رقابت‌های محلی در فارس و جابه‌جایی مسیر بوشهر- شیراز از راه شاهی به راه جره
(۱۹۱۰-۱۹۰۹م./۱۳۲۹-۱۳۲۷ه. ق.)

دکتر علی رسولی استادیار گروه تاریخ دانشگاه خلیج فارس بوشهر
علی شهوند دانشجوی دکتری تاریخ دانشگاه خلیج فارس بوشهر

چکیده

علاوه بر راه شاهی به عنوان مسیر اصلی ارتباطی میان بوشهر و شیراز، راه دیگری معروف به راه جره مسیر فرعی و اضطراری بود که این دو شهر را به یکدیگر متصل می‌کرد. پس از انقلاب مشروطه، تحول ساختاری در نظام حکومت، و ضعف در اعمال اقتدار دستگاه حکومت مرکزی به بروز ناامنی فزاینده در راه شاهی، دومین مسیر پر رفت و آمد ایران، انجامید. در نتیجه دولت ایران با اعتراضات مکرر بریتانیایی‌ها که از این ناامنی‌ها متضرر شده بودند؛ مواجه گردید. از آنجا که هر دو مسیر راه شاهی و راه جره از قلمرو کوچ-نشینان ایل قشقایی می‌گذشت؛ و صولت‌الدوله، ایلخان قدرتمند قشقایی، توان برقراری امنیت در هر دو مسیر را داشت؛ انگشت اتهام ناامنی‌ها نیز به سمت صولت‌الدوله و ایلش اشاره رفت. در برابر این بدگمانی‌ها، صولت‌الدوله اقدام به گشایش راه جره نمود. رویداد فوق این سؤال را موجب می‌شود که «چرا صولت‌الدوله با وجود توان برقراری امنیت در راه شاهی، راه فرعی جره را جهت تردد کاروان‌های تجاری باز نمود؟» با نگاهی به اوضاع فارس و رقابت‌های محلی در این ایالت به نظر می‌رسد که علّت تصمیم فوق را می‌توان به تغییر موازنه قدرت به ضرر صولت‌الدوله در جریان رویدادهای پس از مشروطه، نسبت داد.

واژگان کلیدی: ایالت فارس، رقابت‌های محلی، راه جره، راه شاهی، ناامنی‌های جنوب.

تاریخ دریافت: ۹۴/۲/۲۹ تاریخ پذیرش: ۹۵/۷/۱۵

E-mail:rasooli@pgu.ac.ir

مقدمه

در دوره قاجاریه (۱۷۷۸م./۱۱۵۷ه. ش.) توجه بریتانیایی‌ها به موقعیت استراتژیکی بوشهر، این بندر را به لنگرگاه دروازه دریایی ورود و خروج تجارت، دیپلماسی، سیاست خارجی و فرهنگی ایران مبدل ساخت. در واقع بوشهر به عنوان مبدأ زمینی ورود به ایران از خلیج فارس بود. همان‌گونه که نمایندگان سیاسی اغلب اهداف خود را در پایتخت جستجو می‌کردند توجه تجارت از این مسیر معطوف به شهرهای داخلی ایران مانند شیراز، اصفهان و تهران بود. این مراکز خشکی داخلی و مرکزی ایران پایه تجارت دریایی بوشهر را شکل داده بودند (سعیدی نیا، ۱۷۵:۱۳۸۹). یعنی این شهر نقطه آغازی بود که می‌بایست تا پایتخت طی می‌شد که تجارت و سیاست را به اهداف غایی‌اش برساند. از ابتدای قرن نوزدهم با تبدیل بوشهر از یک بندر واقع در مسیر کشتی‌ها به یک بندر ترانزیتی، این شهر نخستین نقطه‌ای شد که کالاهای مناطق تجاری دورتر را به مناطق دور دست داخلی ایران انتقال می‌داد (گرومر، ۱۶۹:۱۳۷۸). از این پس مسیر، راه عبور، و حاکمیت‌های ملی و محلی در طول مسیر مقوله‌های مؤثر بر روند این جابه‌جایی بودند.

بوشهر در دوران مورد بحث قسمتی از ایالت فارس بود. این ایالت شامل استان‌های کنونی فارس، بوشهر، کهگیلویه، هرمزگان و قسمت‌هایی از یزد و خوزستان و تمام سواحل و جزایر خلیج فارس به‌جز ساحل جنوبی خوزستان می‌شد (خیراندیش، زمینه‌ها...، ۱۷۸:۱۳۷۳). ایالت فارس از عهد ناصری به چهار واحد اداری و سیاسی تابع فرمانفرمای فارس تقسیم شده بود (شفیعی سروستانی، ۲۱:۱۳۸۲). واحد بنادر و جزایر به مرکزیت بوشهر یکی از آنها بود که توسط مقامی‌تحت عنوان دریابیگی اداره می‌شد. این مقام را مستقیماً وزارت داخله انتخاب می‌کرد (میرزایی دره شوری، ۷:۱۳۸۱).

فارس پهنه وسیعی از جنوب ایران بود که گذشته از دو اتحادیه ایلی قدرتمند قشقایی و خمسه، خوانین متعددی در جای جای آن قلمرو و حوزه نفوذی برای خود و افرادشان تعریف نموده بودند و حوزه‌های سیاسی و اجتماعی تأثیرگذاری شکل داده بودند که گاهاً منافعشان با یکی از این دو اتحادیه ایلی در یک راستا و یا در تضاد با آنان قرار می‌گرفت و بر حسب موقعیت جغرافیایی حوزه نفوذ خود، جایگاه و اهمیت ویژه ای می‌یافتند. صدور حکم گرفتاری خورشید خان کمارجی توسط نظام‌السلطنه به تحریک صولت‌الدوله که خورشید خان را منشأ آشوب در منطقه نمود؛ نمونه شاهدی بر این مدعاست (مطهری زاده، ۲۵:۱۳۸۳).

رقابت‌ها و تضادهای میان دو قدرت محلی فارس، صولت‌الدوله ایلخـان مقتـدر قـشقایی نخـستین اتحادیه ایلی فارس یعنی قشقایی که بخش اعظم قدرت وی از ایل و وسعت قلمرو کوچ نشینی‌اش بود؛ چیزی که سایکس وی را به دلیل بزرگی ایل و وسعت قلمروش پادشاه بـی تـاج مـی‌خوانـد (سـایکس، ۶۷۰:۱۳۷۰)؛ و قوام‌الملک کلانتر شیراز و رئیس انتصابی و غیر ایلیاتی ایل خمسه، بـه اغلـب جریانـات فارس شکل می‌داد. البته ضرورتاً این دو خاندان با یکدیگر در تضاد نبودند و چنانچه ایجاب می‌نمود بـا یکدیگر نیز متحد می‌شدند. اشتراک منافع انگلیسی‌ها با خاندان قوام آنها را در این تعارضـات بـا قـوام-الملک همراه ساخته بود. طبیعی بود که فرمانفرمای فـارس نیـز بـه عنـوان نماینـده سیاسـی دسـتگاه حکومت مرکزی ضلع دیگر تصمیم‌ساز در جریانات سیاسی فارس باشد. اگر چه گـاهی همراهـی حـاکم فارس با انگلیسی‌ها و متحد سنتی آنها یعنی خاندان قوام متأثر از نفوذ انگلیسی‌ها در هیئـت حاکمـه در راستای انتخاب فرمانفرمای فارس بود؛ لیکن ضرورتاً نیز ایـن همراهـی همیـشگی نبـود و درخـصوص برخی از این حاکمان مانند مخبرالسلطنه قابل تعمیم نیست. بنـابراین جریانـات سیاسـی فـارس برآینـد کنش‌ها و واکنش‌های این چهار طیف قدرت یعنی دو قدرت محلی شامل قوام‌الملک و صـولت‌الدولـه و یک قدرت فرامنطقه‌ای دارای منافع در جنوب یعنی بریتانیا و نهایتـاً حـاکم فـارس بـه عنـوان نماینـده دستگاه حکومت مرکزی بود. در این راستا موقعیت جغرافیایی، وسعت و محدوده ییلاقی و قشلاقی ایـل قشقایی برای صولت‌الدوله به عنوان یک اهرم فشار و کسب قدرت جایگـاه ویـژه‌ای یافتـه بـود. مرکـز قشقایی‌ها در فیروزآباد قرار داشت و قلمرو ایلی آنان بیشتر در غرب فارس از منتهی الیه شمال تا جنوب امتداد می‌یافت. در حقیقت شیراز در منطقه کوچ آنها قرار می‌گرفت و در هر نوبت یـیلاق و قـشلاق بـا عبور از سمت غربی شهر آنان قدرت خود را به نمایش می‌گذاشتند و عدم حـضور مقـام عالیـه خـود در شیراز را بدین ترتیب جبران می‌نمودند (خیراندیش، اوضاع فارس....، ۱۵۶:۱۳۷۳). گرمـسیر یـا قـشلاق قشقایی‌ها در جنوب شرقی فارس بود که از مناطق کم ارتفاع جلگه‌ای و پـست لار، جهـرم و فیروزآبـاد آغاز شده و تا کرانه‌های خلیج فارس ادامه می‌یافت.

ناامنی راه‌های جنوب پس از انقلاب مشروطه در سال‌های قبل از جنگ جهانی اول و تهدید منافع دولت بریتانیا و از سوی دیگر رقابت‌های دو رقیب محلی در فارس و تضاد منافع آنهـا، شـرایط بحرانـی فارس را در این برهه زمانی شکل داده بود. چه آنکه صولت‌الدوله با توجه به شرایط سیاسـی حـاکم بـر کشور و ایالت فارس از توان مانور خود در حوزه جغرافیایی تحـت نفـوذش بـرای پیـشبرد اهـداف خـود استفاده می‌نمود و از سویی سعی در حفظ وجهه سیاسی و مردمی‌خود در راستای به عنوان یگانه قـدرت که صاحب توان در برقراری امنیت در راه‌های فارس دارد را داشت و از این توان به عنوان اهرم فشاری

برای پیشبرد مقصود استفاده می‌نمود. در این راستا علی‌رغم توانایی برقرای امنیت ضمن اغماض نسبت به ناامنی‌های جنوب حل مسئله را با پیشنهاد گشایش مسیری که از محدوده قشلاقی ایل می‌گذشت یعنی راه جره و تلاش در عملی نمودن آن مطرح نمود. در این پژوهش در صدد پاسخ به این سوال هستیم که چرا با توجه به این که ایلخانی قشقایی توان برقرای امنیت راه شاهی را داشت؛ اما راه جره را به عنوان راه حل ناامنی‌ها مطرح کرد؟ پاسخ به این سؤال را در رقابت قدرت‌های محلی فارس می‌توان جستجو کرد. توسعه قدرت و نفوذ قوام‌الملک رقیب صولت‌الدوله پس از مشروطه به واسطه اشتراک منافع با بختیاری‌ها و بریتانیایی‌ها، ایلخانی قشقایی را بر آن داشت تا در راستای حفظ منافع خود از مهم‌ترین اهرم قدرتش یعنی قلمرو ایلی که از قضا مسیر ارتباطی بوشهر به شیراز را نیز شامل می‌شد به نفع خود استفاده نماید.

