

بررسی تاریخ بندر لنگه و بستک در کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس

محمد حسن‌نیا^۱
محبوبه شرفائی

چکیده

تحولات سیاسی و اقتصادی کرانه و پس‌کرانه‌های خلیج فارس در عصر معاصر و به‌ویژه اقداماتی که در این مناطق صورت گرفته، از جمله مباحثی است که کمتر به آن پرداخته شده و یکی از دلایل مهم آن نیز، قلت منابع در این زمینه است؛ از این رو اسناد آن دوره می‌توانند روشن‌کننده گوشه‌های نهفته‌ای از تاریخ کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس باشند. در بین مناطق کرانه‌ای، بندر لنگه و مناطق پس‌کرانه‌ای بستک از جمله مناطق مهم خلیج فارس هستند که نقش زیادی در تحولات کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس دارند و اسنادی که در این مجموعه معرفی شده و راجع به آنها بحث می‌شود، مربوط به این دو نقطه تاریخی در خلیج فارس و به‌ویژه در زمینه اقتصادی و تاریخ حمل و نقل است. این نوشتار در نظر دارد با استفاده از روش تحقیق توصیفی - تحلیلی با تأکید بر اسناد، نقش این دو مکان تاریخی در تحولات خلیج فارس را واکاوی کند و گوشه‌هایی از تاریخ کمتر عنوان شده خلیج فارس را مورد مذاقه قرار دهد؛ همچنین نشان دهد که می‌توان به کمک اسناد، برخی از شکاف‌های تاریخی را به‌ویژه در مورد تاریخ خلیج فارس، پر کرد و رونقی دوباره به بررسی‌های تاریخی در مورد خلیج فارس داد.

کلیدواژه: خلیج فارس، بندر لنگه، بستک، کرانه، پس‌کرانه

پیام بهارستان / س. ۶، ش. ۲۱ / پائیز ۱۳۹۲

۱. دکتری تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه تهران. Mohammadhassannia@yahoo.com

مقدمه

با توجه به اهمیت بندر لنگه در تحولات تاریخی خلیج فارس و اینکه این بندر از ادوار باستانی تاکنون دارای تاریخ پر فراز و نشیبی بوده و بیشتر اسناد این مجموعه نیز مربوط به این بندر تاریخی است، به نظر می‌رسد آوردن تاریخ بندر لنگه، جزء ملزومات تاریخ ایران است؛ به ویژه که تاریخ این بندر، در مکتوبات کنونی کمتر مورد توجه قرار گرفته است. در تاریخ خلیج فارس، برخی از بنادر و جزایر از سابقه تاریخی زیادی برخوردار بوده و آثار تاریخی بسیاری در آنها موجود است، ولی همچنان به دلیل قلت منابع، مورد بی‌توجهی قرار می‌گیرند. بندر لنگه از جمله این موارد است. تاریخ بندر لنگه - چنان که در ادامه بدان پرداخته می‌شود - دارای سابقه‌ای بسیار طولانی است و علاوه بر آن به خاطر ساحل مرجانی آن در مدت زمانی مرکز صید و فروش مروارید بوده است. مردم بندر لنگه نیز از مهم‌ترین مرزداران ایرانی بوده‌اند که در عرصه تاریخ سیاسی ایران و به‌ویژه تاریخ سیاسی و فرهنگی خلیج فارس نقش بسیار مهمی داشته‌اند. وجود محلات تاریخی متفاوت در بندر لنگه از جمله محله بحرانی‌ها، محله رودباری‌ها، محله بلوکی‌ها، محله بوسمیطی، محله خوری و غیره نشان از زیست مسالمت‌آمیز مردم با همدیگر در ادوار مختلف تاریخ ایران در بندر لنگه دارد. ساختار شهری و وسعت شهر به خوبی نشان می‌دهد که این شهر در ادوار مختلف ایران به‌ویژه از دوره صفویه به بعد، دارای شکوفایی خاصی بوده است. انحصار تجارت و متحدالشکل کردن لباس در دوره پهلوی اول بیشترین صدمات را به اقتصاد و فرهنگ بندر لنگه وارد کرد.

نام و پیشینه تاریخی بندر لنگه

واژه لنگه در فرهنگ‌ها به معنی تا، فرد، تک، یکتا، بی‌همتا و نادر آمده است.^۱ بنا به پاره‌ای روایت‌ها، نام پیشین این شهر به دلیل وجود مروارید مرغوب و زیاد در آب‌های آن، شهر یا بندر مروارید بوده است که به مرور زمان به لنگه تغییر یافته است.^۲

بعضی از نویسندگان بر این باورند که شهر بندر لنگه به دلیل آبادانی، بزرگی و نفوس زیادی که داشته است، به لنگه یا لنگه دنیا سرشناس بوده و خواسته‌اند بگویند بندر لنگه، لنگه و همانند دنیاست، شماری نیز می‌گویند که لنگه همتای بندر بمبئی هندوستان است و به همین جهت نام لنگه بر این بندر نهاده شده بود.^۳ بعضی بر این باورند که لنگه در عربی لنجه، به معنی بادیه‌نشین و بی‌لاق است و چون آب و هوای این بندر نسبت به دیگر نقاط خلیج فارس بهتر بوده و مردم سرزمین‌های جنوبی خلیج فارس، تابستان را در بندر لنگه می‌گذرانیدند، به این محل لنجه گفته‌اند، سپس لنجه تبدیل به لنگه شده و واژه لنگه، فارسی شده لنجه است.

۱. فرهنگ فارسی معین، ج ۳، ص ۳۳۵.

۲. سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، شهرستان بندر لنگه، ص ۵.

۳. نویان، نام مکان‌های جغرافیایی در بستر زمان، ص ۱۱۱ و ۱۱۲.

در مورد قدمت و تاریخ کهن بندر لنگه منابع مکتوب و تاریخی چندانی وجود ندارد و از گذشته تاریخی این بندر مهم ایرانی در سواحل شمالی خلیج فارس آگاهی و اطلاعات کافی و قابل استناد در دسترس نیست. آگاهی ما نسبت به تاریخ باستانی بندر لنگه اندک و ناکافی است و دلیل این فقدان اطلاعات نیز، عدم تحقیق و پژوهش کافی در این زمینه است. بنابراین، اظهار نظر قطعی پیرامون تاریخ بندر لنگه، بسیار مشکل است. طبق یک تحقیق باستان‌شناسی که در محوطه پاسگاه بندرشناس، در بخش مرکزی شهرستان بندر لنگه صورت گرفته، شواهدی از استقرارهای دوران پیش از اسلام در این محوطه، متعلق به دوران ساسانی یا پیش از آن به دست آمده است که احتمال بسیار زیاد می‌رود این مناطق به عنوان بندر، در دوران باستان مورد استفاده بوده‌اند.^۱ اما در مورد خود بندر لنگه با توجه به اشاراتی که در متون تاریخی شده، تاکنون مدارک باستان‌شناختی مطمئنی بر این گفتارها صحه نگذاشته است.^۲

در زمان هخامنشیان، خلیج فارس و بنادر آن مورد توجه پادشاهان هخامنشی قرار گرفته و از رونق خاصی برخوردار شدند. بنادر تجاری خلیج فارس در این دوره عبارت بودند از بندر دیلمون، تاکه^۳، مکن، لیان، که این بنادر از شهرهای پررونق بودند، اما در همین دوره از بنادر دیگری هم نام برده شده، از جمله آپستانا^۴ و گوگانا^۵ که گمان می‌رود «گوگانا» همان بندر لنگه و آپستانا، همان رأس بستانه کنونی باشند. اگر «گوگانا» همان بندر لنگه امروزی باشد، عمر ایجاد بندر لنگه از زمان هخامنشیان تا امروز به بیش از ۲۵۰۰ سال می‌رسد، یعنی در حقیقت عمر بندر لنگه از دوران هخامنشیان شروع می‌شود. قدیمی‌ترین تاریخی که برای وجود این بندر اشاره شده، همین عنوان «گوگانا» است.

ورود اسلام به ایران که با شکست امپراطوری ساسانی همراه بود، سیل مهاجرت اعراب به سمت سواحل شمالی خلیج فارس را به دنبال داشت. این نواحی از نظر آب و هوایی و شرایط محیطی نسبت به حاشیه جنوبی وضعیت بهتری داشت؛ به همین جهت طی قرون نخستین اسلامی، اعراب در این مناطق ساکن شده، هر قسمت از سواحل را که ساکن شدند، به نام یک قبیله نامیدند که از آن با عنوان «سیف» یاد شده است. سواحل رو به روی جزیره قشم، حد فاصل میناب تا بندر لنگه کنونی و پس کرانه‌های آن را «سیف بنی‌الصفار» می‌نامیده‌اند. غیر از بنی‌الصفار که از جمله طوایف ازد از ناحیه عمان بودند، «بنوعماره» نیز در این قسمت از سواحل شمالی اسکان یافتند که از آن با عنوان سیف «بنوعماره» یاد شده است. مقر اصلی استقرار آنان در قلعه‌ای واقع در شمال بندر لنگه کنونی بوده که در متون جغرافیایی از آن به عنوان دیگدان

۱. تاج بخش، «بررسی محوطه پاسگاه ساحلی بندر شناس (شهرستان لنگه)»، مقالات همایش ایران‌شناسی، ص ۱۷.

۲. همان، ص ۱۸.

3. TAOKE

4. APOSTANA

5. GOGANA

۶. نور بخش، همان، ص ۲۶-۲۷.

یاد شده است^۱، این قلعه بزرگ و دست‌نیافتنی مشرف بر خلیج فارس، محل رصد کشتی‌ها بوده است^۲. در این دوران بندر لنگه و نواحی اطراف آن محل استقرار طوایف و قبایل مختلف بود که به کار دریانوردی و ماهیگیری اشتغال داشتند. اما از چندان اعتبار و رونقی برخوردار نبودند، به همین دلیل نیز مورد اعتنا و توجه مورخان و جغرافیایان مسلمان قرار نگرفته و در آثار آنها اشاره چندان به این مسئله نشده است. با وجود این، اطلاعات چندان در قرون نخستین اسلامی از این شهر در دسترس نیست. بنابراین، نمیتواند بندر مهم و بزرگی بوده باشد، زیرا در هیچ‌یک از منابع جغرافیایی و تاریخی که در این قرون توسط مسلمانان نگاشته شده، به وجود بندری به نام لنگه، اشاره‌ای نشده است. از بنادر مهم و بزرگ این دوران می‌توان به سیراف، کیش، هرمز، بصره اشاره نمود که کانون‌های تجاری و اقتصادی مهمی بوده اند. گمان می‌رود که بندر «گوگانا»، همان بندر لنگه امروزی باشد که در دوران حکومت هخامنشیان از بنادر معتبر تجاری محسوب می‌شده است؛ ولی در اثر تغییر و تحولات تاریخی و عدم توجه، این بندر کم‌کم رو به انحطاط گذارده و از رونق آن کاسته شده است. در سال ۱۶۳۸ میلادی «تاورنیه»، سیاح فرانسوی، طی سفر از بصره به بندر لنگه، مدت دو روز در این بندر اقامت نموده و از آن به خوبی یاد کرده است. در سال ۱۷۶۰ میلادی، اعراب سواحل جنوبی خلیج فارس طی یک مهاجرت وسیع، جزیره قشم و بندر لنگه را تصرف کردند. در زمان کریم‌خان زند (۱۷۷۳ - ۱۷۴۳ م) سهولت ارتباط دریایی خلیج فارس از طریق بندر لنگه، رونق تجاری قابل توجهی در بندر لنگه و بندر کنگ به وجود آورد و راه کاروان‌روی شیراز نیز به اهمیت بازرگانی این دو بندر افزود. اعراب جواسم به دستور کریم‌خان زند و بنا به سیاست نظامی او، در بندر لنگه سکونت گزیدند و در آبادی و رونق آن همچنان کوشیدند؛ به طوری که بندر فوق از مشهورترین بنادر خلیج فارس شد و در دوران قاجار، به عروس بنادر ایران معروف گردید. در دوره ناصرالدین‌شاه قاجار، بندر لنگه زیر نظر ایالت فارس بوده و حاکم آن از حسام‌السلطنه، حاکم فارس، پیروی می‌کرده. دست‌خطی در این زمینه موجود است که در آن این‌گونه آمده: «قربان خاک‌پای جواهرآسای اقدس همایونیت شوم در باب افتتاح بندر لنگه که دست‌خط مبارک شرف صدور یافته بود چاکر فدوی (البته جواب سفارت انگلیس را بعد از مشورت از جناب آقا و قوام‌الدوله داده است) در پیشگاه حضور مرحمت ظهور مبارک اقدس همایون اعلی حضرت شاهنشاهی - روحانفدا - واضح و روشن است که چاکر فدوی در امتثال اوامر قضا امتثال همایونی - العیاذبالله - تعویق را جایز نمی‌شمارد، مخصوصاً حسب‌الامر الاقدس با مشورت جناب آقا و تصدیق نواب حسام‌السلطنه جواب سفارت را داده، حتی جناب آقا به بعضی ملاحظات که شفاهاً به عرض خاک پای مبارک خواهد رساند، تجویز نمودند بدون اجازه و صلاح‌دید جناب آقا و تصدیق حسام‌السلطنه چاکر فدوی اقدام نکرده. الامر الامر اقدس الاعلی مطاع»^۳.

۱. وثوقی، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، ص ۱۰۰.

۲. وثوقی، همان، ص ۱۰۱.

۳. آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۴۵۸۷-۲۹۵.

لنگه در عصر انقلاب مشروطیت، سدّ استبداد را شکست و با دل و جان به ندای مشروطه‌طلبان و آزادی‌خواهان لبیک گفت. مردم لنگه به محض شنیدن خبر تأسیس انجمن‌های ایالتی و ولایتی با سهم‌بندی بین خود پول قابل توجهی جمع کرده، انجمن آزادی را در ساختمانی بنا نهادند و با عده‌ای فدائی عهده‌دار حفاظت شهر شدند. پس از انحلال انجمن‌ها بلدیة را در شهر تأسیس نمودند و در سال ۱۳۳۲ در محل ساختمان قدیمی شهر، مدرسه محمدیه را تأسیس کردند. جمعیت لنگه در آن سال به هشتاد هزار نفر می‌رسید و تجارت در آن چنان گسترش یافته بود که لنگه‌ای‌ها مرواریدشان را برای فروش به فرانسه می‌بردند و چند نفر از تجار لنگه در پاریس سکنی گزیده بودند. طبق اسناد، بندر لنگه در دوره مشروطه، شکوفاتر از دوره احمدشاه قاجار بوده است و این مهم را می‌توان از مکتوب ذیل به خوبی دریافت.

