

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



دانشگاه اصفهان

دانشکده ادبیات و علوم انسانی

گروه تاریخ

پایان نامه کارشناسی ارشد رشته تاریخ گرایش ایران دوره اسلامی

راه های تجاری فارس طی سال های جنگ جهانی اول و دوم

(۱۳۲۴-۱۲۹۳ ش / ۱۹۴۵-۱۹۱۴ م)

استادان راهنما:

دکتر مرتضی دهقان نژاد

دکتر سید اصغر محمودآبادی

استاد مشاور:

دکتر لقمان دهقان نیری

پژوهشگر:

ظریفه کاظمی

مهر ماه ۱۳۸۹

کلیه حقوق مادی مترتب بر نتایج مطالعات، ابتکارات و
نوآوری‌های ناشی از تحقیق موضوع این پایان‌نامه متعلق
به دانشگاه اصفهان است.



دانشگاه اصفهان

دانشکده ادبیات و علوم انسانی

گروه تاریخ

پایان نامه کارشناسی ارشد رشته تاریخ گرایش ایران دوره اسلامی
خانم ظریفه کاظمی تحت عنوان

راه های تجاری فارس طی سال های جنگ جهانی اول و دوم

(۱۳۲۴-۱۲۹۳ ش / ۱۹۴۵-۱۹۱۴ م)

در تاریخ ۱۳۸۹/۷/۲۷ توسط هیأت داوران زیر بررسی و با درجه عالی به تصویب نهایی رسید.

امضاء

۱- استاد راهنمای پایان نامه دکتر مرتضی دهقان نژاد با مرتبه علمی دانشیار

امضاء

۲- استاد راهنمای پایان نامه دکتر سید اصغر محمودآبادی با مرتبه علمی دانشیار

امضاء

۳- استاد مشاور پایان نامه دکتر لقمان دهقان نیری با مرتبه علمی دانشیار

امضاء

۴- استاد داور داخل گروه دکتر مرتضی نورانی با مرتبه علمی دانشیار

امضاء

۵- استاد داور خارج از گروه دکتر حسین مسعودنیا با مرتبه علمی استادیار

امضای مدیر گروه

تقدیر و تشکر

سپاس بی کران پروردگار یکتا را که هستی مان بخشید و به طریق علم و دانش رهنمونمان شد و به همنشینی رهروان علم و دانش مفتخرمان نمود و خوشه چینی از علم و معرفت را روزیمان ساخت. اکنون در آستانه راهی نو به پاس نعمات بی حد پروردگار، بر خود لازم می دانم از اساتید راهنما جناب آقای دکتر مرتضی دهقان نژاد و آقای دکتر سیداصغر محمودآبادی و همچنین استاد مشاور آقای دکتر لقمان دهقان نیری که با رهنمودهای ارزنده خود در نگارش این پایان نامه یاریم نمودند. تشکر و قدردانی نمایم.

تقدیم به

پدر و مادر مهربان و بزرگوارم

که وارث پشتیبان هایم بوده اند.

چکیده

خلیج فارس به عنوان منطقه ای استراتژیک، همواره از اهمیت و جایگاه تاریخی ویژه ای برخوردار بوده است. این منطقه از روزگار باستان تاکنون به لحاظ تجارت و منابع غنی موجود در آن، مورد توجه اقوام و ملل مختلف بوده است. ایالت فارس به دلیل موقعیت سوق الجیشی و قرارگرفتن در مسیر راه های مهم تجاری کشور همواره حائز اهمیت فراوان بوده است. در خلال سال های ۱۲۹۳-۱۳۲۴ ش / ۱۹۱۴-۱۹۴۵م، حمل و نقل کالا از بنادر مهمی چون بوشهر و تا حدودی بندرعباس از طریق ایالت فارس صورت می گرفت. استقرار نیروهای انگلیسی در فارس، ایلات و یاغیان مسلحی که در این منطقه ساکن بودند و جنگ های جهانی اول و دوم و قحطی، امنیت راه های تجاری فارس را مختل و اهمیت توجه به راه های این ایالت را در این زمان دو چندان کرد. در واقع این مسیر را بایستی یکی از شاهراه های مهم اقتصادی ایران در جنوب به شمار آورد. اشغال ایران توسط متفقین در طول دو جنگ جهانی، تأثیراتی بر اوضاع سیاسی و اقتصادی ایران گذاشت. حضور آنها موجب رکود تجارت در ایران و از جمله در جنوب گردید. از آنجا که فارس در معرض عبور و حمل و نقل متفقین قرار داشت، متأثر از این اوضاع بود. انگلیسی ها در راستای منافع خود، اقدام به شوسه کردن جاده ها کردند، که به بهبود راه های تجاری کمک کرد. اما عوامل متعددی موجب اختلال در امر تجارت منطقه بود، که شاید مهمترین آن ناامنی راه ها به واسطه ی راهزنی، شورش ایلات، دخالت عناصر بیگانه و عدم قدرت دولت مرکزی بود. رقابت دولت های انگلیس، آلمان و عثمانی در خاک ایران به این مشکلات دامن می زد که سرانجام در زمان رضاشاه با استقرار دولت جدید آرامش نسبی برقرار گردید. در عصر رضاشاه توجه جدی به راهسازی شد. امنیت هم نسبت به گذشته افزایش یافت و شرایط مناسب تری برای تجارت فراهم گردید. اما همچنان نارضایتی از خرابی راه ها و ناامنی وجود داشت که به رونق تجارت آسیب می رساند، علی رغم مشکلات موجود، بستر مناسب تجارت، هم جواری با خلیج فارس و تعاملات افزون تر با دول بیگانه موجب تردد بیشتر تجار داخلی و خارجی در راه های مواصلاتی جنوب گردید. این امر باعث گردید که تعدادی از کشورها اقدام به تأسیس شرکت های تجاری و حتی کنسولگری در شهرهای تجاری جنوبی نمایند. این رساله بر آن است تا به بررسی چگونگی وضعیت راه های تجاری فارس در خلال سال های ۱۳۲۴-۱۲۹۳ ش / ۱۹۴۵-۱۹۱۴م با تکیه بر منابع کتابخانه ای و آرشیوی بپردازد.