تعداد تحقیقات جدید که به ایل قشقایی و رقابت‌های محلی فارس پرداخته‌اند بسیار زیاد است؛ اما مهمترین آنها که گوشه‌هایی از موضوع مورد بحث این پژوهش را می‌توان در آنها یافت؛ مقاله پیر ابرلینگ با موضوع«سیاست قبیله‌ای انگلیس در جنوب ایران» و دو کتاب تألیف منصور نصیری طیبی تحت عنوان «ایالت فارس و قدرت‌های خارجی از مشروطیت تا سلطنت رضا شاه» و «نقش قشقایی‌ها در تاریخ و فرهنگ ایران» و کتاب دیگری اثر مظفر قهرمانی با عنوان «تاریخ وقایع عشایری فارس» می‌باشد که هیچ‌یک از این تحقیقات به رقابت‌های فارس به عنوان دلیل گشایش راه جره نظر نداشته‌اند و شاید به دلیل برخی ملاحظات احتمال نقش صولت‌الدوله را در ناامنی‌های جنوب نادیده گرفته‌اند؛ و همین نکته موضوع این موضوع ویژگی بارز و تازه بحث حاضر است.

مسیرهای ارتباطی بوشهر به شیراز

اهمیت و موقعیت بوشهر در دوره قاجاریه وگذشتن مسیر ارتباطی بوشهر به تهران از خاک ایالت فارس، بیش از همه بر اهمیت این ایالت نیز افزده بود. بخش اعظم سرزمین‌های حدفاصل بوشهر و شیراز را رشته کوه‌های زاگرس جنوبی تشکیل می‌دهد. با توجه به اختلاف ارتفاع بوشهر که در ارتفاع ۱۸ متر و شیراز که در ارتفاع ۱۴۸۶ متر از سطح دریا واقع شده‌اند؛ مسیرهای ارتباطی میان این دو شهر به ناچار از گذرگاه‌ها و دره‌های پر شیب و پر پیچ و خم می‌گذرد. هر چند در این زمان در نواحی جنوبی ایران راه به معنای حقیقی آن وجود نداشت و در واقع جاده‌ها مسیر باریک، ناهموار و ردپایی بودند که در اثر تردد کاروان‌ها و حیوانات بارکش به وجود آمده بودند که به قول سایکس «اینان در ایران یگانه

مهندسین می‌باشند» (سایکس، ۶۶۳:۱۳۷۰)، در این دوران دو مسیر ارتباطی بوشهر و شیراز را به یکدیگر می‌پیوست که هر کدام ویژگی‌های خاصی داشتند.

جغرافیای تاریخی راه شاهی: مسیراصلی میان بوشهر و شیراز که در منابع این دوره از آن به عنوان «راه شاهی» یاد شده است؛ تقریباً با مسیر امروزی بوشهر – شیراز منطبق است. این راه از بوشهر آغاز می‌شد و با گذر از چغادک، چاه‌کوتاه، برازجان، دالکی، خشت، کمارج، کازرون، دشت ارژن و خان زنیان به شیراز می‌رسید (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۸۷-۸۶). این مسیر در واقع با بخش اعظم مسیر شیراز به جنابه (گناوه) که در منابع قرن چهارم از آن یاد شده مطابقت دارد (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۱۷-۱۱۶، مقدسی، ۱۳۸۵: ۶۷۷-۶۷۶). راه شاهی را از نظر ناهمواری می‌توان به سه ناحیه شامل جلگه ساحلی، دشت‌های میان کوهی و کتل‌ها تقسیم نمود. جلگه ساحلی از بوشهر تا دالکی امتداد داشت و دشت‌های میان کوهی شامل دشت خشت، دشت کازرون و دشت ارژن بود. عبور و مرور از این نواحی غالباً در مقایسه با ناحیه سوم (کتل‌ها) آسان‌تر بود. در نواحی حدِ فاصل دشت‌های میان‌کوهی کتل‌ها قرار دارند که مشکل‌ترین بخش مسیر بودند. کتل پیرزن، کتل مِلو و کتل کمارج از جمله آنها است.(ر.ک نقشه)

راه شاهی که دومین مسیر پر رفت و آمد ایران در دوره قاجاریه به شمار می‌آمد (کرزن، ۸۵:۱۳۷۳). با اهمیت یافتن بوشهر به عنوان یک مرکز تجاری و تلاش بریتانیا برای رساندن ارزان قیمت کالاهای تجاری خود از بوشهر به شیراز و اصفهان از رونق زیادی برخوردار شد. بازار پر مصرف شیراز (ویلم فلور، ۱۳۸۸: مقدمه مترجم ز) به عنوان مهم‌ترین شهر پس‌کرانه‌ای خلیج فارس و از همه مهم‌تر اصفهان به عنوان مهم‌ترین مرکز بازرگانی در جنوب پایتخت، که امکان توسعه سلطه بریتانیا را بر نواحی غربی ایران فراهم می‌آورد (سعیدی نیا، ۱۷۵:۱۳۸۹)، و با توجه به تأثیر مستقیم راه‌ها وشبکه-های ارتباطی در پیشرفت اقتصادی هر کشور (دشتی، ۹۳:۱۳۸۰)، موجب شد که راه شاهی در وهله اول از اهمیت قابل توجهی برای بریتانیا و سپس برای تجار و اقتصاد ایران برخوردار شود.

راه شاهی کوتاه‌ترین و اصلی‌ترین مسیر ارتباطی بوشهر به شیراز بود. این راه مسیری بود که مسافران عازم ایران از خلیج‌فارس و همین‌طور تمام کالاهای تجاری هند و انگلستان را به مرکز ایران می‌برد (کرزن، ۲۴۳:۱۳۷۳). راه شاهی در عین حال که مهم‌ترین با وجود اهمیت فراوان، از دشوارترین مسیرهای ایران نیز بود که از مناطق صعب‌العبور زاگرس جنوبی می‌گذشت. دشواری این راه خصوصاً به جهت حمل توپخانه و امکانات سنگین نمود بیشتری می‌یافت. در دو سفرنامه از جنوب ایران در این خصوص آمده است:«بعد از گذشتن از آنجا، راه داخل کوه مرتفع، سنگلاخ و بسیار تنگی می‌شود که

مشهور به کتل دختر است و گذراندن توپخانه از آنجا بسیار صعب و مشکل است خاصه نزدیکی امامزاده مسمی به ابونصر که راه سراشیب می‌رود و بسیار مشکل می‌شود و راهش بسیار تنگ و به طور مارپیچ باید رفت و گذراندن توپخانه از آنجا خالی از اشکال نیست؛ بلکه مطلقا به هیچ‌گونه توپ را نمی‌شود از آنجا برد» (دو سفرنامه از جنوب ایران، ۵۸، ۱۳۷۷). در این مسیر مسافت بوشهر تا شیراز ۱۷۰ مایل (۲۷۴کیلومتر) بود که به استثنای مسیر هموار بوشهر تا برازجان ادامه راه تا شیراز از مناطق کوهستانی و صعب‌العبور کتل ملو، کتل کمارج، کتل دختر و کتل پیرزن[1] می‌گذشت. عمده منابع دوره قاجاریه و افرادی که از این راه گذشته‌اند از سختی و مشقت مسیر و بدی راه سخن به میان آورده‌اند. کرزن ضمن بیان اختلاف اقلیمی‌زیاد راه (کرزن، ۲۴۳:۱۳۷۳)، آن‌را از نظر تو در تو و صعب‌العبوری از سخت‌ترین معابر جهان می‌داند (کرزن، ۲۴۳:۱۳۷۳). گوستاو نیلستروم افسر سوئدی ژاندارمری آن را «جاده وحشتناک، خراب، پر پیچ و خم و هراس‌آور» وصف می‌کند (نیلستروم، ۲۵:۱۳۷۲). رکن زاده آدمیت ضمن سخن از سختی راه، مشقت راه دشت ارژن را چنین می‌نویسد:

« بود راهی همه جنگل ز درخت
قطع این مرحله بس کاری سخت »

(رکن زاده آدمیت، ۹۲:۱۳۵۷).

برخی دیگر این جاده را نه مشهور که بد نام گفته‌اند و دره‌هایش را گور حیوانات بارکش بی‌شماری دیده‌اند که در طول زمان به دره پرت شده‌اند و استخوان‌های خرد شده و سفید آنها در اینجا و آنجا از اعماق دره می‌درخشیدند (فن میکوش، ۱۱۱:۱۳۷۷). احمد اخگر افسر ژاندارمری نیز که از راه شاهی عبور کرده می‌نویسد:« وضع راه بسیار بد بود جاده به معنی جاده وجود نداشت؛ بلکه به مرور دهور در اثر عبور پیادگان و چهارپایان راهی به وجود آمده بود پر از سنگ و دارای بلندی‌ها و سرازیری‌های بسیار ناهموار که حرکت در آن با اسب خیلی مشکل بود به همین جهت سوارها اغلب پیاده شده اسب را در ناهموارای‌ها می‌کشیدند و لذا بیشتر سوارها پیاده بودند تا سوار» (اخگر، ۹۹:۱۳۶۶).

دشواری حرکت در راه شاهی امکان استفاده از اسب را به ندرت فراهم می‌نمود؛ بنابراین از حیوان محکم و نیرومندتری مانند قاطر جهت حمل و نقل استفاده می‌شد. به این ترتیب افرادی به عنوان قاطرچی یا چاروادار با دریافت کرایه مسافران و اسبابشان و کالاهای تجاری را در این مسیر حمل می-

[1] کرزن در خصوص علت نامگذاری کتل پیرزن می‌نویسد: «در ایران اهالی از استعاره و مجاز هر چیزی را که زیاد نامطلوب و فرتوت و زننده باشد به پیرزن تشبیه می‌کنند» (کرزن، ۱۳۷۳: ۲۴۸)

کردند. قاطرچی‌ها در این مسیر پنج یا شش روزه تا شیراز که امکان حرکت بیش از سی مایل (۴۸ کیلومتر) در روز وجود نداشت، به صورت پیاده همراه مسافران بودند (کرزن، ۲۴۴:۱۳۷۳).

