

تجارت بندر بوشهر در حوزه خلیج فارس (دوره قاجار)

حیدر امیری^۱

چکیده

بندر بوشهر در دوره قاجار، بعنوان معتبرترین بندر تجاری ایران، دارای موقعیت سیاسی؛ تجاری و فرهنگی برجسته‌یی بود. نقش مهم و تجاری بندر بوشهر در ارتباط متقابل با موقعیت اقتصادی؛ سیاسی و اهمیت راهبردی خلیج فارس در قرن هجدهم و نوزدهم میلادی تبیین میشود. موقعیت منحصر بفرد خلیج فارس در میان کشورهای شرق و غرب و همچنین رقابتهای استعماری کشورهای بزرگ، همواره سبب شده است که دولتهای استعماری در جهت تثبیت منافع خویش، قدرت خود را بر بندر بوشهر تحمیل کنند. این مقاله به بررسی تجارت بوشهر و وضعیت گمرک و شبکه ارتباطی بندر بوشهر در دوره قاجار اشاره میکند. براساس نتایج این مقاله، واردات کالا در بندر بوشهر در دوره قاجار بر صادرات اولویت داشته و بیشتر شامل واردات کالاهای صنعتی بوده و مهمترین طرف تجاری ایران در این دوره، کشور انگلستان بوده است.

کلید واژگان

بوشهر؛ قاجار؛ خلیج فارس؛ تجارت داخلی؛ تجارت خارجی

مقدمه

قاجارها وارث مملکتی شدند که اقتصاد آن از دیرباز مبتنی بر زمین‌داری و زراعت بشیوه سنتی، تولیدات صنایع دستی و قالی‌بافی، بازرگانی و تجارت محدود خارجی و تولیدات دامی بوده است. این فعالیتهای اقتصادی، اگرچه بصورت مقطعی میتوانست، منابع مالی دولتهای گذشته را تأمین کند؛ اما در این دوره بعلت تغییر چهره اقتصادی جهان و رشد اقتصادی تجاری و سرمایه‌داری غرب و نیز ظهور و انعکاس آن در ایران بشکل کالا و سرمایه، دیگر کارایی سابق را نداشت و این اقتصاد سنتی بموازات تحول اقتصاد جهانی، دچار انحطاط و سقوط میشد.

با روی کار آمدن قاجارها بندر بوشهر بیش از پیش مورد توجه قدرتهای جهانی قرار گرفت. نفوذ و رونق بالای تجارت بوشهر و از طرف دیگر تعداد زیاد شرکتها و تجارتخانه‌های خارجی در بوشهر که پرنفوذترین و قدرتمندترین آنها متعلق به انگلستان بود، دلیلی بر اهمیت فوق‌العاده تجاری بندر بوشهر در این دوره بود. از اینرو دو قرن هجدهم و نوزدهم میلادی را باید دوره شروع تحولات مهم در بندر بوشهر، بعنوان یکی از بنادر مهم خلیج فارس نامید. در این دوره، بوشهر به یک بندر تجاری در حد معاش خانواده و نیز به یک بندر ترانزیتی، در مقیاس تجارت جهانی تبدیل شده بود.

۱. دانشجوی دکتری تاریخ ایران (دوره اسلامی)، دانشگاه شیراز؛ مدرس دانشگاه فرهنگیان (پردیس علامه طباطبائی)، بوشهر.

اقتصاد عمومی ایران در دوره قاجار

و وسیله درازدستی و قهرمانی خداوندان آب و خاک میبود. این خسرو (ناصرالدین شاه) رعایای ایران را از این قید آزاد ساخت» (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۹: ۱۴۷).

درخصوص وضعیت دامداری، بدلیل شرایط خاص جغرافیایی؛ یعنی وجود دشتهای و چمنزارها و مراتع فراوان و گسترده و همچنین نظام حاکم بر آن کشور که خود نظامی ایلاتی و عشیره‌یی بود، دامداری نسبت به سایر بخشهای اقتصادی از وضعیت بهتری برخوردار بود و تا حدودی نیاز کشور را تأمین میکرد و محصولاتی، مانند پوست را جهت صدور به کشورهای آسیایی و اروپایی نظیر روسیه فراهم می‌آورد (دشتی، ۱۳۸۰: ۳۴).

درباره صنعت ایران در دوره قاجار، فعالیت‌های صنعتی پراکنده و معدودی از قبل در ایران وجود داشت که در این دوره هیچ پیشرفتی نه تنها در کار صنایع بوجود نیامد، بلکه برعکس روز به روز رکود و تنزل در ارکان آن بروز کرد. از یک طرف ساختن بسیاری از اقلام کالاها در برابر رقابت شدید اروپاییان، مقرون بصره نبود و از طرف دیگر بسبب جنگ‌های داخلی چند ساله که بین خوانین در دوران فترت قاجار بوجود آمده بود، مراکز صنعتی ایران از جمله اصفهان؛ یزد؛ کرمان و غیره آسیب فراوان دید و صنایع، بهمراه استادکاران ماهر آن از بین رفت (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۶۱۰). «سابق بر این در کاشان ۷۰۰ کارخانه شربافی بود. امروزه کارخانجات عدش به ۷ رسیده است» (سپهر، ۱۳۷۴: ۲۰۴ - ۲۰۳).



کنسولگری بریتانیا در بوشهر سال ۱۹۳۰ م.؛ مأخذ: (دیولافوا، ۱۳۶۴).

ایران در دوره قاجار اقتصاد بیمارگونه داشت؛ بطوری که همواره سیر انحطاط را میپیمود. این مسیر از اواخر دوره صفویه شروع شده و تا پایان دوره قاجار ادامه داشت و برغم تلاش‌های عباس میرزا، میرزا ابوالقاسم قائم مقام فراهانی و میرزا تقی‌خان فراهانی (امیرکبیر) تغییری در این روند ایجاد نشد. مهمترین دلیل این ناکامی در نیمه اول حکومت قاجارها، عدم حمایت شاه از اصلاحات سیاسی و اقتصادی و جنگ‌های ایران و روس بود. در نیمه دوم حکومت قاجارها نیز، بدلیل سلطه عوامل خارجی در شرایط ناتوانی مزمین حاکمیت سیاسی ایران، اقدام بازدارنده‌یی برای ممانعت از سیر انحطاط اقتصاد ایران صورت نگرفت (رزاقی، ۱۳۷۵: ۱۶).

شغل اکثریت مردم ایران کشاورزی و دامداری بود که با رکود فزاینده‌یی روبرو بود. غفلت از آبیاری؛ بی‌تفاوتی نسبت به بهبود فنون کشاورزی؛ کیفیت پایین محصولات؛ فقدان جاده؛ هزینه حمل و نقل؛ وجود انواع آفات گیاهی و نظام مالکیت ارضی، موجبات انحطاط و رکود کشاورزی را فراهم می‌آورد که تأثیرات آن بر توسعه اقتصاد ایران منفی بود. ارنست اورسل^۲ درباره علت انحطاط اقتصادی ایران در دوره قاجار مینویسد:

«نبودن جاده‌های ارتباطی برای حمل و نقل مازاد تولید منطقه؛ عدم علاقه کشاورزان، بعلت امید نداشتن به تملک زمینها؛ وسعت بی‌انتهای اراضی سلطنتی و رجال دربار؛ گسترش موقوفات؛ بلاهای طبیعی و آفات طبیعی، کشاورزی را در ورطه نابودی قرار داد» (اورسل، ۱۳۵۳: ۲۲۵).

