

studying the activity and influence of British and Russian  
companies in Fars province during the Qajar period

Fateme Bineshifar<sup>1</sup> | Mohammad Ali Ranjbar<sup>2</sup>  
Received: 2021/04/02 | Accepted: 2021/11/23

(DOI): [10.22034/MTE.2021.9088.1335](https://doi.org/10.22034/MTE.2021.9088.1335)

Abstract

Original Article

P 7 - 33

The developments of the eighteenth and nineteenth centuries in Europe led to the development of world trade, and it expanded the competition of powerful countries for new markets and for preparation of raw materials. In this situation, Iran was considered by Britain and Russia in terms of geographical and political location, and increased its relations with these two countries. Due to the special position of the Fars state, which covered most of the coast of the Persian Gulf and possessed trade routes, the representation of foreign companies as well as the consulates of governments such as Britain and Russia, were present in this state. In this article, it is studied the activities of British and Russian trading companies and their impact in Fars province. This study includes the companies such as: Ziegler, Gary Paul, David Sassoon, the Russian Merchant Shipping Company, the Iran-Russia Commercial Complex, and the Nikolai Avaginians Trading Company. The research findings show that the diversity of business activities of foreign companies was for the needs of the two powers, Britain and Russia and finding new markets and raw materials. Also, the export of important items such as: sheep, animal oil, sheep and lamb skin, had negative effects on society, such as the high price of meat and public protests against it. Iranian merchants chose domestic companies and to oppose foreign companies; But finally, the imperial bank sabotage and foreign interferences did not allow Iran to enter foreign markets and develop domestic commercial companies.

**Keywords:** Commercial Company, Russia, Britain, Qajar, Fars Province.

1 -. PhD in History of Islamic Iran, Shiraz University, Shiraz, Iran, Corresponding Author:  
f\_bineshi@yahoo.com

2 -. Department of History, Shiraz University, Shiraz, Iran: ranjbar@shirazu.ac.ir



## بررسی فعالیت و تأثیر شرکت‌های انگلیسی و روسی در ایالت فارس در دوره قاجار

فاطمه بینشی فر (نویسنده مسنول)<sup>۱</sup> | محمدعلی رنجبار<sup>۲</sup>

شناسه دیجیتال (DOI): 10.22034/MTE.2021.9088.1335

تاریخ دریافت: ۰۰/۰۷/۱۳، تاریخ پذیرش: ۰۰/۰۹/۰۲

علمی - پژوهشی

ص: ۳۳/۷

چکیده

تحولات سده‌های هیجدهم و نوزدهم میلادی اروپا، موجب توسعه تجارت جهانی شد و رقابت کشورهای قدرتمند برای به دست آوردن بازارهای جدید و تهیه مواد اولیه، گسترش پیدا کرد. در این شرایط، ایران به لحاظ موقعیت جغرافیایی و سیاسی، مورد توجه بریتانیا و روسیه قرار گرفت و روابط ایران با آن دو کشور افزایش یافت. به علت موقعیت خاص ایالت فارس که بخش عمده‌ای از سواحل خلیج فارس را شامل می‌شد و راه‌های تجاری پس‌کرانه‌ای را در اختیار داشت، نمایندگی شرکت‌های خارجی و نیز کنسولگری دولتهایی از جمله بریتانیا و روسیه، در این ایالت حضور پیدا کردند. در این مقاله، به فعالیت شرکت‌های تجاری انگلیس و روس و تأثیر این شرکت‌ها در ایالت فارس پرداخته می‌شود. شرکت‌هایی چون: زیگلر، گری پال، دیوید ساسون، شرکت کشتیرانی تجار و تجاری روسی، مجتمع بازرگانی ایران و روسیه و تجارتخانه نیکلا آواغینیانس، در حوزه این بررسی قرار می‌گیرند.

یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که تنوع فعالیت تجاری شرکت‌های خارجی در خدمت تأمین نیازهای دو قدرت بریتانیا و روسیه در عرصه بازارهای جدید و تهیه مواد اولیه بود. همچنین، صادرات اقلام مهم از جمله: گوسفند، روغن حیوانی، پوست گوسفند و بره، آثار منفی در جامعه به همراه داشت که از آثار آن، گرانی گوشت و اعتراض مردمی نسبت به آن است. تجار ایرانی به منظور مقابله با شرکت‌های خارجی، به تأسیس کمپانی و شرکت‌های داخلی روی آوردند؛ ولی در نهایت، کارشکنی بانک شاهنشاهی و مداخلات بیگانگان، امکان ورود ایران به بازارهای خارجی و توسعه شرکت‌های تجاری داخلی را مهیا نکرد.

**کلیدواژگان:** شرکت تجاری، روسیه، بریتانیا، قاجار، ایالت فارس.

<sup>۱</sup>. دکترای تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران،: f\_bineshi@yahoo.com

<sup>۲</sup>. گروه تاریخ دانشگاه شیراز، شیراز، ایران: ranjbar@shirazu.ac.ir



## مقدمه

ایران در دوره قاجار (۱۲۱۰-۱۳۴۴ق)، به علت ضعف ساختار اقتصادی و نداشتن اقتصاد صنعتی، جایگاهی در اقتصاد بین‌المللی آن عصر نداشت؛ اما موقعیت مناسب تجاری ایران، سبب شده بود تا کشورهایی چون انگلستان و روسیه روابط تجاری خوبی با ایران داشته باشند. نیاز روسیه و ایران به برخی از محصولات یکدیگر باعث شد تا بازرگانان روسی و قفقازی در زمینه صادرات و واردات کالاهای ایرانی و روسی فعالیت کنند و شرکت‌های تجاری گوناگونی تأسیس نمایند. دوران قاجار، یکی از دوره‌های حساس تاریخی ایران است که بیش از هر دوره دیگر، از دولت‌های بزرگ استعماری اثر پذیرفت. ضعف تشکیلات سیاسی، نظامی و اقتصادی از یک سو، و تهاجم کشورهای خارجی از سوی دیگر، باعث شد تا ایران در مناسبات سیاسی خود به صورت کشوری منفعل درآید که بی‌گمان، انگلیس و روسیه، بیشترین نقش را در این زمینه داشتند.

سده نوزدهم میلادی که زمان ظهور رقابت امپراطوری‌ها، تجارت آزاد، تکنولوژی جدید و دموکراسی سیاسی بود، اقتصاد ایران همانند سیاست آن، ناگزیر از تعادل خارج شد. در این مقطع زمانی، اقتصاد سنتی ایران که تا پیش از این، یک اقتصاد درون‌گرا بود، در رویارویی با اقتصاد در حال رشد سرمایه‌داری که صاحبان آن از نظر سیاسی و اقتصادی در موقعیت برتری بودند، دچار انفعال گشت. در این برخورد، اقتصاد سنتی ایران خصوصیات پیشین خود را به عنوان یک اقتصاد درون‌گرا از دست داد و به یک اقتصاد برون‌نگر و وابسته تبدیل شد. در اقتصادهای وابسته و برون‌نگر، مناسبات اقتصادی تحت تأثیر سیاست‌های اقتصادی کشورهای مسلط و بازار جهانی که بازیگران قدرتمند بین‌المللی نقش اصلی را در آن ایفا می‌کنند، شکل می‌گیرد.

در دوره قاجار، ایالت فارس به دلیل جایگاه مهمی که داشت، توجه کنسولگری‌ها و شرکت‌های خارجی از جمله بریتانیا و روسیه را به خود جلب نمود. شرکت‌های انگلیسی که در فارس فعالیت داشتند، عبارت بودند از: لیوینگستون<sup>۱</sup>، زیتن<sup>۲</sup>، ا. و ت. آی ملکم<sup>۳</sup>،

<sup>۱</sup>. Livingston.

<sup>۲</sup>. Zeytoon.

<sup>۳</sup>. A. and T. Malcom.

ه. س. دیکسن<sup>۱</sup>، زیگلر<sup>۲</sup>، گری پال<sup>۳</sup>، هاتس و پسران<sup>۴</sup> و شرکت مویرو تویدی<sup>۵</sup>. این شرکت‌ها در زمینه صدور تریاک، گندم، قالی، چرم، پشم و ورود چای، قند، رنگ و قماش از هند و اروپا به ایران فعالیت داشتند. شرکت‌های روسی نیز در ایالت فارس فعالیت داشتند؛ از جمله این شرکت‌ها می‌توان به شرکت کشتیرانی تجار و تجاری روسی که به خط ادسا - خلیج فارس<sup>۶</sup> شهرت داشت، اشاره کرد. به دلیل همین، سرویس حمل و نقل دریایی بود که بازرگانی و تجارت روس‌ها در فارس به سرعت توسعه یافت. یکی دیگر از تجارتخانه‌های مهم روسی، تجارتخانه نیکلا آواقیانانس<sup>۷</sup> بود که در شیراز شعبه داشت و کارش صادرات پوست از شیراز به روسیه بود.

## پیشینه پژوهش

از جمله آثاری که فعالیت‌های تجاری ایران و اروپا را مورد بررسی قرار داده‌اند، می‌توان به کتاب تاریخ اقتصادی ایران از چارلز عیسوی اشاره کرد. عبدالحسین نوایی در پژوهش سه جلدی با عنوان «ایران و جهان» در جلد دوم و سوم، به روابط انگلیس و ایران، اولین قرارداد با انگلیسی‌ها، آغاز دیپلماسی زور با ایران در دوره قاجار پرداخته است. فیروز کاظم‌زاده در اثر خود با عنوان «روس و انگلیس در ایران ۱۹۱۴-۱۸۶۴» به روابط انگلیس و روسیه با ایران طی نیم قرن پیش از نخستین جنگ جهانی پرداخته است و قراردادهای امتیازاتی را که این دو کشور برای حفظ منافع امپریالیستی خود دنبال کرده‌اند، بیان می‌کند. علی اصغر زرگر در اثر خود به نام «تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در دوره رضا شاه»، به بررسی روابط ایران و انگلیس در خلال دوره ۱۳۰۴-۱۳۲۰ می‌پردازد؛ ولی در فصل اول این اثر، زمینه تاریخی حضور بریتانیا در ایران، رقابت روس و انگلیس در ایران و معاهدات و عهدنامه‌هایی را که در دوره قاجار با ایران بسته شد، بررسی می‌کند. ویلهلم لیتن در اثر خود، یعنی «ایران

<sup>۱</sup>. H.C.Dixon and Co.