امنیت مسیر به عهده خان‌هایی بود که این راه از قلمرو و حوزه نفوذ آنها می‌گذشت. در اواخر دوره قاجاریه راه شاهی به ترتیب از تنگستان منطقه زایرخضرخان فولادی (اهرمی)، قلعه چغادک و منطقه چاه‌کوتاه حوزه نفوذ شیخ حسین‌خان چاه‌کوتاهی، قلمرو احمدخان انگالی، دشتستان قلمرو غضنفرالسلطنه برازجانی، منطقه خشت و دالکی حوزه نفوذ محمدخان دالکی، قلعه کمارج تحت نفوذ خورشیدخان کمارجی، تنگ ترکان حوزه نفوذ محمدعلی خان کشکولی، کازرون قلمرو ناصر دیوان کازرونی و از دشت ارژن تا خانه زنیان منطقه تحت نفوذ ایاز کیخا دره شوری می‌گذشت (نصیری، ۵:۱۳۸۴). البته این مسیر ضرورتاً دائمی‌نبود و رقابت میان خوانین بر سر کسب منافع حاصل از راهداری گاهی اوقات مسیر راه شاهی را نیز تغییر می‌داد.[1]

در تمام شهرها و روستاهای واقع در طول مسیر افرادی که اغلب از تفنگچیان این خوانین بودند با دریافت مبلغی معین به عنوان حق راهداری کاروان‌ها را در حوزه نفوذ و قلمرو خود همراهی می‌کردند؛ چنان‌که در مقابل درخواست همراهی بیشتر در مسیر، عذر هدف قرار گرفتن از سوی تفگچیان حوزه نفوذ بعدی را می‌آوردند (ابرلینگ، ۷۱:۱۳۵۸). این عوارض راهداری از منابع مهم درآمدی خوانین به شمار می‌آمد لذا استمرار عبور کاروان‌ها برای آنها مهم و جنبه حیاتی داشت؛ همچنان‌که خوانین کوچک محلی با پرداخت رشوه به خوانین عمده سعی در تغییر مسیر کاروان‌های تجاری و عبور آنها از حوزه نفوذ خود را داشتند؛ پرداخت رشوه خان انگالی به خان برازجان در سال ۱۹۰۷م. (ایرلینگ، ۶۸:۱۳۵۸) و پیشکش خوانین برازجان دالکی و چاه کوتاه به صولت‌الدوله در سال ۱۹۱۰م. در همین راستا صورت گرفته است.

سوای این که به دلیل حجم بالای کالاهای تجاری بریتانیا این موضوع امتیاز راهداری مسیر نیز در خدمت منافع این کشور نیز درآمده بود چنانکه مستر چیک نایب کنسول بریتانیا در بوشهر «تجار فارس را در یک اتاق تجارت جمع و متحد کرد و به خوبی می‌دانست که چه کند که آنها به میل و اراده او قافله‌هایشان را از این راه یا آن راه به شیراز بفرستند و این انتخاب راه بر این سیاست استوار بود که بخواهد به خانی ابراز مرحمت و عنایت کند و یا خان دیگری را مطیع و فرمانبردار خود سازد. زیرا رفت

[1]. شایان ذکر است از بوشهر به سمت برازجان دو مسیر تجارتی وجود داشت: «یکی راه بوشهر- شیف – برازجان و دیگری راه بوشهر-چاهکوتاه-احمدی-مسیله- برازجان» ر.ک به (سعیدی نیا، ۱۳۸۹: ۴۰).

و آمد قافله‌ها منبع اصلی درآمد رؤسا و خان‌های [خان‌های محلی بین راه] ایل محسوب می‌شد» (فن میکوش، ۲۴:۱۳۷۷).

اگر چه حق‌العبور دریافتی از کاروان‌ها میزان معینی بود؛ اما هیچ ضمانت اجرایی نداشت و اغلب خودسرانه توسط خان‌ها افزایش می‌یافت (فن میکوش، ۲۴:۱۳۷۷، ابرلینگ، ۷۰:۱۳۵۸). انحصار خرید و فروش علیق از دیگر امتیازاتی بود که خان‌ها و راه‌دارها برای خود تعریف نموده بودند و با فرش علوفه به قاطرچی‌ها باجی نیز به عنوان علافی (کتاب آبی، جلد۸، ۱۹۱۵:۱۳۶۸) که از این درآمد به عنوان بریده نیز یاد شده است (مشروطیت جنوب ایران، ۲۱۱:۱۳۸۶)، دریافت می‌نمودند. همچنین گذشته از این که راه‌دارها در صورت سرقت کاروان‌ها در مقابل هیچ‌کس پاسخگو نبودند، برخی اوقات حسب نیاز خود مقداری از مال‌التجاره کاروان‌ها را برمی‌داشتند که در این خصوص رعایت انصاف را جهت اطمینان از استمرار آمد و شد کاروان‌ها مرعی می‌داشتند (فن میکوش، ۲۵:۱۳۷۷).

با افزایش تردد در راه شاهی و احساس نیاز به وجود مأمنی برای کاروان‌ها، در طول این مسیر کاروانسراهایی ایجاد گردید. کاروانسرای چغادک را حاج محمد صادق بازارمرغی کاروانسرای برازجان را ابوالحسن‌خان مشیرالملک و کاروانسرایی در میانه کتل پیرزن را علی اکبر خان قوام الملک بنا نموده اند. همچنین تعدادی پل نیز توسط مشیرالملک بر رودخانه‌های مسیر احداث شده بود. تلگراف خانه‌های بریتانیایی‌ها در طول مسیر راه شاهی نیز مأمنی برای مسافران خارجی و به قولی معتبر بود (سدیدالسلطنه، ۸۶:۱۳۷۱). اینها حداقل امکاناتو امتیاز راه شاهی نسبت به دیگر مسیر ارتباطی بوشهر – شیراز بودند.

جغرافیای تاریخی راه جره:دومین مسیر میان بوشهر و شیراز راه جره (کتاب آبی، ۱۳۶۳: ۸۰۰، ۸۳۵،) یا راه فیروزآباد (رنجبر، ۱۳۸۹: ۱۲۰–۱۱۹، سعادت کازرونی، ۱۳۹۰: ۱۷۶) خوانده می‌شد که از چغادک در ۲۵ کیلومتری بوشهر از راه شاهی جدا شده و به سمت جنوب شرقی می‌پیچید. این مسیر با گذر از تنگستان، بلوک جره، فراشبند و فیروزآباد به شیراز می‌رسید. بخش‌هایی از این مسیر با مسیرهای ارتباطی قرون چهارم تا پنجم همپوشانی یا تماس داشت از جمله مسیر شیراز به فیروزآباد که در واقع بخشی از راه شیراز به سیراف در قرن چهارم بود (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۱۵) و نیز بوشکانات که در میان راه بیشاپور به نجیرم قرار داشت (ابن بلخی، ۱۳۸۵: ۱۶۳). قسمتی از راه باستانی بیشاپور به برازجان نیز از جره می‌گذشت که پس از سرمشهد، بزپر، تنگ‌ارم و دالکی به برازجان می‌رسید (قاسمی، ۱۳۸۶:چکیده). کارستن نیبور که در عهد زندیه (۱۷۶۵م/۱۱۷۸ه‌ق) از جنوب ایران دیدن نمود

برای رسیدن به بوشهر از مسیر شیراز، چشمه سفید، بنداو، موردک، جره، خانیک، کوه صندل، دهکده پیر، بوشکان، طلحه، قاچ، خاویز و اهرم گذشته بود (نیبور، ۱۳۵۴: ۱۶۹–۱۶۵). بدین ترتیب نیبور در مسیر حرکت خود به سمت بوشهر از مسیری غیر از راه شاهی گذشته که تمام یا قسمتی از راه جره بوده گذشته است همچنان‌که جره نیز در مسیر حرکت وی بوده است. بنابراین که می‌توان گفت مسیر وی همان راه جره می‌باشد بوده و یا اینکه در مسیر خود از بخشی از این راه عبور نموده است.

مسیر جره از همواری بیشتری نسبت به راه شاهی برخوردار بود در واقع علاوه بر جلگه ساحلی، که از بوشهر تا اهرم امتداد می‌یافت، بخش اعظم ادامه مسیر را دشت‌های هموار تشکیل می‌داد که در مقایسه با راه شاهی از کتل‌ها و دره‌های کمتری تشکیل شده بود. آنچه که این مسیر را کمتر مورد توجه قرار داده بود بعد مسافت بود که می‌توان گفت یک و نیم برابر راه شاهی بود(ر.ک به نقشه).

تا پیش از این دوره مواردی از استفاده از راه جره را می‌توان سراغ گرفت. در ماجرای هرات در سال ۱۸۵۷م. نخستین حرکت‌های کمکی جهت مقابله با تجاوز بریتانیایی‌ها از سوی حاکم فارس مؤیدالدوله و مردم صورت گرفت. مؤیدالدوله برای رسیدن به برازجان از سمت فیروزآباد حرکت کرده بود. سپس میرزا محمدخان کشیکچی باشی نیز که از سوی دولت مرکزی جهت مقابله با بریتانیایی‌ها عازم جنوب بود نیز از همین مسیر فیروزآباد به سمت برازجان رفت. محمد جعفر حقایق نگار خورموجی که خود کشیکچی باشی را در این سفر جنگی همراهی می‌نمود این مسیر را « به جهت حمل توپخانه و اثقال، اسهل‌الطرق» خوانده است (حقایق نگار خورموجی، ۲۰۹:۱۳۴۵). آنچنان که آمد، بر خلاف راه شاهی که برای حمل توپخانه مشکل بود؛ راه جره برای حمل ادوات و ابزارهای سنگین آسان بوده است. کرزن با این که از مسیر فیروزآباد عبور ننموده بود؛ اما در خصوص این راه می‌آورد:«جاده کج دیگری هم بین شیراز و بوشهر از طریق فیروزآباد هست که مسافتش ۲۱۰ تا ۲۲۰ میل است و از همین راه بود که لشکر ایران در جنگ ۱۸۵۷ توپخانه خود را به میدان نبرد آورد و در همانجا رها کرد. این جاده نیز شیب مهیب دارد که ناچار باید عده‌ای کلنگ‌دار همراه باشند» (کرزن، ۲۷۹:۱۳۷۳).

راه جره علاوه بر اینکه از فیروزآباد، مقر سنتی استقرار ایلخان قشقایی، می‌گذشت (میرزایی دره شوری، ۸۰:۱۳۸۱)؛ قسمتی از راه طایفه شش بلوکی از طوایف قشقایی را نیز تشکیل می‌داد که از مسیر چنارفاریاب، کره‌بس، رمقان، شی‌تنگ (مسقان) وبلوک جره می‌گذشتند و در کوچ خود از ییلاق در سرحد چهاردانگه به قشلاق خود یعنی اهرم، دزگاه، فراشبند و جره از این مسیر عبور می‌کردند (شهبازی، ۱۳۶۶:۴۸). بنابراین راه جره مسیر ۳۳۰ تا ۳۴۰ کیلومتری خود را از میان مناطق قشلاقی ایل قشقایی که از اهرم و کرانه‌های خلیج‌فارس تا شیراز را در بر می‌گرفت و در واقع حوزه تسلط ایلخانی

آنان و تحت تسلط و حاکمیت وی بود طی می‌نمود. این راه به علت عدم استفاده مداوم فاقد امکانات بین راهی مانند کاروانسرا وتلگراف بود. در دوره قاجاریه و با اهمیت یافتن بوشهر و مسیر ارتباطی آن به داخل ایران، راه جره به عنوان یک راه فرعی محسوب می‌شد که در شرایط اضطراری و اوقاتی که به علت بارش برف در نواحی کوهستانی و صعب‌العبور راه شاهی امکان تردد فراهم نبود، از آن استفاده می‌شد (کاکس، ۹۰:۱۳۷۷). راه جره در واقع یک راه اضطراری و فرعی بود که در مواردی بسیار کوتاه و مقطعی مورد استفاده قرار گرفته شده بود؛ لیکن و چندان مورد توجه نبود.