علت بی‌رونقی اقتصاد ایران، بخصوص در بخش کشاورزی، توسط اعتمادالسلطنه چنین بیان شده است:

«از این پیش زارعین در قریه در وضعی بودند که به محل دیگر جرأت هجرت نمینمودند که ارباب و مالکین در صورت تقیه [رعایت اصول مخفی‌کاری] به ایشان معترض میشوند و بعنف برمیگردانند. این هر چند به سرحد بردگی سروهای [کشاورزان برده] روسیه که رعایای روسیه هستند، نمیرسید؛ ولی بشدت هر چه تمامتر موجب استبداد سلطه ارباب املاک

2. Ernest Orsolle.

جهانی و رقابت کشورها برای بدست آوردن بازارهای جدید و تهیه مواد خام اولیه مصادف بود. در این زمان سلسله قاجار بدون آن که خود آگاه باشد، در آغاز مرحله تکامل بورژوازی و سرمایه‌داری ایران قرار گرفته بود (فشاهی، ۱۳۶۰: ۱۷).

در این زمان، ایران خواسته یا ناخواسته یا بعلت موقعیت استراتژیکی (راهبردی) و «ژئوپلیتیکی»^۴ به دنیای تجارت جهانی وارد شده بود. علاوه بر شرایط جدید جهانی و امنیت بوجود آمده، عواملی، مانند تلگراف؛ شبکه گسترده پستی؛ بانک؛ کشتیهای بزرگ به همراه عوامل سیاسی، همچون عهدنامه ترکمانچای و دیگر قراردادهای و امتیازات بدان تحرک بیشتری داد.

اساس اقتصاد و تجارت خارجی ایران بر آزادی تجارت استوار شده بود؛ البته این امر حاصل رشد طبیعی اقتصاد ایران نبود، بلکه صنعت نظامی سیستمهای دولتهای سرمایه‌داری چون روس و انگلیس این اوضاع را بر ایران تحمیل کرده بود.

اساس این سیستم را باید در انعقاد عهدنامه تجاری میان ایران و روسیه که در سال ۱۸۲۸ م. / ۱۲۴۳ ه.ق. و پس از قرارداد «ترکمانچای» امضا شد، دانست. در ماده سوم این قرارداد حقوق گمرکی پنج درصدی برای واردات و صادرات تجارت خارجی در نظر گرفته شد. در ماده هفت آن نیز «کاپیتولاسیون» را به اجبار بر ایران تحمیل کردند که در نتیجه آن راه برای نفوذ پرسود سرمایه‌های خارجی، در حیطه تجارت ایران هموار و موقعیت بازرگانان خارجی در ایران بهتر میشد (وحیدنیا، ۱۳۶۲: ۲۵۷ - ۲۵۲).

با توجه به این موارد در اواسط دوره قاجار، حجم تجارت خارجی ایران با وجود مشکلات فراوانی که بر سر راه داشت، بسرعت رشد کرد، بگونه‌یی که در سال ۱۸۶۲ م. / ۱۲۷۹

البته در این دوران، تلاشهایی برای احیای صنعت در ایران بتقلید از اروپاییان صورت گرفت که همگی با شکست مواجه شد. «دولت بجد میکوشید که مملکت را از صورت بازار خرید کالاهای انگلیسی خارج سازد و در این کار به واهیتترین امیدها دل خوش داشت. خیال کردند با برپا داشتن یک کارخانه کوچک ریسندگی در مدتی کوتاه از منسوجات انگلیس بی‌نیاز خواهد شد. چند تجربه تلخ باعث شد که دولت دیگر به سراغ صنعت نرود» (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۸۹).

تجارت خارجی ایران در دوره قاجار

ایران بدلیل استراتژیکی و اقتصادی و منابع طبیعی از دیر زمان مورد توجه اکثر ملل شرق و غرب بوده است. ایران همواره، مانند یک پل، ارتباط میان آسیا و اروپا را فراهم میساخته است. این روابط گاه محکم و از رونق بسیار بالایی برخوردار بود، مانند دوران صفویه و گاهی روابط ایران با آن کشورها ضعیف بود، مانند دوران پس از سقوط افشاریه که اغتشاشات و درگیریهای میان خونین وجود داشت؛ اما با روی کار آمدن سلسله قاجار این روابط تغییر کرد.

در این دوره، با ایجاد یک حکومت مرکزی قوی، زمینه لازم برای رونق روابط سیاسی و تجاری فراهم شد. این دگرگونیها در ایران قرن سیزدهم ه.ق. مصادف با تحولات اقتصادی و سیاسی اروپای بعد از انقلاب صنعتی و حرکت بسوی «بورژوازی»^۳ تجاری بود. ورود ملکم‌خان، نماینده انگلیس به ایران در اوایل سلطنت فتحعلی‌شاه قاجار، آغاز مرحله جدیدی از تحولات و دگرگونی جدید در ایران بود (هدایت، ۱۳۴۴: ۱۴۹ - ۱۴۴).

دوران سلطنت قاجار در تاریخ ایران و جهان بسیار حساس بود؛ زیرا از یک طرف با وقوع انقلابهای اروپا و از طرف دیگر با پیامدهای انقلاب صنعتی و بدنبال آن رشد گسترده تجارت

۳. Bourgeoisie. بورژوازی واژه فرانسوی است و به دسته‌یی از طبقات مرفه و سرمایه‌دار اطلاق میشود که قدرت خود را از راه آموزش و ثروت بدست می‌آورند نه بواسطه اشراف‌زادگی. در اروپای قرون وسطی، فردی از شهر که ارباب و دهقان نبود، بورژوا نامیده میشد؛ اما در قرون هفدهم و هجدهم ارباب یا کارفرمایان تجاری به این نام خوانده میشدند.

۴. Gopolitic. ژئوپلیتیک یا جغرافیای سیاسی علمی است که به مطالعه روابط بین داده‌های طبیعی؛ جغرافیا و سیاست حکومت میپردازد؛ بعبارت دیگر این علم، تأثیر عوامل جغرافیایی بر رفتار دولت را بررسی میکند.



دسته‌یی از کشتیهای سلطنتی در بوشهر در سال ۱۸۸۱ م.؛ مأخذ: (دیولافوا، ۱۳۶۴).

روزگاری توسط ارامنه انجام میگرفت، در روزگار ما کلاً تعطیل شده است. تجار ارمنی قسمتی به روسیه مهاجرت میکنند و قسمتی به هند و جاوه میروند و در این ممالک تجارخانه‌های معتبر پایه‌گذاری میکنند» (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۹۵).

پیامدهای تجارت خارجی ایران در دوره قاجار

تجارت خارجی ایران در دوره قاجار، پیامدهای مخربی را بر پیکره اقتصاد بیمارگونه ایران بدنبال داشت. از اواسط دوره قاجار به بعد، حجم واردات کالا چند برابر حجم صادرات شد و سیل کالاها و پارچه‌های ارزان‌قیمت اروپایی با کیفیت برتر نسبت به کالاهای داخلی، زمینه‌ای از میان رفتن صنایع نوپای ایران را فراهم آورد. از دیگر پیامدهای تجارت خارجی ایران در این دوره، رونق صادرات مواد خام اولیه، مانند پنبه ابریشم؛ پنبه؛ تریاک و خشکبار و در واقع موجب تغییر بافت کشاورزی سنتی ایران و افزایش رونق کشاورزی تجاری در ایران شد.