واژگان کلیدی: فارس، راه، تجارت، امنیت، جنگ جهانی اول و دوم، قحطی.

فصل اول: کلیات

۱ - ۱ - تبیین مساله پژوهشی و اهمیت آن	۱
۱ - ۲ - کلید واژه‌ها	۵
۱ - ۳ - اهداف	۶
۱ - ۴ - فرضیات و پرسش ها	۶
۱ - ۵ - پیشینه تحقیق	۷
۱ - ۶ - روش تحقیق و مراحل آن	۷
۱ - ۷ - بررسی تعدادی از منابع	۸
۱ - ۷ - ۱ - تاریخ های محلی	۸
۱ - ۷ - ۲ - مطالعات و تحقیقات	۸
فصل دوم: اوضاع تجاری ایران از جنگ جهانی اول تا پایان جنگ جهانی دوم (۱۲۹۳ - ۱۳۲۴ ش	
(۱۹۱۴ - ۱۹۴۵ م)	
۲ - ۱ - تجارت ایران	۱۱
۲ - ۱ - ۲ - طرف های تجاری ایران	۱۴
۲ - ۱ - ۲ - ۱ - روسیه	۱۴
۲ - ۱ - ۲ - ۲ - انگلیس	۱۵
۲ - ۱ - ۲ - ۳ - عثمانی	۱۶
۲ - ۱ - ۲ - ۴ - فرانسه	۱۷
۲ - ۱ - ۲ - ۵ - آلمان	۱۷
۲ - ۱ - ۲ - ۶ - آمریکا	۱۸
۲ - ۱ - ۲ - ۷ - سایر دولت ها	۱۹
۲ - ۲ - تجارت ایالت فارس در سال های ۱۳۲۴ - ۱۲۹۳ هـ . ش / ۱۹۴۵ - ۱۹۱۴ م	۱۹
۲ - ۲ - ۱ - تجارت ایالت فارس	۱۹
۲ - ۲ - ۲ - تأسیس تجارت خانه و اتاق تجارت	۲۲
۲ - ۱ - ۳ - صادرات و واردات	۲۵

فصل سوم: وضعیت مالیه ایران از آغاز جنگ جهانی اول تا پایان جنگ جهانی دوم

۲۹	۳- ۱- مالیه
۲۹	۳- ۱- ۱- پول
۳۱	۳- ۱- ۲- بانک
۳۱	۳- ۱- ۲- ۱- بانک شاهنشاهی ایران
۳۲	۳- ۱- ۲- ۲- بانک استقراضی روس
۳۳	۳- ۱- ۲- ۳- بانک ملی
۳۴	۳- ۱- ۳- بودجه
۴۰	۳- ۲- درآمدها
۴۰	۳- ۲- ۱- مالیات

فصل چهارم: راه های تجاری فارس

۴۵	۴- ۲- راه های ایالت فارس
۴۹	۴- ۲- ۱- راه های کاروانرو
۵۳	۴- ۲- ۲- درشکه رو
۵۳	۴- ۲- ۳- راه های شوسه
۵۸	۴- ۲- ۴- راه آهن
۶۰	۴- ۳- استراحت گاه های بین راهی در مسیر راه های کاروانی فارس
۶۰	۴- ۳- ۱- کاروانسرا
۶۱	۴- ۳- ۱- ۱- کاروانسرای واقع در جوار پیر معلم کثیر
۶۱	۴- ۳- ۱- ۲- کاروانسرای میران، نمونه ی کاروانسراهای درون شهری
۶۲	۴- ۳- ۲- چاپارخانه