رقابت‌های محلی در فارس و ناامنی در راه شاهی

ضعف حاکمیت سیاسی دولت مرکزی پس از انقلاب مشروطه متعاقب نزاع مستبدین و مشروطه-خواهان و دخالت‌های بیگانگان، عدم ثبات سیاسی را در کشور موجب گردیده و ناتوانی دولت مرکزی در نظارت و کنترل بر ولایات به هرج و مرج و خودسری‌ها افزوده بود. جنوب ایران به دلیل ساختار قومی‌و قبیله‌ای و تعدد حوزه‌های سیاسی و اجتماعی و از سوی دیگر منافع و نفوذ سیاسی و اقتصادی بریتانیا که پیوسته در خلیج فارس و جنوب ایران افزایش می‌یافت (سفیری، ۲۵:۱۳۶۴)، و متأثر از فقدان وسایل و ضعف دولت مرکزی و ساختار سیاسی حاکم جهت گسترش اقتدار خود به کلیه ولایات کشور شرایط نابسامانی داشت.

از سال‌های قبل از انقلاب مشروطیت کاهش اقتدار و حاکمیت سیاسی دولت مرکزی بر ولایات، خصوصاً نواحی جنوبی، عدم تمرکز گرایی سیاسی و واگرایی و مرکزگریزی گروه‌های قومی را در فارس به دنبال داشت و شرایط اجتماعی و ساختار زندگی و معیشت مردم متأثر از عدم ثبات سیاسی در مضیقه و تنگنا قرار گرفته بود. شرایطی که افزایش راهزنی‌های کوچک وبزرگ در جنوب فارس را با نگاهی اغراق آمیز به عنوان تنها وسیله گذران زندگی در اثر ویرانی ناشی از قتل و غارت و ناراحت کننده‌ترین نشانه هرج و مرج در فارس می‌داند. به هر روی آنچه که می‌توان اذعان نمود روشن است افزایش ناامنی‌های ناشی از شرایط عمومی‌کشور در گذار از یک مرحله حساس تاریخی بود که شرایط اجتماعی و ساختار معیشتی نواحی مرکز گریز قومی جنوب را متأثر ساخته و راهزنی‌ها را افزایش داده بود. چنانکه گزارش از خرید تفنگ با تجمیع پول دوهزار نفر برای راهزنی های کوچک در جاده بوشهر – کازرون (سفیری، ۳۲:۱۳۶۴) نمونه‌ای است که شرایط نابهنجار اجتماعی در جهت افزایش ناامنی و راهزنی در سال‌های قبل از جنگ جهانی اول را فراهم آورده بود.

آشفتگی‌های ساختار سیاسی کشور گذشته از افزایش ناامنی‌ها و راهزنی‌ها، قراردادهای تعریف شده محلی را نیز متأثر ساخت و با ایجاد یک فرصت مغتنم برای راهدارها و خوانین محلی موجب

افزایش عوارض راهدرای و ازدیاد مراکز باج گیری در طول مسیر راه شاهی گردید. در روزنامه مظفری در این خصوص آمده: «عمده خرابی‌های راه از خود تفنگچیان مستحفظ راه است در ظرف این هفته بیش از ششصد نفر حجاج و زوار وارد بوشهر شده همه از دست تفنگچیان عرض راه شیراز – بوشهر می‌نالند. از دروازه شیراز تا اول خاک تنگستان طوری اذیت به عابر و سایر و مسافر و قوافل کرده و می‌کنند که استماعش مکره خاطر است» (مظفری، سال دهم، شماره بیست و چهارم، ۳۰ شوال۱۳۲۸، ۱۱ عقرب؛ به نقل از حمیدی، ۱۸۸، ۱۳۷۸).

آنچه گذشت موضوعی بود که منافع تجاری بریتانیا را تهدید می‌نمود و اعتراضات مکرر مقامات بریتانیایی را در پی داشت. چون حکومت قاجاریه به دلیل ساختار سنتی و فقدان ابزار و قدرت کافی توان برقراری امنیت پایدار در مسیر راه شاهی را نداشت؛ این مهم را به وسیله قدرت خوانین محلی حاکم در طول مسیر فراهم می‌آورد. خوانینی که بعضاً خود از عوامل بروز ناامنی بودند و نزاع بر سر منافع و درآمدهای حاصل از راهداری و رقابت در عبور راه شاهی از منطقه تحت حاکمیت آنها متأثر از وضع مخصوص جغرافیایی موجب انسداد راه شاهی می‌گردید.

اوکانر در خصوص ناامنی‌های این دوران می‌نویسد:«جنوب ایران در این ایام نمونه کاملی از بی نظمی‌و آشفتگی بود، افرادی به عنوان به اصطلاح راهدار که با رؤسای خود در تمام شهرها و روستاهای واقع در امتداد جاده‌ها مستقر بودند با متوقف کردن کاروان‌ها و اخذ عوارض راهداری (به عنوان باج سبیل که پیوسته نرخ آن هم برای هر رأس قاطر افزایش می‌یافت)، راه‌های تجاری را ناامن کرده بودند. راهدارها همگی مسلح به جنگ‌افزارهای مدرن و کالیبر کوچک بودند و با کوچک‌ترین بهانه‌ای از کوره در می‌رفتند و از آن ابزار استفاده می‌کردند» (اوکانر، ۶۸:۱۳۷۶). بنابر این دو قدرت محلی برتر فارس نقشی تعیین کننده در برقراری امنیت مسیر را داشتند.

گذر قسمتی از راه شاهی از مناطق قشلاقی ایل قشقایی و اتحاد صولت‌الدوله با برخی از خوانین مسیر بوشهر شیراز به موقعیت ویژه و اهرمی‌جهت تحکیم حاکمیت و قدرت برای ایلخانی قشقایی تبدیل شده بود خصوصاً در سال‌های پس از مشروطه و افزایش قدرت جناح رقیب صولت‌الدوله، تلاش در جهت حفظ قدرت و تأثیرگذاری در فارس برای وی ضروری می‌نمود.

همان‌گونه که اشاره شد تضاد و نزاع‌های سیاسی میان دو اتحادیه قدرتمند ایلی فارس، این ایالت را به دو جناح چه در حوزه عمل سیاسی و چه در قلمرو سرزمینی تقسیم نموده بود. مخبرالسلطنه هدایت که از ۱۳۳۰ه. ق. تا ۱۳۳۳ه. ق. (بعد از دوران مورد بحث) حاکم فارس بود؛ در خاطرات خود

می‌نویسد«نصف فارس میدان شرارت عرب است،[1] نصف دیگر عرصه تطاول قشقایی» که حاکی از توجه او به رقابت‌های این دو قدرت محلی فارس است (هدایت، ۱۳۸۵: ۲۴۸). اساساً باید شکل‌گیری ایل خمسه در زمان ناصرالدین شاه را در راستای ممانعت از توسعه قدرت قشقایی‌ها ارزیابی نمود (ابرلینگ، ۷۲:۱۳۵۸).

این جهت گیری‌های متضاد که در راستای منافع طرفین بود با وقوع انقلاب مشروطه و شکل‌گیری جناح مستبد و مشروطه‌خواه در فارس، قشقایی‌ها را در کنار پیشه‌وران و اصناف در جناح مشروطه‌خواه، و قوام‌الملک را با شیخ یحیی امام جمعه شیراز در جناح مستبدین قرار داد. اما این حضور قوام‌الملک در جناح مستبدین دیری نپایید. نقش بارز بختیاری‌ها در انقلاب مشروطه، قدرت‌گیری سردار اسعد در تهران و کشف نفت در قلمرو بختیاری که منافع دولت بریتانیا را در دوستی با بختیاری‌ها قرار می‌داد؛ قوام‌الملک را بر آن داشت تا به پیروی از متحد فرامنطقه‌ای خود یعنی بریتانیا ضمن تغییر موضع به مشروطه‌خواهی، اتحادیه جدیدی مرکب از سه دشمن دیرینه علیه قدرت و نفوذ قشقایی‌ها و ایلخانی‌شان را پی‌افکند. بدین ترتیب با اشتراک منافع ونزدیکی بختیاری‌ها، قوام‌الملک و قدرت فرامنطقه‌ای بریتانیا، صولت‌الدوله عملاً از یک قدرت تأثیرگذار سیاسی به حاشیه رانده می‌شد. بدیهی به نظر می‌رسید که صولت‌الدوله از اقتدار سیاسی خود در مقابل شکل‌گیری یک اتحادیه متعارض قدرتمند دفاع نماید. لذا نخستین بارقه‌های تلاش ایلخانی قشقایی با موفقیت در لغو حکم حکومت فارس برای علاءالدوله همراه بود.

آشفتگی راه‌های جنوب که ذکر آن رفت به میزان قابل توجهی بر تجارت بریتانیا با ایران تأثیر نهاد و از ارزش آن کاست؛ به گونه‌ای که در سال ۱۹۰۹م. ارزش واردات ایران ۶۷۶۰۰۰ پوند بود که این میزان در مقایسه با سال ۱۹۰۰م. که به ارزش ۱۳۲۳۰۰۰ پوند بود کاهش قابل ملاحظه‌ای به میزان ۶۴۷۰۰۰ پوند یافته بود. به همین ترتیب صادرات ایران در سال ۱۹۰۰م. به ارزش ۷۱۰۰۰۰ پوند در مقابل ۳۴۹۰۰۰ پوند در سال ۱۹۰۹م. می‌باشد (عیسوی، ۱۲۷:۱۳۶۹). بنابراین منافع اقتصادی بریتانیا و شرکت‌های تجاری آن که از شرایط نامتعادل سیاسی و اجتماعی موجود متضرر می‌شدند مرتباً به دولت ایران نسبت به ناامنی راه‌ها اعتراض می‌نمودند هر چند که نباید از بهانه‌جویی بریتانیایی‌ها برای گسترش حضور نظامی‌خود در جنوب ایران جهت حفاظت منافع سیاسی خود غافل بود. علاوه بر این با

---

[1] - ایل خمسه که قوام‌الملک ریاست آن را داشت شامل پنج ایل : عرب، باصری، بهارلو، اینانلو و نفر بود.