<sup>۲</sup>. Ziegler.

<sup>۳</sup>. Gray Paul and Co.

<sup>۴</sup>. Hotz and Son.

<sup>۵</sup>. Messrs (Muir Tweedy And Co.

<sup>۶</sup>. Persian Gulf Odessa Line.

<sup>۷</sup>. Nicola Avaghinaantz.

از نفوذ مسالمت‌آمیز تا تحت‌الحمایگی»، وقایع تاریخی را که در ایران به وقوع پیوسته، به عنوان شاهدی عینی تجربه کرد و آن را به صورت اسناد و حقایق تاریخی در مورد نفوذ سیاسی و اقتصادی بیگانگان در ایران بیان نمود. عبدالکریم مشایخی در پژوهشی با عنوان «روابط سیاسی و اقتصادی ایران و اروپا»، اهمیت خلیج فارس و توجه کشورهای اروپایی به منطقه خلیج فارس را مورد بررسی قرار داده است. مصطفی ملایی و منصوره اتحادیه در پژوهشی با عنوان «سرمایه‌گذاری شرکت‌های غربی در صنعت فرش ایران در عصر قاجار»، به تبیین گستره سرمایه‌گذاری و فعالیت تجاری شرکت‌های غربی در صنعت فرش ایران پرداخته‌اند. بدین ترتیب، می‌توان گفت که با وجود پژوهش‌هایی درباره فعالیت‌های اقتصادی اروپایی‌ها، اکثر این پژوهش‌ها از واکاوی اهداف و انگیزه، نوع فعالیت شرکت‌های تجاری و تأثیر این شرکت‌ها در ایالت فارس غافل مانده‌اند و پژوهش حاضر، در صدد پرداختن به این مسئله است.

### اهمیت تجاری فارس در دوره قاجار

فارس، ایالتی پهناور در جنوب، با موقعیت و جایگاهی مهم در تجارت جهانی در آغاز عصر جدید، نظر قدرت‌های اروپایی را به خود جلب کرد و به‌ویژه بعد از تنزل موقعیت تجاری شهرهای شمالی چون تبریز، در پی گشایش کانال سوئز و توقف و حمل و نقل از طریق روسیه، بنادر و ایالات جنوبی اهمیت فراوانی در معادلات سیاسی و اقتصادی جهانی به دست آوردند (کرزن، ۱۳۷۳: ۶۸۲/۲). ایالت فارس در دوره قاجار، گستره قابل توجهی از جنوب اصفهان تا خلیج فارس را در بر می‌گرفت و دسترسی به آب‌های آزاد، فرصت مناسبی جهت پیشبرد تجارت را می‌داد.

در اواخر قرن ۱۲ ق/۱۸ م، تجارت در خلیج فارس رفته‌رفته به دلیل جنگ‌های خوانین در ایران و اوضاع نابسامان ایران، رو به کاهش نهاد؛ به نحوی که شرکت هند شرقی و دیگر کمپانی‌های تجاری، خواهان تعطیلی تجارت خود در کرانه شمالی خلیج فارس و از جمله بوشهر شدند؛ اما با استقرار دولت و حکومت قاجار در ایران، اوضاع تجارتی بوشهر نیز رو به بهبودی نهاد (عیسوی، ۱۳۶۲: ۱۲۴). از اوایل دوره قاجاریه، بندر بوشهر از بندری واقع در مسیر، به یک بندرگاه مبادلات کالا تبدیل گشت. کلیه کالاهایی که از اقیانوس هند و مجاور

آن خریداری می‌شد، در بوشهر تخلیه می‌شد و از طریق جاده‌های زمینی به شیراز حمل می‌گردید. رونق این بندر، باعث مهاجرت عده‌ای از تجار ساکن پس‌کرانه‌ها مانند: شیراز، کازرون و یزد به آنجا گردید. این مهاجرت‌ها، دلیلی روشن بر رونق این بندر در دوره قاجار بود. در گزارش‌های میرزا تقی خان، حکیم‌باشی ظل‌السلطان ذکر شده: «بندر بوشهر، شهرکی است بندرگاه، عموماً برای مال‌التجاره تمام ایران، به‌نوعی معتبر و قابل‌استفاده {تجار معتبر که اگر اولیای دولت اندک توجهی به حال تجار و اصلاح لوازم بندری آن نمایند، کمتر از بمبئی نخواهد بود}» (گزارش میرزا تقی‌خان حکیم‌باشی: ۱).

تا اواسط قرن نوزدهم میلادی، بوشهر و سایر بنادر ایرانی، بندر مقصد بودند. این بنادر به عنوان مراکز بازاریابی و ترانزیت کالا در تجارت راه دور، ایفای نقش می‌کردند؛ مکانی که دو گروه مشخص بازرگانان (صادرکنندگان و واردکنندگان) برای مبادله مال‌التجاره، یکدیگر را ملاقات می‌کردند. حکام بنادر نسبت به مسئله تجارت حساس بودند. بنابراین، تلاش می‌کردند تا سوداگران را تشویق کنند تا مال‌التجاره خود را در بنادر تحت حاکمیت آنها تخلیه نمایند. برای این منظور، تدابیر تشویقی، مثل: کاهش نرخ عوارض، رفع موانع ترخیص و فراهم کردن محیط امن، اتخاذ کرده بودند (فلور، ۱۳۸۹: ۲۹). تجارت، افزایش بسیار چشمگیری در اوایل دوران سلطنت فتحعلی‌شاه قاجار (۱۱۸۵-۱۲۵۰ق) پیدا کرد. دلیل آن هم امنیت بیشتر در محورهای حمل و انتقال کالا و توجه بسیاری بود که دولت به تجارت در خلیج فارس نشان می‌داد. امنیت دریایی و همچنین رشد بی‌وقفه در تار و پود اقتصاد ایران، از دیگر عوامل این رونق اقتصادی بود (لوریمر، ۱۳۹۴: ۱۹۵۵). به علاوه، خاندان آل‌مدکور نیز با حمایت‌های خود از تجار، باعث رونق و شکوه بندر بوشهر در این دوران گردیده بودند. این خاندان، به مدت یکصد سال بر بوشهر حکومت کردند و به تناوب مناطق جغرافیایی گسترده‌ای در شمال خلیج فارس مثل گناوه و دیلم را تحت کنترل خود گرفتند. در زمان فتحعلی‌شاه، سالیانه حدود ۲۰ کشتی تجاری از بنگال، بمبئی، بصره و سایر بنادر وارد بوشهر می‌شدند. بوشهر در دوره مظفرالدین‌شاه به لحاظ موقعیت مرزی، مهم‌ترین بندر جنوبی ایران و دروازه ورود فرهنگ و تمدن خارجی محسوب می‌شد. همچنین، درحالی‌که بسیاری از شهرهای ایران از نظر رشد شهری در مراحل ابتدایی بودند، بوشهر از چاپخانه، روزنامه، بانک، مدرسه و دیگر مؤسسات تمدن امروزی برخوردار بود.

با حضور قدرت‌های تجاری اروپایی، به‌ویژه انگلیس که از عهد صفویه جای پای پیدا

کرده بود، این بخش از کشور را کانون توجه و گرفتار رقابت‌های استعماری نمود. بنادر بوشهر، لنگه و عباسی، از جمله بنادر بااهمیتی بودند که حلقه اتصال تجارت خارجی با شهرهای فارس از جمله: لارستان، کازرون و شیراز گردیده و بخش عمده‌ای از اهالی این بنادر و شهرهای جنوبی به تجارت مشغول بودند و به قول حسینی فسایی: «اهالی بوشهر، بیشتر تجارت‌پیشه و تبعه دول خارجه‌اند» (حسینی فسایی، ۱۳۶۷: ۳۰۵). همین موضوع، سبب شد تا بسیاری از کشورها دست به تأسیس شرکت‌های تجاری و حتی کنسولگری در این شهر ساحلی بزنند.

در سال ۱۲۳۷ق/۱۸۲۲م، ارزش کالاهای تخلیه‌شده در بوشهر به حدود ششصد هزار پوند استرلینگ رسید. در قبال کالاهای تخلیه‌شده، انگلیسی‌ها و هندی‌ها تنها شمش طلا، مسکوکات و مروارید دریافت می‌کردند (اشرف، ۱۳۵۹: ۲۳۷). در خلال سال‌های پس از انعقاد قرارداد ۱۲۴۴ق/۱۸۲۸م که انگلستان به عنوان مشاور و دوست و میانجی دولت ایران در اختلافات با روسیه مقام شامخی در دربار تهران یافته بود، مقام اقتصادی و تجاری‌اش به دوران گذشته و حتی بالاتر از آن، ارتقا یافت. در مرحله نخست، انگلیسی‌ها موفق شدند مقداری کالای انگلیسی و هندی را از راه خلیج فارس و بوشهر به بازارهای ایران سرازیر کنند. کشتی‌های بریتانیایی، کالای انگلیسی و هندی و چینی را در این بندرگاه تخلیه می‌کردند و کاروان‌های شتر و قاطر، آن کالاها را از راه امنی که به شیراز می‌رفت، به آن شهر بزرگ بازرگانی می‌رساندند.

جدول شماره ۱، نشانگر واردات بوشهر از اول ژانویه ۱۸۱۷م تا سوم دسامبر ۱۸۲۳م در کشتی‌های انگلیسی و آسیایی به رویه جدید ایران است<sup>۱</sup> (عیسوی، ۱۳۶۲: ۱۳۶).