«معروض می‌دارد چاکر در اطراف ۱۳۲۹ دوره‌ی خزانه‌داری مرگان شوستر به مأموریت اداره‌ی مالیه لنگه آمده. در آن وقت از هر حیث تا یک‌درجه اوضاع امیدبخش مشاهده می‌شد و پس از گذشتن دوازده‌سال، تصور داشتیم ارتقاء و عمران یافته؛ متأسفانه قسمی انحطاط و تنزل کرده که جز یک مخروبه و منظره‌ی دلخراشی را نشان می‌دهد با حیرت و تأثر تمام شرح و دینی را برای استحضار و جلب توجه اولیای امور به این بندر خراب راپورت و معروض می‌دارم (اولاً) موقعیت جغرافیایی بندر لنگه نوعی است که از رابطه با ایالات و ولایات داخلی ایران محروم و یک رشته قله و جبال صعب‌المرور شمالی گوئی بالمره این بندر را از داخله ایران منقطع نموده است و از شدت سختی طرق و شوارع و ناامنی دائمی که در بین این بندر و لار موجود است، به نوعی که مراودات تجارتنی در بین نیست، جز ندرتاً عبور از روی اضطرار از یزد و کرمان شیراز و اصفهان و سایر نقاط داخلی بالکلیه اسمی در اینجا برده نمی‌شود. بالجمله باید گفت نه تنها از فواید صادرات محروم هستند، بلکه عواید واردات این محل منحصر به میزانی است که در خود محل یا در دهات نزدیک آن صرف می‌شود، تجار بوشهر و بندر عباس علاوه بر اینکه از هرگونه فواید تجارتنی مستقیماً از همه حیث واردات و صادرات استفاده می‌نمایند، یک قسمت فایده عمده آنها از عمل و کالت است که از طرف تجارت‌خانه‌های معتبر داخلی و خارجی سمت نمایندگی دارند و برای زحمات خویش حق‌العملی می‌گیرند، در صورتی که مردمان لنگه چنانچه تشریح شد، از فواید صادرات محروم و فواید وارداتشان منحصر و محصور در این است که برای مصارف محلی فقط با تبادل رویپه سکه از هندوستان مال‌التجاره وارد می‌کنند، بانک صرافی در اینجا به کلی وجود ندارد و برای جلب مایحتاج اهالی این بندر از خارجه جز فرستادن رویپه سکه علاجی نیست که آن هم به تازگی ممنوع و این یک راه منحصر و تجارت هم بر آنها مسدود شده است، دوره‌های گذشته نظر به اینکه تجار این محل خود را از این فواید محروم می‌دیدند، برای خود تهیه و فکری دیگر کرده بودند که یک اندازه اگر فواید زیادی را متضمن نبود، اما می‌توانست جبران از سایر نواقص کار بنماید و آن عبارت بود از وکالتی که از طرف تجار ساکنین سواحل عمان داشتند که جنس به حواله ایشان می‌آید و در تحت نظریات گمرک در انبار مخصوص گذارده، هر قدر آن را می‌توانستند در محل به مصرف فروش رسانیده، مابقی را در تحت عنوان (ترانشیپ) به خارجه حمل می‌نمودند. اینک از چندی قبل تاکنون این رویه نیز ما به کل از میان رفته دچار زحمت شدند که اهالی بدبخت این محل را مجبور به صرف نظر از

آن نموده، بیشتر بر نظامات گمرکی جواز ترانشیپ به موجب سند وجه الضمانه اشخاص معتبر صادر می‌شد، اینک مدتی است این ترتیب هم موقوف و صدور آن موکول به وجه الضمانه نقدی است. موقعی که تاجر بدبخت در مقابل حق‌العملی جزئی که در یک معامله دارد، باید مبلغی وجه نقد تهیه بنماید و مدتی بلافایده بگذارد تا رسید آن را بیاورد و مسترد دارد. (ثانیاً) یک رشته دیگر معاملات و تجارت این بندر عبارت از عمل صید مروارید است که در سه ماه تابستان بسیار گرم موقع... انجام این عمل هم بدون خرج روپیه سکه ممتنع است، زیرا تاجر مروارید معمولاً از وقت حرکت تا مراجعتشان تمام این مدت باید روی دریا بگذرانند و در مقام خرید مروارید از صیادان باشند. بدیهی است چه برای مصارف جهاز و اجزای آن و چه برای خرید مروارید، وجه نقد و روپیه سکه لازم است و سکه مملکتی متأسفانه در اینجا کمیاب است، حتی مالیات دولت هم به روپیه گرفته می‌شود و کلیه رواج کارها از قدیم تا به حال به روپیه بوده است. چنانچه خروج آن به ممنوعیت باقی ماند، مسلم است این معامله سود اینکه هم از دست ساکنین این محل می‌رود، دیگر از مهاجرت خود به سواحل عمان و نقاط خارجه مجبور و معذور خواهند بود، ناگفته نماند عجلتاً یک راه کوچکی است که بدان وسیله از پست‌خانه انگلیس به‌عنوان (منی آردر) در مقابل روپیه نقد یا صرف صد یک بیات می‌گیرند، این مسئله معمول و جاری که همه وقت برای فایده خود با کمال منت برات می‌دادند، حالیه چون محدود و منحصر به آنها شده، گویی یک ابهت و امتیاز جدیدی احراز نموده و با یک تفرعن و بی‌اعتنائی فوق‌العاده با تاجر رفتار می‌کنند تا به قدر عشر احتیاجاتشان برات بدهند. لنگه دیگر که از کلیه مراتب مذکوره بیشتر تأثیر در تنزل تجارت این محل نموده، همانا بار سنگین طاقت فرسای تعرفه گمرکی است که بر شکر و چای و غیره با دست خارجی برای ویرانی تجارت خلیج نسبی شده است که شخص تاجر وقتی که فکر پرداخت آن را می‌نماید، از هرگونه فواید احتمالی صرف نظر می‌نماید. از طرف دیگر فرصت خوبی به دست قاچاق‌چیان افتاده که کلیه شکر و چای و این‌گونه اجناس که حقوق گمرکی آن سنگین است از بنادر سواحل عمان در بنادر جزء به‌طور قاچاق وارد نموده و معافیت از حقوق گمرکی حمل به داخله می‌نمایند و قسمی که در نتیجه امروزه محقق است که قسمتی از شکر و چای در لار به میزان هر یک من یک قران از لنگه ارزان‌تر است. مسئله دیگر، ترتیبات اداره تذکره است، به واسطه قریب به مجاورتی که این بندر با بنادر عمان دارد، دائماً اهالی این نقطه به سواحل مزبور در آمد و شد هستند، خصوصاً طبقه اصناف و به‌طوری فشار حقوق تذکره بر آنها است که اگر ترتیب و تعدیل صحیح نشود، راه معاش یک دسته ساکنین و کسانی که در درجه سوم زندگانی معیشت دارند مسدود خواهد نمود. ممکن است با یک اصلاح و تعدیل منصفانه تغییراتی داده بشود که به فایده دولت و مسافرین اصلح و اقرب باشد. بالاخره پس از تشریحات معروضه، چنانچه به احصائیه تجارتی بندر لنگه از دوازده‌سال قبل تاکنون مراجعه شود، به خوبی معلوم خواهد شد که تجارت این محل اینک به نصف یا کمتر تنزل کرده است...»^۱

مکتوب فوق به خوبی اوضاع بندر لنگه را در دوره مشروطه تا ابتدای دوره پهلوی، واکاوی می‌کند و دلایل

۱. آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۸۵۷۴-۲۹۰.

مهاجرت تجار و مردم به کشورهای جنوبی خلیج فارس از این بندر را بررسی می‌نماید. این اوضاع در دوره پهلوی اول که قانون انحصار تجارت را نیز ضمیمه کرد، تا حدودی بدتر هم شد، اما در مجموع سیاست‌های اشتباه دولت در دوره مظفردین‌شاه و احمدشاه به طور کلی حیات اقتصادی بندر لنگه را به زوال کشید و مردم زیادی از این بندر مهاجرت کردند. بیشترین دلیل مهاجرت نیز سیاست‌های غلط اقتصادی دولت بوده است.

از آنجایی که مناطق بندر لنگه و بستک از مناطق گازخیز ایران بوده و دارای معدن غنی خاک سرخ و سنگ آهن بوده است، در زمان فعالیت شرکت نفت ایران و انگلیس در خوزستان هیئت‌های اکتشافی برای کشف نفت به بندر لنگه و بندر عباس آمده، در بندر لنگه گزارش‌هایی تهیه کردند و از وجود برخی معادن در مناطق جوار بندر لنگه خبر دادند. این موضوع در اسناد مربوط به این دوره به خوبی مشهود است.^۱ از شروع جنگ جهانی اول تا بعد از جنگ دوم جهانی (۱۹۴۵ میلادی) که انواع بیماری‌های واگیردار همراه فقر و قحطی شیوع پیدا کرده بود، اکثر مردم این شهر فعالیت خود را تعطیل کرده، به نقاط دیگر مهاجرت کردند؛ به همین دلیل به مرور زمان، نقاط مسکونی شهر خالی از سکنه شد و شهر فعالیت و چهره واقعی خود را از دست داد.

یکی از مسائلی که باعث رکود تجارت بندر لنگه در دوره‌های متفاوت تاریخی، به‌ویژه در دوره پهلوی اول و پهلوی دوم شد، عدم احیای مسیر تجاری بندر لنگه به بستک، لار و مرکز ایران بود. به دنبال قانون انحصار تجارت در دوره رضاشاه و دولتی‌شدن اقتصاد، بندر لنگه هم مانند سایر مناطق کرانه‌ای و پس‌کرانه‌ای، ضررهای زیادی را متحمل شد و دولت تلاش می‌کرد تا برای کنترل بیشتر قاچاق، مسیرهای تجاری را از مناطق صعب‌العبور و قابل کنترل عبور دهد که مسیر بندر لنگ به بستک و عبور از گردنه‌گچی از این جمله موارد است. این سیاست کنترل قاچاق در دوره پهلوی دوم هم ادامه داشت و می‌توان در قبال اسناد به خوبی به آن پی برد. در ذیل به یکی از این موارد پرداخته می‌شود. در این مکتوب این‌گونه آمده است:

«به استحضار عالی می‌رساند راه بستک به لنگه که فعلاً در دست اقدام است و طبق تشخیص مهندسين وقت بنا بود طریق چاه مسلّم و مهرکان که از سابق هم بوده و از کفه خارج و دوام خواهد داشت، به قرار اطلاع از اداره راه استان هفتم در نظر دارد آن را تغییر و از طریق بندر مغویه به لنگه وارد نماید. در صورتی که بندر مغویه به علت وجود کفه (مهران) دوام نخواهد داشت و هزینه هم بیشتر تعلق خواهد گرفت و به‌علاوه از نظر مرکزیت راه و اتصال آن به مرکز شهرستان و بندر بودن آن طریق از لحاظ موقعیت حمل نقل قاچاق و سوء استفاده قاچاق‌چیان به هیچ‌وجه از طریق راه جدید به اداره راه استان هفتم در نظر دارد نظر فرمانداری صلاح نیست. مستدعی است امر و مقرر فرمائید اداره راه همان راه اولی که از هر حیث مناسب‌تر است، اقدام نماید - فرمانداری شهرستان بندر لنگه کرمی»^۲.

۱. آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۹-۲۶۷۴۸-۲۴؛ ۲۴-۲۶۷۴۸-۲۴۰.

۲. آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۱۴-۸۹۵۳۱-۲۹۳.

در این نوشتار به خوبی به مسئله حفاظتی راه بندر لنگه به بستک پرداخته شده و مشخص شده که عامل قاچاق در تعیین مسیر این راه، تاریخی بسیار تأثیرگذار بوده است. علاوه بر راهی که از گردنه گوجی بندر لنگه را به بستک و لار متصل می کرده است - و به صورت مفصل تر در مبحث شهرستان بستک به آن پرداخته می شود - راه دیگری نیز وجود داشته که از پل غار می گذشته و بندر لنگه را به لار متصل می کرده است.^۱ این راه نیز نقش زیادی در تجارت کالا از بندر لنگه به لار در دوره پهلوی دوم داشته است. اما سیاست کلی استانداری فارس بر این بود که راه گوجی همواره مورد استفاده قرار گیرد و همین عامل صعب العبور بودن این راه باعث عدم رونق اقتصادی بندر لنگه و در مجموع افول این بندر در دوره پهلوی دوم شده بود و از آنجا بیشتر به عنوان تبعیدگاه افراد سیاسی مخالف رژیم شاه استفاده می شد.

آثار تاریخی شهرستان بندر لنگه

۱. عمارت فکری: این عمارت یکی از بناهای مهم دوره قاجار است که از ویژگی‌هایی جالب توجهی برخوردار و توسط تاجر سرشناس مروارید، عبدالواحد فکری، بنا شده است. این عمارت اکنون دفتر میراث فرهنگی بندر لنگه و دارای دو حیات با اتاق‌هایی در اطراف آنها و پنج بادگیر است. مساحت کل بنا ۲۶۰۰ متر مربع است و به شماره ۱۸۳۳ به ثبت آثار ملی رسیده.^۲
۲. قلعه لشتان: بقایای این بنا بر فرازی کوهی در کناره ساحل و شش کیلومتری شمال شرقی بندر لنگه واقع شده و مربوط به دوره اسلامی و صفویه است.^۳
- پاره‌ای از مورخان این قلعه را متعلق به دوره هخامنشیان می‌دانند که بعدها به دست پرتغالی‌ها افتاده است. قلعه لشتان سه هزار مترمربع وسعت دارد و دارای برج و بارویی از سنگ و همچنین ورودی سنگی زیبایی است.^۴
۳. قلعه مغویه: این قلعه از آثار دوره قاجار و به قلعه شیخ سلطان معروف است که در بندر مغویه در ۴۲ کیلومتری غرب بندر لنگه قرار دارد. قلعه مذکور دارای سه طبقه است و به شماره ۲۲۳۰ به ثبت آثار ملی رسیده.^۵
۴. مسجد ملک بن عباس: این مسجد در خیابان پاسداران بندر لنگه، در نزدیکی ساحل قرار گرفته. بنیان این مسجد از دوره صفویه است و مسجد کنونی به دوره قاجار تعلق دارد.^۶

۱. آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۲-۸۹۵۱۳-۲۹۳.

2. www. Google.com. HTAMIL DOCUMENT

۳. ملازاده و محمدی، قلاع و استحکامات نظامی، ص ۲۲۴.

۴. مدیریت میراث فرهنگی استان هرمزگان، راهنمای آثار تاریخی - فرهنگی استان هرمزگان، ص ۱۵.

۵. ملازاده و محمدی، همان، ص ۲۲۵.

۶. سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، فرهنگ جغرافیایی آبادی‌های استان هرمزگان - شهرستان بندر لنگه، ۱۳۸۳، ص ۴۸.

