Company
2. Glasgow
3. Louis Mallet

**سند شماره ۱۹**

F.O.416/54

شماره ۴۳۸

اداره نیروی دریایی به وزارت امور خارجه (دریافت شده در سی دسامبر)  
(محرمانه)

سر،

اداره نیروی دریایی، ۲۸ دسامبر ۱۹۱۲

عطف به نامه وزارت امور خارجه در تاریخ پانزده نوامبر و مکاتبات بعدی در زمینه میدان‌های نفتی در بین النهرین و ایران. اینجانب از طرف اعضای کمیسیون دولت بریتانیا در اداره نیروی دریایی، موظف هستم دیدگاه‌های آنها را در مورد وقایع پیش آمده با سر ادوارد گری، در میان بگذارم.

۲. با توجه به مکاتبات انجام شده در وزارت امور خارجه در سال ۱۹۰۹ (و با اشاره به نامه نیروی دریایی در ۲۶ دسامبر ۱۹۱۲) به نظر دولت بریتانیا رسید که امتیازات بین النهرین آماده برای مذاکره بود و این امتیازات به هیچ وجه از طرف گروهی که منافع خارجی در آن مسلط است یا تأثیر زیادی در آن دارد، قابل مطالبه نیست. براساس مکاتبات اخیر، سر ادوارد گری هم با این دیدگاه موافق است و با رضایت بسیاری یادآور مکاتباتی می‌شود که خطاب به سفیر دولت بریتانیا در قسطنطنیه در رابطه با این موضوع اتفاق افتاد. منافع شاهنشاهی بریتانیا در زمین‌های ایران بسیار راسخ است، همان‌طور که در نامه یاد شده از طرف اداره نیروی دریایی به آن اشاره شد، بریتانیا قصد دارد این اداره را در ارائه حمایت دیپلماتیکی که ممکن است برای شرکت ایران و انگلیس فراهم شود، با توجه به اینکه متقاضی امتیازات بین النهرین هستند، قانونی و موجه نشان دهد و از همه قدرت خود در این زمینه استفاده می‌کند، حتی اینکه نیروهای خارجی کنترل میدان‌های ایران از طریق بین النهرین را به دست بگیرند. اداره نیروی دریایی در جای خود قصد دارد، با اشاره به قراردادهایی که در دست دارد، یک بازرسی قابل قبول عملی روی سوخت رسان‌ها و متصدیان نیروی دریایی از طرف شرکت ایران و انگلیس انجام دهد.

۳. در هر صورت، براساس سیاست کشف دو میلیون لیر سرمایه برای یک شرکت انگلیسی فعال در منطقه، نقدهای زیادی به طرح مذکور وجود دارد که باید در انجمن، به وسیله خود اداره نیروی دریایی یا توسط وزیر امور خارجه دولت هند مطرح شود. این منطقه اگرچه به شدت در معرض مداخله انگلیس قرار دارد، قلمرو خارجی به حساب نمی‌آید. با وجود اینکه براساس محتویات طرح، وام یاد شده باید بازپرداخت شود، این کار در پی موفقیت شرکت هم در کشف موجودی‌هایش و هم در حفاظت از بازار خود در برابر رقبای تجاری قدرتمند انجام می‌گیرد. چه این پول بازپرداخت شود و چه دولت موظف باشد نمایندگان را به کار بگیرد تا در شورای شرکت تجاری مشغول فعالیت شوند، فعالیتی که در معرض ریسک خطرناک تری قرار دارد.

۴. رؤسای اینجانب شک دارند که چنین سیاستی بتواند براساس قوانین دریانوردی به پارلمان ارائه شود و فکر می‌کنند برای سر ادوارد گری روشن خواهد شد که چنین تعهدات دور از دسترسی در قراردادهای معمول



اداره نیروی دریایی احتمالاً یا بلافاصله مطرح می‌شود یا در مسائل آینده مربوط به سیاست خارجی بیرون از قلمرو اداره نیروی دریایی، یا در زمینه نتیجه گیری‌های مشخص ارتش و گارد نیروی دریایی که دولت هند در آن به شدت اهمیت دارد، خودش را نشان می‌دهد. اگر قرار باشد چنین سیاستی تنها از طرف نیروی دریایی مورد حمایت قرار بگیرد، که این طور نیست، میدان‌های نفتی دیگری وجود دارند که به احتمال زیاد، استدلال‌های مذکور برای اقدامات مشابه در آن به همان اندازه پذیرفتنی یا شاید قابل قبول‌تر باشد، به خصوص اگر این میادین در قلمرو انگلیس و در محدوده یک سفر دریایی کوتاه از انگلستان باشند، تا در مسیر خلیج فارس یا "کانل سونز"<sup>۱</sup> و کیپ<sup>۲</sup>.

۵. در پاسخ به اظهارات آقای گرینوی، بدین شرح که اداره نیروی دریایی مایل نیست برای اتخاذ یارانه گامی بردارد، پیش از اینکه وزیر خارجه دولت هند پیشنهاد دهد تا قراردادی فرعی به نفع این سازمان ایجاد شود، در حال حاضر موقعیت به گونه ای است که اداره نیروی دریایی با اداره کل هند در ارتباط می‌باشد تا ببیند آیا چشم اندازی در این جهت وجود دارد که اداره کل هند نفت ایران را برای فعال سازی راه‌های ارتباطی براساس قابلیت‌های موجود و کیفیت و قیمت مناسب به کار بگیرد و اینکه اداره نیروی دریایی پاسخ قاطعی دریافت کرده است یا نه. آقای گرینوی می‌داند که زغال سنگ ارزان قیمت هند، ناچار تنها رقیب نفت در مسئله راه آهن خواهد بود و بنابراین، اگر تولیدات نفت ایران آن طور که باید، در این راه آهن یا برای مصرف کننده هندی، مورد استفاده قرار نگیرند، اداره نیروی دریایی با دعوت از اداره کل هند، جهت درخواست تأمین رایانه، می‌تواند عملاً از این کشور تقاضا کند که به طور غیر مستقیم، به دولت بریتانیا<sup>۳</sup> رایانه دهد؛ همچنین طرح مورد نظر شرکت درباره هند، باعث مطرح شدن پیشنهادهای در مورد یک قرارداد مالی تبعیض آمیز در ارتباط با نفت وارد شده از ایران به هند می‌شود. این نگرش هرگز مانع اقدام شرکت نفت ایران- انگلیس جهت واگذاری این قرارداد با تمامی قابلیت هایش به اداره کل هند نمی‌شود.

۶. رؤسای من اظهار می‌دارند که جنبه سیاسی احتمالی مسئله از نظرگاه وزارت خارجه و اداره کل هند، علت ارتباطات این دو سازمان شده است.

۷. در رابطه با مذاکرات بین شرکت نفت ایران- انگلیس و شرکت شل، آقای گرینوی خاطر نشان کرد اگر توافق نامه ای هرگز قابل قبول نبود، احتمال دارد قراردادهای نیروی دریایی در شرایط عادی، خارج از چنین قواعدی با شرکت نفت ایران- انگلیس منعقد شود.

۸. اگر این روند دنبال شود، و دولت هند توانایی استفاده از سوخت نفتی را در راه آهن خود داشته باشد، که احتمال وجود فرصتی برای استفاده از نفت به جای زغال سنگ در آن وجود دارد، پشتیبانی قابل توجهی از شرکت نفت، براساس اصول معمول ایجاد می‌شود. افزون بر این، اگر پشتیبانی دیپلماتیک از امتیازهای بین‌النهرین، جهت پرهیز از ورود نفوذ خارج به میادین ایران ادامه یابد، رؤسای من معتقدند که جدای از هر

1. Suez Canal
2. The Cape
3. Imperial Services

فکر و نظر سیاسی که احتمال دارد باعث توجیه و قانونی جلوه دادن اقدامات خاص توسط سر ادوارد گری یا وزیر خارجه دولت هند در شورا شود، هر اندازه حمایت دولتی که شرایط کنونی روا می‌دارد، برای حفاظت از استقلال تجاری شرکت نفت ایران- انگلیس وجود داشته باشد، مهیا می‌شود.