فصل پنجم: مشکلات و موانع موجود بر سر راه توسعه راه های جنوب

۶۴	۵- ۱- موانع سیاسی
۶۴	۵- ۱- ۱- فقدان قدرت مرکزی
۶۸	۵- ۱- ۲- سرقت و راهزنی
۷۰	۵- ۱- ۳- ایلات

۷۱.....	۵-۵-۳-۱- ایل قشقای
۷۳.....	۵-۵-۳-۲- ایلات خمسه
۷۳.....	۵-۵-۳-۳- شورش های ایلات جنوب
۷۸.....	۵-۲- موانع اقتصادی
۷۸.....	۵-۲-۱- فقدان امکانات حمل و نقل مناسب
۸۳.....	۵-۲-۲- راهداری
۸۶.....	۵-۲-۳- قاچاق کالا
۸۹.....	۵-۳- عوامل و موانع طبیعی
۹۱.....	۵-۴- قحطی
۹۹.....	۵-۵- بیماری
۱۰۲.....	نتیجه گیری
۱۰۴.....	پیوست ها
۱۱۱.....	منابع و مآخذ

مقدمه

ایران به دلیل موقعیت استراتژیکی همیشه مورد توجه کشورهای قدرتمند بوده است. بالطبع حضور آنها در ایران گرچه ایرانیان را با نمودهای تمدن جدید آشنا ساخت ولی اثرات مخربی را نیز برای این کشور در پی داشته است. ایران به عنوان پلی میان شرق و غرب عالم، همواره از موقعیت ممتازی برخوردار بوده است. راه های تجاری ابریشم و یا ادویه از این سرزمین می گذشتند و برکاتی را نصیب ایران می نمودند، هرچند در مقابل آن تهاجمات اقوام شرقی و گاهی غربی نیز ویرانی هایی را برای ایران بار آورد. در این میان خلیج فارس به عنوان یکی از آب های مهم جهان که دارای اهمیت استراتژیکی و ژئوپولتیک می باشد. نقش تعیین کننده ای در تنظیم روابط سیاسی و اقتصادی کشورهای همسایه با دیگر نقاط جهان داشت و ایالت فارس به عنوان یکی از مناطق ساحلی خلیج فارس دارای اهمیت خاصی بود. چنانکه در طول جنگ جهانی اول و دوم این ایالت به صحنه مبارزات آشکار و پنهان نیروهای خارجی تبدیل شد که تأثیرات آن را بر نهادهای اقتصادی و امنیتی فارس، به خوبی می توان ملاحظه کرد. ناامنی راه ها، قحطی، شورش های پی در پی ایلات، همگی را می توان حاصل دخالت دولت های بیگانه و ضعف دولت مرکزی دانست.

ایالت فارس در فاصله سال های ۱۳۲۴ - ۱۲۹۳ ه. ش / ۱۹۴۵ - ۱۹۱۴ م دچار خشکسالی و قحطی شد. جاده های نامناسب، اشغال آن توسط متفقین و کمبود وسایل حمل و نقل مانع از ارسال به موقع کالاهای ضروری به مردم می شد. مشکلات دیگری نظیر عدم امنیت در راه های کاروان رو به دلیل وجود راهزنان، تاخت و تاز ایلات کوچ نشین و اخذ مکرر راه داری، در رونق تجارت اثر سوء می گذاشت. اگر چه مشکلاتی نظیر ناامنی در طی این مسیر و اخذ راهداری قبل از جنگ جهانی اول وجود داشت اما در این سی سال به دلیل حضور دول اروپایی، شرایط سخت تر شد زیرا حضور آنها به اوضاع نابسامان دامن زده و منجر به اختلال و آسیب دیدگی در امر تجارت منطقه می شد.

این پایان نامه در ۵ فصل و یک نتیجه تنظیم شده است.

فصل اول: کلیات

فصل دوم: اوضاع تجاری ایران از جنگ جهانی اول تا پایان جنگ جهانی دوم (۱۲۹۳ - ۱۳۲۴ ش / ۱۹۱۴ - ۱۹۴۵ م)