۵. مسجد افغان: این مسجد در محله افغان بندر لنگه واقع و از آثار حاج احمد افغان است که در دوره افشاریه ساخته شده و به شماره ۱۰۶۲ به ثبت ملی رسیده است.^۱
۶. مسجد حاجی خداداد: این مسجد در محله مساح بندر لنگه قرار دارد که از نظر زیبایی، یکی از کامل‌ترین مساجد بندر به شمار می‌آید. محراب این مسجد دارای تزئینات گچبری ارزنده‌ای است و از آثار دوره زندیه به بعد است.
۷. حسینیه بنگی و حسینیه غضنفری: این دو حسینیه از آثار دوره صفویه است که در سال‌های اخیر بازسازی شده‌اند.^۲
۸. خانه خالدی: در محله بلوکی بندر لنگه واقع شده و از آثار مربوط به دوره قاجار است. این خانه دارای حیاطی بزرگ با اتاق‌های زیاد و سه بادگیر بلند و روزنه‌های گچبری شده در بالای در و پنجره‌ها است.

بستک در پویه تاریخ

از دیگر مناطق پس کرانه‌ای خلیج فارس - که نقش زیادی در تحولات خلیج فارس داشته و با موقعیت استراتژیکی بین بندر لنگه و لار قرار دارد - بستک است. بسیاری از اسناد معرفی شده در این مجموعه، در مورد این شهر و راه تجاری بستک - بندر لنگه و لار در عصر پهلوی دوم است. بستک از شهرستان‌های استان هرمزگان، با قدمتی تاریخی است که در قدیم، محلی برای استراحت کاروان‌ها بوده است. شهر بستک در منطقه‌ای کوهستانی قرار دارد که از شمال و غرب به استان فارس و از شرق و جنوب به استان هرمزگان متصل است. این شهر مرکز شهرستان بستک است.

جمعیت شهر بستک طبق سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۸۵، برابر با ۹۰۱۹ نفر بوده است.^۳ این شهر تا سال ۱۳۳۴ جزء استان فارس بود. بستک پیشینه تاریخی و سیاسی طولانی دارد. این منطقه بیش از دویست روستا داشته، که در سال ۱۳۶۴ بخش وسیعی از روستاهای منطقه‌ای به نام روئیدر از بستک را جدا کرده، به بخش خمیر پیوند دادند. در سال ۱۳۷۰ تعدادی دیگر از روستاها در حوالی لمزان از بستک جدا شد. در امارت دبی، یکی از امیرنشین‌های هفت‌گانه امارات متحده عربی محله‌ای وجود دارد که به نام محله «بستکیه» معروف است. مردم بستک به زبان لارستانی با گویش بستکی سخن می‌گویند که از دسته زبان‌های پارسی جنوب غربی ایران است.

جغرافیای تایخی بستک

پیش از آمدن مشایخ بنی‌عباسی، شهر بستک فعلی وجود نداشته است و فقط دو الی سه ده کوچک

۱. راهنمای آثار تاریخی - فرهنگستان هرمزگان، همان، ص ۱۰ و ۱۱.

۲. فرهنگ جغرافیایی آبادی‌های استان هرمزگان - شهرستان بندر لنگه، همان، ص ۴۸.

۳. مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۸۵.

نزدیک به هم در آنجا بود که در نخلستان وسیعی - که امروز به مغدان معروف است - سکنی داشته‌اند. چنین به نظر می‌رسد که در آن هنگام کمشک، ده تل ایلود، جناح، کوخرد و تدرویه - که از دهستان‌ها و شهرهای کنونی بستک محسوب می‌شوند - جزء قصبات بزرگ بوده‌اند. شیخ محمد جابر که در حدود سال ۸۷۵ نخستین فرد از مشایخ بنی‌عباسی بستک بوده، در ایلود توقف نموده و در آن مکان خانقاهی می‌سازد و همانجا فوت می‌کند. در مجموع، ایجاد و توسعه شهر بستک به دست مشایخ بنی‌عباسیان بوده است.^۱

منطقه‌ای که شهر بستک در آن واقع شده، تا اوایل سده چهاردهم، جهانگیریه نامیده می‌شد. در دوره پهلوی اول و تا سال ۱۳۱۶ - که حکومت مشایخ بستک به دنبال اجرای تقسیمات جدید کشوری به پایان رسید - محمد رضاخان بنی‌عباسیان بستکی، حاکم بستک و بندر لنگه بود. او در سال‌های ۱۳۳۶ و ۱۳۳۷ قبل از فوت پدرش (محمدتقی‌خان)، حکمران لار و در سال ۱۳۴۰ و ۱۳۴۱ حکمران بندر لنگه بود. وی نخستین فرد از حاکمان بستک بود که به هند مسافرت کرد. در سال ۱۳۳۲ ق. به حکومت کهورستان و رویدرات نیز منصوب شد. این حاکم بستک که از سوی دریاپیگی، حکومت بستک، جهانگیریه، بندر لنگه و مضافات را دریافت کرده بود، روابط نزدیکی با مشایخ عرب ساحل عمان در خلیج فارس، شیخ عیسی حاکم بحرین و شیخ خزعل داشت. محمدرضاخان بنی‌عباسی در سال ۱۳۴۲، جزیره کیش را طبق قباله رسمی و فرمان ناصرالدین‌شاه - که به علی‌محمدخان قوام‌الملک انتقال یافته بود - از میرزا ابراهیم‌خان قوام‌الملک شیرازی خریداری نمود^۲ و در سال ۱۳۳۶ در دوره پهلوی دوم، دولت ایران تصمیم گرفت از نظر موقعیت سیاسی، جزایر خلیج فارس را به مالکیت خود درآورد. جزیره کیش را به وسیله محمداعظم‌خان بنی‌عباسیان، پسر محمدرضاخان خریداری می‌کند و مبلغ سه میلیون ریال بابت بهای آن به خوانین بستک می‌پردازد. محمدرضاخان آخرین فرد از دودمان مشایخ بنی‌عباسی بود که در بندر لنگه، لار و بستک حکومت کرد و با فوت او در سال ۱۳۴۶ ش. و با توجه به اجرای اصلاحات ارضی، که به‌طور کلی سیستم حکومت فئودالیزم را از بین برد، به دوران حکمروایی ۲۵۰ ساله بنی‌عباسیان - که از سال ۹۳۷ ق. با ورود شیخ محمد کبیر به بستک آغاز شده بود - پایان داده شد.^۳

اما همان‌گونه که در اسناد این مجموعه مشاهده می‌شود، مسئله راه و به‌ویژه راه تاریخی بندر لنگه لار و بستک در پیشرفت و عدم پیشرفت بستک در طول تاریخ تأثیرگذار بوده است. خوانین بنی‌عباسی بستک هم به خوبی بر این امر واقف بودند و به نظر می‌رسد ناهموار بودن راه بستک به بندر لنگه و به‌ویژه عبور از گردنه کوچی از یک طرف و هموار بودن راه بستک به لار از طرف دیگر، تأثیر زیادی در نگاه مردم منطقه بستک به این دو شهر در طول تاریخ داشته است. اما با توجه به مباحث پیشین، وزارت راه در دوره پهلوی دوم تشخیص داد که راه تاریخی بستک به بندر لنگه از گردنه کوچی عبور کند و مسائل امنیتی و قاچاق هم در

۱. موحد، بستک و خلیج فارس، ص ۳۲-۳۶.

۲. بنی‌عباسیان بستکی، تاریخ جهانگیریه، ص ۳۲۶-۳۶۶.

۳. موحد، همان، ص ۵۲ و ۵۳.

این امر تأثیرگذار بودند. اما همه مسائل این نبود که با استفاده از اسناد به برخی از این موارد پرداخته می شود. از جمله دلایل نظامی و عدم کارایی راه پل غار نیز می توانست عامل تسریع در ساخت راه بستک به بندر لنگه باشد که این مهم را از مکتوب ذیل می توان به خوبی به دست آورد. در این مکتوب این گونه آمده است: «به طوری که استحضار دارید، در بندر لنگه یک پادگان نظامی است که دائماً بایستی وسائل مورد احتیاج پادگان مزبور از جهرم حمل شود و قسمتی از مسیر فعلی جهرم به لنگه که از پل غار می گذرد، به علت جزر و مد دریا همیشه ایجاد ناراحتی برای وسائل خودرو نموده و در نتیجه علاوه بر اینکه وسائل خودروئی ارتش از بین می رود، باعث تأخیر در تأمین احتیاجات واحدهای پادگان نظامی بندر لنگه می شود. علی هذا متمنی است مقرر فرمائید به اداره راه استان دستور صادر گردد که راه لار - بستک - بندر لنگه را که قبلاً به وسیله اداره راه استان اقدامی جهت عبور و مرور سائط نقلیه شده، ولی ناقص مانده است، تکمیل تا اشکال بزرگ تأمین تدارکات و سایر حوائج پادگان نظامی بندر لنگه که بستگی به حیات واحدهای نظامی آن بندر دارد، مرتفع شود - خ امضاء: فرمانده سپاه (ه) سرلشکر م. تمجیدی»^۱.

همان گونه که از سند فوق برمی آید، تأمین وسایل برای پادگان بندر لنگه از جهرم، یکی از عوامل تسریع در ساخت راه بندر لنگه به بستک از راه گوچی بوده است. به دلیل سفت بودن مسیر راه و گذشتن این راه از مناطق کوهستانی، می توانست استفاده نظامی نیز داشته باشد. اما ساختن این راه تاریخی همراه با مشکلات زیادی از جمله پرداخت نشدن حقوق کارگران و اعتراض آنها نیز همراه بوده است که می شود به برخی از آن به صورت نقل قول مستقیم اشاره کرد. در سندی که مربوط به سال ۱۳۳۵ است، این مسئله این گونه آمده است:

«تهران - وزارت راه، قریب صد نفر از عمده های راه بین بستک و لنگه برای اینکه سرما هست، دستمزد آنها نرسیده، شیراز آمده مطالبه دستمزد خود را می کنند، اداره راه استان هفتم که طبق دستور شماره ۱۵۰۴۴ مأمور تحویل گرفتن کارگاه مزبور از کارگاه ساحلی شده، می نویسد که با وجود مراجعات مکرر، هنوز امور مالی کارگاه را متصدیان مسئول تحویل نکردن و به این جهت حساب و اعتباری برای پرداخت حقوق معوقه کارگرهای راه ندارد. معطل ماندن آنها به این صورت در شیراز مناسب نیست، خواهشمند است از هر محل مقتضی می دانید، تلگرافی و دستور پرداخت دستمزد ایام کار عملیات را صادر و تکلیف امور مالی کارگاه ساحلی را تعیین فرمایند. امضاء: رام ۳۵/۱۱/۲۸»^۲.

در این سند به خوبی مسائل و مشکلات کارگران این راه - که بیشتر آنها از منطقه بستک و ناحیه فرامرزان بستک بودند - مطرح شده است.

در مجموع بیشتر اهمیت شهر بستک به سبب موقعیت جغرافیایی اش و قرارگرفتن در مسیر بندر لنگه به لار از دوره صفویه تاکنون بوده است. بنابراین، تاریخ راه و راهداری برای این شهر اهمیت اساسی دارد و

۱. آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۵-۸۹۵۳۱-۲۹۳.

۲. آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۱۵-۸۹۵۳۱-۲۹۳.

اگر به مسیرهای متفاوتی که منطقه بستک را از راه کوهیج به لاور میستان، جناح به منطقه شیبکوه، پدل و لمزان به بندر لنگه و بندر خمیر، گوده و تنگ دالان به بندر عباس و کمشک به اشکنان در استان فارس وصل می‌کند، توجه شود، به خوبی به نقش راه‌های تاریخی در پیشرفت و عدم پیشرفت بستک پی برده می‌شود. از لحاظ تقسیمات کشوری، بستک در سال ۱۳۰۰ ش. به‌عنوان یکی از بخش‌های تابع شهرستان لار (استان فارس) بوده و در سال ۱۳۱۶ ش. بندرعباس جزء استان هشتم قلمداد گردید. در سال ۱۳۳۰ ش. منطقه بندر لنگه یکی از بخش‌های تابعه شهرستان لار از استان فارس و بخش بستک از توابع آن متشکل از شش دهستان به نام‌های حومه، فرامرزان، گوده، لمزان، دژگان و رویدر بوده است. در سرشماری سال ۱۳۳۵، مناطق بندر لنگه با قسمت‌های غربی استان هرمزگان فعلی در محدوده استان فارس قرار داشته و سایر نقاط نیز در محدوده استان کرمان و مکران بود. در سال ۱۳۴۵ استان هرمزگان فعلی تحت نام فرمانداری کل بنادر و جزایر متشکل از سه شهرستان بندر لنگه، بندرعباس و میناب قرار داشتند. شهرستان بندر لنگه نیز دارای بخش‌های بستک، حومه، گاوبندی، شیبکوه و کیش بود. در سال ۱۳۵۵ ش. فرمانداری کل بنادر و جزایر به استان هرمزگان تبدیل شد و بخش بستک از بندر لنگه منتزع و در سال ۱۳۸۱ بستک تبدیل به شهرستانی متشکل از دو بخش جناح و مرکزی گردید.^۱

همان گونه که در مورد تقسیمات کشوری مربوط به بستک آمده است، بستک در اثر تقسیمات کشوری متحمل ضررهای فراوانی شده است و همان گونه که در برخی از اسناد مورد بررسی قرار گرفته، در این مجموعه آمده است، در بسیاری از موارد بر سر مسائل عمرانی و به‌ویژه جاده‌سازی در دوره پهلوی دوم، فرماندار بندر لنگ و یا فرماندار لار جهت کمک به بستک سردرگم بودند و این مهم را می‌توان در مکتوب ذیل به خوبی دریافت. در این سند آمده است:

«پاسخ مرقومه شماره ۱۹۶۶ به استحضار عالی می‌رساند از قرار شایعات آقای مهندس عراقی بندرگری بلوا کار ساختمانی راه ناتمام و تعطیل کرده به مرکز عزیمت نموده است و چون محل شروع کار در حوزه ابوابالجمعی بخش بستک و آقای بخش‌دار بستک از نزدیک ناظر عملیات بوده، گزارش بر ترک کار را نداده. از طرفی هم بر طبق مرقومه شماره نمره ۲۴۲۵ استانداری بخش مذکور تابع فرمانداری لار گردیده، این فرمانداری دیگر مداخلت در بخش نام‌برده ننموده است - امضاء: فرمانداری شهرستان بندر لنگه - هاشمی»^۲.

این سند به خوبی نشان می‌دهد که مسائل عمرانی بخش بستک تحت تأثیر تقسیمات کشوری قرار گرفته و در بسیاری از موارد مشکلاتی را برای پیگیری کار به وجود آورده است. از طرف دیگر ممکن است این مشکلات به کارهای مردم در آن زمان نیز تسری پیدا کرده باشد.