۹. سروران اینجانب تا کنون ندامت خود را جهت ادامه هرگونه مداخله که به انحصار بیشتر در بازار سوخت نفت با ترکیب‌های قدرتمند گرایش دارد، ابراز کرده‌اند؛ از طرف دیگر باید در نظر بگیرند که آیا از نظر اداره نیروی دریایی، منافع این سازمان در هر مورد، آنچنان در معرض خطر قرار می‌گیرد که توجه به مسئله بزرگ‌تر کم رنگ شدن شرکت‌های تجاری را ضروری کند. یکی از سیاست‌هایی که تاکنون برای به کار گرفتن در بقیه موارد رد کرده‌اند، از جمله سیاست‌هایی است که اگر آغاز شده بود، احتمالاً تا کنون ادامه می‌یافت؛ همچنین بیان نتایج خاص آن در میدان‌های نفتی بسیار دشوار است. این سیاست از نوعی است که شانس زیادی در یافتن جایگاه مهم و منحصر به فردی نزد نیروی دریایی دارد.

۱۰. رؤسای من یک کپی از این نامه را به اداره کل هند می‌فرستند.

سند شماره ۲۰

F.O.416/55

شماره ۷۱

وزارت خارجه به اداره کل هند

وزارت خارجه، سیزده ژانویه ۱۹۱۳

عطف به نامه شما در تاریخ بیست نوامبر گذشته، مربوط به ارتباط تلگرافی با ناحیه جنوبی ایران، اینجانب از طرف وزیر خارجه سر ادوارد گری مأمور هستم تا کپی تلگراف‌های فرستاده شده از طرف تهران به دولت بریتانیا با موضوع یاد شده را به اطلاع برسانم.

اینجانب وظیفه دارم اعلام کنم که سر ادوارد گری عطف به توافق "مارکی کرو"، تمایل دارند پیشنهاد "سر دلبیو. تانلی" را بپذیرد؛ بدین شرح که یک کپی از نامه فرستاده شده از طرف وزیر پست و تلگراف ایران به مدیر دپارتمان تلگراف هند و اروپایی در تهران را با تضمین تمدید آن تا سال ۱۹۴۵، بدون اینکه در آینده به مجلسی از کنوانسیون‌های انگلیسی موجود در ایران ارجاع داده شود، به وزیر امور خارجه ایران بفرستند.

بنده می‌خواهم امید خود را از این جهت ابراز کنم که احتمال دارد اقتدار لازم جهت شروع کار روی خط راه آهن خوزستان به آقای "کینگ وود" منتقل شود، کسی که خدمات با ارزشش در رابطه با مذاکرات با آقای سر ادوارد گری، بسیار رضایت بخش بوده است.

1. Marquess Crewe
2. Sir W. Townley
3. King Wood

همچنین می‌افزایم که بانک سلطنتی ایران و شرکت نفت ایران- انگلیس از قراردادهای منعقد شده مطلع هستند.

لوییس مالت

سند شماره ۲۱

F.O.416/55

شماره ۷۲

وزارت امور خارجه به اداره کل هند

وزارت خارجه، سیزده ژانویه ۱۹۱۳  
سر،  
عطف به نامه شما در تاریخ سوم ماه جاری، در ارتباط با نور رسانی و رهنماهای شناور خلیج فارس و همین‌طور ساخته شدن برج فانوس‌های دریایی در جزیره شیخ شعیب<sup>۱</sup>. اینجانب از طرف وزیر امور خارجه، سر ادوارد گری، مأمور هستم که کپی تلگرافی دیگر از سوی دولت بریتانیا به تهران را به دست شما برسانم. این نامه دریافت پاسخی نه چندان رضایت بخش از دولت ایران به تذکریه‌ای که در یازدهم ماه گذشته ابلاغ شده بود و در جستجوی دستورهای راهنمایی در این مسیر بود را گزارش می‌دهد.  
اینجانب می‌خواهم به استظهار برسانم با نگاه به این واقعیت که به نظر می‌رسد هیئت وزیران ایران در دوره «علاءالسلطان»<sup>۲</sup> در مرحله شکل‌گیری است، با توجه به توافق مارکی کرو، سر ادوارد گری تمایل دارد تلگرافی را خطاب به سر دبلیو. تانلی بفرستد و به اطلاعش برساند که او باید دولت ایران را برای هدف مذکور، بار دیگر ملاقات کند.  
لوییس مالت

سند شماره ۲۲

F.O.416/55

شماره ۷۳

وزارت خارجه به بانک شاهنشاهی ایران  
عطف به نامه شما در تاریخ دوازده سپتامبر، در زمینه ارتباطات تلگرافی ناقص در قسمت جنوبی ایران. اینجانب از طرف وزیر امور خارجه، سر ادوارد گری، فرستاده شده ام که طرح بنای یک ایستگاه بی سیم در «محمره»<sup>۳</sup>، و همچنین بنای نمونه آن ایستگاه در «بوشهر»<sup>۴</sup> را به اطلاعتان برسانم، دولت بریتانیا با دقت

1. Sheikh Shuaib
2. Ala- es- Sultaneh
3. Muhammerah
4. Bushire

این پیشنهادات را مورد بررسی قرار داده بود، اما صلاح ندیده است که به آنها جامه عمل بپوشاند. همچنین اینجانب به استظهار می‌رسانم که مهم‌ترین مسئله در ارتباط با سیستم تلگراف تحت کنترل انگلیس در ایران، تمدید امتیازهای تلگراف انگلیس که در سال ۱۹۲۵ به پایان می‌رسد تا سال ۱۹۴۵ است. دولت بریتانیا می‌گوید که بنای خطوط راه آهن خوزستان و حفاظت آن را به عهده می‌گیرد، در صورتی که دولت ایران اجازه تمدید امتیازهای مذکور را بدهد. اگر در حال حاضر یک ایستگاه تلگراف بی‌سیم در محمره وجود داشت، ارتباطاتی که خود دولت ایران به دنبال آن است، به تحقق می‌پیوست و با اینکه احتمال دارد دولت ایران ادعای هرگونه درآمدی از طریق ارتباطات بی‌سیم بین محمره و بوشهر را داشته باشد، اجبار در پی رضایت گرفتن برای امتیازهای تلگراف از بین می‌رود. براین اساس، دولت بریتانیا در تهران، در هفتم ماه گذشته، دستور داد هرگونه تلاشی در جهت گرفتن مجوز برای دپارتمان تلگراف هند و اروپایی که خطوط راه آهن خوزستان را نظم دهد، ایجاد شود. سر دبلیو. تانلی گزارش دادند که دولت ایران تمدید امتیازهای تلگراف را تضمین کرده و براین اساس، پیشنهاد داده است که فوراً بازسازی خطوط خوزستان آغاز شود.