سال‌ها به میلادی	امتعه هندی و چینی	امتعه اروپایی	جمع مبلغ کل هر سال
۱۸۱۷م	۲۳۶۹۶۵۲	۵۵۷۹۱۵	۲۹۲۷۷۶۷
۱۸۱۸م	۲۵۲۰۸۴۲	۶۸۵۲۴۳	۳۲۰۶۰۸۵
۱۸۱۹م	۳۶۵۹۴۷۱	۱۲۲۱۲۷۸	۴۸۸۰۷۴۹
۱۸۲۰م	۶۲۹۸۹۸۷	۳۵۳۲۸۷	۶۶۵۲۲۷۴
۱۸۲۱م	۲۰۷۰۸۰۵	۱۴۸۳۶۲۴	۳۵۵۴۴۲۹
۱۸۲۲م	۵۹۲۱۰۰۸	۱۸۴۸۵۳۰	۷۷۶۹۵۳۸
۱۸۲۳م	۶۷۳۶۲۴۵	۲۱۹۱۳۹۱	۸۹۲۷۶۳۶
کل	۲۹۵۷۷۰۱۰	۸۳۴۱۲۶۸	۳۷۹۱۸۲۷۸

جدول (۱): واردات بوشهر از اول ژانویه ۱۸۱۷م تا سوم دسامبر ۱۸۲۳م در کشتی‌های

انگلیسی و آسیایی به رویه جدید ایران

اورسل، درباره ورود و رونق اجناس انگلیسی می‌نویسد:

«اجناس انگلیسی و روسی، خیلی بهتر از اجناس وطنی بازار دارند. برای ورود یا صادر کردن هر کالایی، باید معادل ۵ درصد ارزش کلی آن به طور ثابت عوارض پرداخت نمود؛ ولی برای کالاهای بومی، مالیات دروازه و حقوق گمرک داخلی علی‌حده‌ای نیز علاقه می‌گیرد که اروپاییان از پرداخت آن معاف هستند. ظاهراً هدف دولت از وضع چنین عوارضی، فقط تخریب و از بین بردن صنعت ملی بوده است. مجموع مبادلات خارجی ایران، سالانه معادل ۱۵/۰۰۰/۰۰۰ فرانک ارزیابی شده است که از این مبلغ، یک سوم جهت واردات، و دو سوم برای صادرات اختصاص دارد» (اورسل، ۱۳۸۲: ۲۳۸). با توجه به این مطالب، می‌توان گفت عدم حمایت حکومت قاجار از تجار داخلی و مالیات‌های بسیاری که از تجار داخلی گرفته می‌شد، ضرباتی به اقتصاد کشور وارد می‌شد. (Administration report of the Persian gulf, 1989, vol, 53).

<sup>۱</sup> در سده هجدهم میلادی، ارزش تومان ایران به تدریج کاهش یافت و ارزش پوند انگلیس فزونی گرفت. در نیمه اول سده نوزدهم میلادی، یعنی در دوران سلطنت فتحعلی‌شاه و محمدشاه قاجار، دو پوند استرلینگ برابر با یک تومان ایران شد. در این زمان، یک پوند برابر با ۲۵ فرانک فرانسه و ۱۰ رویه هند؛ یعنی، یک تومان ایران.



سال	صادرات از انگلیس (درصد)	صادرات از اروپا (درصد)
۱۸۸۰	۴/۲	۴
۱۸۸۱-۱۸۸۵/م ۱۲۹۸-۱۳۰۲ق	۷/۳	۳/۲
۱۸۸۶-۱۸۹۰/م ۱۳۰۳-۱۳۰۷ق	۷/۸	۰/۳
۱۸۹۱-۱۸۹۵/م ۱۳۰۸-۱۳۱۳ق	۱۳/۱	۰/۹
۱۸۹۶-۱۹۰۰/م ۱۳۱۴-۱۳۱۸ق	۱۱/۶	۲
۱۹۰۵-۱۹۰۱/م ۱۲۱۹-۱۳۲۳ق	۹/۲	۲ ۴
۱۹۰۶-۱۹۱۰/م ۱۳۲۴-۱۳۲۸ق	۱۴/۹	۱۲/۶
۱۹۱۱-۱۹۱۵/م ۱۳۲۹-۱۳۳۳ق	۳۱/۹	۷۲/۷

جدول ۲: درصد صادرات بندر بوشهر (۱۸۸۰-۱۹۱۵/م ۱۳۳۳-۱۳۹۷ق)

سال	واردات از انگلیس (درصد)	واردات از اروپا (درصد)
۱۸۸۰	۵/۹	
۱۸۸۱-۱۸۸۵/م ۱۲۹۸-۱۳۰۲ق	۱۰/۱	۶/۵
۱۸۸۶-۱۸۹۰/م ۱۳۰۳-۱۳۰۷ق	۱۲/۲	۵/۲
۱۸۹۱-۱۸۹۵/م ۱۳۰۸-۱۳۱۳ق	۲۲/۹	۱۰/۷
۱۸۹۶-۱۹۰۰/م ۱۳۱۴-۱۳۱۸ق	۱۵/۶	۱۱/۵
۱۹۰۵-۱۹۰۱/م ۱۲۱۹-۱۳۲۳ق	۱۲/۵	۱۹/۷
۱۹۰۶-۱۹۱۰/م ۱۳۲۴-۱۳۲۸ق	۱۲/۶	۱۷/۷
۱۹۱۱-۱۹۱۵/م ۱۳۲۹-۱۳۳۳ق	۸/۲	۲۸/۷

جدول ۳: درصد واردات بندر بوشهر (۱۸۸۰-۱۹۱۵/م ۱۳۳۳-۱۳۹۷ق)

جدول‌های فوق، نشان می‌دهند که نخست تجارت مستقیم انگلستان با بوشهر چندان زیاد نبوده؛ اما به تدریج این رشد افزایش داشت. همچنین، از ۱۳۰۷ق/م ۱۸۹۰م به بعد، تجارت با اروپا در بخش واردات نیز افزایش چشمگیری داشت که هم می‌تواند به دلیل انقلاب صنعتی دوم، و هم به دلیل رشد توان تجاری این کشورها و عبور از کانال سوئز به سوی خلیج فارس باشد.

سدیدالسلطنه در خصوص تأسیس شرکت‌های خارجی در فارس ذکر می‌کند: «تجارتخانه و بانک و ادارات انگلیسی، در بنادر عمده خلیج فارس مفتوح باشند. ثروت انگلیسی‌ها در شمال خلیج فارس رو به افزایش گذاشته، کمپنی بسیار از انگلیسی‌ها در آنجا تأسیس شده» (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳: ۶۳۹).

در فاصله سال‌های بین ۱۲۳۵ق تا ۱۲۳۸ق/۱۸۲۰م تا ۱۸۲۳م، یکی از تجارتخانه‌های منچستر، سالیانه معادل صد هزار لیره پارچه‌های پنبه‌ای از راه ترکیه به ایران ارسال داشت که به سرعت فروش رفت. اقدام بنگاه منچستری مورد حمایت کمپانی هونبل که یکی از تجارتخانه‌های تابع کمپانی هند شرقی انگلیس در بوشهر بود، قرار گرفت. اعطای امتیازات به خارجی‌ان و در رأس آنان، اتباع روس و انگلیس، آغاز و متداول شد و تا سال ۱۹۱۴م، امتیازات انگلیس در ایران به ۲۱ فقره، و امتیازات روس در ایران به ۲۷ فقره رسید. اوژن فلاندن انگلیسی نیز در خاطرات خود به حضور انگلیسی‌ها در بوشهر اشاره دارد: «انگلیسی‌ها بسیاری از صنایع دستی و ماشینی خود را به بوشهر می‌آوردند. چون کشتی زیاد دارند، تجارت این بندر را ویژه خود ساخته‌اند» (فلاندن، ۱۳۵۶: ۳۶۸).

از دیگر صادرات مهمی که از طریق بوشهر صورت می‌گرفته، غلات (گندم و جو) بوده که عمده آن، به مقصد انگلستان بازرگیری می‌شده است (سازمان اسناد ملی، ۱۸۲۷۹-۲۴۰۰، ۱۳۳۲ق: ۱۴۰). همچنین، از دیگر اقلام صادراتی مهم که همواره آثار منفی در جامعه به همراه داشت، صادرات دام، به خصوص: گوسفند، روغن حیوانی، پوست گوسفند و بره بوده است که از آثار آن، گرانی گوشت و اعتراض مردمی نسبت به آن است (سازمان اسناد ملی، ۲۹۰۰۰-۱۰۳۶، ۱۳۴۳ق: ۲).

در خصوص وضعیت جمعیتی و ترکیب قومی و اقلیت‌های مذهبی بوشهر در دوره قاجار، تقریباً تمامی منابع داخلی و خارجی آمار و ارقامی نزدیک به هم می‌دهند. در ابتدای قرن ۱۳ق/۱۹م، بوشهر ۶۰۰۰ تا ۸۰۰۰ سکنه داشت و باز به واسطه پیشرفت بیشتری در میزان رفت‌وآمدها، بر جمعیت آن افزوده شد (کرزن، ۱۳۷۳: ۲۸۳/۲). این امر، نشان‌دهنده گسترش تجارت بوشهر و مهاجرت‌هایی است که از مناطق مختلف به این بندر تجاری می‌شد. یکی از اقلیت‌های مذهبی بسیار مهم در بوشهر، ارمنی‌ها بودند که اغلب در مشاجرات بین آل مذکور و انگلیسی‌ها، همچون میانجی عمل می‌کردند. علاوه بر ارمنی‌ها، کلیمی‌ها نیز ساکن بندر بوشهر بودند. آنان از دیرباز به شغل صرافانی مشغول بودند. در کنار اقلیت‌های

مذهبی، گروه بسیاری از اروپاییان که بیشتر آنان کارمندان سیاسی کنسولگری‌های خارجی بودند، در بوشهر حضور داشتند.