۱. سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، فرهنگ جغرافیایی آبادی‌های استان هرمزگان - شهرستان بستک، ص ۵.

۲. آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۴۵-۱۳۵۹۸-۲۹۳.

آثار تاریخی و مذهبی شهرستان بستک

در شهرستان بستک آثار، بناها، قلعه‌ها، برج‌ها، چاه‌ها، قنات‌ها، آسیاب‌های آبی و سدهای آب قدیمی وجود دارد که این آثار نشان از قدمت حیات در این منطقه است، بسیاری از این آثار هنوز از طرف میراث فرهنگی مطالعه نشده است. در ذیل تعدادی از آثار تاریخی این شهرستان ذکر می‌شود و به توضیح در مورد برخی از این آثار پرداخته خواهد شد.

۱. مدرسه مصطفویه به شماره ملی ۶۱۰۸: این مدرسه توسط یکی از تجار بستکی که با هند تجارت می‌کرد، در هشتاد سال پیش به سبک مدارس مدرن ساخته شده است.
۲. خانه بنی‌عباسی: در قسمت شرقی شهر بستک، جنب حمام خانی واقع شده است و معماران سازنده بنا بستکی بوده‌اند. این خانه در اصل سه طبقه بوده که طبقه فوقانی آن بر اثر زلزله خراب شده است. بنا در حدود ۲۰۰ تا ۲۱۰ اتاق داشته و از سه قسمت مجزا تشکیل می‌شده که هر قسمت دارای حیاط و متعلقات بوده است. مصالح به کار رفته علاوه بر چوب و سنگ، از خشت خام بوده و تقریباً تمام بنا از خشت است.^۱
۳. حمام خانی: حمام خان بستک از آثار دوره قاجاریه است. این بنا دارای ورودی سرپینه، بینه، گرمخانه و خزینه با معماری جالب توجهی است. از نکات قابل توجه، سیستم مسیر آب در جداره و دیوارهای آن، مصالح مورد استفاده، سنگ و ملات ساروج است. این حمام به شماره ۲۲۱۱ به ثبت آثار ملی ایران رسیده.^۲
۴. مسجد جامع به شماره ملی ۶۱۰۷؛
۵. آرامگاه شیخ احمد شیخ راشد به شماره ملی ۶۱۰۹؛
۶. برج گی‌کوه به شماره ملی ۶۱۱۱؛
۷. مسجدین نادار به شماره ملی ۶۱۱۲؛^۳
۸. کاروانسرای بستک: در بخش شرقی میدان آزادی شهر بستک، واقع در ۱۷۴ کیلومتری شمال غربی بندر لنگه قرار دارد. این بنا به صورت دو ایوان با حجره‌هایی در طرفین دارای دو اصطبل در اضلاع شرقی و غربی است و به شماره ۲۲۳۳ به ثبت آثار ملی رسیده.
۹. بقعه سید مظفر به شماره ملی ۱۰۹۲۵؛
۱۱. کاروانسرای ابوالفتح‌خان به شماره ملی ۲۲۳۳؛
۱۲. بنای کانال ترنه (ترنه) به شماره ملی ۱۰۹۲۷: این سازه دایره‌مانند میان رودخانه مهراں در بخش کوخرد شهرستان بستک قرار دارد و ساخت چنین سازه‌های کهنی میان آب رودخانه، در نوع خود جالب توجه است.^۴
۱۳. مجموعه بازار قدیم بستک: در خیابان امام خمینی بستک واقع شده که مربوط به دوره قاجار و شامل

۱. بالود، فرهنگ عامه در منطقه بستک، ص ۵۷ و ۵۸.

۲. راهنمای آثار تاریخی - فرهنگی استان هرمزگان، همان، ص ۱۳ و ۱۲.

۳. محمد بالود، همان، ص ۵۷.

سه بازار است. این بنا در سال ۱۲۹۵ق. به همت استاد عبدالله مینایی، معروف به حاجی استاد، ساخته شده که به صورت فضایی مربع شکل است و بخش مرکزی آن از دو ردیف تشکیل شده. این مجموعه به شماره ۲۸۲۸ به ثبت آثار ملی رسیده است.

۱۴. آرامگاه بی بی فاطمه قتال در دهنگ؛

۱۵. آرامگاه شیخ حمزه در دهنگ؛

۱۶. آرامگاه شیخ مفتی در انوه؛

۱۷. آرامگاه سید قطب‌الدین شیدا در انوه؛

۱۸. آسیاب‌های کریکی در بستک؛

۱۹. آرامگاه سید محمدمنصور در کوخرد؛

۲۰. کاروانسرای کوخرد؛

۲۱. کاروانسرای لرد محیا؛

۲۲. مسجد ملامحمد نامی در فتویه؛

۲۳. قلعه ایلود؛

۲۴. قلعه سبیه در کوه خرد؛

۲۵. شهر تاریخی ساسانی (شهر سبیه) در کوخرد؛^۲

۲۶. قلعه کهنه در ده تل؛

۲۷. دموزال در ده تل؛

۲۸. آرامگاه سید حاجی‌رضا.

منابع

- اسدپور، حمید، تاریخ اقتصادی و سیاسی خلیج فارس در عصر افشاریه و زندیه، تهران، موسسه مطالعات فرهنگ و تمدن ایران زمین، ۱۳۸۷.
- اقتداری، احمد، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، چاپ دوم، ۱۳۷۵.
- بالود، محمد، فرهنگ عامه در منطقه بستک، انتشارات همسایه، ۱۳۸۴.
- بنی‌عباسیان بستکی، محمد اعظم، تاریخ جهانگیری، ۱۳۳۹.
- تاج‌بخش، رؤیا، «بررسی محوطه پاسگاه ساحلی بندرشناس (شهرستان لنگه)»، مقالات همایش ایران‌شناسی، تهران، ۱۳۸۷.

۱. محمد بالود، همان، ص ۶۰.

2. www. Google.com. HTAMIL DOCUMEN

- توکلی مقدم، حسین، وجه تسمیة شهرهای ایران، تهران، نشر معاد، ۱۳۷۵.
- حبیبی، حسن، وثوقی، محمدباقر، بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس، تهران، بنیاد ایرانشناسی، ۱۳۸۷.
- دهنخدا، علی اکبر، لغت نامه، زیر نظر محمد معین و سید جعفر شهیدی، تهران، دانشگاه تهران، چاپ دوم ۱۳۷۷.
- سازمان برنامه و بودجه استان هرمزگان، آمارنامه ۱۳۷۴ استان هرمزگان.
- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، فرهنگ جغرافیایی آبادی های استان هرمزگان، شهرستان بندر لنگه، تهران، انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۸۳.
- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، فرهنگ جغرافیایی آبادی های استان هرمزگان، شهرستان بستک، تهران، انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۸۳.
- سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی، بندرعباس و خلیج فارس، تصحیح، مقدمه، فهارس از احمد اقتداری، به کوشش علی ستایش، تهران، ابن سینا، ۱۳۴۲.
- کازرونی، محمدابراهیم، تاریخ بنادر و جزایر خلیج ارس، تصحیح و تحشیه منوچهر ستوده، تهران، موسسه فرهنگی جهانگیری، ۱۳۶۷.
- ملازاده، کاظم و محمدی، مریم، قلاع و استحکامات نظامی، تهران، شرکت انتشارات سوره، ۱۳۸۵.
- مدیریت میراث فرهنگی استان هرمزگان، راهنمای آثار تاریخی - فرهنگی استان هرمزگان، بندرعباس، معاونت معرفی و آموزش، ۱۳۷۹.
- نوریخس، حسین، بندرکنگ شهر دریانوردان و کشتی سازان، ناشر مؤلف، چاپ دوم، ۱۳۷۴.
- وثوقی، محمدباقر، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، تهران، انتشارات سمت، چاپ اول، ۱۳۸۴.
- ویلسن، آرنولد، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸.
- آرشیو اسناد ملی ایران سند شماره ۱۵ - ۸۹۵۳۱ - ۲۹۳.
- آرشیو اسناد ملی ایران سند شماره ۲ - ۸۹۵۱۳ - ۲۹۳.
- آرشیو اسناد ملی ایران سند شماره ۴۵ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳.
- آرشیو اسناد ملی ایران سند شماره ۵ - ۸۹۵۳۱ - ۲۹۳.
- آرشیو اسناد ملی ایران سند شماره ۹ - ۲۶۷۴۸ - ۲۴۰.
- آرشیو اسناد ملی ایران سند شماره ۷۸ - ۴۵ - ۲۹۵.
- آرشیو اسناد ملی ایران سند شماره ۲۴ - ۲۶۷۴۸ - ۲۴۰.

معرفی اسناد

با توجه به اهمیت این مناطق در خلیج فارس و از آنجایی که در مورد تاریخ معاصر بندرلنگه و بستک اسناد و مدارک کمتری وجود دارد، به نظر می رسد معرفی برخی از اسناد این مناطق، می تواند به فهم تاریخ این مناطق، کمک شایانی نماید. برخی از این اسناد در زیر آورده شده است.

سند شماره ۱

قربان خاک پای جواهرآسای اقدس همایونیت شوم. در باب افتتاح بندر لنگه که دست خط مبارک شرف صدور یافته بود، چاکر فدوی (البته جواب سفارت انگلیس را بعد از مشورت از جناب آقا و قوام الدوله داده است) در پیشگاه حضور مرحمت ظهور مبارک اقدس همایون اعلیحضرت شاهنشاهی - روحانفادا - واضح و روشن است که چاکر فدوی در امتصال اوامر قضا امتثال همایونی - العیاذبالله - تعویق را جایز نمی‌شمارد، مخصوصاً حسب الامر الاقدس با مشورت جناب آقا و تصدیق نواب حسام السلطنه جواب سفارت را داده؛ حتی جناب آقا به بعضی ملاحظات که شفاهاً به عرض خاک پای مبارک خواهد رساند، تجویز نمودند بدون اجازه و صلاح دید جناب آقا و تصدیق حسام السلطنه چاکر فدوی اقدام نکرده. الامر الامر اقدس الاعلی مطاع
۱ - ۴۵۸۷ - ۲۹۵

سند شماره ۲

اداره : رمز دائره

مورخه : ۲۰ میزان ۱۳۰۰

نمره : ۱۹۶

رمز کارگزاری بوشهر

کلنل ویلسن که در موقع سفارت تهران سرپرستی کاکس کفیل حکومت عربستان بوده، به ریاست کل کمپانی نفت آبادان معین و برای سرکشی به شعبه بوشهر که راجع به دشتستان است بوشهر وارد و از طرف جنرال قونسولگری احترامات شد و در منزل جنرال قونسول که در خارج شهر است، منزل نموده. ۶ میزان
نمره ۱۰۵۸

اسدالله بن جعفر

حاشیه پایین سند: قبلاً اطلاع داشتم سواد تلگراف را به کفیل وزارت داخله بدهید به حکومت عربستان رمزاً اطلاع دهند کارگزار عربستان مراقبت لازمه را نموده، وزارت خارجه را از اطلاعات معین که در اطراف این موضوع باید حاصل شود، بی خبر نگذارند. ۲۲ شوال
۲۲ - ۲۶۷۴۸ - ۲۴۰

سند شماره ۳

نشان تاج و شیر خورشید

کارگزاری اول بنادر خلیج فارس

سواد: راپورت کارگزاری بندر لنگه

نمره مراسله: ۳۲۲

مورخه: شهر.....۱۳

مطابق ۲۶ برج: حوت ایت ثیل ۱۳۰۱

مستر کلک که سابقاً سمت ویس قونسولی دولت انگلیس در بوشهر دارا بود و یک نفر معدن شناس موسوم به مستر مک لیگن عمال کمپانی نفت جنوب با سی نفر مستحفظ و اجزاء یوم دوشنبه ۱۷ برج حوت از راه خشکی وارد لنگه شدند. مسافرت آنها از دشت قیر به کازرون و از آنجا تا لنگه ظاهراً برای تفتیش معدن بوده، ولی ضمناً مستر کلک در هر جا با خوانین و ضباط عرض راه ملاقات خصوصی داشته است و پس از سه روز توقف در لنگه هر دو آنها به استثنای همراهان با جهاز بادی برای ملاقات کپتان لیگن قونسول بندر عباس حرکت و از قرار معلوم به همین زودی مراجعت کرده و برای کوه بستانو که چهاردهمیل غربی لنگه واقع است و دارای معدن گوگرد است حرکت خواهند کرد که پس از دیدن معدن مزبور از همان طریق کلیه جبال و معادن عرض راه را تفتیش و ضمناً خوانین و ضباط قریب به سواحل دریا را نیز ملاقات تا به بوشهر برسند محض استحضار خاطر مبارک معروض داشت. کفیل کارگزاری لنگه - محمد

امضاء: ناخوانا

مطابق اصل است

۹ - ۲۶۷۴۸ - ۲۴۰

سند شماره ۴

نشان تاج و شیر و خورشید

سواد: مشروحه نیابت حکومت لنگه به حکومت بنادر

مورخه: ۲۸ دلو ۱۳۰۱

معروض می‌دارد چاکر در اطراف ۱۳۲۹ دوره خزانه‌داری مرگان شوستر به مأموریت اداره مالیه لنگه آمده. در آن وقت از هر حیث تا یک‌درجه اوضاع امیدبخش مشاهده می‌شد و پس از گذشتن دوازده‌سال تصور داشتیم ارتقاء و عمران یافته متأسفانه قسمی انحطاط و تنزل کرده که جز یک مخروبه و منظره دلخراشی را نشان می‌دهد. با حیرت و تأثر تمام شرح و دینی را برای استحضار و جلب توجه اولیای امور باین بندر خراب راپورت و معروض می‌دارم (اولاً) موقعیت جغرافیایی بندر لنگه نوعی است که از رابطه با ایالات و ولایات داخلی ایران محروم و یک رشته قلل و جبال صعب‌المرور شمالی گوئی بالمره این بندر را از داخله ایران منقطع نموده است و از شدت سختی طرق و شوارع و ناامنی دائمی که در بین این بندر و لار موجود است، به نوعی که مراودات تجارتی در بین نیست جز ندرتاً عبور از روی اضطرار از یزد و کرمان شیراز و اصفهان و سایر نقاط داخلی بالکلیه اسمی در اینجا برده نمی‌شود. بالجمله باید گفت نه تنها از فواید صادرات محروم هستند، بلکه عواید واردات این محل منحصر به میزانی است که در خود محل یا در دهات نزدیک آن صرف می‌شود. تجار بوشهر و بندر عباس علاوه بر اینکه از هرگونه فواید تجارتی مستقیماً از همه حیث واردات و صادرات استفاده می‌نمایند، یک قسمت فایده عمده آنها از عمل و کالت است که از طرف تجارتخانه‌های معتبر داخلی و خارجی سمت نمایندگی دارند و برای زحمات خویش حق‌العملی می‌گیرند؛ در صورتی که مردمان لنگه چنانچه تشریح شد، از فواید صادرات محروم و فواید وارداتشان منحصر و محصور در این است

که برای مصارف محلی فقط با تبادل روپیه سکه از هندوستان مال‌التجاره وارد می‌کنند. بانک صرافی در اینجا به کلی وجود ندارد و برای جلب مایحتاج اهالی این بندر از خارجه جز فرستادن روپیه سکه علاجی نیست که آن هم به تازگی ممنوع و این راه منحصر و تجارت هم بر آنها مسدود شده است. دوره‌های گذشته نظر به اینکه تجار این محل خود را از این فواید محروم می‌دیدند، برای خود تهیه و فکری دیگر کرده بودند که یک اندازه اگر فواید زیادی را متضمن نبود، اما می‌توانست جبران از سایر نواقص کار بنماید و آن عبارت بود از وکالتی که از طرف تجار ساکنین سواحل عمان داشتند که جنس به حواله ایشان می‌آید و در تحت نظریات گمرک در انبار مخصوص گذارده، هر قدر آن را می‌توانستند در محل به فروش رسانیده، مابقی را در تحت عنوان (ترانشیپ) به خارجه حمل می‌نمودند اینک از چندی قبل تاکنون این رویه نیز مابه‌کل از میان رفته، دچار زحمت شدند که اهالی بدبخت این محل را مجبور به صرف نظر از آن نموده، بیشتر بر نظامات گمرکی جواز ترانشیپ به موجب سند وجه‌الضمانه اشخاص معتبر صادر می‌شد. اینک مدتی است این ترتیب هم موقوف و صدور آن موکول به وجه‌الضمانه نقدی است موقعی که تاجر بدبخت در مقابل حق‌العملی جزئی که در یک معامله دارد، باید مابقی وجه نقد تهیه بنماید و مدتی بلافایده بگذارد تا رسید آن را بیاورد و مسترد دارد.