به‌ازای خروج مواد کشاورزی، رونق واردات کالاهای

هق. ارزش واردات ایران به ۲۲۵ میلیون قران^۵ و صادرات آن به ۱۴۷ میلیون قران رسید. بدین ترتیب بندر بوشهر که اولین و با اهمیت‌ترین بندر تجاری ایران در دوره قاجار در خلیج فارس بود، بمراتب پذیرای تعداد بیشتری از کشتیهای تجاری بادی و بخاری بوده است (کرزن، ۱۳۶۳: ۲/۶۸۱).

مهمترین طرف تجاری ایران در مناسبات جدید در قرن نوزدهم میلادی / سیزدهم هجری قمری، ابتدا روسیه و سپس انگلیس بود. بسیاری از کشورها که از زمان صفویه با ایران روابط و مناسبات تجاری داشتند، یا از میدان خارج شدند یا سهم اندک و ناچیزی از تجارت خارجی ایران را بخود اختصاص دادند؛ بعنوان مثال، پولاک روابط ایران و ونیز را اینگونه شرح میدهد:

«تجارت پررونق با اروپا و بخصوص با ونیز (از شهرهای بندری و مهم ایتالیا در قرن چهاردهم و پانزدهم میلادی در اروپا) که

۵. قران واحد پول ایران در دوران قاجاریه و کوتاه‌شده «صاحب قران» است. هر قران معادل ۲۰ شاهی و یا هزار دینار بود و هر ۱۰ قران معادل یک تومان میشد (شمیم، ۱۳۷۴: ۲۸۷).

مانند میرزا حسین خان سپهسالار برای آشنایی ایرانیان با مظاهر تمدنی غرب و مسافرت پادشاهان قاجار به اروپا و آشنایی با پیشرفتهای آنان موجب شد تا به بهانه‌های مختلف، امتیازات گوناگون به روس و انگلیس و سایر کشورهای اروپایی داده شود (اشرف، ۱۳۵۹: ۴۷).

مهمترین امتیازهای انگلیس در ایران عبارتند از: امتیاز انحصار خرید و فروش توتون و تنباکو؛ امتیاز رویتر؛ امتیاز تلگراف؛ امتیاز کشتیرانی در رودخانه کارون و امتیاز بانک شاهنشاهی در ایران (شمیم، ۱۳۷۴: ۲۴۶ - ۲۴۲).

مهمترین امتیازهای روسیه در ایران عبارتند از: امتیاز تشکیل «بریگاد قزاق» در ایران؛ امتیاز احداث راه شوسه بین انزلی و قزوین؛ امتیاز بانک استقراضی روسیه در ایران و امتیاز احداث تلگراف بین روسیه و بندر انزلی (تیموری، ۱۳۶۳: ۳۶۴ - ۲۵۰).

- **عدم حمایت دولت از تجارت:** دولت در دوره قاجار هیچ‌گاه تلاشی مؤثر در حمایت از تجار ایرانی و برطرف کردن مشکلات تجارت خارجی ایران انجام نداد و همواره هیئت حاکمه ایران با سوء مدیریت و سیاست خود، موجب بروز مشکلات متعدد برای تجار و تجارت ایران میشد (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۹۵).
- **تعرفه‌های گمرکی:** تصویب تعرفه‌های گمرکی مختلف بنفع تجار بیگانه و تفسیر قوانین گمرکی توسط مستخدمین بلژیکی که در خدمت روسها بودند، هم یکی دیگر از عوامل بازدارنده تجارت ایران در دوره قاجار است. در کنار همه این موانع، حکومت مستبد و ظالمانه پادشاهان قاجار؛ ظلم و ستم حکام ولایات و سلطه دولتهای خارجی بر اقتصاد و تجارت ایران؛ مالیاتهای سنگین؛ شبکه ناامن و نامنظم ارتباطی؛ گرایش تجار به زمین‌داری را نیز باید به مجموعه این عوامل افزود (زیباکلام، ۱۳۷۳: ۳۵۶ و ۲۷).

موقعیت تجاری بندر بوشهر

کرزن^۶ دلایل اهمیت بندر بوشهر در دوره قاجار را ناشی

6. Georg Curzon.

مصرفی اروپایی، مانند چای؛ شکر؛ منسوجات؛ لوازم لوکس برای اعیان، روز به روز فزونی میگرفت و بازار ایران را تصرف میکرد (کرزن، ۱۳۶۳: ۲۱۸ - ۲۱۲ / ۲). از دیگر پیامدهای مخرب افزایش واردات، خروج ارز و مسکوکات طلا از ایران بود؛ زیرا که صادرات ایران قادر به ایجاد توازن و موازنه بازرگانی در پرداختها نبود. صنایع کوچک دستی ایران که اوج شکوفایی آن در عصر صفویه بود، پس از این دوران برغم لطمات شدیدی که بر پیکره آن وارد شده بود، باز هم تا حدودی جوابگوی جامعه سنتی ایران در دوره قاجار بود؛ ولی با ورود صنایع مدرن اروپا که از نتایج تجارت خارجی ایران محسوب میشود، صنایع سنتی ایران از میان رفت. این خود از نتایج منفی تجارت خارجی ایران در این دوره بشمار می‌آید. در مجموع رقابت کالاهای وارداتی از اروپا زمینه کاهش کار صنعتکاران و صنایع سنتی ایران را فراهم آورد و در نهایت آنان را به ورشکستگی کشاند (ایوانف، ۱۳۵۷: ۲۴).

موانع رشد تجارت در دوره قاجار

- عوامل خارجی و داخلی که در دوره قاجار مانع رشد اقتصاد و تجارت ایران شد، عبارتند از:
- **نامنی:** یکی از عوامل پیشرفت اقتصاد هر جامعه که میتوان با وجود آن ب جذب سرمایه‌های خارجی و داخلی پرداخت، امنیت است. این عامل بسیار مهم، در ایران دوره قاجار، حلقه مفقوده در تجارت خارجی است (سیاح، ۱۳۴۶: ۱۶).
 - **واگذاری امتیاز به بیگانگان:** در عصر قاجار رقابت دو قدرت روس و انگلیس بر سر ایجاد مناطق زیر نفوذ و همچنین ورود در هیئت حاکمه ایران برای تحکیم مبانی استعماری، خود منجر به گرفتن امتیازات گوناگون از ایران شد؛ تا جایی که این مقطع از تاریخ ایران با عنوان عصر امتیازات (سلطنت ناصرالدین شاه و مظفرالدین شاه) از سایر دوره‌های تاریخ ایران متمایز است. بدنبال انقلاب صنعتی در اروپا و تکامل صنعت و پیشرفت بورژوازی در اروپا که نیازمند بازار فروش و تأمین منابع خام اولیه بود و نیز از سویی بدلیل عدم امکانات بهره‌وری از منابع در ایران، نیازمندی شدید دولتها رو به افزایش نهاد. تلاش اصلاح‌گرانی،

از چند عامل میداند:

محاسبه آن است که تجارت ایران را با انگلستان و هندوستان توأم محسوب کنیم» (کرزن، ۱۳۶۳: ۲/۶۹۰).

کنسول انگلیس در تبریز علت رونق بندر بوشهر در دوره قاجار و انحطاط تدریجی تجارت آذربایجان را چنین ذکر میکند: «تبریز در گذشته مرکز تجارت تولیدات اروپایی بود که از ایالات شمالی ایران می آمد. گشایش کانال سوئز اولین ضربه را به تفوق این خط وارد آورد و متوقف شدن حمل و نقل از طریق روسیه آخرین ضربه را وارد آورد. حالا اجناس از طریق بوشهر و بغداد به ایالت‌های جنوبی میرسد. حالا اصفهان و شیراز مرکز تجارت شده‌اند. تهران بیشترین احتیاجات خود را از روسیه تأمین میکند. در سالهای قبل تنها مرکزی که این احتیاجات را برطرف میکرد، تبریز بود. احتیاجات ایالت گیلان و مازندران را روسیه تأمین میکند. هزینه حمل و نقل از راه بوشهر تا حدی ارزانتر از هزینه راه طرابوزان - ارزروم است» (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۶۷).