علاوه بر بوشهر، شیراز نیز یکی از مرکز مهم تولیدی و تجارتي ایالت فارس در دوره قاجار بود. سلاح‌هایی نظیر: توپ، شمشیر و سایر سلاح‌های نظامی، در این شهر ساخته می‌شد و شیشه‌آلات، گوسفند، پوست بره برای کلاه، وسایل طلائی و نقره‌ای و میناکاری و پارچه‌های ضخیم از تولیدات این شهر بوده است (ابوت، ۱۳۹۶: ۱۶۱؛ اولیویه، ۱۳۷۱: ۱۸۰). بازارهای شیراز، حدود یک‌هزار و دویست مغازه داشت که در صد تایی آن، پارچه‌های پنبه‌ای و پشمی انگلیسی و پارچه‌های ابریشمی، خرده فروشی می‌شد.

### شرکت‌های تجاری انگلیس در فارس

در آغاز، کشتی‌های بخاری به خلیج فارس زیاد رفت‌وآمد نمی‌کردند؛ زیرا می‌بایستی دماغه امید نیک را دور می‌زدند؛ اما سال ۱۲۸۵ ق/ ۱۸۶۹ م که کانال سوئز گشوده شد، کشتی‌رانی با کشتی‌های بخاری در خلیج فارس آغاز گشت. این کار، جنب‌وجوشی ایجاد کرد؛ به طوری که کم‌کم راه برای کشتی‌های بخاری جنگی هم به خلیج فارس باز شد. تعداد آنها روز به روز زیادتر شد و انگلیسیان توانستند بزرگ‌ترین قدرت دریایی را در خلیج فارس داشته باشند. رشد و توسعه تجارت ایالت فارس و بنادر جنوبی، از یک سو با گشایش کانال سوئز مربوط بود و از سوی دیگر نیز به روان بودن مبادله کالا در این مسیر گسترده، بستگی داشت. نخستین کشتی بخار، در سال ۱۲۸۶ ق/ ۱۸۷۰ م از آبراه سوئز در سواحل بوشهر پهلو گرفت. در فاصله سال‌های ۱۸۷۳ و ۱۸۷۸ م میزان تجارت بین هند و ایران، دو برابر شد و تجارت بین لندن و بنادر خلیج فارس نیز به سه برابر رسید (Danvers, 1888: 413).

شرکت‌های کشتی‌رانی که در خلیج فارس فعالیت داشتند، عبارت بودند از:

۱. شرکت دریانوردی بخاری هند انگلستان<sup>۱</sup>: سرویس پانزده روزه پستی بین بمبئی، بصره و تمام بنادر خلیج فارس.
۲. شرکت دریانوردی کشتی بخاری خلیج فارس<sup>۲</sup>: سرویس نامنظم بین بمبئی و تمام

<sup>۱</sup>. British India Steam Navigation Company.

<sup>۲</sup>. persian Gulf Steam Ship Navigation company.

- بنادر خلیج فارس که این سرویس را بازرگانان ایرانی اداره می‌کردند (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۱۴).
۳. شرکت کشتی رانی بخاری انگلستان - الجزایر<sup>۱</sup>: سرویس تقریباً ماهانه بین لندن، ماری، بنادر خلیج فارس که به خط استریک معروف بود.
۴. شرکت کشتی رانی بخاری بمبئی و ایران<sup>۲</sup>: سرویس نامنظم بین بمبئی و بنادر خلیج فارس برای رساندن زائران مسلمان به جدّه (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۱۵).
۵. خط کشتی بخاری باکنال و الرمن<sup>۳</sup>: سرویس نامنظم بین لندن، ماری و خلیج فارس.
۶. آندروز وایر و شرکاء<sup>۴</sup>: سرویس نامنظم، ولی فعال بین لندن و بوشهر.
۷. شرکت کشتی رانی بخاری وست هارتل پول<sup>۵</sup>: سرویس نامنظم، ولی فعال بین انگلستان و خلیج فارس.

در سال ۱۲۹۳ق/۱۸۷۶م، ظرفیت محمولات کشتی از انگلستان به خلیج فارس، فقط ۱۲۰۰ تن بود. در ۱۲۹۸ق/۱۸۸۱م، بالغ بر ۱۱۵۰۰۰ تن شد که از آن مقدار، ۱۱۳۰۰۰ تن کالای انگلیسی از بندر بوشهر ترخیص گردیده بود. در ۱۲۸۶ق/۱۸۷۰م، فقط ماهی یک بار کشتی از بمبئی به خلیج فارس می‌رفت و حداکثر سه یا چهار کشتی هم از انگلستان وارد می‌شد (کرزن، ۱۳۷۳: ۶۷۰/۲). این پیشرفت حیرت آور را به چند دلیل نسبت داده‌اند: کاهش مسافت به واسطه گشایش کانال سوئز، افزایش فضای امن و امان در خود ایران و آشنایی به احتیاجات بیشتر، به واسطه سیاست انحصارطلب دولت روسیه که راه‌های شمالی را به روی همه کشورها بسته بود و این، سبب شده بود که انگلستان در بسط و ترقی راه‌های جنوبی توجه بیشتری بنماید. سابقاً اجناس منچستر از طریق عثمانی به ایران می‌رسید؛ ولی بعد از آن، از انگلستان مستقیماً به بمبئی و از آنجا به ایران حمل می‌شد. از طرف دیگر، ترقی این سرویس حمل و نقل، به دلیل آبادانی بنادر جنوب و درآمد سرشار تجارتخانه‌های ایرانی و اروپایی و همچنین افزایش عایدات سالانه گمرک بود.

(Administration Report of the Persian gulf, 1989, Vol 1-6).

<sup>۱</sup>. The Anglo-Algerian Steam Ship Company.

<sup>۲</sup>. Bombay and Persian Steam Navigation company.

<sup>۳</sup>. Bucknall and Ellermann Steamship Line.

<sup>۴</sup>. Andrews Weir and Co.

<sup>۵</sup>. west Hartlepool Steam Navigation company.

سال	کشتی‌های بادیانی	توناز کشتی‌های بادیانی	کشتی‌های بخار	توناز کشتی‌های بخار
۱۲۹۱/م۱۸۷۴ق	۲۲۰	۱۴۸۴۵	۵۳	۵۴۵۵۰
۱۳۰۱/م۱۸۸۴ق	۳۴۳	۹۲۹۴	۲۳۱	۲۰۲۹۸۵
۱۳۱۱/م۱۸۹۴ق	۶۳۰	۵۳۶۰۰	۲۳۹	۲۷۴۱۸۶
۱۳۲۲/م۱۹۰۴ق	۱۰۰۴	۳۰۳۲۰	۲۵۸	۲۸۶۸۴۵

جدول ۴: تعداد و توناز کشتی‌های بادیانی و کشتی‌های بخار در بندر بوشهر (۱۸۷۴م تا

۱۹۰۴م/۱۲۹۱ق تا ۱۳۲۲ق)

با وجود اینکه رشد تعداد کشتی‌های بادیانی در بندر بوشهر، روند بسیار بالایی را طی کرده، اما میزان توناز جابه‌جا شده در این بندر، نشان می‌دهد که افزایش واردات و صادرات از بندر بوشهر، بیشتر توسط کشتی‌های بخار بوده است.

علاوه بر شرکت‌های کشتیرانی که ذکر شد، یکی دیگر از شرکت‌های انگلیسی، شرکت زیگلر<sup>۱</sup> بود. اولین مالک آن، فیلیپ<sup>۲</sup> زیگلر سوئیسی، اهل وینتر تور<sup>۳</sup> بود. وی ابتدا به انگلستان مهاجرت کرد و سپس، تبعه انگلیس شد. وقتی در سال ۱۸۷۰م شرکت سوئیسی دینر هنهارت<sup>۴</sup> که در تبریز شرکت معاملاتی دایر کرده بود، ورشکسته شد، زیگلر آن را قبول کرد و بدین گونه، شرکت فیلیپ - زیگلر با شعبه‌ای در منچستر تأسیس گردید. تا سال ۱۲۹۵ق/ ۱۸۷۸م، همه کارکنان این تجارتخانه در ایران، بدون استثنا آلمانی و یا سوئیسی بودند. شرکت زیگلر ابتدا با شعبه‌ای در ایران، آن هم در تبریز، به کار واردات پنبه فشرده و یا کالای پنبه‌ای از انگلستان و سوئیس مشغول شد و آنگاه مبادرت به خرید فرش کرد که به انگلستان صادر می‌شد (لینن، ۱۳۶۷: ۷۲؛ میراحمدی، ۱۳۶۸: ۳۴). بعد از این، شعبی از آن در سلطان آباد، تهران و به دنبال آن در اصفهان، شیراز، بوشهر، رشت، یزد و کرمانشاه تأسیس گردید. تعدادی آلمانی و سوئدی در سال ۱۳۳۲ق/ ۱۹۱۴م، در خدمت شرکت زیگلر

<sup>۱</sup>. Ziegler.

<sup>۲</sup>. Philipp.

<sup>۳</sup>. Winterthur.

<sup>۴</sup>. DienerHanhardt.

در شیراز، اصفهان و تبریز بودند. اصفهان و شیراز اساساً به ورود منسوجات انگلیسی و صدور تریاک و تار ابریشم مشغول بودند (سازمان اسناد و کتابخانه ملی، ۱۸۵-۰۹۴۱۸۵-۲۴۰: ۲؛ اسناد وزارت امور خارجه، ۲۳-۱۵: ۲). همه بازرگانی قالی ایران، در دست این شرکت بود؛ با این شرط که قالی‌های بافته‌شده با نرخی که پیش‌تر معین گردیده بود، پشم در اختیار قالیبافان ایران می‌گذاشت (کوزنتسوا، ۱۳۸۳: ۲۴۰). این شرکت، برای پیشرفت بیشتر قالیبافی، کارخانه‌های قالیبافی خودش را باز کرد و قالی‌هایی با نقش و نگار و اندازه‌های اروپایی‌پسند سفارش داد.