فصل سوم: وضعیت مالیه ایران از آغاز جنگ جهانی اول تا پایان جنگ جهانی دوم

فصل چهارم: راه های تجاری فارس

فصل پنجم: مشکلات و موانع موجود بر سر راه توسعه راه های جنوب

فصل اول

کلیات

۱ - ۱ - تبیین مساله پژوهشی و اهمیت آن

روند این پژوهش از ۱۲۹۳ ش / ۱۹۱۴ م شروع جنگ جهانی اول آغاز و تا ۱۳۲۴ ش / ۱۹۴۵ م، پایان جنگ جهانی دوم را شامل می گردد. این دوران شامل حکومت احمد شاه آخرین شاه قاجار و پس از وی ۲۴ سال از سلسله پهلوی (۱۳۰۴ تا ۱۳۵۷ ش) می شود که تا ۱۳۲۰ ش / ۱۹۴۱ م، حکومت رضاشاه و ۴ سال آغازین سلطنت پهلوی دوم را در برمی گیرد. در ۱۶ رجب ۱۳۲۷ ق / ۱۹۰۹ م محمدعلی شاه خلع و ولیعهد وی احمد میرزا به سلطنت منصوب شد، اما چون سنش قانونی نبود ابتدا عضدالملک و سپس ناصرالملک نیابت سلطنت را بر عهده گرفتند. ناصرالملک نیز در تاریخ ۲۸ شعبان ۱۳۳۲ ق / ۱۹۱۴ م از نیابت سلطنت کناره گیری کرد (سلیمانی، ۱۳۷۸: ۴۰-۳۷). تاجگذاری احمد شاه هفده ساله، که از این پس بدون نایب السلطنه حکومت می کرد، در تیر ۱۲۹۳ ش / ژوئیه ی ۱۹۱۴ م، یعنی هشت روز پیش از آغاز جنگ جهانی اول صورت پذیرفت. در دوره ای که

کشور گرفتار تجاوز، ویرانی اقتصادی، شورش ها و درگیری های داخلی بود، او فرمانروای ضعیفی از کار درآمد (کدی، ۱۳۸۷: ۱۱۳). در این زمان دولت مرکزی (در زمان سلطنت احمدشاه قاجار) وضعیت نومیدکننده ای داشت، در طول ۱۲ سال بین سال های ۱۲۸۸-۱۳۰۰ ش / ۱۹۰۹-۱۹۲۱ م، بیش از پنجاه بار کابینه تغییر کرد (فوران، ۱۳۸۷: ۲۹۷). آخرین پادشاه قاجار در کمال ضعف و سستی به سر می برد و حکومت او دستخوش میل و خواهش سفرای انگلیس یا متنفذان داخلی بود. خزانه دولت خالی و از ارتش فقط اسمی مانده بود. امنیت وجود نداشت و از عدالت خبری نبود. در ایالات و ولایات و شهرها اثری از سلطه حکومت مرکزی به چشم نمی خورد. دخالت بیگانگان و آشفتگی اوضاع، رشته امور را از هم گسیخته بود. در این میان رضاخان سردار سپه موجبات انقراض دولت قاجار را ابتدا با کودتای اسفند ۱۲۹۹ ش / ۱۹۲۰ م و سپس انقراض آن را در سال ۱۳۰۴ ش / ۱۹۲۵ م فراهم نمود (سلیمانی، ۱۳۷۸: ۴۵). در پایان آبان ماه ۱۳۰۴ ش برابر با اکتبر ۱۹۲۵ م مجلس پنجم به خلع احمدشاه قاجار از سلطنت رأی داد. روز ۲۱ آذر / ۱۲ دسامبر همین سال مجلس مؤسسان با اکثریت، سلطنت را به خاندان پهلوی تفویض کرد. سه منبع اصلی که رضاخان با اتکای به آنها به سلطنت رسید عبارت بودند از: نیروهای مسلح، حزب های اکثریت در مجلس پنجم و قدرت های بزرگ خارجی (فوران، ۱۳۸۷: ۳۰۹-۳۰۵).

رضاشاه به عنوان یک مصلح، همانند نوعی آتاتورک ایرانی به تاج و تخت نشست. اساس برنامه ی سیاسی او عبارت بود از نابودی نظام گذشته (یعنی انهدام سلطنت سنتی، امتیازات آریستوکراسی، و حقوق و مزایای علما) و آنگاه بنیان ایران جدید، این امر مستلزم غربی نمودن جامعه به طور کلی بود؛ ایجاد یک نظام اداری نوین براساس موازین غربی، بهبود و اصلاح حمل و نقل توسط احداث طرق و خطوط راه آهن، اصلاح و غیرمذهبی کردن نظام های آموزشی و حقوقی و ارائه ی برنامه های کوتاه مدت و درازمدت صنعتی شدن (زرگر، ۱۳۷۲: ۱۳۰). در زمان حکومت رضاشاه، دخالت قدرت های غربی، همچنان محسوس بود. تا سال ۱۳۰۴ ش / ۱۹۲۵ م، ساختار اجتماعی-اقتصادی جامعه در مقایسه با دوران قبل از جنگ جهانی اول خیلی کم تغییر کرده بود (کدی، ۱۳۶۹: ۱۴۵). پس از کناره گیری رضاشاه در سال ۱۳۲۰ ش / ۱۹۴۱ م، فرزندش محمدرضاشاه جانشین او شد. اوضاع کشور باز هم نابسامان شد.