(ثانیاً) یک رشته دیگر معاملات و تجارت این بندر، عبارت از عمل صید مروارید است که در سه ماه تابستان بسیار گرم موقع... انجام این عمل هم بدون خرج روپیه سکه ممتنع است، زیرا تجار مروارید معمولاً از وقت حرکت تا مراجعتشان تمام این مدت باید روی دریا بگذرانند و در مقام خرید مروارید از صیادان باشند. بدیهی است چه برای مصارف جهاز و اجزای آن و چه برای خرید مروارید، وجه نقد و روپیه سکه لازم است و سکه مملکتی متأسفانه در اینجا کمیاب است. حتی مالیات دولت هم به روپیه گرفته می‌شود و کلیه رواج کارها از قدیم تا به حال به روپیه بوده است چنانچه خروج آن به ممنوعیت باقی ماند مسلم است این معامله سواهی اینک هم از دست ساکنین این محل می‌رود، دیگر از مهاجرت خود به سواحل عمان و نقاط خارجه مجبور و معذور خواهند بود. ناگفته نماند عجالتاً یک راه کوچکی است که بدان وسیله از پست‌خانه انگلیس به عنوان (منی آردر) در مقابل روپیه نقد یا صرف صد یک بیات می‌گیرند. این مسئله معمول و جاری که همه وقت برای فایده خود با کمال منت برات می‌دادند، حالیه چون محدود و منحصر به آنها شده، گوئی یک ابهت و امتیاز جدیدی احراز نموده و با یک تفرعن و بی‌اعتنائی فوق‌العاده با تاجر رفتار می‌کنند تا به قدر عشر احتیاجاتشان برات بدهند. لنگه دیگر که از کلیه مراتب مذکوره بیشتر تأثیر در تنزل تجارت این محل نموده، همانا بار سنگین طاقت‌فرسای تعرفه گمرکی است که بر شکر و چای و غیره با دست خارجی برای ویرانی تجارت خلیج نسیه شده است که شخص تاجر وقتی که فکر پرداخت آن را می‌نماید از هرگونه فواید احتمالی صرف نظر می‌نماید. از طرف دیگر فرصت خوبی به دست قاچاق‌چیان افتاده که کلیه شکر و چای و این‌گونه اجناس که حقوق گمرکی آن سنگین است، از بنادر سواحل عمان در بنادر جزء به‌طور قاچاق وارد نموده و معافیت از حقوق گمرکی حمل به داخله می‌نمایند و قسمی که در نتیجه امروزه محقق است که قسمتی از شکر و چای در لار به میزان هر یک من یک قران از لنگه ارزان‌تر است مسئله دیگر ترتیبات اداره

تذکره است. به واسطه قریب به مجاورتی که این بندر با بنادر عمان دارد، دائماً اهالی این نقطه به سواحل مزبور در آمد و شد هستند، خصوصاً طبقه اصناف و به طوری فشار حقوق تذکره بر آنها است که اگر ترتیب و تعدیل صحیح نشود، راه معاش یک دسته ساکنین و کسانی که در درجه سوم زندگانی معیشت دارند، مسدود خواهد نمود. ممکن است با یک اصلاح و تعدیل منصفانه تغییراتی داده بشود که به فایده دولت و مسافریان اصلاح و اقرب باشد. بالاخره پس از تشریحات معروضه، چنانچه به احصائیه تجارتی بندر لنگه از دوازده سال قبل تاکنون مراجعه شود، به خوبی معلوم خواهد شد که تجارت این محل اینک به نصف یا کمتر تنزل کرده است و اگر بدین رویه که روی به تنزل است، اندکی باقی ماند، عن قریب اسمی از آن باقی نخواهد ماند.

بدیهی است به همین نسبت آبادی محلی و تعداد نفوس ساکنین در نتیجه تنزل تجارت روی به نقصان بوده و هست و به طور قطع می توان گفت جمعیت کنونی این بندر نسبت به دوازده سال قبل، تقریباً به نصف رسیده است و رفته رفته این عده معدود مردمان پریشان روزگاران محلی نیز بسایر همشهری های خود که مدتی است تدریجاً ترک وطن گفته و مهاجرت به بنادر عمان و بحرین و هندوستان و سایر نقاط نمودند تاسی جسته جز یک دسته جاشو و ماهی گیر و گدا، دیگر کسی باقی نخواهد ماند. یک راسته بازار بزرگ معروف به بازار اوزی ها که قرب قلعه حکومتی است و در سفر قبلی معمور و محل تجارت عمده بود، کنون به کلی خالی افیس معظم تجارتی آن مقل و مسدود است. به علاوه سایر دکاکین و دو بازارچه که یکی متعلق به حاج احمدبن عیسی و دیگری ملک حاج عبدالهادی لاری است، تماماً خالی و بلا مستأجر است خان های اطراف قلعه و غالب جاها به کلی مخروبه آن همه چهارات بادی و غراب های شرعی و بغله های زیاد که اتصالاً در کادر تجارت مسافرت می کردند، حالا به یک عده معدودی رسیده است. تجار مشهور متمول که باعث آبادی و دارای سرمایه های زیاد بودند، غالباً به هندوستان و عمانات و بحرین و غیره مهاجرت کردند. ذکر اسامی آنها موجب اطناب است.

علت و موجبات این پریشانی چیست، مسئول روزگار سیاه این مردم بدبخت فلک زدگان از وطن آواره کیست راه علاجی برای این وضعیت جانگداز هست یا نه اما دولت ما مجلس مقدس شورای ملی که حافظ حقوق این ملت هستند، به خون جگری های یک دسته ساکنین این مرز و بوم مطلع هستند و این وقایع را قبل از این به عرضشان رسیده یا نه و بالاخره حالیه از عرض راپورت نتیجه هست یا نه، این ها یک رشته سؤالاتی است که هر کس در جواب آن بنا به درجه اطلاعات و معلومات محلی، نوعی اظهار می نماید. اینک تا حدی که این بنده را فرض بوده، اختصاصاً معروض داشتیم تا زمامداران علاقه مند به سعادت این آب و خاک را حس کنجکاوی و تحقیق در کشف حقایق پیدا شده، در مقام اصلاح خرابی و دردهای بی درمان این بدبخت مردم برآیند. اول سفر بنده به شهر آخر رمضان ۱۳۲۳ در آن وقت احصائیه نفوس آنجا یک میلیون و سیصد هزار نفر می رسید و نمره اتومبیل در حوزه شهر به یک هزار و پانصد نمی رسید. اواخر سفر دوم که شوال ۱۳۳۸ بود و از آنجا به ایران مراجعت کردم احصائیه نفوس متجاوز از دو میلیون و نمره اتومبیل به هفت هزار رسیده بود.

هفته قبل یکی از مطلعین می نویسد نمره اتومبیل به هفده هزار رسیده است. مقایسه این احوالات مختلف

یعنی ترقی و آبادانی سایرین به این سرعت که در لهجه کوشش رجال مخصوص اجتماعی بیگانه است و این درجه تنزل مره و انحطاط وضعیات تجارتي و تفرقه نفوس و خرابی‌ها که در نتیجه تهاون لاقیدی کارکنان محلی یا چیز دیگر است، چه تاریخ بهت‌آور نامتناهیی در ترقی و تنزل نشان می‌دهد و برای کسی که فی‌الجمله علاقه‌مند و دارای حس ما شده است، چه ضربت جانگداز جبران‌ناپذیر، چنانچه برای اعاده تجارت شکست‌یافته از جهات مذکوره و مراجعت مهاجرین به اصلاحات مفیده پرداخته نشود، قطعاً این بندر تا دو سال دیگر به صورت یک مخروبه ویرانی که قابل هیچ‌گونه استفاده نباشد، به قهقرا و به عدم خواهد رفت. تجار می‌گویند تجارت و صرافی دنیای امروزه به وسیله قدرت و کمک و سرمایه دولت‌ها توسعه و اعتبار می‌شود. گذشته از اینکه ما فاقد این‌گونه مساعدت هستیم، هر روزه در تحت نظامات غیر مناسبی سری جلو جریان تجارت و معاملات ما بسته و گذارده می‌شود. منافع ثروت خدادادی که با دست طبیعت در جوار ما گذارده شده، نه دولت دست می‌زند و نه بیچارگان حق می‌دهند بنمایند تا وقتی که سرمایه‌داران مغرب با یک مقابله موقت محلی استفاده معبد قرار داده، اولاد و اعقاب ما را به ذلت و مسکنت به فعله‌گی آن وادار نمایند.

امضاء: نیابت حکومت لنگه - عبدالرضا

۲۹۰ - ۸۵۷۴

سند شماره ۵

نشان تاج و شیر و خورشید

کارگزاری اول بنادر خلیج فارس

سواد: راپورت کارگزاری عباسی

نمره مرسله: ۳

مطابق برج حمل: ۱۳۰۲

مستر نیوتن و مستر مک کیلیگان *mac Killigan* از طرف اداره نطف از محمره وارد شدند. یک هفته

توقف کرده، تفتیش محاسبات دارایی سحرابجی و کفیل خود نموده، در شب سی حوت مطابق ۲۱ مارس

با کاپتان فگن به لنگه رفتند.

کارگزار عباسی: محمدعلی

امضاء: ناخوانا

مطابق اصل است

۲۶ - ۲۶۷۴۸ - ۲۴۰

سند شماره ۶

نشان تاج و شیر و خورشید

کارگزاری اول بنادر خلیج فارس

تاریخ: ۱۵ حمل ۱۳۰۲

نمره ۱۰۷

مقام منیع وزارت جلیله امور خارجه

از کفیل کارگزاری لنگه تحت نمره ۳۲۲ دایر به ورود مستر کلک و مستر مک لیکن معدن‌شناس که مشارالیه از عمال کمپانی نفت جنوب است با یک عده پنج نفری مستحفظ و اجزا به عنوان تفتیش معادن در ۷ برج حوت به لنگه و پاره ملاقات‌های خصوصی که در ضمن مسافرت مستر کلک با خوانین و ضباط عرض راه به عمل آورده و پس از سه روز توقف در لنگه امروز متفقاً به استثنای همراهان جهت ملاقات کاپیتان لنکن به بندر عباس مسافرت نمودند. راپورتی به کارگزاری کل رسیده است که سواد آن را محض مزید اطلاع و استحضار خاطر مبارک در کلیه مندرجات آن لفاً تقدیم و از لحاظ انور خواهد گذشت.

امضاء: ناخوانا

مهر: کارگزاری کل بنادر

مهر: ورود به کابینه وزارت امور خارجه، به تاریخ ۶ شهر ثور سنه ۱۳۰۲ نمره، ۵۵۷۳

۲۴ - ۲۶۷۴۸ - ۲۴۰

سند شماره ۷

کارگزاری اول بنادر و جزایر خلیج فارس

تاریخ: ۳ / ۳ / ۱۳۰۳

نمره: ۹۳۰

مقام منیع وزارت جلیله امور خارجه

کارگزار عباسی در راپورت نمره ۴۳۳ خود اشعار داشته است که به موجب خبر کتبی از دبی (ملتیا) نام هندی که از طرف شرکت (...بریس) به وکالت کمپانی تعلق شده بود با کشتی (بنکورا) در ۱۴ محرم به دبی آمد، ولی شیوخ دبی اجازه ندادند از کشتی فرود آید و جواب دادند که ما همین شخص را که حالیه وکالت دارد، قبول داریم و در نتیجه ملتیا نتوانست فرود آید و کشتی حرکت کرد.

امضاء: معاضدالسلطان

مهر: کارگزاری کل بنادر

مهر: ورود به کابینه وزارت امور خارجه

تاریخ: ۱۲ شهر میزان ۱۳۰۳، نمره ۱۶۱۹۵

۲۰ - ۲۶۷۴۸ - ۲۴۰

سند شماره ۸

نشان تاج و شیر و خورشید

قونسولگری دولت علیه ایران در بصره

تاریخ: ۲۰ عقرب ۱۳۰۳

نمره: ۷۰۹

مقام منبع وزارت جلیله امور خارجه

سرجان کدمن رئیس کل کمپانی نفت یک هفته است از لندن آمده و مشارالیه گاهی عبادان و گاهی محمر می رود و از اشخاص خیلی مهم است اطلاعاً عرض شد.

امضاء: چاکر محمد حسین...

مهر: ورود به کابینه وزارت امور خارجه، به تاریخ ۱۰ شهر قوس ۱۳۰۳، نمره ۱۸۶۰۳

۱۹ - ۲۶۷۴۸ - ۲۴۰

سند شماره ۹

وزارت امور خارجه

کارگزاری مهم خارۀ خوزستان

نمره: ۵۹۴

تاریخ: ۱۶ برج تیرماه سنه ایت ۱۳۰۴

مقام منبع وزارت جلیله امور خارجه

قریب به یکسال بود سر آرنولد ویلسن مدیر سابق اداره کمپانی نفت به لندن رفته، به جای او مستر جکس رئیس اداره کمپانی نفت در محمره بود. دیروز مقارن دو ساعت قبل از ظهر سر آرنولد ویلسن از طریق شام وارد محمره شده. از قراری که مستر جکس اظهار می داشت، مشارالیه برای پاره کارهای کمپانی و شخصی و معالجه به مرخصی سه ماه به لندن می رود و برای رسیدگی به امور کمپانی سر آرنولد ویلسن موقتاً به محمره آمده و پس از مراجعت مستر جکس به محمره، مراجعت به لندن نموده، عضو مجلس مدیران لندن خواهد شد و مستر جکس هم این دو روزه از طریق هندوستان به لندن عزیمت می نماید.