لوییس مالت

سند شماره ۲۳

F.O 416/55

شماره ۹۶

«م. بروارد»<sup>۱</sup> به وزارت خارجه (دریافت شده در هفده ژانویه)

سر،  
لندن، خیابان دنیگ، ۳۰ و ۳۲  
اینجانب قصد دارم پس از گذراندن سه سال تجربه معدن کاری در شمال ایران، یک سندیکا شکل دهم. از آنجایی که اینجانب هرگز نمی‌خواهم اختلاف و ناسازگاری میان لندن و سنپترزبورگ ایجاد شود، خوشحال می‌شوم اجازه دهید مطالب ذیل را به اطلاع شما برسانم:  
۱- گروه داریسی (شرکت نفت ایران - انگلیس) در بخشی از ایران که روسیه در آن اقتدار دارد به نام منطقه ی «کاراداق»<sup>۲</sup> دارای حقوق و امتیازهایی است.  
۲- با تأیید و پشتیبانی سیاسی سنت پترزبورگ، امکان وجود هر عارضه‌ای در پی شکل‌گیری سندیکایی با سرمایه مستقل برای بررسی زمین‌های نفتی در قسمت شمال غربی ایران وجود دارد.  
در انتظار دریافت پاسخی رضایت بخش،  
اعتماد کنید

1. M. Brouard
2. Denhigh Street
3. Karadagh

«چارلز ای. بروارد»<sup>۱</sup>

مهندس معدن

## سند شماره ۲۴

مباحثات بر سر امتیازهای نفت بین النهرین در نامه وزارت امور خارجه به اداره کل هند

شماره ۲۱۷

وزارت امور خارجه به اداره کل هند

سر،  
وزارت امور خارجه، پنجم فوریه، ۱۹۱۳

عطف به نامه شما، در ارتباط با بهره برداری از میدان‌های نفتی در بین النهرین و ایران، به تاریخ چهارم ماه گذشته، اینجانب از طرف سر ادوارد گری آمده‌ام تا به شما اطلاع دهم مدیر عامل شرکت نفت ایران و انگلیس در تاریخ نهم ماه گذشته با وزارت تماس گرفت و با سر ملت<sup>۲</sup> در رابطه با موضوع مطرح شده گفتگو کرد.

آقای گرینوی به آقای ملت گفت اگر دولت بریتانیا موفق به کسب امتیاز بین النهرین برای شرکتش شد، پیشنهاد ادغام با شرکت شل را رد می‌کند.

آقای گرینوی سپس جویا شد که آیا اداره امور دریایی پاسخی نهایی را به قرارداد با شرکت شل داده است و وقتی مطلع شد که آنها از انجام این کار سر باز زده اند، گفت ادغام شرکتش با شرکت شل ناگزیر بود، حتی اگر امتیاز بین النهرین برای شرکتش حفظ می‌شد.

آقای ملت بیان کرد که این خودداری مسئله مورد نظر او را تحت تأثیر قرار نداد و آقای گرینوی نیز دلیل خود برای چنین کاری را تغییر داد، اما کسب امتیاز بین النهرین هدف او باقی ماند.

بر این اساس، آقای ملت بر این شد که در چنین شرایطی، رهنمود دادن به وزارت بریتانیای کبیر در قسطنطنیه برای حمایت از شرکت نفت ایران و انگلیس جهت کسب امتیازهای بین النهرین فایده ای ندارد و بر این اساس ایشان باید پیشنهاد می‌دادند که سر ادوارد گری، دیگر به فعالیت خود در این زمینه ادامه ندهد.

آقای گرینوی گفت اگر شرکتش پشتیبانی دولت بریتانیای کبیر را داشت، خیلی بهتر و راحت تر می‌توانستند با شرکت شل ارتباط برقرار کنند.

آقای گرینوی گفت شدیداً مخالف با ادغام شدن با شرکت شل است و باید پذیرفت که اگر دولت بریتانیای کبیر به اندازه کافی فشار تحمل کرده است، شرکت نفت ایران و انگلیس فراتر از نوعی قرارداد خرید و فروش با آنها نمی‌رود.

1. Charles A. Brouard  
2. Sir L. Mallet

سر ملت اظهار داشت احتمالاً چنین توافق نامه‌ای برای پنج سال بسته می‌شود که ممکن است بعد از آن اداره نیروی دریایی بخواهد قراردادی با شرکت نفت ایران و انگلیس ببندد، اما آقای گرینوی بیان داشت چنین توافق نامه‌ای باید برای ده سال منعقد شود.

آقای گرینوی به آقای ملت گفت که شرکت شل در ارتباط با بهره برداری از میدان‌های نفتی مکزیک با لرد کدروی<sup>۱</sup> مذاکره کرد و شک نداشت که تمایل به منافع فرمانروایی او از طرف این شرکت، فقط برای مدت کوتاهی طول می‌کشد.

من قصد دارم توجه ویژه مارکی کرو<sup>۲</sup> به این بیانیه نهایی را جلب کنم؛ بیانیه‌ای که به نظر می‌رسد اهمیت به خصوصی برای سر ادوارد گری داشته باشد.

همچنین می‌خواهم یک کپی از نامه‌ای را که به دستور سر ادوارد گری خطاب به معرفی چهار دیدگاه از طرف اداره امور دریایی در ارتباط با این موضوع نوشته شده بود، به شما منتقل کنم و به بررسی این مسئله بپردازم که این اداره در صورتی که لرد کرو و کمیسیونرهای فرمانده بتوانند پایه و اساس قابل قبولی برای انجام این کار ارائه دهند، فقط باید از پیشنهاد کمک مالی به شرکت نفت ایران و انگلیس حمایت کند.

در پایان، بیان می‌دارم که سر ادوارد گری، تمام تلاش خود را برای حفظ هویت انگلیسی در شرکت انجام داده است.

لوییس ملت

## سند شماره ۲۵

دیدگاه‌های گرینوی در مورد عدم اختلاط شرکت رویال داچ شل با شرکت نفت ایران و انگلیس و راه‌حل‌های مربوط به آن

شماره ۲۸۶

آقای گرینوی به وزارت امور خارجه (دریافت شده در سیزدهم فوریه) (محرمانه)

وینچستر هاوس<sup>۳</sup>، اولد براد استریت<sup>۴</sup>، لندن، دوازده فوریه، ۱۹۱۳

اینجانب دریافت نامه شما را با پیام محرمانه دیدگاه‌های اداره نیروی دریایی در مورد پیشنهاداتی که اخیراً از طرف شرکت من به دولت بریتانیای کبیر می‌شود، در تاریخ پنجم ماه جاری اعلام می‌کنم.

قبل از اشاره به نکته‌ای که ابتدا در نامه شما مطرح شد، اینجانب می‌خواهم از طرف اعضای انجمن به اطلاعاتان برسانم، من و تک تک همکارانم، چهار پاراگراف آخر بدین شرح که سر ادوارد گری لازم نمی‌بیند شرکت نفت ایران و انگلیس با شرکت شل ادغام شود را به طور کامل بررسی کرده‌ایم، و تنها به این دلیل

1. Lord Cowdray
2. Marquess of Crewe
3. Winchester House
4. Old Broad Street

است که سعی در یافتن ابزاری مناسب برای حفظ ماهیت خالص انگلیسی شرکت داریم. همین‌طور خواستار بیان این نکته هستیم که این مسئله یکی از مسائل ضروری و قابل توجه است، اگرچه ما تاکنون با بهانه‌های گوناگون شرکت شل را پس زده ایم (بهانه‌هایی که با نمایش واقعیت معرف ورود مؤخر ما به بازار به دلیل مأموران مخفی که اخیراً فرستاده شده‌اند، به ما یاری رسانده‌اند)، با این حال در مدت زمان کوتاهی، با توجه به شرایط اضطراری موقعیت خود، مجبور می‌شویم در نهایت تصمیم خود را بگیریم.

اگر قرار بر این باشد که چنین فشاری را تحمل کنیم، باید نهایت سعی خود را بکنیم که هر نوع قراردادی با اداره نیروی دریایی را از چنین توافق نامه‌ای حذف کنیم، از طرف دیگر، همان‌طور که در کپی‌های فرستاده شده در مکاتبات بین آقای کهن<sup>۱</sup>، از شرکت نفت آسیایی (محدود شده) و بنده به همراه نامه‌ای به تاریخ پانزدهم اکتبر ۱۹۱۲، با نتیجه‌ای در تاریخ ۲۴ اکتبر ۱۹۱۲، زمانی که من کپی‌هایی از اطلاعات محرمانه شما را دریافت کردم، خواهید دید، شرکت شل شدیداً برابر این شرایط مقاومت خواهد کرد و ممکن است اصرار ما بر آن غیر ممکن باشد.