کاهش ارزش صادرات ایران اقتصاد کشاورزی ایران نیز که از افت صادرات متضرر شده بود بـر شـرایط اجتماعی و معیشت جامعه نیز تأثیر نهاده و آشفتگی‌های اجتماعی را تشدید نمود.

حساسیت مسئله امنیت راه‌های جنوب با حمله به ژنرال قنسول روسـیه و همراهـانش در نزدیکـی دشت ارژن در نوامبر ۱۹۰۹ به اوج خود رسید (کتاب آبـی، جلـد۳، ۱۳۶۳: ۶۰۴، قهرمـانی، ۱۵۶:۱۳۷۳). کشته و زخمی‌شدن دو قزاق روس، اعتراض و درخواست غرامت وزیر مختار روسیه را در پـی داشـت. از آنجا که در این اقدام به گفته قنسول روس، محمد علی‌خان کشکولی را در میان مهاجمین دیده بودنـد، آن را به قشقایی‌ها نـسبت دادنـد (نـصیری، ۱۸:۱۳۸۴، ابرلینـگ، ۷۷:۱۳۵۸، رنجبـر، ۸۵:۱۳۸۹). اقـدام تنبیهی سهام‌الدوله حاکم فارس نه تنها کمکی به حل موضوع نکرد بلکه مأموریت نصرالدوله برادر قوام الملک و فرماندهی در قلمرو و حوزه نفوذ ایلخانی قشقایی بر پیچیدگی اوضاع نیز افزود. لذا سهام‌الدولـه زمانی مسئولیت امنیت جاده‌ها را به صولت‌الدوله پیشنهاد نمود کـه عـدم تـوفیقش در نخـستین اقـدام، صولت‌الدوله را در موضع قدرت قرار داد از طرفی اقتدار صولت‌الدوله مابین قشقایی‌ها کـه بریتانیـایی‌هـا آن را مسئله عمده می‌دانند (کتاب آبی جلد۳، ۷۳۲:۱۳۶۳)؛ نیز در تحکیم موقعیت صـولت‌الدولـه بـسیار مؤثر بود. بنابراین ایلخانی قشقایی در مقابل کنترل تمام جاده‌های جنوب، حکومت چندین ناحیه مجـاور آنها را راه‌ها بدون مشروط به عدم مداخله حکومت محلی و برخورداری از استقلال کامل را طلب نمـود (ابرلینگ، ۷۷:۱۳۵۸، کتاب آبی جلد۴، ۷۷۵:۱۳۶۳)؛ امری که اقتدار سهام الدوله فرمانفرمای فارس را به شدت تهدید می‌نمود و به قول سر جرج بارکلی « قبول این شـرایط مـستلزم اسـتعفای سـهام‌الدولـه و تجدید انقلاب و اغتشاش در ایلات خمسه خواهد بود و از طرف دیگر رد کـردن آن محتمـل اسـت بـه سبب امتداد اغتشاش و بی‌نظمی‌در راه‌های اصفهان و بوشهر بـشود» (کتـاب آبـی جلـد۴، ۷۷۵:۱۳۶۳). آنگونه که پیداست بریتانیایی‌ها ناامنی راه‌ها را نتیجه رقابت میان صـولت‌الدولـه و قـوام‌الملـک ارزیـابی نموده و آن را اقدامی‌تعمدی از سوی صولت‌الدوله می‌دانند چه آنکه سر جـرج بـارکلی در گـزارش خـود دولت بریتانیا چنین گزارش می‌دهد:«به نظر می‌رسد که آرامی‌اوضاع فارس بـه خواسـت صـولت‌الدولـه بستگی دارد» (ابرلینگ، ۷۷:۱۳۵۸). این سخن می‌تواند اشاره‌ای به اعتقاد بریتانیایی‌هـا در مـورد نقـش صولت‌الدوله در ایجاد ناامنی‌ها باشد که ذیلاً به آن می‌پردازیم.

گزارش‌های بریتانیایی‌ها حکایت از ظن قریب به یقین آنان نسبت بـه نقـش تأییـدی و تحریکـی صولت‌الدوله در نا امنی‌های مسیر تجاری بوشهر – شیراز دارد؛ لذا ضمن آنکه بسیاری از سرقت‌ها را بـه قشقایی‌ها نسبت می‌دهند مدعی هستند سرقت‌هایی که به وسیله سـایر طوایـف نظیـر بویراحمـدی‌هـا صورت می‌گرفت تأیید ضمنی صولت‌الدوله را به همراه داشته است. برای نمونه در خلاصه وقایع دسامبر

۱۹۰۹م. آمده است: «راه‌ها رو به بدی و ناامنی است پست بوشهر را در نزدیکی کازرون دزد زده دو بسته که متعلق به قنسول انگلیس بوده است نیز برده‌اند ظاهراً دزدها از طایفه قشقایی بوده‌اند. در تاریخ ۱۶دسامبر[۱۹۰۹م.] وقوع دزدیِ دیگری شبیه به سرقت فوق در گدار سینه سفید که نزدیکی دشت ارژن است راپورت داده شد. دزد هر دو فقره کهکیلویه‌ای‌ها بودند؛ ولی این مسئله دور از عقل وتصور است که بدون رضایت قشقایی‌ها این دزدی‌ها را کرده باشند» (کتاب آبی جلد۴، ۷۸۷:۱۳۶۳) و یا «این قسمت از بوشهر در تمام نوامبر مغشوش بوده و تمام اغتشاش را به قشقایی‌ها نسبت می‌دهند؛ ولی معلوم نیست که این حرکات با رضایت و تصویب صولت‌الدوله است یا خیر» (کتاب آبی جلد۴، ۷۸۸:۱۳۶۳)؛ همچنین «شک دارم که بویراحمدی‌ها مقدم به این قبیل دزدی‌های پی در پی شده باشند بدون آنکه یک قسم اطمینان از صولت‌الدوله داشته باشند که این اعمال بر خلاف میل او نخواهد بود» (کتاب آبی جلد۴، ۸۰۴:۱۳۶۳). از سوی دیگر دست‌اندازی و خسارت به سیم تلگراف و ضرب و جرح تلگرافچی که آن هم به قشقایی‌ها نسبت داده شده (کتاب آبی جلد۴، ۷۸۸:۱۳۶۳، رنجبر، ۱۲۴:۱۳۸۹) بیش از آنکه ناشی از شرایط بد اجتماعی و سختی معیشت مردم باشد انگیزه سیاسی در آن مشهود است.

گشایش راه جره توسط صولت الدوله

تشدید ناامنی‌های راه شاهی در اواخر سال ۱۳۲۷/۱۹۰۹ه. ق.، تجارت خارجی از طریق بوشهر را با مشکلات عدیده‌ای مواجه کرده بود. این امر و افزایش حق راهداری موجب کمیابی و گرانی کالاهای وارداتی مانند شکر شده بود. بریتانیایی‌ها که بیشترین ضرر را از این ناامنی‌ها می‌کردند؛ مکرراً به دولت ایران اعتراض می‌نمودند. عدم توافق دولت مرکزی و صولت‌الدوله جهت برقراری امنیت در راه شاهی (امداد، ۵۰۶:۱۳۸۷) و از همه مهم‌تر انگشت اتهام انتساب همه این ناامنی‌ها به سوی صولت‌الدوله و ایل قشقایی موجب گردید ایلخانی قشقایی راه دیگری را که از تنگستان، جره، فراشبند و فیروزآباد به شیراز می‌رسید و در واقع در حوزه نفوذ ایلخانی قشقایی و محدوده قشلاقی ایلش قرار داشت، جهت تردد کاروان‌ها و قوافل باز نموده و در تاریخ ۹ دسامبر ۱۹۰۹ در کازرون به انگلیسی‌ها پیشنهاد نماید (کتاب آبی، جلد۴، ۷۹۹:۱۳۶۳).

لیکن همان‌گونه که پیشتر اشاره کردیم، این راه کاستی‌هایی داشت که عبور از آن را بسیار سخت می‌نمود علاوه بر این کمپانی‌ها مال‌التجاره‌هایی که از این مسیر حمل می‌شد را بیمه نمی‌کردند؛ چون تنها جاده‌های شناخته شده را به رسمیت می‌شناختند(ابرلینگ، ۷۸:۱۳۵۸). لذا خود تجار متحمل

خسارات محتمل وارده بودند. بنابراین اگرچه استفاده از این مسیر برای موارد نـادر حتـی در سـال‌هـای نزدیک به زمان مورد بحث مانند سال ۱۹۰۶/ ۱۲۸۵ش. برای مدت بسیار کوتاه و نه به طور رسمی‌مورد استفاده قرار گرفت (مشروطیت جنوب ایران، ۲۱:۱۳۸۶)؛ اما در این زمان این پیشنهاد از سوی ایلخـانی قشقایی دوگانگی در انتخاب مسیر برای کاروان‌ها ایجاد کرد؛ یعنی وجود دو مسیر متفاوت یکی اصلی و ناامن که به زعم بیشتر منابع صولت‌الدوله و قشقایی‌ها عامل این ناامنی بودند و دیگری فرعـی و دارای امنیتی شکننده که صولت‌الدوله و تفنگچیان قشقایی امنیت آن را تضمین نموده بودند.

لذا علی‌رغم مخالفت انجمن تجار و تجار معروف ایرانی با این راه (کتاب آبی جلـد۴، ۸۰۰:۱۳۶۳)، صولت‌الدوله با جلب موافقت برخی از آنان اقدام خود را عملی نمود (امداد، ۵۰۶:۱۳۸۷). بریتانیایی‌ها نیـز نسبت به موضوع از دولت ایران استعلام نمودند. سر جرج بارکلی به سر ادوارد گری تلگراف نمـود کـه: «در تعقیب تلگرافات ۱۷ ژانویه [۱۹۱۰م.] خودم اطلاع می‌دهم نظر به این که ایالـت فـارس از تعیـین آنکه دولت ایران مسئولیت کدام راه را متقبل است امتناع می‌نماید و به این جهت محتمل است که اگـر خسارتی وارد شود دولت قبول ننماید لهذا عبور و مرور قوافل بین بوشهر و شیراز معطل است به دولـت ایران آگاهی دادم که مداومت این اوضاع ناگوار را نمی‌توان اجازه داد و اکیداً اصرار نمودم که باید اعلان نمایند در کدام یک از راه‌ها رسماً مسئولیت را به عهده می‌گیرند» (کتاب آبـی جلـد۴، ۸۰۱:۱۳۶۳). وی متعاقبا در ۱ فوریه ۱۹۱۰م./۲۰محرم ۱۳۲۸ه. ق. نوشت: «مفتخراً راپورت می‌دهم که مراسـله رسـمی‌از وزارت داخله رسیده است مبنی بر این که راه جره که کاملاً امـن اسـت بعـض[1] راه معمـولی شـیراز و بوشهر برای تردد قوافل مقرر گردیده است نظر به این که دولت ایران به این طریق مسئولیت این راه را متعهد شده است در مقابل هر سرقت و خسارتی که به مال التجاره در موقع عبور از این راه وارد می‌شود آن دولت را مسئول قرار خواهم داد» (کتاب آبی جلد ۴، ۸۰۱:۱۳۶۳). بدین ترتیب وزارت داخله با فـشار دولت بریتانیا و با توجه به اداره غیر رسمی و موفق راه جره از ژوئن ۱۹۰۹م./ جمادی الاول ۱۳۲۷ه. ق. توسط صولت‌الدوله، راه جره را به رسمیت شناخت و ایـن راه بـه عنـوان مـسیر رسـمی‌از سـوی دولـت مرکزی و متعاقب آن از سوی بریتانیایی‌ها به رسمیت شناخته شد.