برقراری نظم توسط قاجارها و احیای بعدی اقتصاد ایران، همگام با امنیت روزافزون خلیج فارس زیر سایه ناوگان انگلیسی، منجر به رشد تجارت شد. در سال ۱۸۱۶ م. / ۱۲۳۲ ه.ق. کل واردات ایران از طریق بندر بوشهر بالغ بر ۳۰۰،۰۰۰،۰۰۰ لیره و در سال ۱۸۲۱ م. / ۱۲۳۸ ه.ق.، ۶۷۰۰،۰۰۰،۰۰۰ لیره یعنی بیشتر از دو برابر بوده است. با وجود این از چند سال بعد آن، درباره تجارت بوشهر ارقامی در دست نیست؛ ولی تجارت بین سرتاسر خلیج فارس و بمبئی، مدرّس و کلکته در سالهای ۱۸۲۶ - ۱۸۲۵ م. / ۱۲۴۳ - ۱۲۴۲ ه.ق. متعادل شده و پس از آن افزایش یافت (همان: ۱۲۴).

برقراری خطوط کشتیرانی و افزایش سریع صادرات تریاک باعث رشد تجارت بوشهر شد. در سال ۱۸۸۴ م. / ۱۳۰۲ ه.ق. کنسول انگلیس در بوشهر تخمین زد که در ده سال آینده تجارت در بوشهر دو برابر خواهد شد و از ۱۰ میلیون روپیه به ۲۰ میلیون روپیه خواهد رسید. یکی از عوامل مهمی که این افزایش را همراهی کرد، علاوه بر راه افتادن راه‌های کشتیرانی در خلیج فارس، انحراف تجارت از راه‌های طرابوزان و قفقاز از طریق جنگ سال ۱۸۷۷ م. / ۱۲۹۵ ه.ق. میان روسیه و

۱. «بوشهر عمده‌ترین لنگرگاه ایران در کرانه جنوبی است. این شهر از دریا چشم‌انداز جالب توجه‌تر از دیگر بنادر سواحل شمالی خلیج فارس را دارد و با بناهای دو طبقه و ساحل نسبتاً برجسته خود از سطح آب بالاتر مینماید؛
۲. افتتاح کانال سوئز در شمال آفریقا بخاطر کاهش مسافت؛
۳. افزایش امنیت در خود ایران و آشنایی احتیاجات بیشتر؛
۴. سیاست انحصار طلب روسیه در ایران که راه‌های شمال را بر روی همه کشورهای بسته است و این امر سبب شده است که انگلستان در بسط و ترقی راه‌های جنوب ایران و همچنین نفوذ خود توجه بیشتری نماید» (کرزن، ۱۳۶۳: ۲/۴۸۴).

از زمان پادشاهی ناصرالدین شاه تا پایان دوره قاجار، بدلیل تأسیس تجارتخانه‌های کشورهای مختلف و کنسولگریهای آنها از جمله انگلیس؛ روس؛ هلند؛ آلمان؛ عثمانی و فرانسه بر ترقی و رونق بوشهر افزوده میشد؛ چرا که بلحاظ موقعیت مرزی، مهمترین بندر جنوب ایران و دروازه ورود فرهنگ و تمدن غرب بود. بنظر سفرنامه‌نویسانی هم که از بوشهر دیدن کرده‌اند، بوشهر مبدأ جاده‌های کاروانی عمده ایران است که خلیج فارس را از طریق شیراز؛ اصفهان؛ کاشان و قم به تهران متصل میکند (همان: ۲/۶۸۱).

نقش بندر بوشهر در تجارت ایران (دوره قاجار)

در اوایل قرن سیزده هجری قمری / نوزدهم میلادی پس از جنگ‌های ناپلئون و استقرار نیروی دریایی انگلستان در خلیج فارس و افزایش هرج و مرج در عراق، تجارت از طریق بندر بوشهر توسعه یافت (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۱۲) و بوشهر در این دوره، همواره یکی از مهمترین مبادی ورود و خروج کالا به ایران بوده است (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۹۴). مهمترین طرف تجاری ایران که تمامی محصولات صادراتی و وارداتی خود را از بوشهر به ایران وارد و خارج مینمود، انگلستان بود که بمرور توانسته بود، دیگر رقبای تجاری خود را از میدان رقابت بیرون کند. کرزن میگوید: «من به سهم خود تصور میکنم که بهترین

کالاهای صادراتی ایران از طریق بوشهر در دوره قاجار بیشتر، شامل پنبه خام؛ میوه؛ فرشهای پشمی؛ برنج؛ تریاک؛ غلات؛ پوست خام؛ پشم خام؛ حیوانات زنده؛ ماهی؛ سنگهای گرانبها؛ تنباکو و غیره بوده است و هیچ‌گونه محصول صنعتی قابل توجه از ایران در این دوره صادر نمیشد (دهقان‌نیری، ۱۳۸۰: ۸۶-۸۵).

کاکس^۸، سرکنسول انگلیس در بوشهر، درباره تجارت بوشهر مینویسد:

«یکی از مهمترین اقلام صادراتی این دوره، تنباکو بوده است که به مقصد کشورهای مصر، استانبول و روسیه صادر میشد» (کاکس، ۱۳۷۷: ۱۹-۱۷). علت این بود که در جنوب ایران تولید و صدور تنباکو افزایش یافته بود. سه نوع تنباکو در ایران تولید میشد. اولی به «تنبک» معروف بود و برای قلیان استفاده میشد. دومی «توتون» بود و برای چپق بکار میرفت و سومی هم برای ساختن سیگار استعمال میشد. توزیع جغرافیایی انواع تنباکو به قرار زیر بود: تنبک در جنوب فارس و قسمتی از اصفهان و توتون در کردستان و کرمانشاه کاشته میشد. تنباکوی سیگار با کیفیت پایین از مزارع گیلان و اطراف رشت بدست می‌آمد (عیسوی، ۱۳۶۹: ۳۸۴-۳۸۰).

«صادرات دیگر بوشهر غلات بود که به مقصد انگلستان بود. اقلام دیگر صادراتی که همواره آثار منفی در جامعه داشت، صادرات دام بخصوص گوسفند؛ روغن حیوانی؛ پوست گوسفند و بره بوده است. عمده صادرات گوسفند و خصوصاً پوست گوسفند و بره به روسیه و آفریقای جنوبی بوده است» (کاکس، ۱۳۷۷: ۱۹-۱۷).

بغیر از موارد ذکر شده، سالیانه مقداری از اشیای عتیقه با مجوز رسمی دولت از گمرک بوشهر ترخیص و بخارج صادر میشد که در اواخر دوره قاجار، با مجوز دولت از خروج عتیقه‌ها جلوگیری بعمل آمد (کاکس، ۱۳۷۷: ۲۵). از دیگر اقلام صادراتی از طریق بوشهر به نقاط مختلف جهان، تریاک بود که بمقصد مصر فرستاده و در بندر اسکندریه تخلیه میشد (معتضد، ۱۳۶۶: ۴۸۹).