عطف به پیشنهاد اعطای کمک مالی از طرف بریتانیای کبیر، اعضای شورا ارزیابی می‌کنند که احتمال دارد در این زمینه دشواری‌های موجود باشد که توافق ناپذیر قلمداد شود، اما انتظار دارند من بیانگر این مسئله باشم، همچنین تصور می‌کنند صحیح نیست گفته شود که سیاستی با ۲۰۰۰۰۰۰ سرمایه پیاده شود و توافق بر سر این باشد که اگر شرکت منافع قرارداد را به درستی و شایستگی جلو ببرد، سالیانه چنین مبلغی پرداخت شود؛ بنابراین تنها ریسک موجود مبلغ دریافتی قبل از گرفتن نفت خواهد بود.

با توجه به پیشنهاد کمک مالی از طرف دولت هند به میزان ۲۰۰۰۰۰۰ (از سه تا سی درصد سالانه) که براساس برآوردها مورد تقاضا خواهد بود، کمک گرفتن از دولت هند به نفع منافع شاهنشاهی صحیح به نظر می‌رسد و همان‌طور که در پاراگراف آخر آورده شده است، این کمک بیشتر به حرف است تا اینکه در واقعیت انجام شود، زیرا این مبلغ هر سال از طرف اداره نیروی دریایی در قبال دریافت نفت بازپرداخت می‌شود و تنها ریسک موجود از کار افتادن و ورشکستگی دولت خواهد بود.

از طرفی، اعضای شورا با جرأت اظهار می‌دارند که چنین کمک کوچکی به نیروها و سازمان‌های پادشاهی، برای هند بسیار صحیح و به جا خواهد بود تا در نتیجه یک نیروی دریایی شاهنشاهی بسازد، به ویژه اینکه این بخش دارای اهمیت وافری، هم از نظر سیاسی و هم از لحاظ سوق الجیشی، برای هند است و از طرفی برای نگهداری ماهیت خالص انگلیسی، این منفعت تجاری مهم در جنوب ایران هم دارای اهمیت می‌باشد.

تاکنون، عطف به این مسئله که دولت هند به جای زغال سنگ، از ایران نفت دریافت کرده است تا از آن در ساخت راه‌آهن‌های خود بهره بگیرد، خوشحال می‌شوم نکته‌ای را به عنوان نتیجه نمایندگی شرکت

1. Mr.Cohen

اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا - هدی سلیمی

که در حال حاضر تعداد زیادی آزمایش و بررسی در زمینه کارایی نفت در مقایسه با زغال سنگ انجام داده است، به اطلاعاتان برسایم. از آنجایی که هشت ماه تا دو سال طول می‌کشد تا نتایج این آزمایشات و بررسی‌ها به نمایش درآید هنوز کمی تردید وجود دارد که این بررسی‌ها نشانگر امتیازهای برتر نفت باشد، این مسئله که آیا در نهایت دولت هند تصمیم می‌گیرد از نفت ایران برای راه آهن خود استفاده کند یا نه، کمک به حل مشکل کنونی نخواهد کرد.

بنابراین، مبتنی بر این پیشنهاد که دولت هند، به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل در نظر گرفته شده برای ارائه خدمت به نیروی دریایی شاهنشاهی تلقی شود و تنها از این منظر به آن نگاه شود و مورد قضاوت قرار بگیرد، اعضای شورا ترس این را دارند که هر نوع نمایندگی از طرف آنها هیچ فایده و ارزشی برای اداره کل هند نداشته باشد و همین‌طور نشانه‌هایی از این قرار وجود دارد که این خدمات مورد استقبال دولت بریتانیای کبیر قرار بگیرد.

از طرفی همان‌طور که در پاراگراف آخر گفتگوییم با سر ملت اظهار کردم، پیش بینی شده است که اقدامی جهت جلو رفتن پیشنهادات مطرح شده از سوی ما انجام نمی‌گیرد، همین‌طور دولت بریتانیای کبیر درخواست کرده است کنترل انگلیس روی میدان‌های نفتی حفظ شود، این کار می‌تواند حداقل در نیمی از راه‌های دیگر عملی باشد و اگر امکان داشت، نشستی ترتیب داده شود تا اعضای شورای من و چند عضو از دولت و اداره نیروی دریایی که درگیر مسئله هستند، بتوانند یک دیگر را ملاقات کنند و در یک میزگرد، گزینه‌های مختلف را به بحث گذارند و بدون شک در مورد یک راه حل به نتیجه برسند.

برای مثال، یکی از طرح‌هایی که من در گفتگوییم با سر لوییس ملت مطرح کردم، قراردادی بود که باید بین اداره نیروی دریایی و شرکت من در مورد خطوط پیشنهادی در نامه بیستم ماه گذشته بسته شود. یکی از قیود این قرارداد، این بود که اداره نیروی دریایی باید سالانه ۱۰۰۰۰ براساس میزان نفتی که در مقابل دریافت می‌کند، پرداخت کند. این یکی از شروط معمول در قراردادهای تجاری است و می‌تواند این معنی را دهد که از زمانی که ما مصرف زیاد را برای اجرای قرارداد آغاز می‌کنیم (برای توسعه میدانی بیشتر، خطوط لوله و پالایشگاه‌ها)؛ مثلاً «بهای هر واحد زغال سنگ را در معامله مشخص می‌کنیم»، باید سالانه براساس پولی که پرداخت کرده‌ایم (به اندازه پنج در ازای هر تن زغال سنگ) ۱۰۰۰۰۰ بگیریم، در این صورت میزان پول پرداختی برای نفتی که به دست آورده‌ایم، کاهش می‌یابد.

اعضای شورا تصور می‌کنند چنین قراردادی به آنها این قدرت را می‌دهد تا سرمایه افزوده مورد نیاز برای تنظیم قرارداد مورد نظر را افزایش دهیم و همین‌طور موانع موجود برای شرکت جهت حفظ استقلالش را از میان برداریم.

این مسئله یکی از مهم‌ترین مسائل نه فقط برای شرکت نفت ایران و انگلیس، بلکه به جرئت می‌گوییم، برای دولت بریتانیای کبیر است و باید فوراً اقدامی برای آن انجام گیرد. اعضای شورا موظف هستند اگر سر ادوارد گری امکان تشکیل یک جلسه هرچه سریع‌تر را دارد، نشستی تشکیل دهند تا همه مباحث، در آن مورد بررسی قرار گیرد، با این هدف که راهی عملی در مواجهه با دشواری‌های موجود بیابند که نه برای



اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا- هدی سلیمی

دولت سنگین باشد و نه منجر به اختلافات سیاسی شود.

مدیر عامل سی. گرینوی

سند شماره ۲۶

F.O. 416/57

موضوع سند: مناسبات شیخ خزعل با انگلیسی‌ها جهت تسهیل کار شرکت نفت ایران و انگلیس

شماره ۵

وزارت خارجه به شرکت نفت انگلیس- ایران

سر،

وزارت خارجه، جولای ۱۹۱۳

من از طرف وزیر امور خارجه سر ادوارد گری فرستاده شده‌ام که دریافت رسید نامه شما در تاریخ ۲۷ می را در باب مذاکراتتان با شیخ محمره برای اجازه حفر تونل نفتی در این منطقه اعلام نمایم.