در اسناد، راجع به سرقت قماش و منسوجات متعلق به کمپانی زیگلر و دیکسن در قریه جلیان نزدیک تخت جمشید اشاره شده است (سازمان اسناد و کتابخانه ملی، ۱۳۴۵۳-۰۲۹۳: ۶؛ سازمان اسناد و کتابخانه ملی، ۴۵۶۵۴-۲۹۳: ۱؛ اسناد وزارت امور خارجه، ۸-۱۵: ۱). گزارش‌هایی در خصوص استعمال نتیجه اقدامات کارگزاران محلی فارس در مورد رسیدگی و استرداد اموال مسروقه تلگرافخانه هند و اروپا و کمپانی زیگلر از سارقین عرب و بصری در فارس موجود است؛ «به وزارت امور خارجه اطلاع رسیده است نزدیک ده بید قافله را زده پنج صندوق متعلق به تلگرافخانه انگلیس و زیگلر را برده. سارقین تمام عرب و بصری بوده‌اند» (اسناد وزارت امور خارجه، ۱۵-۱۰: ۱).

طبق آمارهای انگلیسی در فاصله سال‌های ۱۳۱۹-۱۳۰۴ ق/۱۸۸۷ تا ۱۹۰۱ م که بهترین دوران صادرات محصول تریاک از ایران به شمار می‌آمد، تریاک ایران از راه بوشهر به چین، انگلستان، مصر، هندوستان، استانبول و همچنین سوئز و مسقط می‌رفت که در این میان، سهم چین و انگلستان از همه بیشتر بود (saldanha, v8: 64). بعد از اصفهان و یزد، فارس به عنوان سومین منطقه‌ای بود که تریاک‌های زیادی برای صادرات در آنجا جمع‌آوری می‌شد. فارس از نظر تولید تریاک، در رتبه سوم قرار داشت و تریاک فراوانی در مناطق مختلف آن تولید می‌شد. بنابراین، همین مسئله می‌توانست به موقعیت تجاری این منطقه در زمینه تریاک یاری رساند (حسینی فسایی، ۱۳۶۷: ۸۳۴). بیشتر تریاکی که به چین یا اروپا صادر می‌شد، از گمرک‌خانه شیراز می‌گذشت. در ۱۳۰۱ ق/۱۸۸۴ م، کنسول دیکسون نوشت که تولید تریاک در فارس، بسیار موفقیت‌آمیز بود و در کل، ۱۲۰۰ صندوق تولید شد که بر این اساس، کل تولید حدوداً ۷۸۰۰۰ کیلوگرم می‌شد. فعالیت تجار بزرگ تریاک، مانند محمدحسین نمازی و حاج محمدعلی کازرونی، نشان از رونق تریاک در فارس داشت (معتضد، ۱۳۸۸: ۳۱). حاجی

محمدحسین نمازی علاوه بر تریاک، در زمینه خریدوفروش چای نیز فعالیت داشت (سازمان اسناد وزارت امور خارجه، ۲۳-۲۵: ۱). تجارتخانه سید محمدرضا کازرونی نیز در بوشهر به صدور تریاک به انگلستان فعالیت داشت (سازمان اسناد و کتابخانه ملی، ۲۱۰۹۸-۲۹۶: ۳). اوج تولید تریاک و صادرات تریاک ایران، به سال‌های بین ۱۲۹۷-۱۲۹۹ق/۱۸۸۰-۱۸۸۲م/ برمی‌گردد. در این فاصله، تریاک صادراتی ایران، به حدود ۳۹۷،۵۹۵ (سیصد و نود و هفت هزار و پانصد و نود پنج) کیلوگرم رسید که ۲۶ درصد از صادرات کل ایران را در برمی‌گرفت و مقام نخست را در صادرات ایران پیدا کرد. این مقدار، به لحاظ ارزی معادل ۶۱۸،۰۲۲ (ششصد و هیجده هزار و بیست و دو) لیره استرلینگ می‌شد. عیسوی، مقدار صادرات تریاک در سال ۱۲۹۷-۱۲۹۸ق/۱۸۸۰-۱۸۸۱م را حدود ۷۷۰۰ صندوق ذکر می‌کند. انگلیسی‌ها با توجه به امکانات حمل‌ونقل دریایی مجهزی که به واسطه انقلاب صنعتی از آن بهره می‌بردند، انتقال و فروش تریاک ایران را در اختیار گرفتند. بعد از کشور چین، انگلستان، دومین واردکننده تریاک ایران بود (کرزن، ۱۳۳۳: ۵۹۵/۱).

از ارقام مندرج در جدول شماره ۵، می‌توان پیشرفت تجارت و صدور تریاک را از طریق خلیج فارس و بندرهای بوشهر و بندرعباس تشخیص داد.

روپیه	صندوق	سال
۶۹۶۰۰۰	۸۷۰	۲-۱۸۷۱
۲۳۱۳۰۰۰	۲۵۷۰	۷-۱۸۷۶
۸۴۷۰۰۰۰	۷۷۰۰	۱-۱۸۸۰
۴۹۵۰۰۰۰	۵۱۹۰	۹۰-۱۸۸۹

جدول (۵): ارقام پیشرفت تجارت و صدور تریاک از طریق: خلیج فارس، بندرهای بوشهر و بندرعباس

### بانک شاهنشاهی انگلیس

در سال ۱۳۰۵ق/۱۸۸۸م، شعب بانک جدید شرقی انگلیس به عنوان یک شرکت بازرگانی و صرافی در تهران، مشهد، بوشهر، رشت و شیراز افتتاح شد (نصیری، ۱۳۳۸: ۳۱). سپس، جولیس روتتر<sup>۱</sup> (متوفای ۱۸۹۹م)، در سال ۱۳۰۶ق/۱۸۸۹م، موفق به گرفتن

<sup>۱</sup>. Julius Reuter.

امتیاز تأسیس بانک شاهنشاهی ایران شد (دالمانی، ۱۳۷۸: ۱۰۹). این بانک، در سپتامبر ۱۳۰۶ق/۱۸۸۹م در تهران افتتاح شد و سال بعد، شرکت محدود بانکداری جدید شرق و لندن به اختیار بانک شاهنشاهی درآمد و بانک شاهنشاهی در شهرهای مهم ایران از جمله بوشهر، شروع به تأسیس شعب نمود (رایت، ۱۳۵۷: ۱۰۳).

این بانک، در رجب ۱۳۰۷ق/۱۸۹۰م، با دست‌خطی که از ناصرالدین‌شاه گرفت، توانست اسکناس کمتر از ده تومانی نشر دهد. در این سال، اسکناس‌های جدیدی با تصویر شیر و خورشید با سرلوحه فارسی و تصویر ناصرالدین‌شاه در یک طرف، و سرلوحه انگلیسی در طرف دیگر، انتشار یافت (دالمانی، ۱۳۷۸: ۱۰۹). برای جلوگیری از ارائه اسکناس به مقدار زیاد و ورشکستگی زودرس، اسکناس‌ها فقط در شهرهای معینی از جمله بوشهر که از سوی شعبه همان محل نشر یافته بود، قابل معاوضه بودند (افشارسیستانی، ۱۳۶۹: ۸۷۵/۲). یکی از امتیازات انحصاری بانک شاهنشاهی ایران به عنوان یک بانک دولتی، انتشار اسکناس‌هایی بود که قابل پرداخت به دارنده آن باشد. صراف‌ها و دیگران، گهگاه اسکناس‌های مشابهی عرضه می‌کردند که با شکایت سفارت بریتانیا، استفاده از آنها ممنوع شده بود. با توجه به اینکه انتشار اوراق مالی در انحصار بانک شاهنشاهی بوده و این اوراق دارای علامت شیر و خورشید بود، بانک شاهنشاهی، کمپانی‌های بوشهر و فارس را مجاز به استفاده از علامت شیر و خورشید نمی‌دانست (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، ۱۳۱۷ق، کارتن ۲۱، پوشه ۶، سند ۱). با جمع‌آوری بیجک‌های<sup>۱</sup> کمپانی فارس، بسیاری از تجار و سهام‌داران این کمپانی، متضرر شدند.

از جمله تأثیرات این بانک در بدو تأسیس در ایالت فارس، این بود که همه قران‌های کهنه‌ای که در میان تجار و کسبه موجود بود، جمع‌آوری می‌کرد و هر چهار قران را به قیمت یک رویه می‌خرید و دستور داده بود تا معامله و تجارت با پول دولتی ایران متوقف شود. بانک شاهنشاهی که سرنوشت پول ایران را در اختیار داشت، تا آنجا که ممکن بود، در راه کاهش بهای پول ایران در برابر لیره انگلیسی کوشید؛ به طوری که بهای یک لیره انگلیسی که در سال ۱۲۸۰ق، یعنی ۲۶ سال پیش از تأسیس بانک در بازار ایران، در حدود دو تومان بود، در سال ۱۳۰۹ق (سه سال بعد از تأسیس بانک)، به ۳۶ قران، و در سال ۱۳۲۳ به ۵۹

<sup>۱</sup>. فاکتور، کاغذی است که فروشنده در آن، نوع، مقدار و قیمت کالا را می‌نویسد.



قران رسید. بانک، مسکوک نقره‌ای بسیار به خارج از ایران صادر می‌کرد که تأثیری منفی بر بورس قران داشت. سرمایه‌داران انگلیسی، با نقره ایران، در افغانستان، آسیای میانه و هندوستان، با پرداخت پیشیزی، ماده‌های خام می‌خریدند و به متروپل می‌فرستادند. بخشی از سکه‌های نقره ایران را به ضرابخانه‌های کابل و هندوستان می‌فرستادند که در آنجا دوباره به پول آن نواحی ضرب شود (کوزنتسوا، کولاگینا و تروبتسکوی، ۱۳۸۳: ۲۱۷).