عثمانی و لغو معافیت گمرکی کالاهای ترانزیتی از طریق قفقاز بود. تجارت تا اواخر قرن نوزدهم میلادی بسرعت افزایش یافت و سپس متعادل شد (همان: ۱۲۵).

در سال ۱۸۸۳ م. / ۱۳۰۱ ه.ق. درآمد گمرکی بوشهر به ۸۰۰،۰۰۰ قران به مقاطعه داده شد که نسبت به ده سال قبل چند برابر شده بود (همان: ۱۳۷-۱۳۶).

این اعداد و ارقام بیانگر یک سیر صعودی در اوضاع تجاری بندر بوشهر از آغاز تا پایان دوره قاجار است. اهمیت سیر صعودی رونق تجاری بوشهر، هم برای ایران و هم برای قدرتهای استعماری، بخصوص انگلستان، روز به روز بیشتر شده بود.

اوبن^۷ در مورد رونق تجارت بوشهر میگوید:

«بوشهر در حقیقت مرکز اصلی مؤسسات انگلیسی در جنوب است. خانه نماینده انگلیس در سبزآباد؛ ساختمانها؛ تأسیسات تلگراف؛ کشتیها و آثار دیگر از این دست، نشان‌دهنده قدرت و نفوذ انگلیسیها در این منطقه است. بوشهر تنها شهر ایران است که در آن زبان انگلیسی رواج دارد و بازرگانان ارمنی و زرتشتی؛ کارکنان هندی؛ زمین‌داران بزرگ جنوب ایران و حتی بعضی از سران ایلها تحت نفوذ انگلیسیها هستند» (اوبن، ۱۳۹۱: ۲۳۷).

کالاهای صادراتی در تجارت خارجی بندر بوشهر

صادرات خلیج فارس به هند، مانند واردات، لطمه زیادی ندید. در میان کالاهای مهم صادراتی، میوه و خرما سهم مهمی داشتند و سپس پشم و ابریشم مهم بودند. غلات در سالهای فراوانی صادر میشد. پنبه هم در خلال قحطی که معلول جنگهای داخلی آمریکا بود، صادر میشد (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۲۵). مراکز مهم پنبه و مبادی صادرات آن شامل این مناطق بود:

از راه طرابوزان، پنبه آذربایجان به اروپا و هند؛ پنبه کرمان و همدان به بصره؛ پنبه به شیراز از راه بندر بوشهر، اصفهان و کاشان و از راه بندرعباس پنبه به مناطق کرمان، بیرجند و یزد (همان: ۳۸۴).

8. Sir Percy Zachariah Cox.

7. Eugene Oben.

شده از ایران در طول سالهای ۱۹۰۸ م. / ۱۳۲۸ ه.ق. بخارج از کشور از طریق بندر بوشهر ۳،۱۹۱،۷۰۴ من بوده است» (جمالزاده، ۱۳۷۶: ۳۴).

کالاهای وارداتی در تجارت خارجی بندر بوشهر

واردات کالا در بندر بوشهر نیز به تبعیت کل کشور در دوره قاجار از نظر مقدار و تعداد اقلام بسیار زیادتر از صادرات بود. افزایش واردات اثرات سوء بر صنایع و بازرگانی داخلی داشت (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۵۵). واردات عمده خلیج فارس از بمبئی، کالاهای پنبه‌یی؛ شکر؛ غله و فلزات بوده است (همان: ۱۲۵).

چارلز عیسوی^۹ در مورد واردات کالا به بوشهر میگوید: «واردات بصره و بوشهر از طریق دریا در سال ۱۸۶۹ م. / ۱۲۸۷ ه.ق. عبارت بود از: پارچه‌های بنگالی؛ چیت ساحلی؛ پارچه‌های طویل؛ پارچه‌های آبی مالابار؛ سورات و کالاهای گجرات؛ کتان؛ پنبه ساندی؛ نخ پنبه؛ شال؛ خیزران؛ اجناس چینی؛ شکر؛ نیشکر؛ مس؛ زنجبیل؛ هل؛ میخک؛ جوز هندی؛ دارچین؛ سلیخه (داروی گیاهی)؛ شبدر؛ مشک؛ کافور؛ زردچوبه؛ ریواس؛ توتون؛ سرب سرخ؛ قهوه؛ تنباکو؛ پارچه‌های پشمی انگلیسی؛ آهن؛ سرب؛ فولاد؛ قلع و انواع اقسام قالیچه» (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۳۲).

در این زمان، آرد از انگلستان و نفت از آلمان و مقدار زیادی چای از نقاط مختلف جهان، بصورت قاچاق، توسط خوانین وارد بنادر میشد (کاکس، ۱۳۷۷: ۹۲).

گیاهان دارویی، از جمله «ریوند» که از چین وارد بوشهر میشد و به آن «ریوند هندی» میگفتند از راه دریا وارد بندر بوشهر میشده است (پولاک، ۱۳۶۱: ۲۵).

یکی دیگر از اجناس وارداتی از راه بوشهر، اسلحه بود که توسط انگلستان وارد میشد. انگلیسیها به همین منظور در سال ۱۸۸۱ م. / ۱۳۰۰ ه.ق. تجارتخانه‌یی در بوشهر برای فروش اسلحه دایر کردند (ویلسون، ۱۳۴۸: ۳۰۸).

9. Charles Issawi.

از روزگاران قدیم، تریاک در خاورمیانه برای کارهای طبی و کارهای دیگر بکار میرفت. این مسئله در تعدادی از آثار کهن و اسلامی ذکر شده است. خشخاش از اواخر قرن یازدهم میلادی / پنجم هجری قمری در ایران کشت میشد؛ ولی تا اواسط قرن هجدهم میلادی / دوازدهم هجری قمری تولید و مصرف آن بسیار کم بود؛ با وجود این در اواخر قرن هجدهم میلادی مقدار کمی از راه بوشهر صادر میشد.

«کنسول انگلیس در تهران در سال ۱۸۷۶ م. [۱۲۹۴ ه.ق.] گزارش داد که بنظر میرسد، تقاضا برای تریاک خوب است و انتظار میرود که امسال حدود ۱۰،۰۰۰ من شاهی (۱۳۰،۰۰۰ پوند) سه برابر بیشتر از حد معمول به چین صادر شود. وی همچنین گزارش داد که تا چند سال قبل سود حاصل از تریاک توجه ایرانیان را جلب کرد. بطور تقریب، تمام اراضی موجود و مناسب در یزد، اصفهان و جاهای دیگر به کشت خشخاش اختصاص یافت و کشت غلات و سایر محصولات تقریباً فراموش شد. خشکسالی و سایر عوامل، موجب قحطی سال ۱۸۷۲-۱۸۷۱ م. [۱۲۹۰ - ۱۲۸۹ ه.ق.] در ایران شد» (عیسوی، ۱۳۶۹: ۳۶۷ - ۳۶۶). همچنین قسمت عمده تریاک به چین و انگلستان صادر شده است (حائری‌زاده، ۱۳۶۰: ۲۳). «یک زمانی یک جعبه تریاک ایرانی در چین از ۲۵۰ دلار تا ۲۸۰ دلار ارزش داشت. در سال ۱۸۷۹ م. [۱۲۹۷ ه.ق.] تریاک ایرانی مورد درخواست هنگ‌کنگ جعبه‌یی ۴۵۰ دلار تا ۵۲۰ دلار ارزش داشت. علت آن برقراری خطوط کشتیرانی و افزایش سریع صادرات تریاک بود» (عیسوی، ۱۳۶۹: ۳۷۶).