رسمیت یافتن راه جره از سوی دولت مرکزی پس از برکناری سهام‌الدولـه از حکومـت فـارس در فوریه ۱۹۱۰م./محرم ۱۳۲۸ه. ق. صورت گرفت. با توجه به اختلافات صولت‌الدولـه و سـهام‌الدولـه کـه بیان نمودیم؛ نمی‌توان برکناری سهام‌الدوله را در رسمیت‌یابی راه جره بی‌تأثیر دانـست. گـشایش مـسیرِ

[1]- بعض (شکل محاوره‌ای به از) به معنای بهتر می‌باشد.

جره، راه مطابق دلخواه صولت‌الدوله بود؛ بر همین اساس وی به رغم مخالفت اولیهٔ دولت مرکزی تأیید و رسمیت این راه را به دولت مرکزی تحمیل نمود چه آنکه در ابتدا دولت مرکزی این راه را به رسمیت نشناخت (کتاب آبی جلد۴، ۸۱۳:۱۳۶۳). «مطابق دلخواه و بلکه به حکم مشارالیه [صولت‌الدوله] بود که دولت راه جره را به عوض راه رسمی‌کازرون برای تردد قوافل قبول کرد» (کتاب آبی جلد۴، ۸۲۰:۱۳۶۳).

حال سؤالی که مطرح است علت معرفی این راه و تضمین امنیت آن از سوی صولت‌الدوله است. ایلخانی قشقایی که توان برقراری امنیت در راه شاهی، با نگاه مثبت به عدم دخالتش در ناامنی‌های موجود و با توجه به مذاکرات حکومت فارس و دولت مرکزی با وی جهت برقراری امنیت‌را داشت، چرا به جای این مطلوب راه جره را معرفی نمود و جهت تأمین امنیت راه شاهی تلاش نکرد تا با حکومت مرکزی به توافق برسد؟

برای پاسخ به این سؤال مجدداً به رقابت‌ها و تضاد میان دو قدرت محلی فارس باز می‌گردیم؛ انتصاب حبیب‌الله خان قوام‌الملک به حکومت کرمان مقارن حکمرانی سهام‌الدوله بر فارس موفقیتی برای رقیب صولت‌الدوله که ایلخان نخستین اتحادیه ایلی فارس بود و از هر حیث خود را برتر از قوام و در مشروطه‌خواهی نیز پیشقدم می‌دانست، محسوب می‌شد. علی‌رغم این که برخی محققین این انتصاب را در راستای کاهش اغتشاشات فارس ارزیابی نموده‌اند(امداد، ۵۰۸:۱۳۸۷)؛ لیکن حضور نصرالدوله که در غیاب برادر ریاست ایل را بر عهده داشت ضمن حفظ و استمرار رقابت‌ها از اختلافات نکاست؛ بدین معنی که اختلافات و تضادهای میان این دو رقیب قائم به شخص نبود و حبیب‌الله خان و نصرالدوله تفاوتی نداشتند. اقدامات تأمینی در راه شاهی توسط سهام‌الدوله با همکاری نصرالدوله علاوه بر این که شاهدی بر این مدعاست مزید بر علت نیز گردید. لذا هنگامی‌که سهام‌الدوله ناتوان از تأمین امنیت راه شاهی به صولت‌الدوله پیشنهاد همکاری داد در حالی بود که چندی قبل ادامه حکومت خود بر فارس را مشروط بر آن کرده بود که به صولت‌الدوله امر شود که برای حفظ انتظام با ایالت مساعدت نماید و در صورت تخلف از ریاست ایل خلع گردد (کتاب آبی، جلد۴، ۱۳۶۳: ۷۴۴).

در واقع سهام‌الدوله با این شروط سوء ظن صولت‌الدوله را نسبت به خود برانگیخته بود لذا صولت-الدوله نیز شرایط خود برای اعاده نظم در راه شاهی را آنچنان‌که آوردیم بیان نمود که با مخالفت و عدم پذیرش از سوی سهام‌الدوله علاوه بر این که خود یکی از علل طرح و گشایش راه جره از سوی صولت‌الدوله شد؛ ایلخانی قشقایی را بر آن داشت برای اثبات این مفهوم که برقراری امنیت راه‌های جنوب تنها به دست او حاصل می‌شود و او تنها کسی است که توان برقراری امنیت پایدار در این مسیر

را دارد؛ توانایی که بعدها با حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای جهت تأمین امنیت مسیر نیز همچنان ادامه یافت و همچنین صولت‌الدوله بدین منظور که اتهام انتساب ناامنی‌های راه شاهی را که مرتباً از سوی بریتانیایی‌ها و برخی روزنامه‌های داخلی نظیر روزنامه مظفری (مظفری، سال دهم شماره بیست و چهارم، ۳۰ شوال۱۳۲۸، ۱۱ عقرب؛ به نقل از حمیدی، ۱۳۷۸: ۱۸۹) به وی و ایلش نسبت داده می‌شد از خود بزداید راه جره را برای عبور کاروان‌ها باز نمود و تلاش کرد تا از سوی دولت مرکزی نیز به رسمیت شناخته شود. چنانکه روند حوادث و وقایع بعدی که تغییر موضع مکرر ایلخانی قشقایی را به همراه دارد بر ادعاهای فوق صحه می‌گذارد.

خصومت و اختلاف سهام‌الدوله و صولت‌الدوله و عدم توانایی دولت مرکزی در حمایت از سهام-الدوله، اوضاع آشفته فارس و شکایت‌هایی که از شیراز در خصوص سختی وضع حکومت سهام‌الدوله شده بود (کتاب آبی جلد۴، ۱۳۶۳:۸۱۰)؛ موجب گردید تا در محرم ۱۳۲۸ق./ژانویه ۱۹۱۰م. سهام-الدوله از حکومت فارس برکنار شود.عدم ثبات ظفرالسلطنه حاکم جدید در تعامل با قوای رقیب در فارس و همراهی مقطعی با هر یک از طرفین (کتاب آبی، جلد۴، ۱۳۶۳: ۸۹۴) بر پیچیدگی اوضاع افزود.

ادعای ایلخانی ضیغم‌الدوله برادر صولت‌الدوله که از زمان سهام‌الدوله آغاز شده بود و حمایت سردار اسعد (بختیاری‌ها) و جناح رقیب صولت‌الدوله از ضیغم‌الدوله، ایلخانی قشقایی را از درون ایل با مشکل مواجه ساخت لذا صولت‌الدوله در تاریخ ۶ می۱۹۱۰م./جمادی الاول ۱۳۲۸ه. ق. که موقعیت و مقام خود را در خطر می‌دید تعهد خود را از راه جره برداشت؛ «مشارالیه [صولت‌الدوله] بدون مشورت و اطلاع اولیاء امور فارس با این که تعهدنامه رسمی‌برای حفظ و حراست راه به آنها داده است دفعتاً به تجار شیراز اطلاع داده که بعد از ۱۶ روز دیگر مسئولیت امنیت هیچ قافله‌ای را در راه جره قبول نخواهد کرد نتیجه آنکه حمل مال‌التجاره‌ها در عهده تعویق است تا این که قرار جدیدی با صولت‌الدوله که فعلاً در خانه خبیص است گذاشته شود»(کتاب آبی جلد ۴، ۸۶۶، ۱۳۶۳). هر چند شواهد نشان می‌دهد که با این وجود راه جره تا گشایش مجدد راه شاهی به صورت کژدار و مریز مورد استفاده قرار می‌گرفت(مشروطیت جنوب ایران، ۱۳۸۶: ۲۱۹)، با تشدید مجدد ناامنی‌ها و تهدید به مداخله نظامی‌بریتانیا در جنوب و به تقاضای دولت مرکزی صولت‌الدوله امنیت جاده‌های جنوب و حکومت بنادر را پذیرفت (نصیری طیبی، ۱۳۸۴: ۴۳). در این شرایط حکومت بنادر با اعتراض متحد فرامنطقه‌ای جناح رقیب یعنی بریتانیایی‌ها لغو گردید (کتاب آبی، جلد۴، ۱۳۶۳: ۹۰۸). لذا ایلخانی قشقایی که رقیب را هر چه قدرتمندتر می‌دید و از سویی در نتیجه توطئه آنها از درون ایل با مشکل مواجه شده بود مقابله به

مثل نموده و ضمن حمایت از مخالفان سردار اسعد در ایل بختیاری و اعزام تفنگچی به اصفهان و تهدید به قشون‌کشی به سمت تهران (نصیری طیبی، ۱۳۸۸: ۱۱۲)، سوای این که تهدیدات جناح رقیب را به شیوه خودشان پاسخ گفت؛توطئه علیه مقام ایلخانی خودش را خنثی نمود. در واقع می‌توان اقدامات صولت‌الدوله و مخالفانش را جنگ سردی دانست که طرفین علیه یکدیگر به راه انداخته بودند. چه آنکه نزدیکی صولت‌الدوله به شیخ خزعل و شیخ عرب محمره و تشکیل اتحاد جنوب که با دخالت بریتانیایی‌ها از هم پاشید نیز در همین راستا قابل ارزیابی است.