سر ادوارد گری هم اکنون یک تلگراف از سرکنسولش در بوشهر گرفته است؛ از این قرار که کنسول بریتانیای بزرگ در محمره اخیراً از یک فرصت دست نیافتنی به سود خود استفاده کرده و در تنظیم موافقتنامه‌ای بین شرکت شما و شیخ خزعل با این نتایج موفقیت آمیز رسیده است :

شرکت شما ممکن است در هر جایگاهی که تشخیص دهید، عملیات حفر تونل نفتی را ادامه دهد. برخلاف اینکه شرکت شما از نفت برداشت شده بهره برداری می‌کند، شیخ ظاهراً سه درصد سهام، همان درصدی که بختیاری‌ها دریافت می‌کردند را به یک شرکت فرعی مکمل اختصاص خواهد داد که بلافاصله بعد از آن تأسیس خواهد شد. از این سه درصد شیخ یک درصد را به عنوان توافق و حسن نیتش به شرکت باز می‌گرداند، و فقط دو درصد برای خودش خواهد ماند.

عطف به آخرین پاراگراف زیر قسمت پاسخ، می‌خواهم بگویم که سر ادوارد گری از شروط و قید و بندهای حقوق شرکت شما که در امتیازنامه ذکر شده و با نگاهی به موقعیت دولت بریتانیای کبیر که چنین حمایت‌هایی را در حد توانش به حقوق شرکت ارائه می‌دهد، یادداشت برداری می‌کند. من جوای این هستم که سر ادوارد ممکن است پس از آن در حمایت چنین شواهدی قرار بگیرد، به ویژه شواهدی که می‌گویند زمین‌های زیر کشت که مهندسان شما برای بنای هر کاری در ارتباط با عملیات حفر پیشنهاد شده ضروری در نظر می‌گیرند، در تاریخ اعطای امتیاز به آقای داری، اموال دولت بودند.

سند شماره ۲۷

F.O 416/57

سند ۱۴۴,۰۲۳

شماره ۶

سر جی. لوتر به سر ادوارد گری. - (دریافت شده در دوم جولای)

سر ، استانبول (قسطنطنیه)، ۲۷ جون، ۱۹۱۳.

عطف به گزارش شماره ۵۶۴ نوزده ژوئن، افتخار انتقال این پیام را بدین وسیله دارم که دست نویس فرانسوی این بند با هدف حفظ حقوق شرکت‌های نفت ایران و انگلیس در هر منطقه‌ای که ممکن است توسط ایران به ترکیه واگذار شود، وارد کنوانسیون مرزی ترک - ایرانی شود.

هنگامی که دست نویس انگلیسی را به عنوان پایه ضمیمه گزارش شماره ۱۷۶ در تاریخ هفت ژوئن می‌کردم، اصلاحات مشخصی در دست نویس فرانسوی با هدف حفظ امنیت مقاصد که توجه شما را در گزارش فوق‌الذکر به آن جلب کردم، مطرح کرده‌ام.

من باعث شدم که این دست نویس به همکار روسی‌ام نشان داده شود و به پیشنهاد او، اصلاحات کوچکی در پاراگراف اول، برای واضح کردن این موضوع که شرکت نفت ایران و انگلیس مدعی انحصار فروش نفت نیست، انجام بگیرد. همین‌طور به اطاعت از تقاضای آقای دو جیر برای یک کپی از دست نویس پرداختم که می‌گفت با نگاه به سود گسترده روسیه در هر چیزی که مربوط به صنعت نفت است، او باید محدوده و قلمروش را به اطلاع دولتش برساند، که گفت این کار را از طریق تلگراف انجام می‌دهد. برای اجتناب از تأخیر، خوشحال می‌شوم که اگر می‌توانید اجازه استفاده از این دست نویس را به عنوان پایه بحث با دولت عثمانی به من بدهید؛ از طریق تلگراف به من خبر دهید.

همین‌طور اضافه می‌کنم که همکار روسی من برخلاف فشار شدید و دائمی که به دوش می‌کشد، هنوز موفق نشده وزیر بزرگ را وادار به گنجاندن پیشنهاداتی در نوشته بکند که به طور کلامی با در نظر گرفتن مرز در مناطق ضحاب مورد توافق واقع شده‌اند.

جرارد لورد

سند شماره ۲۸

ضمیمه سند ۶

سند ۰۲۴.۱۴۴. شماره ۶ (فرانسوی)

اعطای امتیاز در کنوانسیون ماه می ۱۹۰۱ توسط دولت اعلاحضرت، شاه ایران به ویلیام داری مورد توافق احزاب بالای طرف قرارداد بود و در واقع مطابق با مفاد ماده نه کنوانسیون مذکور توسط شرکت نفت ایران- انگلیس مورد بهره‌برداری قرار گرفته است، این امتیاز با جایگاه ویژه این شرکت در وینچستر هاوس ، لندن ( که بعد کنوانسیون آن را تعیین کرد و با چند کپی ضمیمه به عمل در آورد) دارای قدرت و تأثیر بالایی در سراسر قلمرویی که توسط ایران به ترکیه تحت مفاد این پیمان منتقل شد، می‌باشد(از این پس به آن خاک انتقال یافته می‌گویند) که باعث شد این شرکت قادر به عملکرد خاصی در حوزه‌های مذکور حقوق و وظایف گوناگون باشد و با تعهدات خود بر اساس این کنوانسیون به شرح زیر موافقت کند: ۱- ترکیه امتیاز نگهداری و حفظ تمامی نواحی انتقال یافته را با نیرو و اعتبار کامل به رسمیت می‌شناسد و می‌پذیرد که امتیازی که بر طبق ماده اول کنوانسیون واگذار شده، انحصار مطلق و منحصر به فردی

است که در محدوده حقوقی که توسط کنوانسیون در سراسر قلمرو انتقال یافته ایجاد می‌شود؛ هیچ کنوانسیونی از این نوع تعصبی در مورد حقوق یا امتیازات شرکت نفت ایران- انگلیس به فرد، جامعه یا انجمنی از این نوع القا نمی‌کند.

۲- تمامی حقوق، مزایایی که توسط (ایران) بر طبق مفاد کنوانسیون به شرکت نفت ایران- انگلیس داده شد، هنوز هم از طرف ترکیه مشمول احترام است و نواحی انتقال یافته با انطباق کامل با مفاد کنوانسیون نگهداری می‌شوند.

۳- به غیر از آنچه در مواد (۴) و (۵) قانون کنونی راجع به حقوق و مزایای ذخیره شده یا ایجاد شده در ایران، بر اساس انطباق کامل با مفاد کنوانسیون، می‌آید (ترکیه دارای همه نواحی انتقال یافته خواهد بود).

۴- با پرداخت حقوق توسط شرکت نفت ایران- انگلیس به ایران که بر طبق ماده ده کنوانسیون ذکر شد، بیست هزار به صورت نقدی و بیست هزار به صورت سهام کامل پرداخت شده است، ترکیه نمی‌تواند از این شرکت مطالبه دیگری داشته باشد.

۵- بر طبق آخرین جمله ماده ده، کنوانسیون ایران هیچ حقی از منافع اصلی ناشی از برخورداری امتیاز تمامی نواحی انتقال یافته که توسط شرکت نفت ایران- انگلیس به عمل آمد، ندارد. این هزینه قابل پرداخت توسط شرکت ترکیه و ایران پرداخت خواهد شد و هیچ سودی از طرف شرکت نفت ایران- انگلیس به آنها تعلق نخواهد گرفت.

۶- برای کسب اطمینان از اجرای مؤثر و کامل مفاد کنوانسیون که در ارتباط با نصب خطوط لوله ای می‌باشد، ترکیه اذعان می‌دارد که برای اجرای این تأسیسات، به صورت پیوند سپرده‌های نفتی و همین‌طور با هدف ایجاد تسهیلات برای صادرات تولیدات شرکت خود از طریق خلیج فارس، این مفاد را در تمامی نقاط انتقال یافته، فراهم می‌آورد. در مورد این نکته، بین امپراطوری عثمانی و شرکت نفت ایران- انگلیس در مدت زمانی شش ماه تا پایان اعتبار این پیمان و قرارداد توافق خواهد شد.