همچنین از بوشهر مواد خام و مواد معدنی صادر میشد؛ از جمله این مواد خام، کتیرا بود که بمقصد بندر ادسا در عثمانی و لندن بارگیری میشد (معتضد، ۱۳۶۶: ۴۸۹ - ۴۷۸).

«از دیگر اقلام صادراتی که مقدار آن زیاد نبود، فرش بوده است که از گمرک بوشهر به سایر نقاط جهان صادر میشده است. مقدار صادرات کالاها در طول سالهای مختلف با توجه به بعضی عوامل مختلفی از قبیل کمبود باران و خشکسالی که منجر به کمبود غلات و همچنین کمبود گوسفند در خود ایران میشده است، متفاوت بوده است. مقدار کالاهای صادر

م. ۱۲۹۲/ه.ق. و در زمان ناصرالدین شاه قاجار تأسیس شد. این وزارتخانه که در سال ۱۸۹۶ م. / ۱۳۱۵ ه.ق. بدستور امین الدوله، صدراعظم مظفرالدین شاه قاجار، به روسها واگذار شده بود، بعداً در اختیار نوز بلژیکی قرار گرفت (مستوفی، ۱۳۷۱: ۱۳۸). عوارض گمرک هم از واردات و هم از صادرات گرفته میشد. نرخ گمرک برای اتباع ایران سه درصد و برای اتباع خارجی پنج درصد بود. گمرک بوشهر، مانند سایر گمرکات ایران اجاره داده میشد و مستأجر حق داشت، علاوه بر مبلغی که جهت اجاره سالانه میبایست به دولت پرداخت کند، بیست درصد حق الاجاره را نیز بخودش اختصاص دهد (شمیم، ۱۳۷۴: ۳۵۴). کرزن در این مورد مینویسد:

«گمرک بوشهر را در سال ۱۸۹۰-۱۸۹۹ م. دولت به مبلغ ۹۱۰۰۰ تومان به اضافه حق پیشکش ۵۰۰۰ تومان و حق مستأجر به اجاره واگذار کرد. بنابراین مستأجر سعی دارد که مبلغ مزبور و همچنین ۲۰ درصد سود خود را بر بهای اجناس تحمیل کند؛ یعنی بایستی که ۱۱۵۰۰۰ تومان وصول نماید که از آن فقط ۹۱۰۰۰ تومان به دولت میرسد و این خود علامت بارز وضع ناهنجار اداری و مضر به حال دارایی مملکت است» (کرزن، ۱۳۶۳: ۲/۵۶۶).

شبکه ارتباطی بندر بوشهر در دوره قاجار

یکی از عوامل مهم در پیشرفت اقتصادی هر کشور شبکه ارتباطی آن است. ایران در دوره قاجار و بخصوص در زمان ناصرالدین شاه از شبکه ارتباطی ضعیفی برخوردار بود. یاکوب ادوارد پولاک^{۱۱}، سیاح آلمانی، در این مورد میگوید: «در تمام ایران حتی یک جاده شوسه وجود ندارد و از همان جاده‌های کاروان‌رویی که هزاران سال پیش وجود داشته عبور میکردند. همه راهها مالرو است و دارای دزد و راهزن است» (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۰۰).

کالاهای خارجی از این راهها وارد ایران میشود: «از استانبول از راههای کاروان‌رو و از طریق طرابوزان؛ ارزروم؛ خوی به تبریز. «نیژنی گورد»^{۱۲} از راه ولگا و دریای

واردات اسلحه توسط تجار خارجی، بخصوص انگلیس و نمایندگان ارمنی آنان، روزبه‌روز بیشتر شد تا جایی که در سال ۱۸۹۵ م. / ۱۲۱۶ ه.ق. حدود ۳۰ هزار قبضه اسلحه به بوشهر وارد و به بنادر و جزایر خلیج فارس حمل و فروخته شد» (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۸).

تجارت اسلحه در بوشهر از نگاه کاکس این چنین است: «در حال حاضر سال ۱۹۰۸-۱۹۰۷ م. / ۱۳۲۶-۱۳۲۵ ه.ق. جنگ افزاری که وارد بنادر کوچک ایرانی در قلمرو حکمرانی بوشهر میشود، کلاً جذب ایرانیان محلی میگردد و سرازیر مناطقی که برای ما دردسر آفرین هستند، نمیشود» (کاکس، ۱۳۷۷: ۴۲). یکی دیگر از اجناس وارداتی به بندر بوشهر نخ انگلیسی برای تولید «قدک»^{۱۰} بود (عیسوی، ۱۳۶۹: ۴۱۵).

تجارت داخلی بندر بوشهر

«تجارت داخلی بندر بوشهر بیشتر در ارتباط با شهر شیراز است. کالاهای تولید عمده در شیراز عبارتند از: توپ؛ شمشیر؛ سلاحهای نظامی؛ ظروف شیشه‌ای؛ گوسفند؛ پوست بره (برای کلاه)؛ وسایل طلائی و نقره‌یی؛ میناکاری و پارچه‌های ضخیم که به سایر قسمت‌های امپراتوری [قلمرو حکومت قاجاریه] صادر میشد. شیراز از زمانی که از حالت جایگاه دولتی خارج شد، تجارت آن رو به کاهش گذاشت. با وجود این هنوز هم بعنوان یک ناحیه تجاری اهمیت دارد و در عین حال بوشهر هم از بنادر عمده خلیج فارس است و از طریق شیراز است که این بندر بصورت یک بازار مهم بازرگانی هند درآمده است» (عیسوی، ۱۳۶۹: ۴۰۵).

گمرک بوشهر در دوره قاجار

یکی از مهمترین مسائلی که تجار و سایر گروه‌های اجتماعی ایران در دوره قاجار بطور مستقیم و غیر مستقیم با آن در ارتباط بودند، مسئله گمرک بود که بطور معمول مشکلاتی را برای طبقات و گروه‌های مختلف ایجاد میکرد.

اداره گمرکات ایران توسط وزارت گمرک، در سال ۱۸۷۴

11. Yakob Edvard Polak.

12. Nizhny Novgorod. این شهر مرکز یکی از واحدهای فدرالی کشور روسیه فعلی به نام «نیژنی گورد» است. این شهر پنجمین شهر بزرگ از

10. نوعی پارچه مرغوب برای مردم ایران و قفقاز که در فصل تابستان پوشاک خوبی بشمار میرفت (همانجا).

زیادی از راهبانها را که رفتارشان غیر قابل تحمل شده بود، دستگیر و گوشمالی داد که برای مدتی کوتاه بهبود در اوضاع حاصل شد؛ اما این وضعیت موقتی بود؛ زیرا راهبانها دوباره از ماه سپتامبر، شیوه‌های باجگیرانه سابقشان را پی گرفتند» (همان: ۲۵).