این توطئه و جنگ سرد بختیاری‌ها و صولت‌الدوله علیه یکدیگر مجدداً راه‌های جنوب را ناامن نمود لذا دولت مرکزی مجدداً جهت برقراری امنیت در راه‌های جنوب ضمن توافق با صولت‌الدوله، ظفرالسلطنه حامی‌ضیغم‌الدوله و زمینه‌ساز اختلاف میان قشقایی‌ها را از حکومت عزل و به صولت‌الدوله وعده دادند که هیچ‌گونه سوء رفتاری از سوی بختیاری‌ها نسبت به قشقایی‌ها صورت نگیرد (وزارت داخله به صولت الدوله، سازمان اسناد ملی ش ۲۴۴۱۳۰۲۹۳۰۰۲۹۶۵؛ به نقل از: نصیری طیبی، ۱۳۸۸: ۱۱۳). اما این وعده‌ها نیز دیری نپایید و انتصاب قوام‌الملک به سمت نایب‌الایاله فارس پس از عزل ظفرالسلطنه (امداد، ۱۳۸۷: ۵۱۰) و نارضایتی صولت‌الدوله اوضاع فارس را مجدداً آشفته ساخت که این شرایط بیش از همه منافع بریتانیا را تهدید می‌نمود لذا دولت بریتانیا در ۱۴ اکتبر ۱۹۱۰م. به دولت ایران اولتیماتوم داد که اگر ظرف مدت ۳ ماه امنیت راه‌های جنوب برقرار نگردد دولت انگلیس برای محافظت راه‌ها قشونی تحت فرماندهی صاحب منصبان انگلیسی برقرار خواهد نمود(کشف تلبیس، رجب۱۳۳۶: ۶۴).

در پی این اولتیماتوم دولت ایران نیز به صولت‌الدوله اولتیماتوم داد که یا نسبت به بازگشایی راه شاهی اقدام نماید و یا این که یاغی دولت باشد؛ (کتاب آبی، جلد۵، ۱۳۶۳: ۹۷۹، قهرمانی، ۱۶۵:۱۳۷۳، ابرلینگ، ۸۵:۱۳۵۸). در نهایت صولت‌الدوله مجبور به بازگشایی راه و تأمین امنیت آن گردید. بنابراین صولت‌الدوله از سوی دولت مرکزی مسئول برقرای امنیت راه‌های جنوب شد. چه آنکه بر اساس اسناد نویافته و مندرج در مقاله حاضر، وزارت داخله تقاضای صولت‌الدوله مبنی بر وارد نمودن اسلحه و مهمات بدون پرداخت عوارض گمرکی برای مستحفظین راه بوشهر را جهت صدور اجازه به وزارت مالیه و این وزارت خانه دستور اجازه به صولت‌الدوله را به اداره گمرکات صادر نموده‌اند. تاریخ اسناد حاضر، محرم ۱۳۲۹ه. ق. برابر با ژانویه ۱۹۱۱م. یعنی سه ماه پس از اولتیماتوم بریتانیا به دولت ایران است که حاکی از مسئولیت صولت‌الدوله در برقراری امنیت راه‌های جنوب از سوی دولت مرکزی می‌باشد.

نتیجه

نابسامانی‌های اجتماعی، ناامنی‌ها و راهزنی‌های نواحی جنوبی در دورۀپس از انقلاب مشروطه محصول شرایط خاص سیاسی و اوضاع ناآرام کشور در این برهه حساس زمانی بود. در فارس نفوذ ساختار قبیله‌ای، و رقابت‌ها و تعارضات میان قوام‌الملک و صولت‌الدوله، سران دو اتحادیه ایلی قدرتمند خمسه و قشقایی، بر شدت ناامنی‌ها افزود. نقش ملّی بختیاری‌ها یعنی سهیم بودن آنان در دولت مشروطه‌و منافع جدید بریتانیا در دوستی با بختیاری‌ها که دشمن دیرینه قشقایی‌ها بودند، ترکیب دسته-بندی‌های رقیب در فارس را به ضرر صولت‌الدوله تغییر داد. حتی تغییر موضع قوام‌الملک به مشروطه خواهی نیز، با وجود اینکه زمینه اتحاد وی با بختیاری‌ها را فراهم کرد، موجب دوستی میان او و صولت-الدوله که در مشروطه خواهی سابقه بیشتری داشت، نگردید. این تغییرات صولت‌الدوله را بر آن داشت تا برای حفظ موقعیت خود در مقابل رقبا از یگانه ابزار مؤثری که در اختیار داشت، یعنی حضور ایل قشقایی در طول مسیرهای ارتباطی بوشهر- شیراز بهره‌گیری نماید و در نتیجه گشایش راه جره را پیشنهاد کرد. صولت‌الدوله از این کار دو هدف را دنبال می‌نمود؛ نخست رفع اتهامات وارده بر خود مبنی بر دخالت در ایجاد ناامنی‌هاو از آن طریق حفظ وجهه ملی، بین المللی و محلی خود؛ دوم ادامه اعمال فشار و محدودیت بر تجارت بریتانیایی‌ها و دولت مرکزی، که به واسطه فقدان امکاناتی همچون کاروانسرا و خط تلگراف در مسیر جره برآورده می‌گردید. سرانجام صولت‌الدوله با کسب امتیاز حفظ امنیت راه شاهی که استفاده از آن خواست مؤکد دولت‌های ایران و انگلستان بود، دورۀ کوتاه استفاده از راه جره را پایان داد.

منابع

ابرلینگ، پیر (۱۳۵۸) «سیاست قبیله ای انگلیس در جنوب ایران». ترجمه کاوه بیات. ماهنامه نور.شماره۴.

ابن بلخی (۱۳۸۵) فارسنامه، به تصحیح گای لسترنج و رینولد آلن نیکلسون، تهران: اساطیر.

اخگر، احمد (۱۳۶۶) زندگی من در هفتاد سال تاریخ معاصر ایران. بی جا : انتشارات خوشه.

اصطخری، ابواسحاق ابراهیم (۱۳۷۳) ممالک و مسالک، ترجمه محمد بن اسعد بن عبدالله تستری، به کوشش ایرج افشار، تهران: موقوفات دکتر محمود افشار یزدی.

امداد، حسن (۱۳۸۷) فارس در عصر قاجار. شیراز: انتشارت نوید.

اوکانر، فردریک (۱۳۷۶) از مشروطه تا جنگ جهانی اول.ترجمه حسن زنگنه. تهران: نشر شیرازه.

حقایق نگار خورموجی، محمدجعفر (۱۳۴۴) حقایق الاخبارناصری. به کوشش حسین خدیو جم. تهران: کتابفروشی زوار.

حمیدی، سیدجعفر (۱۳۷۸) بوشهر در مطبوعات عصر قاجار(جنوب، حبل المتین، مظفری).تهران:انتشارات موسسه مطالعات تاریخ معاصر.

خیراندیش، عبدالرسول (۱۳۷۳) «زمینه‌های اداری و اقتصادی قیام ضد استعماری مردم بوشهر تنگستان دشتی و دشتستان».بوشهر :کنگره هشتادمین سالگرد شهادت ریسعلی دلواری.

ـــــــــــــــــ(۱۳۷۳) «اوضاع فارس در سال‌های جنگ جهانی اول». بوشهر :کنگره هشتادمین سالگرد شهادت ریسعلی دلواری.

رنجبر، محمد علی (۱۳۸۹) فارس از مشروطیت تا جنگ جهانی اول.تهران : انتشارات سازمان اسناد و کتابخانه ملی.

رکن زاده آدمیت، محمدحسین (۱۳۵۷) فارس و جنگ بین الملل. بی جا: انتشارت اقبال.

دشتی، رضا (۱۳۸۷) تاریخ اقتصادی و اجتماعی بوشهر در دوره قاجاریه با تکیه بر نقش تجار و تجارت. تهران: انتشارات پازینه.

دوسفرنامه از جنوب ایران (۱۳۷۷) به کوشش سید علی آل داوود. تهران: انتشارات امیر کبیر

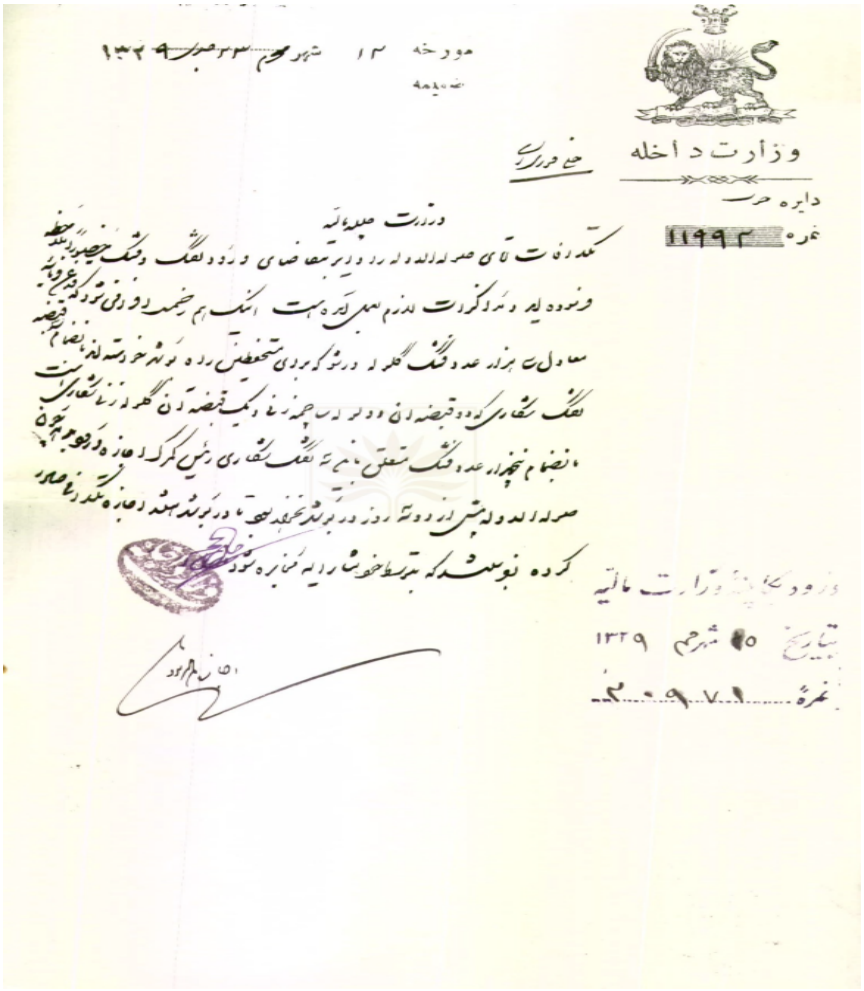
سایکس، سرپرسی (۱۳۷۰) تاریخ ایران. جلد۲. ترجمه سید محمدتقی فخرداعی گیلانی. تهران : انتشارات دنیای کتاب.