ایران به علت موقعیت استراتژیکی که داشت همواره در طول تاریخ مورد توجه کشورهای قدرتمند و سودجو بوده و دو جنگ جهانی هم از این قضیه مستثنی نیست. ایران در جنگ جهانی اول و دوم، توسط متفقین به دلیل مزیت جاده های این کشور که نزدیک ترین راه کمک رسانی به روسیه بود، اشغال شد. امتیازاتی نظیر مسافت کمتر و امنیت بیشتر نسبت به سایر کشورهای همسایه روسیه، استفاده از جاده های این کشور در چهار فصل سال، قابل اعتماد و قابل استفاده بودن راه ایران از طریق خلیج فارس و همچنین نفت که برای متفقین حیاتی

بود، باعث گردید که همین راه را انتخاب و کمک به شوروی از این طریق صورت بگیرد (ازغندی، ۱۳۷۶: ۶۹؛ اسکرین، ۱۳۷۳: ۸). این کشورها برای پیشبرد اهداف سیاسی، اقتصادی خود ایران را مورد توجه قرار دادند. بالطبع توجه آنها به ایران اثرات مخربی را برای این کشور در پی داشت و فارس هم متأثر از این جریان ها بود. فارس در دوره تحقیق شامل شهرستان های شیراز، بوشهر، لار، فسا، کازرون، آباده و فیروزآباد می شد و همچنین ۳۲ بخش و ۱۵۴ دهستان بود که ۲۹۲۴ آبادی را در برمی گرفت. در طول دوره مورد بحث بندر بوشهر و نیز مدتی بندرعباس جزء ایالت فارس بود. از طرفی راه های تجاری ایالت فارس از بندر بوشهر و بندرعباس شروع شده و در شیراز به هم پیوسته پس از طی مسیر از طریق آباده وارد ایالت اصفهان می گردید.

عوامل متعدد داخلی به ثبات و امنیت راه های تجاری آسیب می رساند. عواملی نظیر ضعف و فقدان قدرت مرکزی و بالطبع آن ضعف حکومت محلی نقش مهمی در فعالیت سودجویان، قاچاقچیان، سارقان، راهداران در ایالت فارس داشت. قحطی های پی در پی که علاوه بر عوامل طبیعی، عوامل دیگری نظیر اشغال نواحی جنوبی توسط متفقین، قاچاق، سرقت و احتکار در آن نقش داشت، به تجارت آسیب می رساند. فارس به دلیل نزدیکی به خلیج فارس و بنادر جنوب دارای موقعیت خاصی است. تهاجمات سیاسی اقتصادی استعمارگران غربی قبل و بعد از جنگ جهانی اول بر ساختار اقتصادی ایالت بزرگ فارس تأثیر بسزایی داشت که از جمله این موارد می توان به ناامنی (جانی و مالی) در جاده ها اشاره کرد. ایران با کمبود نیروی نظامی رو به رو بود. کمبود نیروی نظامی ایران در فاصله دو جنگ جهانی از جمله مشکلاتی بود که دولت با آن روبرو شد و موجب می گردید که دولت در حفظ امنیت مناطق مختلف کشور از جمله جنوب که از نظر اقتصادی حیاتی بود، ناتوان باشد و به همین دلیل دولت حاکم در سرکوب ایلات یاغی و سارقین قدرت مانور نداشت. دولت مجبور بود به دلیل نبود نیروی متخصص داخلی از نیروی کارآمد خارجی دعوت به کار کند تا به امور نظامی، مالیاتی و عمرانی، سر و سامان داده شود.

در زمان جنگ اول در سراسر کشور فقط دو نیروی مسلح مؤثر و قابل ملاحظه به چشم می خورد. یکی از این دو نیرو، بریگاد قزاق بود که از هشت هزار نفر تشکیل می شد. افراد این بریگاد مخلوطی از اهالی قفقاز، مسلمانان آسیای مرکزی و ایرانیان بود که تعلیمات و فرماندهی آنان توسط افسران روسی انجام می گردید. وظیفه این بریگاد حفظ نظم بود که مرکز ستاد آن در تهران و دستجات آن در ایالات شمالی نظیر: تبریز، قزوین و همدان قرار داشت که به موجب قرارداد "منطقه نفوذ" ۱۹۰۷، جزو منطقه روسیه به شمار می رفت. این نیرو از هر جهت به عنوان وسیله ای برای اجرای مقاصد سیاست روسیه تزاری تشکیل شده بود (اسکرین، ۱۳۶۳: ۲۴؛ سایکس، ۱۳۷۰، ج ۲: ۶۱۴).