در این دوره طوایف و خوانینی که در مجاورت راههای تجاری بودند، همواره بطور مستقل و به میل شخصی بر کالاهای تجاری که از منطقه آنان میگذشت، رشوه؛ حق عبور؛ حق محافظت از جانها و مالها در مقداری از راه و به دیگر عناوین، از افراد پول اخذ میکردند و در صورت عدم پرداخت، اقدام بغارت مال التجاره و کشتن افراد میکردند. گزارش سالانه سرپرستی کاکس، کنسول انگلستان، در بوشهر بهترین شاهد بر این ادعاست. وی در گزارش خود به تفاوتها و مزایا و معایب دو راه بازرگانی بوشهر به برازجان اشاره دارد:

«این دو مسیر (مسیر بوشهر - برازجان - شیراز و مسیر بوشهر - شیف^{۱۶} - کازرون و شیراز) توسط خوانینی رقیب که همواره سعی بر آن دارند تا امتیازات سودآور آن را از دست یکدیگر درآورند، اداره میشود. در خلال سالهای گذشته ۱۹۰۷-۱۹۰۶ م. / ۱۳۲۶-۱۳۲۵ ه.ق. همین مسئله سبب شده بود که گروههای ذینفع بگونه‌ی مستمر مبادرت بفساد و رشوه‌خواری نمایند که در نتیجه، تاجرانی که در امر حمل و نقل و باربری فعالیت دارند، با دردهای زیادی دست به گریبان شدند. بحث بر سر این نیست که کدام از این دو مسیر مزایای فراوان دارد؛ بلکه چون از این رهگذر منافع سرشاری عاید میگردد، هرگز اجازه داده نخواهد شد، این مسئله برای هر مدت که بوده باشد، بقوت خود باقی بماند. استفاده از راه احمدی، طوری است که نماینده باربری شخصاً میتواند ارسال و دریافت محصولات را زیر نظر داشته باشد و آنها را تحت نظارت مستقیم او راه آبی یا «شیف» انتخاب میکردند، روش کار این است که بعد از این که قاطرچیها محصولات را تحویل گرفتند، نماینده دیگری که کاملاً مستقل است

۱۶. راه آبی یا راه «شیف» یکی از راههای تجارت بوشهر بود که نقطه مقابل آن راه خشکی یا راه احمدی بود. به‌هنگام نامنی، خوانین «چاه کوتاه» در «احمدی» بازرگانان مسیر بوشهر - شیف و برازجان را انتخاب میکردند. راه آبی در قلمرو حکومت خاندان «انگالی» بود.

خزر به بندر انزلی و از آنجا به بعد از راه زمینی به رشت یا بندر سرمشهد (رامسر) و از آنجا به بارفروش [بابل] فقط کالای مختصری که به مشهد باید حمل میشود و در استرآباد (گرگان) پیاده میشود که ترکمنها نیز کالاهای مبادله‌ی خود را مانند پوست بره؛ نمک؛ ابریشم و غیره به آنجا می‌آورند. از راه بمبئی از راه بوشهر و شیراز یا از مسقط به بندرعباس. از طریق بغداد به اصفهان» (عیسوی، ۱۳۶۹: ۴۳).

در دوره قاجار، بعثت قدرت حاکمان ایالات و ولایات، درگیری بین طوایف و حاکمان محلی برای سلطه بر راهها، موجب ناامنی بازرگانی و تجارت شده بود؛ بطوری که در جاده بوشهر به شیراز خوانین در بین راه از کاروانها «حق راهداری» میگرفتند. کاکس در مورد راه بوشهر به شیراز مینویسد:

«در سالهای ۱۹۰۵ م. / ۱۳۲۴ ه.ق. راه بوشهر به شیراز سرتاسر تقریباً دارای وضعی اسفناک بود. گزینش هر راه دیگری از منزلگاه برازجان^{۱۳} به بوشهر این فاصله ۳۰ مایلی، همانطور که در گذشته هم معمول بوده است، برای اشخاصی که در هر یک از این مسیرها صاحب منافع هستند، فرصت بسیار مناسبی را برای هرگونه دوز و کلک و فساد بوجود می‌آورد. در پایان سال گذشته استفاده از راه «احمدی»^{۱۴} معمول و متداول بود» (کاکس، ۱۳۷۷: ۳۶).

«در آغاز سال ۱۹۰۴ م. / ۱۳۲۳ ه.ق. بعثت حملات زیادی که توسط رؤسای کوچک طوایف ساکن در امتداد راه بوشهر - شیراز به کاروانها صورت گرفت، برای مدتی عبور و مرور در این راه اصلی متوقف شد و بجای آن از مسیر دشوارتر فیروزآباد^{۱۵} استفاده شد. سرانجام بعد از پیگیریها و فشارهای مستمر قنصل انگلیس، عالیجناب شعاع‌السلطنه تعداد

نظر جمعیت در روسیه است. موزه سماورها در این شهر قرار دارد.

۱۳. از شهرهای استان بوشهر و مرکز شهرستان دشتستان.

۱۴. از روستاهای مسیر بوشهر به برازجان در بخش مرکزی شهرستان بوشهر. این روستا در دوره قاجار جزء حکومت خوانین «چاه کوتاه» بود.

۱۵. منظور از مسیر فیروزآباد به بوشهر در این جا، جاده «تنگ باهوش» (رودخانه باهوشیا، رودخانه اهرم Ahram) است. این جاده عشایری مسیر ییلاق و قشلاق عشایر قشقایی در دوره قاجار بوده است که از مسیر اهرم؛ فراشبند و فیروزآباد میگذرد. در حال حاضر مسیر دوم ارتباطی بوشهر به شیراز با گذشتن از اهرم، مرکز شهرستان تنگستان، و افتتاح تونل «پیامبر اعظم» در همین ناحیه قرار دارد.



بندر بوشهر در دوره قاجار؛ مأخذ: (دیولافوا، ۱۳۶۴).

خوانین «انگالی»^{۱۷} و «چاه کوتاه»^{۱۸} است. هرگونه تغییر و دگرگونی در حکمرانی بوشهر به مفهوم تجدید رشوه و فساد در میان این گروههای رقیب است. چون راه شیف تنها بسبب اعمال اقدامات فریبکارانه شهرت دارد و با توجه به این که «خان»^{۱۹} مسیر دیگر، یعنی «احمدی» هم بسیار حریص و آزمند است؛ لذا دولت مرکزی اگر بخواهد، میتواند موضوع را با غیر قانونی اعلام کردن راه شیف سروسامان دهد. دیگر این که از حکمران بوشهر هم مصرانه خواسته شود تا عوارض را که خان چاه کوتاه بابت آب و علوفه دریافت میدارد، قانونمند ساخته و تحت نظارت درآورد. شایان ذکر است، مقامات ایرانی چنین کاری را انجام نمیدهند و هر زمان که به آنها مراجعه میشود، همواره پاسخ میدهند که تجار در امر استفاده از هر یک از این دو مسیر کاملاً آزاد میباشند» (همان: ۴۳-۴۵). از دیگر مشکلات تجار در مسیرهای داخلی، اخذ مبلغی بعنوان راهداری است که در هر شهر در طول مسیر اخذ میشد و همواره اعتراضاتی را بهمراه داشته است (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۱۶).

آنها را با قایق و طی فاصله ۱۰ مایلی انتقال داده و در ساحل جزیره شیف تخلیه میکند. در این جا این امکان وجود دارد که محصولات، هفته‌ها در معرض عوامل طبیعی قرار گیرند. از آنجا قاطرچیها در یک زمان بدون این که صاحبان کالا اطلاع داشته باشند، برای حمل دو یا سه محموله دیگر نیز دست بکار میشوند. در این مورد بعد از این که کالاها با قایق به شیف انتقال داده شد، مقدار کمی از هر محموله به جاده رسانیده و همین روند را تا رسیدن کل محمولات به کازرون تکرار میکنند و دوباره نیز همین شیوه تا شیراز انجام میگیرد. راه شیف نه تنها دارای نارساییهایی بوده، بلکه بدیهی است که در ضمن عبور کالا از کانال داخلی بوشهر و نگهداری آنها در جزیره شیف کسی خود را مسئول کم و کسر بودن یا دزدیده شدن کالاها نمیداند و ضابطه‌یی هم در این خصوص وجود ندارد. در هر حال آنچه را که میتوان برداشت کرد، این است که این راه دارای قاطرچیهای متقلب و باربرهای دزد که معروف به سوء شهرت هم میباشند، هست. این در حالی است که راه احمدی، بگونه‌یی روشن برای فعالیتهای تجاری، سودمند و دارای امتیاز میباشد. صرف نظر از مطالب یادشده، همانطور که اشاره رفت دو مسیر فوق در قلمرو

۱۷. Angale. از روستاهای بخش مرکزی بوشهر و خاندانی به نام انگالی.

۱۸. روستای «چاه کوتاه» از روستاهای بخش مرکزی شهرستان بوشهر.