امضاء: ناخوانا

۱۱ - ۲۶۷۴۸ - ۲۴۰

سند شماره ۱۰

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

استانداری هفتم

فرمانداری لارستان

رونوشت نامه ۱۲۰ بخش داری بستک

فرمانداری شهرستان لنگه

محترماً پیرو شماره ۸۷ در نتیجه اقدام و شمارات متعددی که به کدخدایان تابعه تأکید شده بود تاکنون تعداد چهل نفر عمه از حومه بستک و فرامرزان به راه کوچی اعزام شده و عده دیگر از جناح و دهات نیز جمع‌آوری شده و اعزام می‌شود. اکنون تعداد زیادی کارگر از آسو تا محل شیخ ویس و شیخ عبدالرحمن در کوه کوچی تحت سرپرستی آقای مهندس عراقی و مباشر راه جدا مشغول کارند و در حدود ۱۲ کیلومتر راه پیش رفته است. بخش‌داری نیز با کمال جدیت در قسمت جمع‌آوری و اعزام کارگر، اقدامات لازمه به عمل آورده و می‌آورد و مخصوصاً مأمور بخش‌داری به دهستان‌ها اعزام که با کمک کدخدایان با وجودی که گرفتاری برداشت محصول دارند، هر تعدادی میسر است به محل کار راه اعزام دارند گزارش به عرض رسید

- بخش‌داری بستک بنی‌عباسیان

رونوشت جهت استحضار فرمانداری لارستان تقدیم می‌دارد - بخش‌داری بستک بنی‌عباسیان

امضاء: رضاپور منشی فرماندار لار

رونوشت با اصل یکی است.

۵۰ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳

سند شماره ۱۱

نشان تاج و شیر و خورشید

وزارت کشور

استانداری هفتم

فرمانداری لارستان

در ساعت سه بعدظهر و در اول فروردین ماه ۱۳۳۵ جلسه انجمن عمران با حضوری که اعضاء در منزل آقای عزیزالله بنی‌عباسی رئیس انجمن تشکیل و در مورد نامه شماره ۳۴/۲/۲۷/۹۴۵ بخش‌داری بستک راجع به جمع‌آوری کارگران مذاکره به عمل آمد. ماحصل مذاکرات شرح ذیل به اتفاق آراء شرح داده می‌شود. در افواه شایع و آقای مهندس عراقی تأیید فرموده اند که دستمزد کارگران روزی ۶۰ ریال شورای بخش بستک تصویب نمودند کارگران جناحی به علت زیر با مبلغ مزبور حاضر به کار کردن نمی‌شوند.

۱. دستمزد کارگر عادی در جناح روزی ۶۰ ریال و دو وعده غذا که با احتساب قیمت غذا حداقل بالغ بر ۷۵ ریال می‌شود.

۲. کارگران جناحی اکثراً کشاورز و زارع پیشه هستند. در این موقع که موسم درو می‌باشد، به واسطه اگر دستمزد به مبلغ مکفی نباشد حاضر به کار کردن نخواهد شد.

۳. فرارسیدن ماه مبارک رمضان و روزه گرفتن کارگران و بعید بودن محل کار (راه‌سازی) مستلزم صرف هزینه‌هایی اضافی است که کارگران برای اعاده نیروی تحلیل رفته در قبال کارکردن و روزه گرفتن باید صرف کنند با توضیح مراتب بالا و با توجه به اینکه ایجاد راه بستک لنگه یکی از حیاتی‌ترین و ضروری‌ترین وسیله زندگی مردم این حدود است و اهالی در این مورد با علاقه با مأمورین وزارت راه تشریک مساعی

نمایند لذا این جانبان با کارگران تماس گرفته و با تشویق و ترغیب کارگران جناح حاضر شدند با حداقل دستمزد روزی هفتادریال کار نمایند این هم روزانه نقد پرداخت بشود در غیر این صورت یعنی با کمتر از روزی هفتاد ریال حاضر به کار کردن نخواهند شد.

امضاء: رئیس انجمن عمرانی حاج عزیزالله بنی عباسی

امضاء: حسابدار انجمن عمرانی جناح خسرو خاور

امضاء: نماینده مالکین عبدالله قاضی زاده

امضاء: نماینده زارع احمد عامری

امضاء: عبدالکریم ارجمندی معتمد محل

امضاء: شرفایی معتمد محل

امضاء: حسن اندرز معتمد محل

امضاء: محمدیوسف خردمند

۵۵ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳

سند شماره ۱۲

شماره ۲۰ / ۱۹ / ۳۵

فرمانداری لارستان

محترماً ضمن تقدیم دو برگ صورت مجلس مورخه اول فروردین ماه ۳۳۵ انجمن عمرانی ده جناح و گزارش نمره ۳۵/۲/۱ آقای احمدی دهدار فرامرزان موضوع عمه قسمت راه سازی، به استحضار می‌رساند اثاثیه و لوازمات کار راه سازی در ۲۸ اسفند ۳۴ موقعی در آسو محل کار رسید که مصادف با فصل برداشت محصول و کارهای شیار و ابار نخلستان و نزدیک شدن ماه رمضان گردید؛ در صورتی که بایستی دو ماه قبل وسایل کار در محل فراهم باشد. با وجودی که بخش داری طی شمارات متعدد جهت جمع‌آوری عمه و تشریک مساعی با مأموران راه به کدخدایان دستور اکید داده، تعدادی عمه که در محل حاضر بوده عذر موجه **بالا** حاضر به کار نشده. بدیهی است بخش داری در این فصل که موقع جمع‌آوری محصول که مردم مشغول تأمین زندگانی خود می‌باشند، نمی‌توان اجباراً بر مردم تحکی بنماید. همان طوری که آقای مهندس عراقی تقاضای تجدید وقت کافی به آذرماه یا مهر ماه ۳۵ نموده‌اند، تأیید می‌نماید که در فصل مناسب که مردم هم کار زراعتی نداشته باشند، موکول گردد. بخش دار بستک بنی عباسیان رونوشت برابر اصل است.

امضاء: رئیس دفتر فرمانداری لارستان - بدیعی

۵۴ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳

سند شماره ۱۳

نمره ۳۵/۲/۱

اداره محترم بخش داری لنگه

محترماً پاسخ شماره نمره ۳۴/۱۲/۲۷/۹۴۵ موضوع جمع‌آوری و اعزام کارگر از فرامرزان به آسو برای راه‌سازی با اینکه اولاً فصل درو و ماه مبارک رمضان نزدیک و در ثانی مزد کارگر هم تعیین نشده بود که بتوان به اتکاء مزد کافی مردم را راضی کرده، روی این اصل جمع‌آوری و اعزام کارگر از فرامرزان و به نظر می‌رسد توضیح اینکه طبق اظهار آقای مهندس عراقی در محل دستمزد مطابق تصویب کمیسیون بخش ۶۰ ریال تعیین شده که کارگران فرامرزان با این مزد حاضر نخواهند شد.

امضاء: دهدار فرامرزان ابوطالب احمدی

رونوشت برابر اصل است.

۲۹۳ - ۱۳۵۹۸ - ۵۳

سند شماره ۱۴

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

استانداری هفتم

فرمانداری لارستان

شماره ۲۱۷ تاریخ ۳۵/۳/۹

اداره شهرداری بستک که اصل آن به شماره ۶۹۷ ثبت شد.

فرمانداری لارستان

محترماً پاسخ شماره ۳۵/۲/۱۶/۳۶۷ متضمن رونوشت فرموده شماره ۳۵/۲/۸/۳۶ استانداری معظم ضمن تقدیم یک برگ صورت مجلس مورخه ۳۵/۲/۳۱ راجع به ساختمان راه گوچی، به عرض می‌رساند به نحوی که شخصاً به معیت آقای مهندس عراقی برای بازدید ساختمان راه گوچی بین بستک و لنگه رفته و چنین مشاهده گردید که با کمال علاقه‌مندی و جدیت آقای مهندس عراقی از آسو ۵۳/۶۰۰ کیلومتری شرقی بستک یا یک کیلومتری سرایشپ گردنه گوچی به مسافت ۱۸ کیلومتر که عبارت از رودخانه آب شور مهران و رودخانه خشک و تنگ و گردنه شیخ ویس و شیخ عبدالرحمن و گوچی ساخته و قابل عبور ماشین رو است، متأسفانه به واسطه شدت گرما و عدم پیشرفت کار، طبق دستور تلگرافی مرکز راه تعطیل و به فصل مقتضی موکول و مأمورین راه با اثاثیه و لوازمات کار به لار و مرکز مراجعت کردند. در این مدت از طرف بخش‌داری حتی‌المقدور منتهای مساعدت و تشریک مساعی در تهیه و اعزام کارگران به وسیله مأمورین بخش‌داری و کدخدایان به عمل آمده و چون به علت نرسیدن اثاثیه و تصرف با کارهای دروگری و برداشت محصول و هم ماه مبارک شروع به راه‌سازی شد، راه ناتمام مانده. مستدعی است قسمی توجهات مقام استانداری معظم

و وزارت راه معطوف فرمائید که اثاثیه راهسازی در محل یا لار تأمین و برای اول مهر که هوا مستعد کار است، نسبت به ساختمان بقیه راه و اتصال آن به بندر لنگه که روی هم رفته بیش از ۱۵ تا ۱۸ کیلومتر باقی مانده است، اقدام عاجل مبذول گردد. بخش داری بستک بنی عباسیان

امضاء: دفتر فرمانداری رضاپور

رونوشت با اصل یکی است

۴۸ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳

سند شماره ۱۵

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

تاریخ: ۳۱۳۳۵/۱۹

شماره: ۶۹۷

استانداری هفتم

فرمانداری لارستان

استانداری استان لار

محترماً بازگشت به مرقومه ۳۵/۲/۸/۳۶ راجع به مسیر لنگه به لار از طریق گردنه گوجی معروض می‌دارد بدین وسیله رونوشت گزارش شماره ۲۱۷ - ۳۵/۳/۹ بخش داری بستک جهت استحضار خاطر مبارک به پیوست تقدیم و به عرض می‌رساند همان طوری که بخش داری نامبرده تقاضا نموده که اثاث راهسازی در محل و یا در لار بماند، مستدعی است مقرر فرمایند نسبت به تقاضای بخش داری موافقت شود تا هرچه زودتر برای اول مهر که هوا مستعد کار است، نسبت به ساختمان بقیه راه و اتصال به بندر لنگه اقدام گردد.

امضاء: فرماندار لارستان قشقائی

۴۷ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳

سند شماره ۱۶

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

تاریخ: ۳۵/۳/۲۰

شماره: ۵۰۱

فرمانداری شهرستان بندر لنگه

استانداری هفتم

پاسخ مرقومه شماره ۱۹۶۶ به استحضار عالی می‌رساند

از قرار شایعات آقای مهندس عراقی بندرگزی بلوا کار ساختمانی راه ناتمام و تعطیل کرده به مرکز عزیمت نموده است و چون محل شروع کار در حوزه ابوابالجمعی بخش بستک و آقای بخشدار بستک از نزدیک ناظر عملیات بوده، گزارش بر ترک کار را نداده. از طرفی هم بر طبق مرقومه شماره نمره ۲۴۲۵ استانداری بخش مذکور تابع فرمانداری لار گردیده؛ این فرمانداری دیگر مداخلت در بخش نامبرده ننموده است.

امضاء: فرمانداری شهرستان بندر لنگه - هاشمی

مهر: نمره ۹۰۸۴، تاریخ: ۱۳۳۵/۴/۹

۴۵ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳

سند شماره ۱۷

وزارت کشور

نشان تاج و شیرو خورشید

استانداری هفتم

فرمانداری لارستان

تاریخ: ۱۳۳۵/۶/۴

شماره: ۱۵۲۰

پیوست: گمرک

استانداری استان هفتم

محترماً معروض می‌دارد به طوری که قبلاً عرض مبارک رسانیده است، در اثر بارندگی و جاری شدن سیل که در این اواخر به وقوع پیوست، کلیه راههایی از لار به بندر عباس و لار و بستک و لار به شیراز خراب و قابل عبور و مرور نیست.

بنابراین ما تقدیم رونوشت نامه نمره ۳۵/۵/۳۰/۳۰۵ و فرمانداری کل بنادر و جزایر بحر عمان مستدعی است مقرر فرمایند نسبت به تعمیر و تسطیح راه از لار به بندر عباس و همچنان از لار به شیراز و از لار به بستک اقدام سریع معمول دارند.

امضاء: فرماندار لارستان قشقائی ۳۵/۶/۸

مهر: ورود به وزارت امور خارجه، نمره ۱۴۲۹۹۸، مورخه ۱۳۳۵/۶/۱۱

۳۶ - ۸۹۵۳۱ - ۲۹۳

سند شماره ۱۸

وزارت کشور

نشان تاج و شیرو خورشید

فرمانداری شهرستان بندر لنگه

مقام محترم استانداری، رونوشت اداره راه شیراز

از عطف توجهی که نسبت به ساختمان راه لنگه - بستک - لار با اعزام مهندسين جهت بازدید راه از طریق هوا شده، متشکریم. ضمناً در این موقع که فصل تابستان منقضی گردیده، خواستیم یادآوری نمائیم که اینک فصل مساعدی برای ساختمان راه آغاز گردیده. استدعا داریم دستورات لازم صادر فرمائید که از اوائل مهر ماه مأمورین راهسازی شروع به کار کنند تا اینکه این راه که تنها وسیله ارتباط شهرستان لنگه با داخله محسوب می‌گردد و یگانه امید اهالی محروم این منطقه به اعاده عمران و آبادی است، به زودی ساخته و تکمیل می‌شود و همچنین انتظار داریم به منظور سرعت جریان امر، مقرر فرمایند مرکز راهسازی را در لنگه قرار بدهند.

رونوشت تلگراف بالا به اداره فرمانداری شهرستان لنگه تقدیم می‌دارد تا اینکه از طرف اداره مزبور اقدامات لازمه می‌ذول گردد.

ابراهیم بلوکی - حاجی مصطفی تراکمه - یوسفی - عبدالله شبانی - عبدالکریم واحدی - عباسپور - محمد رسول سعیدی - اسدپور - بستکی - محمد شریف بستکی - عبدالرحمن رحمامی - محمودیان - محمد نبی اسمن - احمدی - هاشم احمد پور - محمد شایهر - شاهمرادی

امضاء: دفتر فرمانداری بندر لنگه ادیبی

تاریخ: ۳۵/۶/۲۶

رونوشت با اصل برابر است.