نیروی دیگر "ژاندارمری سوئدی" بود که برای حفظ امنیت داخلی به وجود آمد، در سال ۱۳۲۸ ق / ۱۹۱۰ م در مجلس مسئله آوردن مستشار برای وزارتخانه ها مطرح شد، از سوئد اعزام یک هیئت را خواستار شدند که آنها پذیرفتند از جمله شروط آنها این بود که تکفل امور صاحبمنصبان مزبور در ایران نباید با سفرای روس و انگلیس باشد. اولین گروه صاحبمنصبان سوئدی به ریاست سرهنگ یالمارسن در ۱۹ شعبان ۱۳۲۹ ق / ۱۹۱۱ م، به تهران وارد گردیدند. یالمارسن در اوایل ۱۳۳۰ ق / ۱۹۱۲ م، شروع به تشکیلات نمود، ژاندارمری به دسته های ثابت در راه های ذیل مستقر شدند: ۱- راه انزلی به قزوین و تهران تا قم ۲- راه قزوین و زنجان ۳- راه بوشهر تا شیراز و ایزدخواست. مقرر شد دسته های سیار مثل سرباز گرفته و تربیت شوند و در نقاط مرکزی متجمع گردیده و حتی المقدور در خارج از حدود خود خدمت نکنند مگر آنکه به امر دولت باشد (جمالزاده، ۱۳۷۶: ۱۴۹ - ۱۴۸).

در این میان انگلیس با اقداماتی مانند ایجاد پلیس جنوب دست دولت مرکزی ایران را از دخالت در امور جنوب باز داشته بود. حضور پلیس جنوب و از طرفی واسموس و تحریکاتی که توسط آنها صورت می گرفت، منجر به ناامنی و آشوب هرچه بیشتر در ایالت فارس می گردید. گاهی پلیس جنوب خود نیز به بهانه های مختلف به غارت اموال مردم می پرداخت. چنانکه در سال ۱۳۰۰ ش / ۱۹۲۱ م، یک دسته از پلیس جنوب به بازار وکیل حمله نموده و قسمتی از بازار را غارت کردند (ستاره ایران، ۱۳۰۰، نغمه جدید فارس، ش ۵۲: ۲). علاوه بر مورد مذکور اسنادی موجود است که حاکی از خسارت نیروی پلیس جنوب به باغ های اطراف شیراز می باشد که شکایت صاحبان و تقاضای پرداخت خسارت را در پی داشته است (آرشیو مرکز اسناد وزارت امور خارجه، پ ۲۷-۱، ۲، ک ۴۱، ۱۳۰۰ ش). دول خارجی در جنوب از امکانات حمل و نقل کشور در طول دو جنگ جهانی استفاده می کردند، آن هم در شرایطی که کشور با کمبود وسایل نقلیه روبه رو بود. طبق گزارش اداره شهربانی شیراز در روز ۴ / ۱۲ / ۱۳۲۰ ش / ۱۹۴۰ م، تقریباً یک صد سرباز و نه دسته ارتشی شوروی به وسیله ۸ کامیون از اصفهان به شیراز وارد و پس از یک شب توقف به بوشهر رهسپار شدند (مرکز اسناد ملی ایران، ۱۳۲۰ ش، ۲۹۰۰۰۹۶۳). امکانات تأسیسات بندری ایران نیز همچون تأسیسات راه آهن و راه های شوسه تا سرحد نابودی به خدمت ماشین جنگی متفقین درآمدند (الهی، ۱۳۶۵: ۱۸۳).

تشکیل نیروی متحدالشکل جدید بعد از کودتای ۱۲۹۹ ش / ۱۹۲۰ م، از طریق ادغام نیروهای غیر پراکنده نظامی آن زمان یعنی، بریگاد قزاق، پلیس جنوب، ژاندارمری، بریگاد مرکزی و خلع سلاح عمومی پا به عرصه حیات سیاسی - نظامی گذاشت، در سال های بعد با اختصاص حدود نیمی از بودجه کشور و از طریق تأسیس دانشکده افسری، اعزام دانشجویان نظامی به خارج از کشور، ایجاد ارتش حرفه ای، افزایش کادر نظامی، خرید

سلاح های جدید و آموزش های جدید، دگرگونی تشکیلاتی، ایجاد شهربانی، به کارگیری نیروی رزمی و پایه گذاری نیروی هوایی و دریایی از طریق خرید ده ها فروند هواپیمای جنگی و تعداد ناوشکن و کشتی توپدار و تصویب خدمت نظام وظیفه عمومی گسترش یافت (مقصودی، ۱۳۸۰: ۳۴).