۱۹. منظور از «خان» در این جا شیخ حسین خان چاه کوتاهی است.

نتیجه گیری

منابع

کتاب

- اشرف، احمد؛ *موانع تاریخی رشد سرمایه داری در ایران دوره قاجار*، تهران: انتشارات زمینه، ۱۳۵۹.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان؛ *المآثر و الآثار*، به کوشش ایرج افشار، تهران: انتشارات اساطیر، ۱۳۵۹.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان؛ *مرآة البلدان*، به کوشش عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، جلد اول، ۱۳۶۷.
- اوبن، اوژن؛ *ایران امروز (۱۹۰۷ - ۱۹۰۶ م)*، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: انتشارات علم، چاپ اول، ۱۳۹۱.
- اورسل، ارنست؛ *سفرنامه ارنست اورسل*، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: انتشارات زوار، ۱۳۵۳.
- ایوانف، س م؛ *انقلاب مشروطیت ایران*، ترجمه آذر تبریزی، تهران: انتشارات شبگیر، ۱۳۵۷.
- پولاک، یاکوب ادوارد؛ *سفرنامه پولاک (ایران و ایرانیان)*، ترجمه کیکاووس جهانگیری، تهران: انتشارات خوارزمی، ۱۳۶۱.
- تیموری، ابراهیم؛ *عصر بی خبری یا تاریخ امتیازات در ایران*، تهران: انتشارات اقبال، چاپ چهارم، ۱۳۶۳.
- جمالزاده، سید محمدعلی؛ *گنج شایگان یا اوضاع اقتصادی ایران*، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ۱۳۷۶.
- حائری زاده، عبدالهادی؛ *تشیع و مشروطیت در ایران و نقش ایرانیان مقیم عراق*، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۰.
- دشتی، رضا؛ *اوضاع اقتصادی و اجتماعی بوشهر در دوره قاجار*، تهران: انتشارات پایزنه، ۱۳۸۰.

اگرچه در دوره های مختلف دوره قاجار، بازرگانی در بنادر خلیج فارس، از جمله بندر بوشهر متوقف نشد؛ اما مشکلات زیادی وجود داشت که مهمترین آن، کاهش واردات از اروپا و کاهش صادرات بوده است. افزایش هر چه بیشتر واردات کالاهای خارجی به ایران، موجب خارج شدن سرمایه ها و ذخایر ارز از مملکت شد. بدلیل اهمیت راههای ارتباطی در تجارت داخلی و خارجی، عدم وجود راههای مناسب در ایران این دوره، چه بلحاظ زیربنایی و چه بلحاظ امنیت لازم، در نتیجه تجارت ایران هم بسیار ضعیف بود. در کنار این عامل، اوضاع نابسامان سیاسی، وجود دره های عمیق و کوههای بلند مسیر بندر بوشهر بناوحتی داخلی ایران از جمله، شیراز کار تجارت را با مشکل روبرو میکرد.

نکته مهم در تجارت بوشهر، صادرات مواد خام و کالاهای اولیه است و واردات بوشهر، تولیدات و محصولات صنعتی بود. در نتیجه این امر صنایع و حرفه های سنتی روبه زوال گذاشت و اقتصاد بومی و داخلی مسیر انحطاط را پیمود و کار، تولید و رفاه جای خود را به فقر و فلاکت داد.

بیشتر صادرات و واردات بندر بوشهر در دوره قاجار با هندوستان بود که در واقع مستعمره انگلستان محسوب میشد. تجربه تاریخی دوران قاجار، نشان دهنده درهای باز به روی واردات همه کشورهای، بویژه انگلستان و روسیه بوده است. تحمل انواع دشواریها و محدودیتهای در زمینه صادرات (حتی صدور مواد اولیه کشاورزی) را شاید بتوان استراتژی تشویق واردات نامید.

مازندرانی، جلد دوم، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دوم، ۱۳۶۳.

- مستوفی، عبدالله؛ شرح زندگانی من (تاریخ اجتماعی و اداری عصر قاجار)، جلد سوم، تهران: انتشارات زوار، چاپ سوم، ۱۳۷۱.

- معتضد، خسرو؛ حاج امین الضرب و تاریخ تجارت و سرمایه‌گذاری صنعتی در ایران، تهران: انتشارات جانزاده، ۱۳۶۶.

- وحیدنیا، سیف‌الله؛ قرارها و قراردادهای دوران قاجار، تهران: انتشارات مؤسسه مطبوعاتی عطایی، ۱۳۶۲.

- ویلسون، سر آرنولد؛ خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران: بنگاه نشر و ترجمه کتاب، ۱۳۴۸.

- هدایت، مهدی‌قلی‌خان؛ خاطرات و خطرات، تهران: انتشارات زوار، چاپ اول، ۱۳۴۴.

مقاله

- دهقان‌نیری، لقمان؛ «تجارت خارجی ایران در آستانه جنگ جهانی اول»، نشریه دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه اصفهان، شماره دوم، ۱۳۸۰.

دیولافوا، ژان پل راشل؛ ایران کلمه و شوش، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۷.

- رزاقی، ابراهیم؛ گزیده اقتصاد ایران، تهران: امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۵۷.

- زیبا کلام، محمد صادق؛ ما چگونه ما شدیم، تهران: انتشارات روزنه، ۱۳۷۳.

- سپهر، احمدعلی؛ خاطرات سیاسی مورخ‌الدوله سپهر، تهران: نشر نامک، چاپ اول، ۱۳۷۴.

- سدیدالسلطنه بندرعباسی، محمدعلی خان؛ سفرنامه سدیدالسلطنه (التدقیق فی سیر الطریق)، بتصحیح احمد اقتداری، تهران: انتشارات به‌نشر، ۱۳۶۲.

- سیاح، محمد علی؛ خاطرات وحشت، به کوشش حمید سیاح، تهران: انتشارات ابن سینا، ۱۳۴۶.

- شمیم، علی اصغر؛ ایران در دوره سلطنت قاجار، تهران: انتشارات مدیر، چاپ ششم، ۱۳۷۴.

- عیسوی، چارلز؛ تاریخ اقتصادی ایران (عصر قاجار ۱۳۳۲-۱۲۱۵ ه.ق.)، ترجمه یعقوب آژند، تهران: نشر گستره، چاپ دوم، ۱۳۶۹.

- فشاهی، محمدرضا؛ تکوین سرمایه‌داری در ایران، تهران: انتشارات گوتنبرگ، چاپ اول، ۱۳۶۰.

- کاکس، سرپرسی؛ گزارشهای سالانه سرپرسی کاکس، سرکنسول انگلیس در بوشهر (۱۹۱۱-۱۹۰۵ م. / ۱۳۲۹-۱۳۲۳ ه.ق.)، ترجمه حسن زنگنه، به کوشش عبدالکریم مشایخی، بوشهر: انتشارات پروین، ۱۳۷۷.

- کرزن، جرج؛ ایران و قضیه ایران، ترجمه غلامعلی وحید