۷- ترکیه اظهار می‌دارد که مفاد ماده نه کنوانسیون آموزش داوطلبانه بر طبق مقررات این ماده را یک جامعه جدید، برای بهره‌برداری از امتیاز در سراسر قلمرو انتقال یافته با مورد که احتمال ایجاد جامعه‌ای را خواهد داشت که به همه مسئولیت‌ها متعهد باشد و از همه حقوق و امتیازات شرکت نفت ایران و انگلیس برخوردار باشد که شرکت نفت ایران و انگلیس، خودش را در آن، کاملاً حاشیه‌ای و فرعی ببیند، مقایسه می‌کند.

۸- برای تمامی نزاع‌ها و سؤال‌هایی که ممکن است بین ترکیه و شرکت نفت ایران و انگلیس طغیان ایجاد کند، دو داور برای هر دو طرف به قسطنطنیه فرستاده خواهد شد و داور سوم توسط این دو داور قبل از شروع کار منصوب خواهد شد. اگر این دو داور نتوانستند در تصمیم‌گیری به توافق برسند، داور سوم نتیجه‌گیری خواهد کرد.

۹- ایران مسئول پیوند شرکت نفت ایران و انگلیس به مفاد این ماده است. نیمی از این پیوند، با توافق دو جانبه به تصویب خواهد رسید.

**سند شماره ۲۹**

F.O 416/57

سند ۱۴۴,۰۲۶

شماره ۲۰

سر ادوارد گری به آقای مارلینگ

وزارت خارجه چهار جولای ۱۹۱۳

تلگراف شماره ۳۱۱ شما به تاریخ سوم جولای: مرز ترکیه - ایران

در مقدمه اصل پیش‌نویس ماده‌ای که با آن انتقال قلمرو صورت گرفت، به طور رضایت بخشی ارائه شده است؛ علی‌الخصوص که از آن به وسیله شماره متمایزش نام برده شده است.

بند یک اصل پیش‌نویس راجع به انتقال قلمرو بحث می‌کند، اما من از گزارش سر لورث شماره ۵۴۶ فهمیدم که این انتقال، محدود به ناحیه شمال رودخانه کورتو است و همه حقوق و مطالبات شرکت نفت ایران- انگلیس جنوب رودخانه کورتو را در بر نمی‌گیرد.

فکر می‌کنید بند حفاظت از مطالبات شرکت ایران- انگلیس در ناحیه بی طرف همان نقشه، با توجه به منطقه بین کورتو و مندلی، یا حتی بدری، می‌تواند شانسی برای پذیرفته شدن توسط ترکیه داشته باشد؟ اگر فکر می‌کنید که می‌توانید این پذیرش را به دست آورید، این کار را انجام دهید، اگر نه، ایران دارد به روش فعلی از قسمت بزرگ‌تر ناحیه بی طرف حفاظت می‌کند؛ می‌توانید از این کار را صرف‌نظر کنید یا آن را به بعد موکول کنید.

بقیه اصل پیش‌نویس، رضایت بخش است.

**سند شماره ۳۰**

F.O 416/57

شماره ۲۱

سر ادوارد گری به آقای مارلینگ

وزارت خارجه چهار جولای ۱۹۱۳

تلگراف شماره ۲۰۵ من به تاریخ چهار جولای ۱۹۱۳

اگر شما فکر می‌کنید دورنمایی وجود دارد که ترکیه بند حفاظت از مطالبات جنوبی رودخانه کورتو متعلق به شرکت نفت ایران و انگلیس، ضمیمه پیش‌نویس را بپذیرد، ممکن است همین مورد باشد.

حقیقت این است که در هر صورت، دفاع از موقعیت ما در ارتباط با چنین بندی سخت است، با توجه به این واقعیت که بر اساس عهدنامه پیشنهاد شده، ناحیه مورد بحث، هم اکنون متعلق به ترکیه شناخته شده است و موضوع انتقال توسط ایران به ترکیه مطرح نخواهد بود، و من نگران پرهیز از هرگونه امکاناتی هستم که در ارتباط با نفت است و ممکن است تحت عنوان هر چیزی، بیشتر از شناخت ترکیه از حقوقی که شرکت داشت، ظاهر شود، در واقع حقوقی که در امتیاز ۱۹۰۱ توسط ایران اعطا شد. بیشتر از این جلو

اوضاع مناطق نفت‌خیز ایران پس از کشف نفت... / محمد حسن‌نیا- هدی سلیمی

رفتن ترتیبات را در معرض انتقاد قرار می‌دهد که این در نتیجه اعطای حقوق تازه از طرف ترکیه در نقض آن حقوق مطالبه شده تحت امتیازهای ترکی مورد ادعا در مسایل بود.

سند شماره ۳۱

F.O 416/57

شماره ۱۵۴

سر ادوارد گری به آقای مارلینگ

(شماره ۳۷۱. محرمانه)

وزارت خارجه، دو آگوست ۱۹۱۳

خوشحال می‌شوم مطلع شوم چه زمانی منتظر نقشه‌های مورد اشاره در تلگراف شماره ۳۳۸ هفدهم جولای باشم. آیا اقدامی در جهت تسریع پروژه‌های پیشنهادی در تلگراف شماره ۳۳۷ چهاردهم جولای انجام گرفته است؟ مشتاقم موقعیت کنونی مسئله سرحدی و مرزی را بدانم و اینکه چه قدم‌هایی باید در جهت حفاظت از منافع شرکت نفت ایران - انگلیس برداشته شود، شرکتی که باید تا دیر نشده، به برقراری ارتباط با او بپردازیم.

(گزارش شده به سنت پترزبورگ، شماره ۵۶۹. و تهران، شماره ۳۳۷).

سند شماره ۳۲

F.O 416/57

شماره ۱۹۲

سر سرهنگ پی کاکس به سر ادوارد گری (دریافت شده در یازده آگوست)

(شماره ده محرمانه).

سر،

عطف به گزارش شماره شش در تاریخ پنجم می، با موضوع آلودگی آب شط العرب توسط اقدامات شرکت نفت ایران و انگلیس، به نشانی بنده، افتخار ارائه گزارشی (همراه با پیوست) خطاب به کنسول اعلاحضرت، در محرمه را دارم. من با دیدگاه‌های بیان شده از طرف سرگرد هاورث موافقم. کوچک‌ترین شکایتی از سوی دیگران در ارتباط با آلودگی آب نشنیده‌ام و اضافه می‌کنم که من و اهالی خانه‌ام برحسب عادت، از آب رودخانه برای آشامیدن استفاده می‌کنیم و کوچک‌ترین گزند و آلودگی در آن نیافته‌ایم. احتمال ایجاد بعضی کثیفی‌ها با چکه‌های قایق نفتی تشریح شده در گزارش مدیر شرکت نفت ایران و انگلیس وجود دارد، اما جدای از آن، به نظر می‌رسد شکایت ترکیه، فاقد توجیه اساسی و قابل قبول باشد. سرهنگ پی. کاکس، مقیم انگلیسی در خلیج فارس، و سر کنسول اعلاحضرت برای فارس.

### سند شماره ۳۳

پیوست اول در شماره ۱۹۲

سرگرد هوارث به سرهنگ سر پی. کاکس

یازده جولای، ۱۹۱۳

افتخار دریافت رسید نامه شما به تاریخ چهارم ژوئن ۱۹۱۳، با موضوع آلودگی شط العرب به وسیله شرکت نفت ایران و انگلیس را دارم.