سدیدالسلطنه بندرعباسی، محمد علی خان (۱۳۷۱) سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش. تحشیه و تعلیقات احمد اقتداری. تهران: شرکت انتشارات جهان معاصر.
سعادت کازرونی، محمد حسین (۱۳۹۰) تاریخ بوشهر، تصحیح عبدالرسول خیراندیش و عمادالدین شیخ‌الحکمایی، تهران: میراث مکتوب.
سعیدی نیا، حبیب الله (۱۳۸۹) گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت خلیج فارس در دوره قاجاریه. بوشهر: انتشارات دانشگاه خلیج فارس.
سفیری، فلوریدا (۱۳۶۴) پلیس جنوب ایران، ترجمه منصوره اتحادیه و منصوره جعفری فشارکی، تهران: نشر تاریخ ایران.
شفیعی سروستانی، مسعود (۱۳۸۰) فارس در انقلاب مشروطه. شیراز: انتشارات بنیاد فارس شناسی.
شهبازی، عبدالله (۱۳۶۶) ایل ناشناخته(پژوهشی در کوچ نشینان سرخی فارس). تهران : نشر نی.
عیسوی، چارلز (۱۳۶۹) تاریخ اقتصادی ایران. ترجمه یعقوب آژند. تهران : نشر گستره.
فن میکوش، داگوبرت (۱۳۷۷) واسموس. ترجمه کیکاووس جهانداری. قم : مرکز بوشهر شناسی با همکاری انتشارات همسایه.
قاسمی، علی (۱۳۸۶) ردیابی راه باستانی بیشاپور به برازجانبا اتکا به بررسی محوطه‌های عصر ساسانی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه آزاد اسلامی‌تهران مرکز.
قهرمانی، مظفر (۱۳۷۲) تاریخ وقایع عشایری فارس. تهران: انتشارات علمی.
کاکس، سرپرسی (۱۳۷۷) گزارش‌های سالانه سرپرسی کاکس سرکنسول انگلیس در بوشهر(۱۹۰۱۱-۱۹۰۵م/۱۳۳۹-۱۳۲۳ ه ق). ترجمه حسن زنگنه. تهران: انتشارات پروین.
بشیری، احمد (۱۳۶۳) کتاب آبی (گزارشهای محرمانه وزارت امور خارجه انگلیس درباره انقلاب مشروطیت ایران)،جلد۳ و ۴و۵ و ۸. تهران: نشر نو.
کرزن، جرج ناتانیل (۱۳۷۳) ایران و قضیه ایران. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. جلد ۱و۲. تهران: انتشارات علمی‌و فرهنگی.
کشف تلبس یا دورویی ونیرنگ انگلیس (رجب۱۳۳۶) اداره روزنامه کاوه. تبریز: نشر احیاء.
گرومر، استفان رای (۱۳۷۷) چالش برای قدرت و ثروت در جنوب. ترجمه حسن زنگنه. قم: نشر همسایه.

مشروطیت جنوب ایران به گزارش بالیوز بریتانیا در بوشهر (۱۳۸۶) ترجمه حسن زنگنه. تهران: موسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
مطهری زاده، موسی (۱۳۸۳) ناصردیوان کازرونی به روایت اسناد. تهران : انتشارات کازرونیه.
مقدسی، ابوعبدالله محمدبن احمد (۱۳۸۵) احسن التقاسیم فی معرفه‌الاقالیم، ترجمه علینقی منزوی، چاپ دوم، تهران: کومش.
میرزایی دره شوری، غلامرضا (۱۳۸۱) قشقایی‌ها و مبارزات مردم جنوب. تهران: انتشارات مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
نصیری طیبی، منصور (۱۳۸۴) ایالت فارس و قدرت‌های خاجی از مشروطیت تا سلطنت رضا شاه. تهران: مرکز اسناد و خدمات پژوهی.
———— (۱۳۸۸) نقش قشقایی‌ها در تاریخ و فرهنگ ایران. تهران: وزارت علوم تحقیقات و فن آوری.
نیبور، کارستن (۱۳۵۴) سفرنامه نیبور. ترجمه پرویز رجبی. بی‌جا: انتشارات توکا.
نیلستروم، گوستاو (۱۳۷۲) شاخه نبات (خاطرات سرگرد گوستاو نیلستروم). ترجمه افشین پرتو. بوشهر : اداه کل فرهنگ و ارشاد اسلامی.
ویلم فلور (۱۳۸۸) برازجان. ترجمه توضیحات و تعلیقات دکتر عبدالرسول خیراندیش. تهران: انتشارات آباد بوم.
هدایت، مهدیقلی مخبرالسلطنه (۱۳۸۵) خاطرات و خطرات گوشه‌هایی از تاریخ شش پادشاه و گوشه ای از دوره زندگی من. تهران:زوار
سند شماره ۱: نامه وزارت داخله به وزارت مالیه مبنی بر تقاضای صولت الدوله به وارد نمودن اسلحه بدون حقوق گمرکی.
سند شماره ۲: نامه وزارت مالیه به اداره مرکزی گمرکات مبنی بر صدور مجوز وارد نمودن اسلحه برای صولت الدوله.
سند شماره ۳: جوابیه صدور مجوز وارد نمودن اسلحه بدون پرداخت عوارض گمرکی به صولت الدوله.

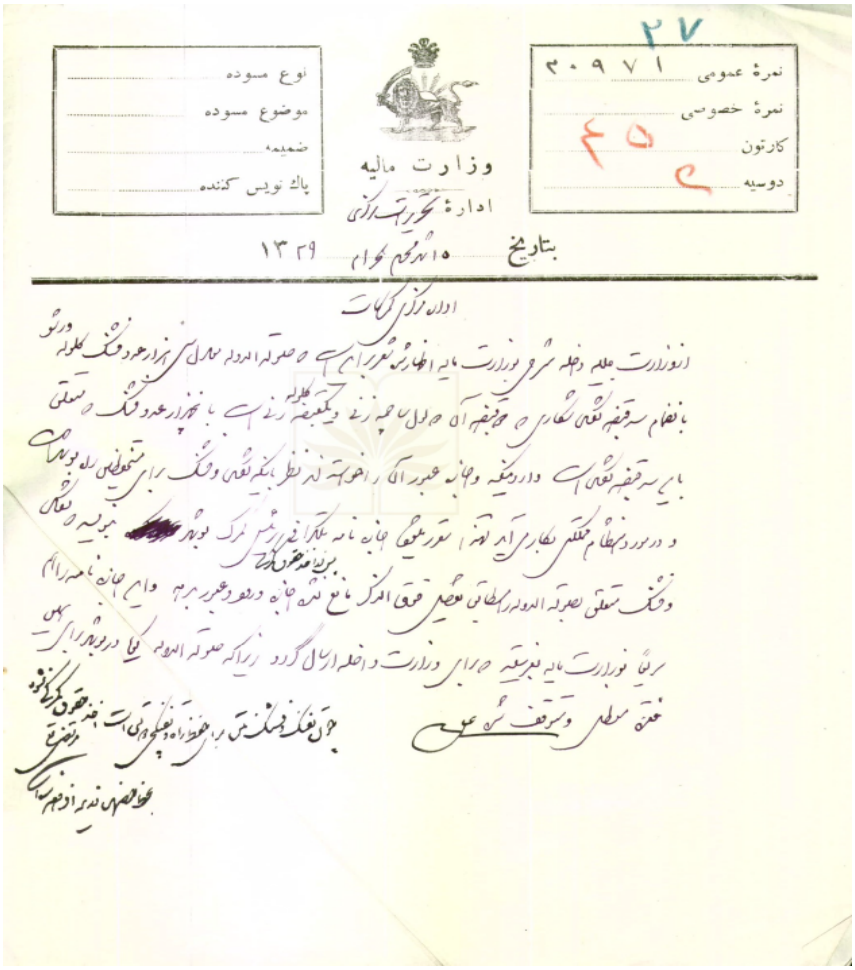


نقشهٔ مسیرهای میان بوشهر و شیراز

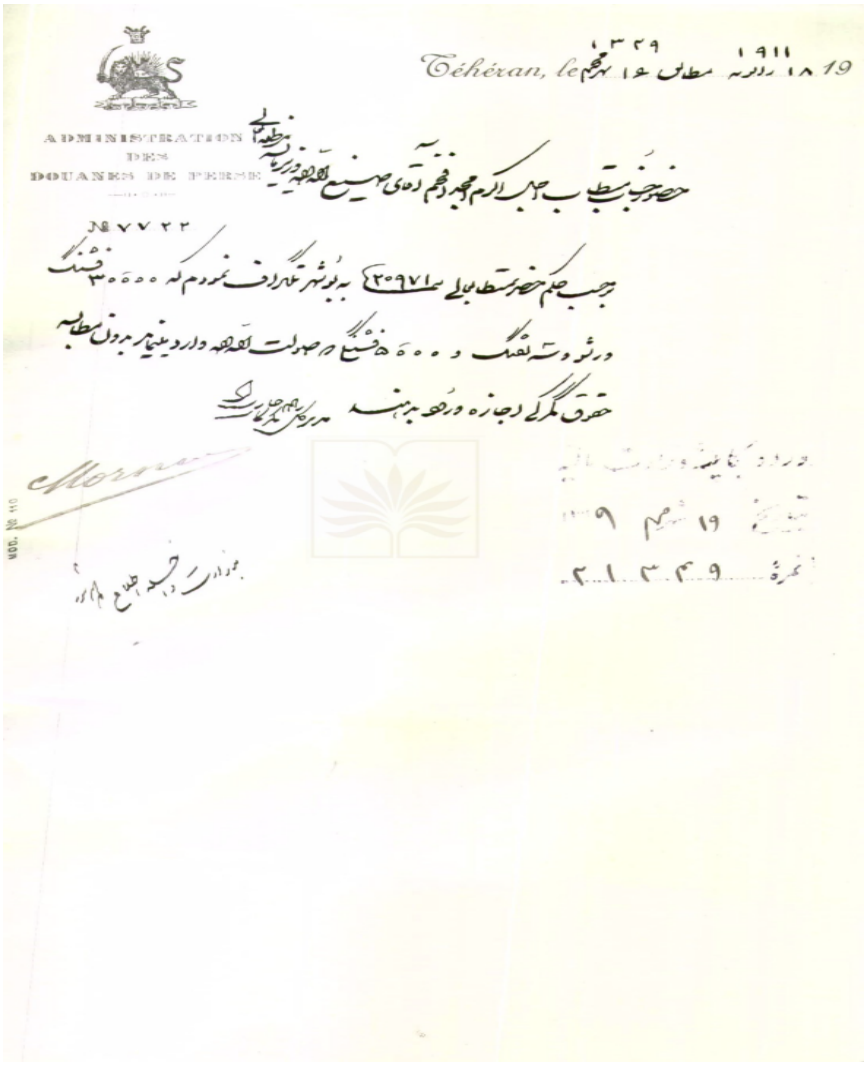


وزارت داخله

سند شماره ۱ : نامه وزارت داخله به وزارت مالیه مبنی بر تقاضای صولت الدوله
به وارد نمودن اسلحه بدون حقوق گمرکی



سند شماره ۲: نامه وزارت مالیه به اداره مرکزی گمرکات مبنی بر صدور مجوز وارد نمودن اسلحه برای صولت الدوله


ADMINISTRATION
DES
DOUANES DE PERSE

Téhéran, le ۱۹ ۱۸ ۱۹۱۱

سند شماره ۳: جوابیه صدور مجوز وارد نمودن اسلحه بدون پرداخت عوارض گمرکی به صولت الدوله