### شرکت گری پل<sup>۱</sup> وابسته به گری داوز<sup>۲</sup>

این کمپانی که یکی از معروف‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی بود، نمایندگی کشتیرانی تجاری هند بریتانیا را بر عهده داشت و کالاهای واردشده به بازار ایران را از انگلستان به دماغه امید نیک، و از آنجا به خلیج فارس حمل می‌کرد. شرکت یادشده که در نواحی جنوب غربی ایران شعبه‌هایی دایر کرده بود، در حدود سال ۱۲۸۳ق/۱۸۶۶م در بوشهر به ریاست گاردن تأسیس شد. کشتی‌های بخاری انگلیس و هند انگلیس، در مسیر بمبئی و بنادر خلیج فارس، کالاهای ایران نظیر: قالی، چرم، پشم، گندم، تریاک و دیگر محصولات را به هندوستان حمل می‌کردند و چای، قند، رنگ و قماش را از هند و اروپا به ایران می‌آوردند.

### شرکت دیوید ساسون<sup>۳</sup>

شرکت دیوید ساسون، شرکتی انگلیسی بود که در بوشهر و اصفهان شعبه داشت و به کار واردات و صادرات میان ایران و انگلیس سرگرم بود. این شرکت و فعالیت گسترده آن در ایران، مورد انتقاد مطبوعات ملی قرار داشت و احتمالاً صاحبان آن و نفع سرشاری که از تجارت ایران می‌بردند، انگیزه این انتقادات بود. چنانچه در روزنامه حبل‌المتین، به طنز کلمات الیاهو ساسون را درباره این شرکت به کار می‌بردند. دیوید ساسون، مصنوعات انگلیسی را وارد می‌کرد و عمده صادرات آن، تریاک بود. حاج میرزا محمود کازرونی، بزرگ‌ترین بازرگان شیراز، عامل شرکت دیوید ساسون در ایالت فارس و جنوب بود (اشرف،

<sup>۱</sup>. Gray Paul and Co.

<sup>۲</sup>. Gray Dawes and Co.

<sup>۳</sup>. Messrs D.Sassoon Co.

۱۳۵۹: ۵۵). حاجی محمدحسین، تاجر کازرونی، با کمپانی ساسون معاملات تجاری داشت. از جمله اقلامی که حاج محمدحسین از این کمپانی خریداری می‌کرد، قند بود که به دلیل بدهی حاجی محمدحسین، مقداری از صندوق‌های قند از طرف کمپانی ساسون توقیف شده بود (اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه، ۵-۱۹: ۱).

### شرکت مویرو تویدی<sup>۱</sup>

این کمپانی از کمپانی‌های معروف تجاری انگلیسی در ایران بود و در اصفهان، بغداد، بصره، بوشهر، شیراز و تهران فعالیت داشت و بعدها نام آن به شرکت تجارتی خلیج فارس<sup>۲</sup> تغییر یافت. حاج عبدالرحیم، تاجر معروف و ثروتمند شیرازی و مدیر کمپانی تجارت فارس، نمایندگی مویرو تویدی را داشت. آنچه کشور بریتانیای کبیر وارد بوشهر می‌کرد، عبارت بود از: کبریت، اسلحه، فشنگ، شراب، کنیاک، کاکائو، شکلات، نشاسته، بیسکویت، کنسروهای غذا، کنسروهای میوه و روغن زیتون (وادالا، ۱۳۵۷: ۹۲).

### شرکت هاتس و پسر<sup>۳</sup> یا شرکت تولید قالی ایران

شرکت هاتس و پسر، شرکتی هلندی الأصل بود که با حمایت بریتانیا فعالیت می‌کرد و شعبه‌های آن در لندن و بوشهر دایر بود. این شرکت، از سال ۱۲۶۶ق/۱۸۵۰م در حدود بیست سال به وارد کردن قماش و دیگر کالاها به ایران اشتغال داشت (اشرف، ۱۳۵۹: ۲۷۴). شرکت هاتس و پسر، پس از ثبت در انگلستان، حمایت سیاسی دولت مزبور را خواستار شد و از آن نیز برخوردار گردید. در آثار عجم آمده است: «تجارخانه خارجه هاتس، معاملاتش فروش اقمشه و امتعه دیگر است. رئیس این کمپانی، دنلوپ (دنلاپ) و از اتباع هلند بود» (فرصت الدوله شیرازی، ۱۳۷۷: ۵۳۹). اقدام مهم این شرکت، این بود که شماری از جوانان ایرانی را برای یادگیری و مطالعه دقیق تجارت فرش، گسیل داشت.

یکی دیگر از تجارخانه‌های دوره قاجار، رالی و انگلستو بود که در خارج با سایر تجارخانه‌های رالی ارتباط داشت. تجارخانه رالی، به دست پنج برادر تأسیس شده بود که دو تن از آنان، در ۱۲۳۳ق/۱۸۱۸م در انگلستان مقیم شده، تابعیت این کشور را پذیرفته بودند. شرکت رالی، از ۱۲۸۳ق/۱۸۶۶م در بوشهر دایر شد و با گری دیوز شرکت داشت. این شرکت، در بوشهر و سایر بنادر خلیج فارس به عنوان نماینده شرکت کشتی‌های بخاری انگلیس و هند در مسیر بمبئی و

<sup>۱</sup>. Messrs Muir Tweedy And Co.

<sup>۲</sup>. Persian Gulf Trading Company.

<sup>۳</sup>. Hotz and Son.

خلیج فارس کار می‌کرد (رایت، ۱۳۵۷: ۹۹). همچنین، به صدور قالی، چرم، پشم، گندم، تریاک و سایر محصولات ایران و ورود محصولات مستعمراتی از قبیل: چای و قند، رنگ و قماش از هند و اروپا می‌پرداخت.

در سال ۱۳۰۰ق/۱۸۸۳م، تجارتخانه‌ای برای فروش اسلحه در بوشهر دایر گردید و صاحبان آن، به‌زودی به قدری سود بردند که تجارتخانه‌های دیگری نیز شبیه به آن در سایر نقاط خلیج فارس تأسیس کردند. جلوگیری از فروش اسلحه در ایران، مفید واقع نشد و تجارت مذکور، دائماً در بوشهر توسعه می‌یافت؛ خاصه که مأموران گمرکی ایران فقط به افزایش حقوق ورودی اسلحه اکتفا کرده، تجارت آن را چون مخالفتی با قانون نداشت، قدغن نمی‌کردند. در نتیجه، طولی نکشید که افراد طوایف فارس و خوزستان دارای تفنگ-هایی شدند که به‌مراتب از تفنگ‌های قشون دولتی ایران بهتر بود. نظر فریزر درباره نقش بریتانیا در تجارت اسلحه، به شرح ذیل، خود، بیانگر این امر است:

«تجارت اسلحه، به تمام معنا یک تجارت انگلیسی بود. تفنگ‌ها در انگلستان ساخته می‌شد و تجارتخانه‌های انگلیس آن را صادر می‌کردند و کشتی‌های بریتانیایی آن را حمل می‌کردند و تجارت اسلحه در ایران به عهده انگلیسی‌ها بود» (فریزر، ۱۳۶۴: ۱۶۸).

دولت انگلیس نمی‌توانست اتباع خود را از فروش اسلحه منع نماید و راه جلوگیری از این تجارت را منحصر به قدغن دولت ایران می‌دانست؛ زیرا در غیر آن صورت، تجارت مذکور از دست انگلیسی‌ها خارج شده، به دست فرانسوی‌ها و آلمان‌ها می‌افتاد و در نتیجه، مشکلات سیاسی ایران زیادتر و پیچیده‌تر می‌شد. دولت انگلیس به‌خوبی می‌دانست که اگر حکومت ایران تجارت اسلحه را رسماً در قلمرو خاک خود منع و قدغن نماید، بالطبع از تجارت مذکور جلوگیری به عمل آمده و دولت انگلیس مجبور نخواهد بود که تجارتخانه‌های اتباع خود را وادار به ترک معاملات خویش نماید و در نتیجه، مبالغی به عنوان خسارت به آنها پردازد (ویلسن، ۱۳۴۸: ۳۰۹).

در سال ۱۳۱۴ق./۱۸۹۷م تجارت اسلحه در بوشهر به قدری توسعه یافته بود که معادل صد هزار لیبره اسلحه به آنجا وارد شد. دولت ایران از این پیش آمد متوحش و مضطرب گردید و با دولت انگلیس و حکومت مسقط قراردادی منعقد ساخت که از تجارت مذکور جلوگیری به عمل آورد. در سال ۱۳۱۵ق/۱۸۹۸م از دولت ایران و سلطان مسقط قول گرفته شد که خرید و فروش آزاد اسلحه را در قلمرو ممالک خویش جداً منع نمایند. دولت ایران با عزم و تصمیمی قوی شروع به جلوگیری از تجارت مذکور نمود و به قدری سلاح‌های وارده را در سرحدات خود مخصوصاً در بوشهر توقیف کرد که به زودی تجارت اسلحه در ایران از میان رفت و جز مقدار کمی به طور قاچاق وارد نمی‌شد. (وادالا، ۱۳۵۷، ص ۴۲۷).