در پاسخ، افتخار بیان این نکته را دارم که هیچ اثری از چنین آلودگی را نمی‌توانم ببینم و زمانی که از پالایشگاه شرکت نفت دیدن می‌کردم، مدیر آن اقدامات اطمینان برانگیز در این جهت که هیچ مفری برای هدر رفتن تولیدات نفتی وجود نداشته باشد را به من نشان داد.

با افزودن یک کپی از گزارش مدیر شرکت توضیح می‌دهم که چگونه این شکایت برانگیخته شد، اما باید در نظر گرفت که اتفاق مورد نظر احتمالاً بر اساس این واقعیت که باران در ابتدای زمستان شروع به باریدن می‌کند و معمولاً رسوبات نفتی، که در طول تابستان به حجم زیاد در دره‌های کارون شمالی جمع می‌شوند و در جریان‌های آب مخلوط می‌شوند، رخ داده است. من خودم این روند را زیاد مشاهده کرده‌ام و چنین رسوباتی را روی رودخانه هنگام بالا آمدن آب دیده‌ام. این جزو مواردی است که همیشه وجود داشته و ارتباطی با کار شرکت نفت ندارد.

مطلقاً هیچ آلودگی آبی گرفته شده از کشتی‌های موجود وجود ندارد و من هیچ شکایتی را در این مورد نشنیده‌ام.

در پی موضوع پیگیری بیشتر این قضیه توسط دولت ترکیه، پرسشی را پیشنهاد می‌کنم که بهتر است برای هیئت کمیسیون حراست منابع طبیعی شط العرب باقی بماند تا به آن پاسخ دهند.

### سند شماره ۳۴

پیوست دوم در شماره ۱۹۲

گزارش آلودگی آب‌های شط العرب توسط پالایشگاه نفت خام شرکت نفت ایران - انگلیس در آبادان در تاریخ بیستم فوریه ۱۹۱۳، کنسول انگلیسی اعلاحضرت در بصره، نامه‌ای را سه روز زودتر از تاریخ نوشته شده به امر عالیجناب ولی بصره، در محرم، خطاب به هیئت دست اندرکار، در شکایت به نفت برآمده از پالایشگاه شرکت در منطقه برایم<sup>۱</sup> شط العرب که در حال آلوده کردن آب‌های این رودخانه (بیشتر بین روستاییان دواسیر و سیهان) بود، به ما فرستاد و بر اساس این گزارش، افراد این منطقه (برایم) در واقع "در حال نوشیدن نفت خام به جای آب بودند.

ما فوراً در این زمینه به تحقیق پرداختیم و توسط مدیر پالایشگاهمان در برایم (جزیره آبادان) آگاهی

یافتیم که هر خروجی از شرکت نفت به رودخانه توسط جدا سازهای نفتی، بسته شده و بنابراین، هیچ راهی وجود ندارد که باقی مانده‌های نفتی بتوانند از طریق آن به آب‌های شط العرب راه پیدا کنند. در هر صورت، این نکته باید بیان شود که مدت کوتاهی قبل از دریافت رسید شکایت عالیجناب ولی، یک تصادف در پالایشگاه شرکت اتفاق افتاد که در پی آن، یک قایق نفتی برای ارسال نفت به طور یک‌جا و در حجم زیاد، به نوار پی ریزی شده شط العرب برخورد کرد. این قایق که در هنگام تصادف پر شده از شصت هزار گالون نفت خام بود، در شط العرب در برابر جریانات کاری شرکت در برابرم قرار داشت و ما شکی نداریم شکایت از آلوده شدن آب از طرف ولی بصره از آنجایی که قایق در جریانات جزر و مد آب‌های شط العرب بالا و پایین می‌رود، به دلیل نفت‌های خارج شده از قایق غرق شده بوده است. بر اساس بیانات فوق الذکر، هیچ شکایت دیگری دریافت نشده است و این در نتیجه به همه ثابت می‌کند که روند توضیح داده شده برای آلودگی آب‌های شط العرب درست و صحیح بوده است. آیا استدلال دیگری در حمایت از توضیحات ما مورد نیاز است؟ باید در این زمینه بگوییم که همه کارکنان شرکت (هم اروپایی‌ها، هندی‌ها، و عرب‌ها) تمامی اندوخته‌های آب آشامیدنی‌شان را از آب‌های شط العرب بیرون کشیده‌اند و هرگز در ارتباط با تصادف مطرح شده در بالا، هیچ شکایت دیگری صورت نگرفت.

Enclosure 3 in No. 46 A.

Trinity House to India Office.

October 7, 1912

Sir, WITH REFERENCE to your letter of the 6th August, last, further relative to the establishment of a lighthouse depot on the island of Abdoan, I am directed to state as follows:—

As regards the request of the Government of India, referred to in the second paragraph of your letter under reply, to be furnished with plans and specifications of the work referred to in the penultimate paragraph of my letter of the 25th April last, I am directed to inform you that the necessary plans and specifications of the lighthouses in Barnah, has been prepared by the engineers in charge of the lighthouse service in the Gulf, and I am to suggest that it would be the better course to refer the matter to him.

He would then confer with the local representatives of the Anglo-Persian Oil Company, and the latter would be asked to indicate the most suitable location for the depot convenient to all parties, and the necessary arrangements to be made for the supply of fuel, with the experience of lighthouse work in the east leads him to consider the Trinity House for erection on the Anglo-Persian Oil Company's wharf at Abdoan, competitive tenders have been obtained.

On the occurrence of this stage of the survey (3 feet) it was necessary that the crane should be provided with a considerable balance weight, with the result that it is found that the approximate weight of the crane when travelling with its load would not be less than about 26 tons.

It was therefore thought desirable before commencing the tenders to commit the weight of the crane, who designed the wharf in question, who were informed of the weight.

They state that the weight of the proposed crane with its load is beyond the carrying capacity of the wharf, and it is feared that the cost of the structural alterations necessary to strengthen it sufficiently to bear the load would be prohibitive.

It is suggested that the use of a travelling crane be abandoned, and that a fixed crane be erected instead, the use of the latter being preferred, and that a fixed crane could lift its load of 10 tons from a vessel alongside the wharf and deposit it on a trolley for conveyance to the buoy yard.

The establishment of this crane would necessitate the construction of a pile foundation, and it is suggested that the necessary work should be carried out through the Anglo-Persian Oil Co. The necessary drawings and specifications are in possession of all detail drawings and are fully acquainted with the local conditions.

The lowest tender for the travelling crane was 7100. (The Trinity House estimate was 7000, and was approved by your department.) In England, having a saving of 4000 on the cost of the travelling crane, which amount would be available for the construction of the necessary foundations for the fixed crane.

In either case, a truck for the conveyance of buoys from the pier would be necessary at an estimated cost of 1000. If you have any further suggestions, it would be necessary to refer to the letter, relative to the rest of oil to be supplied by the Anglo-Persian Oil Company. I am directed to request you that the Elder Brethren will be happy to carry out the necessary work, &c., therewith, informing you of the results obtained in due course.

I have, &c.

(For Secretary)

E. A. MEASOR.

inclined to think that action might with advantage be taken on the lines suggested by Mr. Cominelli. It is suggested, for Sir E. Grey's consideration, that the hands of the Sultan of Muscat might be strengthened in dealing with France if the Persian Government were moved to address to him a formal protest against the unlooked export of arms from Muscat to Persia and a request for its discontinuance.

I am, Sir,  
LIONEL ABBEYHAM.

[43551]

No. 49.

Sir G. Buchanan to Sir Edward Grey.—(Received October 16.)

(No. 372.)

(Telegraphic.)

St. Petersburg, October 16, 1912.  
TEHRAN telegram No. 551 of 12th October: Russian troops at Klou, Mianeh, and other points, and that Russian troops had consequently been sent to occupy certain points whence Turkish position could be turned.

[43565]

No. 50.