۴۲ - ۱۹۵۳۱ - ۲۹۳

سند شماره ۱۹

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

استانداری هفتم

جزودان ۳۰ پرونده ۱۳

تهران - وزارت راه قریب صدنفر از عمده‌های راه بین بستک و لنگه برای اینکه سرما هست، دستمزد آنها نرسیده شیراز آمده مطالبه دستمزد خود را می‌کنند. اداره راه استان هفتم که طبق دستور شماره ۱۵۰۴۴ مأمور تحویل گرفتن کارگاه مزبور از کارگاه ساحلی شده، می‌نویسد که با وجود مراجعات مکرر هنوز امور مالی کارگاه را متصدیان مسئول تحویل نکردن و به این جهت حساب و اعتباری برای پرداخت حقوق معوقه کارگرهای راه ندارد. معطل ماندن آنها به این صورت در شیراز مناسب نیست. خواهشمند است از هر محل مقتضی می‌دانید، تلگرافی و دستور پرداخت دستمزد ایام کار عملیات را صادر و تکلیف امور مالی کارگاه ساحلی را تعیین فرمایند.

امضاء: رام ۳۵/۱۱/۲۸

۱۵ - ۸۹۵۳۱ - ۲۹۳

سند شماره ۲۰

وزارت راه

نشان تاج و شیر و خورشید

تاریخ: ۱۳۳۵/۱۱/۲۸

شماره: ۶۵۳۴

جناب آقای استاندار محترم استان هفتم

عطف به مذاکرات حضوری در مورد امور کارگاه ساحلی به استحضار می‌رساند.

کارگاه ساحلی از طرف وزارت راه مستقلاً از چند ماه قبل مأمور بود که راه بستک - لنگه را ساختمان نماید و این کارگاه تعدادی عمه‌ه استخدام و شروع به کار کردند؛ بعداً طی امریه ۱۵۰۴۴ وزارتیه دستور رسید که کارگاه امور مربوطه را به این اداره تحویل نماید که در تاریخ ۳۵/۱۱/۱۶ امور فنی در محل تحویل این اداره داده شده، ولی تاکنون نسبت به تحویل امور مالی که طبق آن این اداره اجازه برداشت از حساب مربوطه را داشته باشد و بتواند به کارگران مساعده و یا دستمزد آنها را پرداخت نماید، اقدامی ننموده‌اند و با تأکیدات مکرر هم به نتیجه نرسیده است که جریان طی ۳۵/۱۱/۲۰/۶۳۶۵ و ۳۵/۱۱/۲۰/۶۳۵۶ به مرکز هم تلگراف شده است. از طرفی عده‌ای در حدود صد نفر از عملیات کارگاه که سه ماه است دستمزد دریافت نداشته‌اند، کار را رها کرده و به شیراز آمده و به وضعی که خلاف شئون و حیثیت اداری است، مزاحم کارمندان این اداره شده‌اند و مطالبه دستمزد خود را از این اداره دارند که شهربانی شیراز و آقای دادستان شهر در جریان امر هستند، در حالیکه این اداره تا تحویل تکمیل نشود، هیچ‌گونه اقدامی نمی‌تواند بنماید و برداشت از حساب کارگاه هم البته مقدور نیست. به هر صورت چون آقایان سپاهی و انیسی، رئیس و رئیس حسابداری کارگاه، اظهار می‌دارند که نهصد هزار ریال از مرکز طلبکارند که بایستی وزارت راه حواله نماید تا پرداخت‌ها صورت گیرد، لهدا تمنی دارد اولاً دستور فرمائید از طریق وزارت راه تلگرافاً تقاضا شود که فوراً وجه بالا را حواله نمایند که به سر و صدا و مزاحمت کارگران خاتمه داده شود. ثانیاً به متصدیان کارگاه ساحلی ابلاغ نمایند که بیش از این تحویل را به تأخیر نیندازند.

امضاء: رئیس اداره راه استان هفتم

۱۶ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳

سند شماره ۲۱

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

شماره: ۲۷۰۶

تاریخ: ۳۵/۱۲/۲۷

فرمانداری شهرستان بندر لنگه

استانداری فارس و بنادر

به استحضار عالی می‌رساند راه بستک به لنگه که فعلاً در دست اقدام است و طبق تشخیص مهندسین وقت بنا بود طریق چاه مسلّم و مهرکان که از سابق هم بوده و از کفه خارج و دوام خواهد داشت، به قرار اطلاع از اداره راه استان هفتم در نظر دارد آن را تغییر و از طریق بندر مغویه به لنگه وارد نماید؛ در صورتی که بندر مغویه به علت وجود کفه (مهران) دوام نخواهد داشت و هزینه هم بیشتر تعلق خواهد گرفت و به‌علاوه از نظر مرکزیت راه و اتصال آن به مرکز شهرستان و بندر بودن آن طریق از لحاظ موقعیت حمل نقل قاچاق و سوء استفاده قاچاق‌چیان، به هیچ‌وجه از طریق راه جدید به اداره راه استان هفتم در نظر دارد نظر فرمانداری صلاح نیست. مستدعی است امر و مقرر فرمائید اداره راه همان راه اولی که از هر حیث مناسب‌تر است، اقدام نماید. فرمانداری شهرستان بندر لنگه کرمی

امضاء: ناخوانا

۱۴ - ۸۹۵۳۱ - ۲۹۳

سند شماره ۲۲

وزارت راه

نشان تاج و شیر و خورشید

تاریخ: ۱۳۳۶/۲/۷

شماره: ۵۲۳

جناب آقای استاندار محترم فارس و بنادر

پیرو نامه شماره ۶۷۵۸ - ۳۵/۱۲/۱۹ با فعالیتی که از طرف این اداره نسبت به تکمیل ساختمان راه بستک لنگه به عمل آمد و علی‌رغم بارندگی و سیل اخیر که خسارت نسبتاً زیادی هم وارد نموده بالاخره روز ۱/ ۲ راه مزبور افتتاح و کامیون به بندر لنگه وارد و عملیات برای تعریض گردنه‌ها مراجعت نموده و تا آخر اردیبهشت ماه هم عمل تکمیل و تعریض ادامه داده خواهد شد. مراتب اطلاعاً به استحضار رسید. ت

امضاء: رئیس اداره راه استان هفتم - مهندس خلیقی

رونوشت عطف به شماره ۳۵/۱۱/۲۰/۸۵۰ به منظور استحضار فرماندهی سپاه ۵ شیراز ارسال می‌شود.

امضاء: استانداری فارس و بنادر ۳۶/۲/۱

مهر: ۳۶/۲/۹/۱۸۶۶ ورود به کابینه وزارت خارجه

۱۲ - ۸۹۵۳۱ - ۲۹۳

سند شماره ۲۳

نشان تاج و شیر و خورشید

وزارت کشور

جزودان ۳۰ پرونده ۱۳

اداره راه استان هفتم

رونوشت تلگراف شماره ۳۶/۲/۱۷/۳۳۴ فرمانداری لنگه راجع به کمی وسعت چهار نقطه از جاده بستک به لنگه به ضمیمه... می شود. خواهشمند است موضوع را بررسی فرمائید و برای تسهیل عبور و مرور کامیون های باری دستور فرمائید عرض نقاط مذکوره را تا حدی که مقدور باشد، توسعه دهند. در مورد جلوگیری از خرابی های بعدی هم اگر مأمورین دائم در آنجا گمارده شود، البته اشکالات متصوره مرتفع خواهد شد. در هر حال از نتیجه اقدام استانداری را مستحضر فرمائید. کفیل استانداری فارس و بنادر رونوشت عطف به تلگراف شماره ۳۴۴ برای اطلاع فرمانداری ارسال می شود.

امضاء: کفیل استانداری فارس و بنادر

امضاء: رئیس دفتر ۳۶/۲/۲۲

۹ - ۱۸۹۵۳۱ - ۲۹۳

سند شماره ۲۴

وزارت راه

نشان تاج و شیر و خورشید

تاریخ: ۱۳۳۶/۲/۱۸

شماره: ۵۵۸

استانداری محترم استان فارس و بنادر

معطوفاً به مرقومه شماره ۹۹۵ - ۳۶/۲/۸ - متضمن رونوشت گزارش ۲۷۰۶ - ۳۵/۱۲/۲۷ فرمانداری لنگه موضوع تغییر مسیر بستک به استحضار می رساند.

در راه از بستک تا چاه مسلم عملیات ساختمانی انجام و اکنون راه احداث شده است، ولی از چاه مسلم تا بندر لنگه دو راه موجود است؛ یکی از طریق مغو که در مسیله و راه صاف و بدون مانع عبور می کند و این اداره عملیاتی در آن نخواهد نمود و دیگری راه دامنه که در سال های ۱۴ و ۱۵ ساختمان شده و اینک هم وسیله این اداره اصلاحات لازمه به عمل می آید علیهذا استفاده از هر کدام دو راه بالا منوط به نظر اهالی است. ت

امضاء: رئیس اداره راه استان هفتم - مهندس خلیقی

رونوشت عطف به شماره ۴۵/۱۲/۲۷/۲۷۰۶ برای اطلاع فرمانداری لنگه ارسال می شود.

امضاء: استانداری فارس و بنادر ۳۶/۳/۱

۱۱ - ۱۸۹۵۳۱ - ۲۹۳

سند شماره ۲۵

وزارت جنگ

نشان تاج و شیر و خورشید

از سپاه پنج

ستاد سپاه ۵ دکن ۴

شماره: ۴۵۵۱۸ / و

تاریخ: ۳۶/۸/۲۸

جناب آقای استاندار استان فارس و بنادر

درباره: تعمیر راه بندر لنگه

به طوری که استحضار دارید در بندر لنگه یک پادگان نظامی است که دائماً بایستی وسائل مورد احتیاج پادگان مزبور از چهارم حمل شود و قسمتی از مسیر فعلی چهارم به لنگه که از پل غار می‌گذرد، به علت جزر و مد دریا همیشه ایجاد ناراحتی برای وسائل خودرو نموده و در نتیجه علاوه بر اینکه وسائل خودروئی ارتش از بین می‌رود، باعث تأخیر در تأمین احتیاجات واحدهای پادگان نظامی بندر لنگه می‌شود؛ علی‌هذا متمنی است مقرر فرمائید به اداره راه استان دستور صادر گردد که راه لار - بستک - بندر لنگه را که قبلاً به وسیله اداره راه استان اقدامی جهت عبور و مرور وسائط نقلیه شده، ولی ناقص مانده است، تکمیل تا اشکال بزرگ تأمین تدارکات و سایر حوائج پادگان نظامی بندر لنگه که بستگی به حیات واحدهای نظامی آن بندر دارد، مرتفع شود. خ

امضاء: فرمانده سپاه (ه) سرلشکر «م» تمجیدی

مهر: ب ۱۳۸۳۰ - ۱۵۲۶۸

۵ - ۸۹۵۳۱ - ۲۹۳

سند شماره ۲۶

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

استانداری هفتم

ذکر شماره پیش: ۱۷۱۹۲

جزودان ۳۰ پرونده ۱۳

تاریخ ثبت: ۱۳۳۶/۱۰/۷

فرماندهی سپاه ۵

بازگشت به شماره ۴۵۵۱۸ و مورخ ۳۶/۸/۲۸ - از طرف اداره راه استان هفتم به مباشر قسمت لار - لنگه دستور داده شده که راه بین لار به لنگه که از پل غار عبور می‌نماید تا تکمیل راه جدید بستک به لنگه در

مرمت و نگهداری آن کماکان اقدام نمایند.

امضاء: شریفی؛ امضاء: رئیس دفتر؛ امضاء: استانداری فارس و بنادر

۲ - ۸۹۵۱۳ - ۲۹۳

سند شماره ۲۷

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

استانداری هفتم

شماره خصوصی: ۳۵/۴/۶/۸۱۸۷

جزودان ۳۰ پرونده ۱۳

تاریخ نگارش: ۱۳۳۷/۴/۳

اداره راه استان هفتم

فرمانداری شهرستان لار بر حسب تقاضای بخش‌داری بستک پیشنهاد نمود در این موقع که ساختمان جاده بین لنگه و لار به علت گرمای شدید متوقف گردیده. موافقت شده ااث راه‌سازی آنجا یا در همان محل و یا در لار گزارده شود تا در موقعی که هوا برای شروع به کار مساعد می‌شود، وسائل مورد احتیاج در دسترس مأمورین مربوطه قرار گیرد. علی‌هذا قدغن فرمائید نظریه آن اداره را در این خصوص به استانداری اعلام دارند.

استانداری استان هفتم

امضاء: رئیس دفتر، ۴/۳

۴۶ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳

سند شماره ۲۸

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

استانداری هفتم

فرمانداری لارستان

رونوشت نامه ۱۲۰ بخش‌داری بستک

فرمانداری شهرستان لنگه

محترماً پیرو شماره ۸۷ در نتیجه اقدام و شمارات متعددی که به کدخدایان تابعه تأکید شده بود، تاکنون تعداد چهل نفر عمله از حومه بستک و فرامرزان به راه کوچی اعزام شده و عده دیگر از جناح و دهات نیز جمع‌آوری شده و اعزام می‌شود. اکنون تعداد زیادی کارگر از آسو تا محل شیخ ویس و شیخ عبدالرحمن

در کوه گوجی تحت سرپرستی آقای مهندس عراقی و مباشر راه جدا مشغول کارند و در حدود ۱۲ کیلومتر راه پیش رفته است. بخش داری نیز با کمال جدیت در قسمت جمع آوری و اعزام کارگر اقدامات لازمه به عمل آورده و می آورد و مخصوصاً مأمور بخش داری به دهستان ها اعزام که با کمک کدخدایان با وجودی که گرفتاری برداشت محصول دارند، هر تعدادی میسر است، به محل کار راه اعزام دارند. گزارش به عرض رسید. بخش داری بستک بنی عباسیان

رونوشت جهت استحضار فرمانداری لارستان تقدیم می دارد. بخش داری بستک بنی عباسیان

امضاء: رضاپور منشی فرماندار لار

رونوشت با اصل یکی است.

۵۰ - ۱۳۵۹۸ - ۲۹۳

سند شماره ۲۹

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

استانداری هفتم

جزودان ۳۰ پرونده ۱۳

اداره راه استان هفتم

طبق نامه سپاه پنج در بندر لنگه یک پادگان نظامی است که دائماً باید وسایل مورد احتیاج پادگان مزبور از چهارم حمل شود و قسمتی از مسیر فعلی چهارم به لنگه که از پل غار می گذرد، به علت جزر و مد دریا همیشه خراب است و در نتیجه علاوه بر اینکه وسایل موتوری ارتش از بین می رود، باعث تأخیر در تأمین احتیاجات واحدهای پادگان نظامی بندر لنگه می شود. خواهشمند است اقدامی بفرمائید که راه لار - بستک - بندر لنگه که قسمتی از آن ساخته شده و ناقص مانده است، زودتر تکمیل شود تا اشکال موجود مرتفع گردد و از نتیجه اقدام، استانداری را مستحضر دارند.