نام شرکت	محل فعالیت
لیوینگستن، زیتن (Livingston, Zeytoon)	بنادر عباس، بوشهر و لنگه
ا. و ت. آی ملکوم (A. and T. Malcom)	بنادر عباس، بوشهر و لنگه
ه. س. دیکسن (H.C. Dixon and Co)	لندن، منچستر، بوشهر و اصفهان
شاول مراد حیم و پسران (Shawul Morad) Hayem and Son) تجارتخانه اسرائیلی - هندی	بوشهر
زیگلر	شیراز، بوشهر
گری پال	بوشهر
هاتس و پسر	بوشهر
شرکت مویر و تویدی	بوشهر، شیراز

جدول (۶): شرکت‌های انگلیسی موجود در ایران و محل فعالیت آنها به هنگام وقوع جنگ جهانی اول

با توجه به مطالب ذکر شده می‌توان گفت، بخش عظیمی از شرکت‌های انگلیسی را شرکت‌های خصوصی تشکیل می‌داد که پیوسته در حال توسعه بود. بانک شاهنشاهی ایران، شرکت حمل و نقل لینچ، شرکت نفت ایران و انگلیس، همه از بخش خصوصی انگلیس بود و نه حکومت انگلستان. از شرکت دولتی، تنها می‌توان از بخش تلگراف هند و اروپا نام برد که از جانب حکومت هندوستان تأسیس و اداره می‌شد. از این رو، انگلستان نمی‌توانست مانند روسیه با آرامش در انتظار بماند و خود را تنها به سود رسمی محدود سازد. از آنجا که شرکت‌های انگلیسی در اصل توسط سرمایه‌های خصوصی اداره می‌شد، به‌طور کلی، بیش از روسیه به حفظ و توسعه صنعت و تجارت می‌اندیشیدند؛ زیرا نه فقط به دلیل اینکه صاحبان سرمایه خصوصی انگلیسی در پارلمان صاحب نفوذ بودند و یا حکومت انگلیس می‌بایستی به خواسته‌های بخش خصوصی کاملاً توجه می‌کرد، بلکه در واقع، سرمایه بخش خصوصی انگلیس، مهم‌ترین و عظیم‌ترین بخش سرمایه انگلستان در ایران را تشکیل می‌داد.

### شرکت‌های تجاری روسی در فارس دوره قاجار

با افتتاح کانال سوئز در سال ۱۲۸۶ق/ ۱۸۶۹م، تجارت میان آسیا و اروپا بعد از چهار قرن کشتیرانی در اقیانوس ها، به دریا‌های میان آسیا و اروپا بازگشت. در کمتر از سی سال پس از

جنگ کریمه، کانال سوئز افتتاح شد و روسیه توانست از طریق کانال سوئز، به خلیج فارس دسترسی موثری داشته باشد. در واقع، کانال سوئز روسیه را به آرزوهای خود، برای رسیدن به آب‌های گرم رسانید و کشتی‌های روسی از مسیر سوئز، در خلیج فارس رفت‌وآمد می‌کردند و خواسته‌های سیاسی و اقتصادی این کشور را در دریاهای میان‌قاره‌ای افزایش داد. اواخر سده نوزدهم، روس‌ها در خلیج فارس آغاز به فعالیت کردند. خلیج فارس برای آنان دریای گرمی بود که سالیان دراز در تلاش بودند تا روزی از سرزمین ایران عبور کرده، به اقیانوس هند دست یابند. روس‌های تزاری به منظور توسعه نفوذشان در خلیج فارس و رقابت با نفوذ انگلستان در فارس، از روش‌های گوناگونی استفاده می‌کردند؛ از آن جمله: ایجاد مکان‌های پزشکی متعدد، تأسیس کنسولگری، اعطای وام و قرضه به کشورها، تلاش برای احداث راه آهن و بندر در حوزه خلیج فارس، تأسیس خطوط کشتیرانی تجاری و ایجاد تجارتخانه‌ها و اقدامات دیگر (اسدی، ۱۳۸۴: ۵۹).

مطالعات هیئت‌های روسی که اغلب در پوشش طبیب، جهانگرد و مانند اینها انجام می‌شد، بدین نتیجه رسید که زمینه بسیار مناسبی جهت صدور محصولات روسیه به جنوب ایران وجود دارد و به خصوص شکر و حتی امتعه پشمی و پنبه‌ای، حبوبات، مشروبات و سایر مصنوعات روسیه در آن منطقه، طالبان فراوانی دارد. در مقابل، می‌توان برنج و خرما از جنوب ایران به روسیه وارد کرد. تأکید شده بود که دولت روسیه باید به یک چنین سیستم تجاری کمک مالی بکند تا بتواند با سایر خطوطی که از طرف انگلیسی‌ها در خلیج فارس فعالیت داشتند، رقابت نماید. این توصیه‌ها، مورد توجه قرار گرفت و تسهیلات و معافیت‌های متعددی برای صادرات و هزینه حمل آنها به خلیج فارس، و برعکس از طرف دولت روسیه، مورد تصویب قرار گرفت.

در سال ۱۳۱۸ق/۱۴ فوریه ۱۹۰۰م، یک کشتی روسی به نام گیلاک<sup>۱</sup> وارد بندر عباس شد و در سال ۱۳۱۹ق/آوریل ۱۹۰۱م، نخستین کشتی بخاری پیشاهنگ روسیه به خلیج فارس وارد شد. پس از لنگر انداختن‌های مکرر در بندرهای مسقط، عباس و لنگه، سرانجام به بوشهر رسید و در ساحل آن توقف کرد. از سوی کاپیتان کشتی، اطلاعیه‌ای در بندر انتشار یافت که طبق آن، به بازرگانان و بنگاه‌های تجاری مژده می‌داد بار را به رایگان حمل می‌کند

<sup>۱</sup>. Gilyak.

و پرداخت بیست صدم بهای اموال مفقوده را به فرستندگان ضمانت خواهند کرد. کشتی دیگری معروف به کورنیلوف<sup>۱</sup> که بسیار کهنه و حامل نفت، قماش، آینه و بلور بود، در ماه نوامبر ۱۹۰۱م ضمن مسافرت به خلیج فارس، آسیب دید و ۵۰۰۰ صندوق نفت در بندرعباس، سه عدل قماش در لنگه، ۱۲۰۰۰ صندوق نفت در بوشهر و ۱۰۰ صندوق کالای آبگینه را در همان شهر تخلیه کرد و در مراجعت، ۴۶۰۰ کیسه توتون برای بیروت، ۶۰ صندوق کتیرا برای اودسا و لندن، ۱۷ عدل پنبه به مقصد اودسا و ۲ صندوق تریاک به مقصد اسکندریه حمل نمود (معتضد، ۱۳۸۸: ۵۵۳/۱). در حقیقت، متاع کشتی با زیان سنگین به فروش رسیده بود و این سفر، به جز سوزاندن مقدار زیادی زغال سنگ و صرف پول و وقت برای اداره تجارت بحری روسیه نتیجه‌ای نداشت؛ اما با این همه، مدیر عامل کشتیرانی روسیه، به دول آن کشور اطمینان داد که تا پایان ۱۳۱۹ق/نوامبر ۱۹۰۱م، میان اودسا و خلیج فارس خط کشتیرانی برقرار کند.

**شرکت کشتیرانی تجار و تجاری روسی:** این شرکت، به خط ادسا - خلیج فارس شهرت داشت. به دلیل همین، سرویس حمل‌ونقل دریایی بود که بازرگانی و تجارت روس‌ها در منطقه به سرعت توسعه یافت. کشتی‌های این شرکت، در طی سال، چهار سفر انجام می‌دادند و با بندرعباس، لنگه، بوشهر و خرمشهر ارتباط داشتند (اسدی، ۱۳۸۴: ۶۰). نمایندگان شرکت در بوشهر، ام. آ. کنف و در بندرعباس، آقا سلیمان عوضی و در بندر لنگه، حاجی عبدالرحمن بن کاظم بودند. در سال‌های ۱۳۲۱-۱۳۳۲ق/۱۹۰۳-۱۹۱۴م، حدود ۶۰ کشتی بخاری روسی (تجارتی) به خلیج فارس آمدند. آنچه وارد می‌نمودند، عبارت بود از: «تخته و چندل سقف و نفت و چینی و بلور و قند و آرد و شیشه جام و ماشین فلاحتی و منسوجات و کبریت و سماور و مربا و آنچه صادر می‌نمودند، عبارت بود از: خرما و تنباکو و کنجد و گندم و انگوزه و کتیرا و خشکبار. وکلاء آن شرکت اجازه تجارت شخصی هم داشتند و از کارخانه‌جات روسیه مساعدات لازمه با آن وکلاء می‌شد» (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۶۳: ۲۰۵). همچنین، در سال ۱۳۲۲ق/۱۹۰۴م، روس‌ها اجازه تأسیس کنسولگری در بوشهر، بندر لنگه و بندرعباس را به دست آوردند (معتضد، ۱۳۸۸: ۵۵۳/۱).

یکی از تجارتخانه‌های مهم روسی، تجارتخانه نیکلا آواغیانس<sup>۲</sup> بود که در تهران و

<sup>۱</sup>. Kornilov.

<sup>۲</sup>. Nicola Avaghinaantz.

شیراز شعبه داشت و کارش صادرات پوست از شیراز به روسیه بود (لیتن، ۱۳۶۷: ۴۸۶). کرزن در مورد صادرات پوست بره به روسیه بیان می‌کند: «پوست و چرم به مقدار زیاد به بغداد و روسیه از مبدأ شیراز و همدان صادر می‌شود. در شیراز، پوست محلی شبیه به پوست بخارائی قره کل هست که آن در نزدیکی رودخانه جیحون به دست می‌آید و این پوست را در اروپا بی‌جهت استراخان می‌نامند» (کرزن، ۱۳۷۳: ۶۰۷/۱).

در مورد صادرات پوست بره در شیراز، توسط بازرگانان داخلی و خارجی، گاهی ممنوعیت‌هایی صورت می‌گرفت. فرمانفرما (عبدالحسین فرمانفرمائیان)، استاندار فارس، در صفر ۱۳۱۶ ق، در یک نامه رسمی برای وزیر داخله (شیخ اسمعیل خان امین الملک، برادر اتابک) نوشته است: «چند نفری از بازرگانان خارجه و داخله در سال گذشته از اول سال تا آخر سال مشغول خریداری و تجارت پوست بره بودند. دو ماه به آخر سال مانده که بنده وارد شیراز شدم. از جناب صدارت سابق (میرزا علی خان امین الدوله) حکمی رسید که باید این پوست‌ها توقیف شده و اجازه حمل (به خارج) داده نشود. بنده مطابق حکم اقدام به توقیف پوست نموده و نگذاشتم دباغی و حمل نمایند» (صفائی، ۱۳۵۳: ۱۴۶).