Sir F. Bertie to Sir Edward Grey.—(Received October 17.)

(No. 170.)

(Telegraphic.)

[By Post.]

Paris, October 16, 1912.  
M. Stasem spoke strongly when in Paris to M. Poincaré in support of the dispatch to Persia of a French representative on behalf of the Société d'Etudes.

What M. Poincaré thinks will be arranged by the French group, and to which he would see no objection, is that there should be two French representatives—one a member of the Société d'Etudes, and the other a member of the French group, who would be M. Biant, who has already been employed in Persia, is appreciated there, and would like to return to that country.

[43702]

No. 51.

Sir W. Tomlinson to Sir Edward Grey.—(Received October 17.)

(No. 554.)

(Telegraphic.)

Tehran, October 17, 1912.  
YOUR telegram No. 621 of 14th October and St. Petersburg telegram No. 367 of 13th October: Mombasat-ed-Dowleh's candidature.

It might prove a suitable candidate for the Russian Minister, who was as surprised as myself at the suggestion. He has occupied the position of Minister of the Court for some time, and is said to be devoted to the young Shah. He is an amiable, unassuming, without brains or education.

The Prime Minister has named the Regent in discussing various candidates with the young Shah. He is generally believed that it is generally believed that he has 18,000 toman a-month out of the 30,000 toman allowed for the Shah's household into his pocket.

Both the Prime Minister and Sharar Assad are of opinion that Mustafai-ol-Mamalik, who has been named as Regent, is a suitable candidate for the position. He would work with Saad-ed-Dowleh as Prime Minister, and it is hard to find a candidate who would. He is not agreeable to the Russian Legation, as he was at one time Prime Minister with a democratic Cabinet, but he is not himself a democrat.

[4371]

I



Enclosure 2 in No. 78.

*Vice-Consul Soane to Consul McDouall.*

Sir, *Kasr-i-Shirin, September 9, 1912.*  
IN reply to your No. 21 of the 31st August, I have the honour to state that the oil field of the Anglo-Persian Oil Company at Chia Surkh is situated due north of Kasr-i-Shirin 13 miles. The nearest point on the frontier is at Gurashala, on the Sirwan River,  $7\frac{1}{2}$  miles bearing W.N.W.  $\frac{1}{4}$  N. from Chia Surkh. The field is situated in the old Khalassa of Zohab, and the land is occupied in spring by the Guran tribes, though they have no real right to it, as it constitutes part of the lands of Zohab. The supervision of the country to the south of it is entrusted to the most incompetent Mejid Khan Bajlan, who also claims the right of government over such natives as may live at Chia Surkh not being employes of the company.

The company has also a pumping station at the brook of Saijawand, 3 miles due south of Chia Surkh, on the Kasr-i-Shirin road, and a pipe-line from that place to Chia Surkh. I shall send you by next post a map of the immediate district, which will elucidate much better the position of the place. Bearings, distances, &c., in this map for any country north of Kasr-i-Shirin may be taken as correct.

Any further detail which may be necessary I shall be happy to supply.

I have, &c.

E. B. SOANE.

[44195]

No. 79.

*Sir W. Townley to Sir Edward Grey.—(Received October 21.)*

(No. 211.)

*Tehran, October 9, 1912.*

Sir,  
I PRESUME that your despatch No. 191 of the 21st ultimo refers to a summary of the accompanying programme which was communicated to the Russian Minister and myself to-day by Ali Kuli Khan, Under-Secretary for Foreign Affairs, in the name of the Persian Government.

There are, in our opinion, only three points in it of any special importance, namely, those referring to the formation of an army of 28,000 men; to a loan of 30,000,000 tomans, about 5,500,000*l.*; and to the construction of a railway from the Caspian Sea, or a point on the frontier of Azerbaijan, to the Persian Gulf.

The scheme for the formation of an army has also been submitted to us. It is in Persian, and after it has been translated I shall have the honour to forward it in another despatch. It is clear that without money the idea cannot be carried out, and therefore its future must be dependent upon the success or failure of the loan negotiations.

I asked Ali Kuli Khan what further steps the Persian Government proposed to take in the matter of the loan. He at first seemed disposed to consider that the opening given was sufficient and that the two Powers would do the rest. On reflection he suggested with some hesitation that presumably the treasurer-general would call at the two legations and furnish full details as to the resources available as security for such a loan. He added that M. Mornard's financial statement, a copy of which accompanied my despatch No. 196 of the 13th September, made it quite clear that the northern and southern customs alone would suffice for the service of a loan such as the one proposed.

I replied that on paper this was the case, but that recent experience had shown that the southern customs did not apparently suffice to meet the service of the existing loans secured on them. I added that I was quite aware that the receipts of the southern customs ought to be amply sufficient to satisfy the fixed charges on them, but that unfortunately the treasurer-general would persist in diverting this source of revenue to purposes for which it could not properly be used until the calls upon it under the loan contract of 1911 had been satisfied. Such proceedings, I said, did not inspire confidence, and I thought that expert opinion would have to be taken upon the figures supplied in the statement referred to above before the possibility of making such a loan as the one proposed could be established.

I then asked Ali Kuli Khan what the proposal for a railway from the north to the south meant, and told him that I had received your instructions to co-operate with my

on the part of the Russian Government that the sudden discontinuance of the light would involve a loss of prestige to their local representative, His Majesty's Government may perhaps consider it desirable to suggest to the Russian Government that the light should be discontinued whenever the present incumbent of the consulate-general next quits Bushire on leave or transfer. I see no serious objection, on local grounds, to his lights remaining as they are until then, though, of course, it would be preferable that they should be discontinued now.

6. I shall not fail to inform the Government of India by telegraph as soon as our shore lights have actually been established.

I am forwarding a copy of this letter to His Majesty's Minister and to His Majesty's Foreign and India Offices.

I have, &c.

P. Z. COX, Lieutenant-Colonel, British Resident in the Persian Gulf, and His Majesty's Consul-General for Fars, &c.

[53280]

No. 358.

India Office to Foreign Office.—(Received December 14.)

Sir,

India Office, December 13, 1912.

I AM directed by the Secretary of State for India to acknowledge the receipt of your letter of the 9th instant regarding the future of the Anglo-Persian Oil Company in relation to the commercial and political position of this country in Persia and the Persian Gulf.

The Marquess of Crewe observes that it appears to be assumed that the absorption of the company by the interests represented by the Shell Company will be the inevitable result of the refusal of His Majesty's Government to accord the former diplomatic or even financial support. His Lordship is not aware of the foundation upon which this assumption rests. It is indeed obvious that a rapprochement between the two concerns is likely to take place, but it appears to him more probable that this will take the form either of an arrangement between them regulating the price of oil, or of one whereby the Shell Company will (as has been done in the case of the Burmah Oil Company) take over the British company's output, minus a stipulated amount which the latter will market itself. Either arrangement would doubtless raise the price of oil (a matter for the consideration of the Admiralty) and increase foreign interests in the Persian Gulf, but neither would of itself suffice to give those interests a footing in the interior of Persia.

The actual absorption of the Anglo-Persian Oil Company, in the sense that the large area over which its concession extends would pass under foreign influence, would raise very wide issues, and before dealing with them Lord Crewe would suggest that the immediate question should be more closely examined from the point of view indicated above; and the company might perhaps be asked to undertake to give His Majesty's Government timely notice before entering upon any arrangement that would involve absorption.

I am, &c.

T. W. HOLDERNESS.

[52801]

No. 359.

Sir Edward Grey to Sir W. Townley.

(No. 728.)

(Telegraphic.) R.

Foreign Office, December 14, 1912.

YOUR telegram No. 627 of 10th December: Advance to Governor-General of Fars. Arrangement approved.

پیام بهارستان / د. ۴، ش. ۱۳ / پاییز ۱۳۹۰