تلاش رضاشاه برای ایجاد ارتش نوین در ایران که تا آن زمان سابقه نداشت، موجب افزونی بودجه و مخارج برای توسعه تسلیحات و تربیت صاحب منصبان نظام (افسران) شد. این نهاد برای نخستین بار از سده ی هجدهم (۱۰۷۹ تا ۱۱۷۹ ش)، پشتیبان ساختار سلطنتی شده بود و آن نیز تعدیل بودجه، تنظیم دخل و خرج، تأمین عواید ناشی از مالیات و گمرک و بالاخره جلوگیری از حیف و میل آن را به همراه داشت (سلیمانی، ۱۳۷۸: ۶۰-۵۹؛ فوران، ۱۳۸۷: ۳۰۵). رضاشاه، ارتش نوین را رکن اصلی نظم نوین خود قرار داد. با بیش از پنج برابر افزایش بودجه ی سالانه ی دفاعی از سال ۱۳۲۰-۱۳۰۵ ش / ۱۹۴۱-۱۹۲۶م و امکان سربازگیری از مردم کشور به واسطه ی قانون نظام وظیفه- نخست از روستاها، سپس از شهرها و سرانجام از عشایر- نیروهای مسلح از پنج لشکر با ۴۰۰۰۰ نفر به هجده لشکر با ۱۲۷۰۰۰ نفر رسید. نیروی هوایی کوچک و هنگ مکانیزه ای با ۱۰۰ تانک و چند ناوچه در خلیج فارس نیز بدان ضمیمه شد. او در همه ی مراسم عمومی لباس نظامی بر تن می کرد، سطح زندگی افسران ارتش را بالاتر از سایر حقوق بگیران قرار داد (آبراهامیان، ۱۳۸۲: ۱۲۴).

لذا می طلبد که در پژوهشی به بررسی وضعیت راه های تجاری فارس و همچنین به آثار منفی و شاید مثبت آن مهمانان ناخوانده پرداخته و تأثیر حضور آنها را در امنیت تجاری و بازرگانی ایالت فارس و حفظ منافع ملی مورد بررسی قرار داد.

۱- ۲- کلید واژه ها

- فارس (Fars): فارس در دوره تحقیق منطقه وسیعی است که قسمتی از جنوب و جنوب باختری کشور ایران را فرا گرفته ، حدود و موقع جغرافیایی آن از شمال به استان اصفهان ، از شمال غربی به خوزستان از خاور به کرمان و از جنوب و جنوب غربی به خلیج فارس محدود است. استان فارس از هشت شهرستان (شیراز، بوشهر، لار، فسا، کازرون، آباده، فیروزآباد) و ۳۲ بخش و ۱۵۴ دهستان که ۲۹۲۴ آبادی را در بردارد تشکیل شده است (دهخدا، ۱۳۴۱: ۱۰).

- تجارت (Commerce): با فراهم نمودن امکان صادرات کالاهایی که در تولید آن ها به نسبت منافع فراوان تر یک کشور مورد استفاده قرار می گیرد و واردات کالاهایی که در تولیدشان منابع کمیاب تر به کار می رود، موجبات ایجاد منافع را میسر می سازد (کروگمن؛ اویسفیلد، ۱۳۸۴: ۵).
- راه (Road): نخستین وسیله ارتباط انسان ها است گردش چرخ اقتصادی اجتماعی بی وجود راه ممکن نیست در اصطلاح اقتصادی راه وسیله جابجا کردن ثروت است (احتشامی، ۱۳۸۱: ۹).
- امنیت (Security): عبارت است از توانایی کشور در دفع تهدیدهای خارجی علیه حیات سیاسی یا منافع ملی (روشن دل، ۱۳۷۴: ۱۱).
- جنگ جهانی اول و دوم (First and Second World War): در قرن بیستم دو جنگ بزرگ و عالم گیر رخ داد. در طی آن ده ها میلیون انسان کشته و زخمی و ناپدید شدند یا از قحطی و گرسنگی و بیماری جان دادند و شهرها و روستاهای بسیاری ویران شده و چهره جهان تغییر یافت. پس از آنکه ولیعهد اتریش - مجارستان و همسرش کشته شدند وقایعی پیش آمد که منجر به آغاز جنگ جهانی اول در ماه ژوئن ۱۹۱۴ گردید که تا ۱۹۱۸ ادامه داشت. جنگ دوم در اول سپتامبر ۱۹۳۹ میلادی با حمله ارتش آلمان به لهستان شروع شد که از خاور دور گرفته تا آفریقا و اروپا را دربرگرفت و در ۱۹۴۵ جنگ پایان یافت (فانی، ۱۳۶۵: ۳؛ هور، ۱۳۷۲: ۱۰؛ ظفر اردلان، ۱۳۷۳: ۷).
- قحطی (Famine): پدیده ای طبیعی و جغرافیایی است و در کنار آن عوامل تاریخی و اجتماعی هم نقش شایان توجه و گاه تعیین کننده در ایجاد یا تشدید آن داشته از جمله موارد آن می توان به خشکسالی و شیوع بیماری های همه گیر، جنگ، بی ثباتی سیاسی و ناامنی اشاره کرد (کتابی، ۱۳۸۴: ۱۱-۹).