مراکز بزرگ بازرگانی انگلیسی و روسی، اغلب معاملات خود را از طریق واسطه‌ها و اعتبارات بازرگانی انجام می‌دادند. از جمله این واسطه‌ها، می‌توان به ارمنی‌ها اشاره کرد که در زمینه تجارت و بازرگانی نقش فعالی داشتند. از اواخر قرن هیجدهم میلادی، ایرانیان و ارمنی‌ها مشترکاً دست‌اندرکار فعالیت‌های تجاری و بازرگانی در بندر بوشهر بودند که به شغل صرافی مشغول بوده و نمایندگی بوشهر، لنگه و بندرعباس از خدمات آنان بهره می‌برد. کمپانی‌ها و شرکت‌های تجاری ایرانی، تلاش‌های بسیاری برای پیشرفت اقتصاد و عدم وابستگی به کشورهای خارجی داشتند؛ ولی عدم حمایت حکومت مرکزی و دخالت‌های بانک شاهنشاهی، کوشش‌های سرمایه‌داران ایرانی را در این زمینه عقیم گذارد.

## نتیجه

بازکاوای روابط بازرگانی خارجی ایران در پایان سده نوزدهم و آغاز سده بیستم، گواه افزایش وابستگی اقتصاد ایران به کشورهای توسعه یافته سرمایه داری و تبدیل ایران به مواد خام آنهاست. زمانی که کانال سوئز افتتاح شد، دولت ایران به شدت ضعیف گردید و زیر سیطره دولت‌های بزرگ آن روز، یعنی روس و انگلیس بود. روس‌ها مبارزه‌ای دائمی برای کسب امتیازات سیاسی و اقتصادی از ایران را با انگلستان آغاز کرده بودند و به طور ضمنی، کشور میان دو قدرت بزرگ تقسیم شده بود. در بخش تجارت، هرکدام از کشورها سعی می‌کردند که کالاهای ساخته شده داخلی را به ایران وارد کنند و تجارت‌خانه‌های متعددی در ایران ساختند. موقعیت خاص ایالت فارس در تجارت و کسب ثروت فراوان، باعث ایجاد نمایندگی شرکت‌های خارجی و نیز کنسولگری دولت‌های خارجی از جمله بریتانیا و روسیه در این ایالت شد. از اوایل دوره قاجاریه، بندر بوشهر از بندری واقع در مسیر، به یک بندرگاه مبادلات کالا تبدیل گشت. کلیه کالاهایی که از اقیانوس هند و مجاور آن خریداری می‌شد، در بوشهر تخلیه و از طریق جاده‌های زمینی به شیراز حمل می‌شد. رشد و توسعه تجارت بوشهر، از یک سو با گشایش کانال سوئز مربوط بود و از سوی دیگر، به روان بودن مبادله کالا در این مسیر گسترده بستگی داشت. حضور شرکت‌ها و نمایندگی‌های خارجی در ایالت فارس در اواخر قرن سیزدهم و اوایل قرن چهاردهم هجری قمری، تجار و سرمایه داران خارجی را به بازار ایالت فارس جلب کرد که باعث صادرات بیش از حد دام به خصوص: گوسفند، روغن حیوانی، پوست گوسفند و بره بوده است که از تأثیرات منفی آن در این ایالت، گرانی گوشت و اعتراض مردمی نسبت به آن است. تجار فارس نیز به منظور مقابله با کمپانی‌ها و شرکت‌های انگلیسی و روسی به تأسیس کمپانی‌ها روی آوردند؛ ولی در نهایت، کارشکنی بانک شاهنشاهی و مداخلات بیگانگان، امکان ورود ایران به بازارهای خارجی و توسعه شرکت‌های تجاری داخلی را مهیا نکرد.



## منابع

۱. ابوت، کیث ادوارد (۱۳۹۶)، *شهرها تجارت ایران در دوره قاجار*، ترجمه: سید عبدالحسین رئیس السادات، تهران: امیرکبیر.
۲. اسدی، بیژن (۱۳۸۴)، *خارجیان در خلیج فارس*، تهران: مرکز بازشناسی اسلام و ایران.
۳. اشرف، احمد (۱۳۵۹)، *موانع تاریخی رشد سرمایه‌داری در ایران دوره قاجاریه*، تهران: زمینه.
۴. افشار سیستانی، ا. (۱۳۶۹)، *نگاهی به بوشهر*، جلد دوم، تهران: مؤسسه انتشاراتی و آموزشی نسل دوم.
۵. اورسل، ارنست (۱۳۸۲)، *سفرنامه قفقاز و ایران*، ترجمه: علی اصغر سعیدی، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
۶. اولیویه (۱۳۷۱)، *سفرنامه اولیویه، تاریخ اجتماعی - اقتصادی ایران در دوان آغازین عصر قاجار*، ترجمه: محمدطاهر میرزا، تصحیح: غلامرضا ورهرام، تهران: اطلاعات.
۷. حسینی فسایی، میرزا حسن (۱۳۶۷)، *فارسنامه ناصری*، تصحیح: منصور رستگار فسائی، جلد ۱ و ۲، تهران: امیرکبیر.
۸. ر. وادالا (۱۳۶۴)، *خلیج فارس در عصر استعمار*، ترجمه: شفیع جوادی، تهران: سحاب کتاب.
۹. رایت، دنیس (۱۳۵۷)، *انگلیسیان در ایران (در روزگار پادشاهان قاجار)*، ترجمه: غلامحسین صدری افشار، تهران: دنیا.
۱۰. رنه دالمانی، ه. (۱۳۷۸)، *سفرنامه از خراسان تا بختیاری*، ترجمه و نگارش: فره وشی، تهران: طاوس.
۱۱. سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی (۱۳۶۳)، *بندرعباس و خلیج فارس اعلام الناس فی احوال بندرعباس*، تصحیح و مقدمه: احمد اقتداری، تهران: دنیای کتاب.
۱۲. صفائی، ابراهیم (۱۳۵۳)، *آئینه تاریخ*، تهران: انتشارات اداره کل نگارش وزارت فرهنگ و هنر.
۱۳. عیسوی، چارلز (۱۳۶۲)، *تاریخ اقتصادی ایران*، ترجمه: یعقوب آژند، تهران: گستره.
۱۴. فرصت شیرازی، محمد نصیر (۱۳۷۷)، *آثار عجم*، تصحیح: منصور رستگار فسایی، تهران: امیرکبیر.
۱۵. فریزر، جیمز (۱۳۶۴)، *سفرنامه فریزر معروف به سفر زمستانی*، ترجمه: دکتر منوچهر امیری، تهران: توس.

۱۶. فلاندن، اوژن (۱۳۵۶)، *سفرنامه اوژن فلاندن به ایران*، ترجمه: حسین نورصادقی، تهران: اشراقی.
۱۷. فلور، ویلم (۱۳۸۹)، *بو شهر؛ دروازه تجاری ایران در خلیج فارس*، ترجمه: غلامعلی تمهید، بو شهر: شروع.
۱۸. کرزن، جورج ناتانیل (۱۳۷۳)، *ایران و مسئله ایران*، ترجمه: وحید مازندرانی، جلد ۱، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
۱۹. لوریمر، جان گوردون (۱۳۹۴)، *سواحل خلیج فارس*، ترجمه: دکتر عبدالرسول خیراندیش.
۲۰. لیتن، ویلهلم (۱۳۶۷)، *ایران از نفوذ مسالمت‌آمیز تا تحت‌الحمایگی*، ترجمه: دکتر مریم میراحمدی، تهران: معین.
۲۱. مشایخی، عبدالکریم (۱۳۸۶)، *خلیج فارس و بو شهر، روابط سیاسی و اقتصادی ایران و اروپا در سال‌های ۱۳۳۹-۱۳۰۸ ق/۱۹۲۰-۱۸۹۰ م*، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران، بنیاد ایران‌شناسی شعبه استان بو شهر.
۲۲. معتضد، خسرو (۱۳۸۸)، *حاج امین‌الضرب تاریخ تجارت و سرمایه‌گذاری صنعتی در ایران*، جلد ۱، تهران: البرز.
۲۳. میراحمدی، مریم (۱۳۶۸)، *پژوهشی در تاریخ معاصر ایران، برخورد شرق و غرب در ایران (۱۹۵۰ - ۱۹۰۰)*، مشهد: مؤسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی.
۲۴. ن.آ. کوزنتسوا، ل.م. کولاگینا، و.ترویتسکوی (۱۳۸۳)، *پژوهش‌هایی پیرامون تاریخ نوین ایران*، ترجمه: سیروس ایزدی و میتراذات ایزادی، تهران: ورجاوند.
۲۵. ویلسن، سر آرنولد (۱۳۴۸)، *خلیج فارس*، ترجمه: محمد سعیدی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۲۶. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، شناسه سند: ۲۱۰۹۸-۲۹۶، ۹۴۱۸۵-۰۹۴۰-۰۱۳۴۵۳-۰۲۹۳؛ ۴۵۶۵۴-۲۹۳؛ ۲۴۰۰۱۸۲۷۹، ۱۳۳۲ ق، ص ۱۴۰؛ ۲۹۰۰۰۱۰۳۶، ۱۳۴۳ ق، ص ۲.
۲۷. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه، شماره سند: ۲۳-۲۵-۱۳۲۹ ق؛ ۱۵-۱۳۲۹ ق؛ ۱۵-۱۰-۱۳۲۹ ق؛ ۲۳-۱۵-۱۳۲۹ ق؛ ۵-۱۹-۱۳۲۶ ق؛ ۶-۲۱-۱۳۱۷ ق.
۲۸. نصیری، محمد (۱۳۳۸)، *تاریخچه سی ساله بانک ملی ایران*، بانک ملی ایران.
29. Administration Report of the Persian gulf, 1989, Vol 1-6.
30. Administration report of the Persian gulf, 1989, vol, 53.

31. Saldanha,j.A; The Persian gulf precis; v:8; Calcutta 1906; Archive edition 1980.
32. Danvers, F.C., The Persian Gulf Route and Commerce,1888,pp384-414.