امضاء: شریفی

امضاء: رئیس دفتر

امضاء: استانداری فارس و بنادر

۴ - ۱۳۵۹۸ - ۱۸۳

سند شماره ۳۰

وزارت کشور

نشان تاج و شیر و خورشید

تاریخ: ۳۵/۱/۱۸

شماره: ۱۹

فرمانداری شهرستان بندر لنگه

پیرو تلگراف شماره ۳۵/۱۱/۲۱ با تقدیم رونوشت تلگراف شماره ۳ این فرمانداری و رونوشت تلگراف شماره ۳۵ آقای مهندس عراقی به استحضار عالی می‌رساند که پس از صدور تلگراف و گذشتن چند ماه از ورود بستک، مشارالیه به لنگه آمده. همین ملاقات حضوراً اظهار داشت به علت گرمی هوا امکان کار نیست و از طرفی ماه رمضان نزدیک و کارگر یافت نمی‌شود. جواب داده شد از لنگه شروع به کار شود تا تسهیلات لازم چه از نظر کارگر و غیره به عمل آید. متأسفانه آقای مهندس به بهانه‌های متشبت شد و بالنتیجه اظهار نموده من دیگر بر نمی‌گردم و ماه آذر هم که برای شروع کار نظر داده‌اند، فصل بارندگی و معلوم نیست ماه آذر را بر پایه چه فکر و سیاست تعیین گردیده و با توجه به وضع اهالی جنوب و مسیر راه در سرما و باران به طور دلخواه کار نخواهد شد و چون خدمت به کشور بایستی از روی علاقه انجام و نازک بدلی را کنار گذاشت، مستدعی است برای شروع به کار، حال که مشارالیه ترک مأموریت کرده است، مأموری فعال اعزام که با مراجعه به فرمانداری کمک‌های لازمه به عمل آید.

امضاء: فرمانداری شهرستان بندر لنگه - هاشمی

مهر: ورود به کابینه وزارت امور خارجه، شماره ۲۹۷۳، تاریخ ۱۳۳۵/۲/۱۲

۲۹۳ - ۱۳۵۹۸ - ۵۶

سند شماره ۳۱

وزارت راه و رونوشت وزارت کشور

رونوشت جناب آقای احمد فرامرزی، نماینده محترم تهران

تعمیر راه لنگه به بستک طریق دژگان پدل لمزان برای شهرستان لنگه بی‌نتیجه فقط برای چند نفر مالکین آن حدود خوب است و تنها راهی که برای آبادی و عمران و کمک اقتصادی و نزدیکی مسافت برای لنگه نهایت اهمیت و ضروری است، همانا اصلاح راه لنگه طریق گوچی به بستک و لار است که اتصال مستقیم به راه شیراز و جاده عمومی دارد و راهی است که به صواب‌دید شاهنشاه فقید ساختمان شده و بعداً به واسطه بی‌توجهی قسمتی از آن از بین رفته که اصلاح آن مورد استدعا است.

احترامات تقدیم

رونوشت شرح بالا جهت استحضار جناب آقای فرخ استاندار محترم فارس تقدیم می‌گردد که نسبت به خواسته‌های این جانبان بذل توجه فرموده و اقدامات لازمه معمول فرمایند. احترامات

امضاء: محمد جواد موسوی

امضاء: عبدالکریم واحدی

امضاء: بلوکی بستکی

امضاء: محمد جواد موسوی

امضاء: محمد بنی اسمنی

امضاء: نعمت پور

امضاء: عبدالرحمن رحمانی

امضاء: محمود محمودیان

امضاء: خسروی

امضاء: محمدشریف بستکی

امضاء: تراکمه

امضاء: عبدالله صابری

امضاء: حسن وحیدی

امضاء: خواجه نوری

امضاء: عباس پور

امضاء: عبدالکریم سعیدی

امضاء: احمدپور

۲۹۳ - ۱۳۵۹۸ - ۶۵

سند شماره ۳۲

نشان تاج و شیر و خورشید

وزارت پست و تلگراف و تلفن

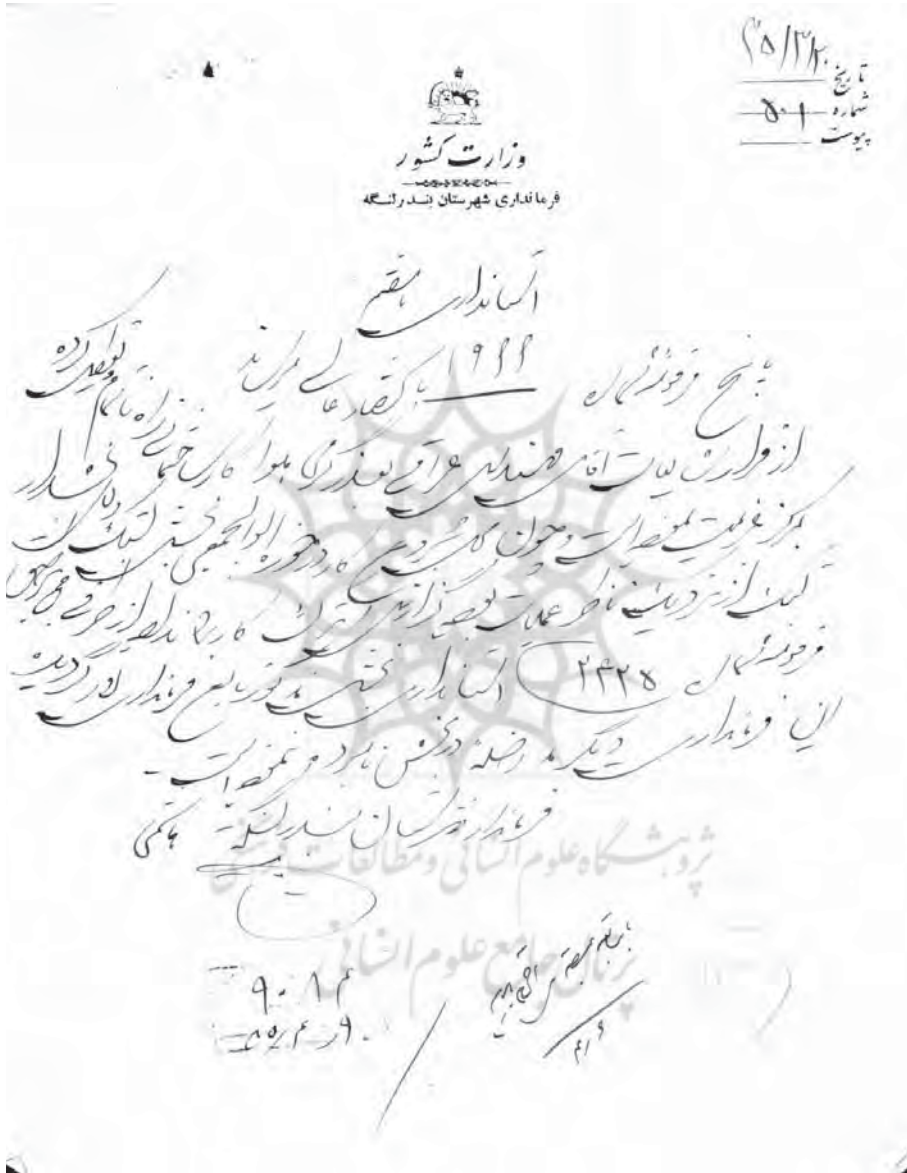
از لنگه به شیراز

تاریخ وصول: ۱۱/۱۵

جناب آقای استاندار محترم شیراز در این موقع که مهندس عراقی برای ساختمان راه لنگه بستک لار وارد شده، به قرار معلوم می خواهد برای ساخت راه طرق پلغار نظر بدهد؛ در صورتی که راهی که مورد نظر مردم و مفید به حال این شهرستان است، همان راه طریق گوچی است و غیر از این راه دیگری نتیجه ای ندارد. بنا بر این استدعا داریم دستور فرمائید همان را طریق گوچی ساخته شود تا موجب امیدواری مردم محروم این سامان گردد.

بلوکی، واحدی، اسمنی، سعیدی، بستکی، محمودیان، احمدپور، احمدی، تراکمه، شادبهر، عباس پور

۲۹۳ - ۱۳۵۹۸ - ۷۵



پیام بهارستان / ۲۵، ۶، ش ۲۱ / پائیز ۱۳۹۲



تاریخ ۱۹/۳/۳۵

شماره ۵۹۷

وزارت کشور
استانداری هفتم
فرمانداری لارستان

استانداری پنجاه و هفتم

مخبره بدینست بر قوسه شماره ۳۶ - ۳۵/۳/۲۸ راجع به مسر راه
کنده به لار از طریق گزیده گومی سرخس معیاره بدینوسیله در وقت
گذشته شماره ۲۱۷ - ۳۵/۳/۶ بخشاری کتبه به مختصره
مبارک به بروت تقدیم و بهر ضمیمه به منظور کتبه بخشاری بهر در مختص
نموده در وقت راه سازی در مسیر و به لار بهانه شد عریضت تقریر
نست به خاطر خستداری در وقت شور، بهر زود و به بار اول بهر در
مستعد کار است نسبت به چنان بقیه راه و اتصال بندر لنگه تمام
رتان جامع علوم انسانی
فرماندار لارستان محمد حسن نیا

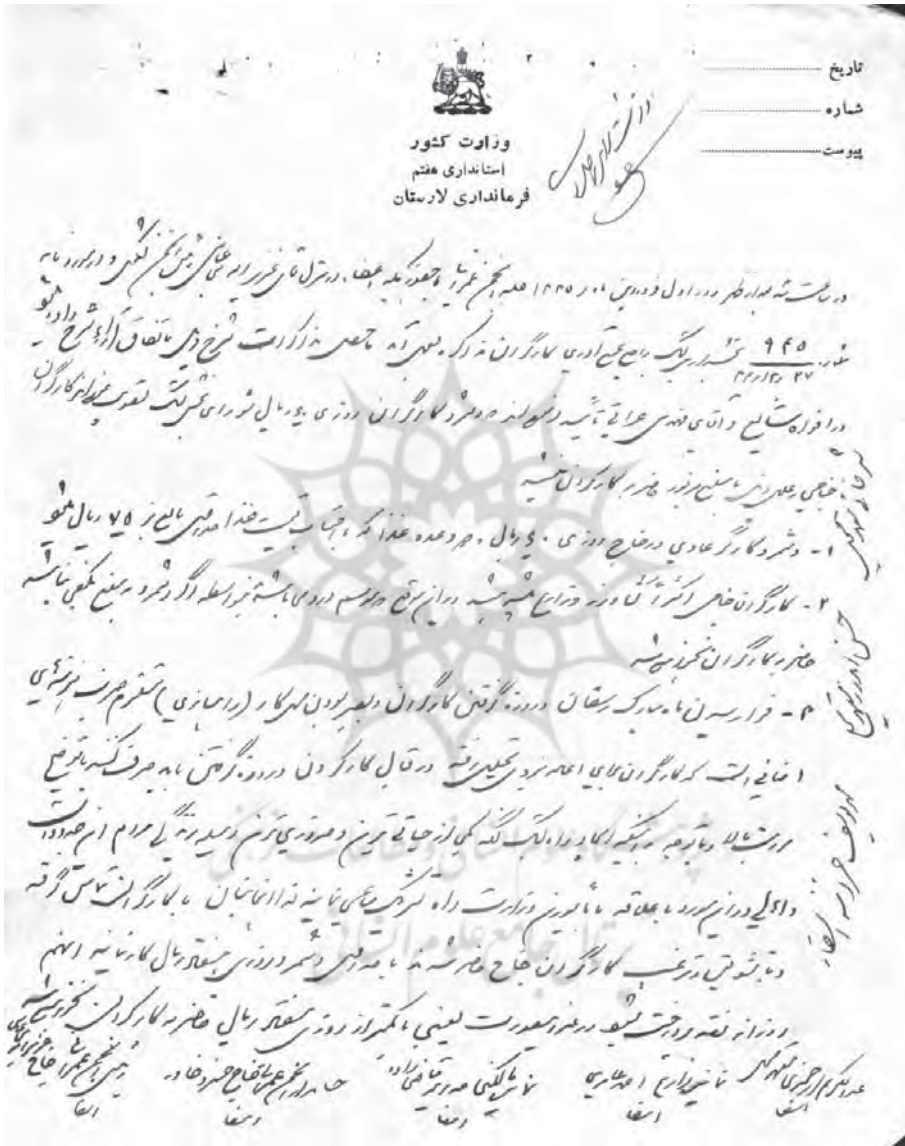
بابت بقیه انجمن
۸۱۸۷
۲۹
۲۵

پیام بهارستان / ۲۵، س ۶ ش ۲۱ / پائیز ۱۳۹۲

تاریخ ۲۰ ۱۹ اردیبهشت ۱۳۵۰

فردوسی کاتبان محترمانه تقدیم ۲ برگ صورت مصدق اول فروردین ۱۳۵۰ شماری
 در جبهه درگذشتگان ۱۳۵۰ شماری (کلیه جبهه) در روز فروردین موضع عمده کارسازی با کفایت
 و تأیید و لوازمات کار در کارسازی در ۱۲ اردیبهشت ۱۳۵۰ موقعی در آن سوگواران و سعادت
 با حضور در دست محفل و کارهای سایر و آماره کتب در آن روز که بنام مادر رمضان گردید
 در هر یک مایه دو ماه قبر در سایر کار در مهر فروردین باشد با وجودیکه کشته در طی آن اوقات متوجه
 جمع آوری عمده و تشریحی مابین راه کعبه بفرمان دستورالعمل داده کتبی عملی
 در هر حاضر به نذر بوجه باب حاضر نگاه دارند به بهی است کتبی اری در این
 حضور و موقع جمع آوری محفل و مردم مسئول تأمین رتبه گانه خود داشته
 نمودن اجاره بر مردم کتبی بنابر ملاحظه کتبی نامه سرعزایه تقاضای کتبی
 وقت کافی بر آورده یا کتبی ۱۳۵۰ شماری از تأیید میانه در حضور سایر
 و مردم هم کار در رعایت نداشته باشند سوگواران گردید کتبی ارکان
 دولت برابر اصل است زمین دفتر کار در این

پیام بهارستان / ۲۱، ۲۰، ۱۹ ش ۶ / پاییز ۱۳۹۲



پیام بهارستان / ۲۵، س ۶، ش ۲۱ / پائیز ۱۳۹۲