۱-۳- اهداف

- بررسی راه های تجاری فارس طی سال های جنگ جهانی اول و دوم
- نقش حکومت در حفظ امنیت راه ها
- تاثیر جنگ جهانی اول و دوم بر اوضاع اقتصادی منطقه
- وضع تجارت در خلال دو جنگ

۱- ۴- فرضیات و پرسش ها

پرسش ها

- آیا حکومت در حفظ امنیت راه های ایالت فارس نقش موثری داشته است؟
- آیا دو جنگ جهانی در وضعیت اقتصادی و تجاری منطقه اثر گذار بوده است؟
- وضعیت تجارت در طی دو جنگ در فارس چگونه بوده است؟

فرضیات

- حکومت مرکزی بر حفظ امنیت راه ها نقش چندانی نداشته است.
- نتایج این دو جنگ بر اوضاع اقتصادی فارس تاثیرات منفی داشت.
- وضعیت تجاری فارس در طی سال های میان دو جنگ جهانی رضایت بخش نبود.

۱- ۵- پیشینه تحقیق

در رابطه با موضوع " راه های تجاری فارس طی سال های جنگ جهانی اول و دوم " تحقیق خاصی صورت نگرفته ولی در برخی پژوهش ها هر چند به طور غیر مستقیم به این موضوع اشاره هایی شده است. از جمله پژوهش هایی که به این موضوع اشاره می کند:

" راهزنی در جاده های ایالت اصفهان و اتباع بیگانه " عنوان مقاله ای است که توسط مرتضی نورانی نوشته شده، در این مقاله اگر چه مربوط به اصفهان می باشد، اما چون ایالت های اصفهان و فارس در کنار هم و هر دو در مسیر راه های تجاری مهم و منتهی به پایتخت قرار دارند و نویسنده آن به فارس و جنوب اشاره ای کرده که از این نظر این مقاله برای پایان نامه مورد بحث دارای اهمیت کاربردی است .

"سیاست بریتانیا در خلیج فارس در فاصله دو جنگ جهانی" مقاله ای است که محمدباقر وثوقی در همایش بین المللی خلیج فارس در خرداد ۱۳۸۴ ارائه کرده است. این پژوهش به حضور انگلیسی ها در جنوب ایران و پیگیری اهداف و منافعشان در طی این سی سال در خلیج فارس می پردازد و همچنین به تأثیر این بیگانگان بر تجارت فارس و بنادر جنوب از ۱۹۱۴ تا ۱۹۴۵ م پرداخته که از این منظر دارای اهمیت است.

" بررسی علل تأسیس نمایندگی سیاسی امپراطوری عثمانی در بوشهر " توسط عباس آشوری نژاد به رشته تحریر در آمده. وی در این مقاله به تأثیر کنسولگری عثمانی در بوشهر پرداخته است. از آنجا که به اهمیت تجاری بوشهر اشاره کرده اهمیت دارد.

۱-۶- روش تحقیق و مراحل آن

این تحقیق به روش توصیفی و تحلیلی و بر اساس منابع کتابخانه ای و اسنادی و آرشیوی می باشد، از آرشیو اسناد وزارت خارجه هم استفاده می گردد.

۱-۷- بررسی تعدادی از منابع

در رابطه با موضوع پایان نامه که " راه های تجاری فارس طی سال های جنگ جهانی اول و دوم " می باشد. تحقیق خاصی صورت نگرفته ولی در منابعی چند به طور غیر مستقیم به این موضوع اشاره کرده اند. منبعی که به طور کامل مختص به این موضوع باشد وجود ندارد. از جمله منابعی که به این موضوع اشاره می کنند، عبارتند از:

۱-۷-۱- تاریخ های محلی

محمدعلی سدیدالسلطنه بندرعباسی صاحب کتاب های " سفرنامه " (۱۳۶۲)، " بندرعباس و خلیج فارس " (۱۳۶۳) و " سرزمین های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان " (۱۳۷۱) می باشد. سدیدالسلطنه در کتاب سفرنامه به مشاهدات خود در سفرهایش کرده، در کتاب بندرعباس به دلیل اینکه خود سال های عمرش را در استانداری بندرعباس و نیز فرمانداری بوشهر گذرانده، دارای اطلاعات مفید و ارزشمندی است. مطالب آن راجع به بندرعباس و بلوکات آن و همچنین حضور قدرت های بزرگ در خلیج فارس نظیر پرتغالی ها، هلندی ها، انگلیسی ها، آلمانی ها و روس ها می باشد. نویسنده در کتاب سرزمین های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان، سرزمین های شمالی خلیج فارس را به طور جداگانه از لحاظ سیاسی، اقتصادی و اجتماعی مورد بحث قرار داده است. وی خود اهل جنوب و شاهد مشکلات تجارت، حمل و نقل و رفت و آمد مسافران و تجار بوده و دیده های خود را کم و بیش منتقل کرده است.

عبدالرسول نیرشیرازی نویسنده کتاب " تحفه ی نیر " در طول سال های جنگ جهانی اول شاهد وقایع این ایالت بوده و از نزدیک مصایب و مشکلاتی که مردم ایالت فارس به دلیل قحطی و ناامنی راه های این ایالت با آن