

بازخوانی انتقادی گزارش‌های افسران نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا، مطالعه موردی بندرعباس^۱

بدرجهان ابراهیمی نژاد^۲ 

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۳/۲۳

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۵/۲۰

چکیده

در این پژوهش، اطلاعات جمع‌آوری شده توسط افسران نیروی دریایی بریتانیا در نیمه دوم قرن نوزدهم تا نیمه اول قرن بیستم میلادی در منطقه خلیج فارس درباره بندرعباس، با منابع و اطلاعات داخلی مقایسه و بررسی می‌شود. سؤال اصلی پژوهش این است که ضرورت بازخوانی و تحلیل گزارش‌های افسران بریتانیایی و مقایسه آن با اطلاعات داخلی بر چه اساسی تبیین می‌شود؟ هدف اصلی پژوهش، ارزیابی دقت و اعتبار اطلاعات بریتانیایی در مورد بندرعباس و ضرورت تلفیق آن با منابع داخلی برای دستیابی به درکی جامع و معنادار از شرایط اجتماعی، سیاسی و تجاری آن است. روش تحقیق بر پایه مطالعه تطبیقی گزارش‌های افسران نیروی دریایی بریتانیا با منابع داخلی در پنج حوزه کلیدی شامل جمعیت، مسیرها و موقعیت سیاسی، صادرات و واردات، شرایط سیاسی-تجاری و تردد کشتی‌ها به بندرعباس استوار است. یافته‌ها نشان می‌دهد که گزارش‌های افسران بریتانیایی، یک‌سویه و هدفمند بوده و بازتاب‌دهنده اهداف سلطه‌جویانه بریتانیا در منطقه خلیج فارس، مبنی بر ناتوانی ایران در حکمرانی بر بنادر و جزایر ایرانی خلیج فارس است؛ بهره‌برداری از این گزارش‌ها، بدون تفحص در منابع و گزارش‌های داخلی، تأیید و صحه‌گذاری بر اهداف استعماری بریتانیا در این منطقه است.

واژه‌های کلیدی: بندرعباس، نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا، خلیج فارس، مطالعه تطبیقی، استعمار بریتانیا

^۱. ابراهیمی نژاد، بدرجهان (۱۴۰۴). بازخوانی انتقادی گزارش‌های افسران نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا، مطالعه موردی بندرعباس، فصلنامه تحقیقات تاریخ ایران دوره

اسلامی، سال دوم، شماره دوم، تهران: ص ۱-۲۰.

^۲. دانشجوی دکترای تاریخ ایران بعد از اسلام، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران. ایران. پست الکترونیک: badrjahane@gmail.com

مقدمه

خلیج فارس، گرد محور تجارت و بازرگانی می‌چرخید و در انحصار کمپانی هند شرقی و کارگزاران آن قرار داشت. از اواخر قرن هجدهم تا اواسط قرن نوزدهم میلادی، سیاست بریتانیا در خلیج فارس تغییر آشکاری پیدا کرد و از جنبه اقتصادی و تجاری به منافع سیاسی روی آورد» (ملایی، ۱۳۹۶: ۶۲). تلاش‌های گسترده و مستمر نیروی دریایی بریتانیا در منطقه خلیج فارس علاوه بر نقشه‌برداری‌های دقیق در فواصل زمانی معین، شامل اطلاعاتی جامع بود؛ این اطلاعات برای اهداف راهبردی مانند ایجاد پایگاه و تأسیسات دریایی، راه‌اندازی تلگراف‌خانه، خطوط کشتیرانی، تعیین محل استقرار نمایندگی‌های سیاسی، تجاری و نظامی مورد استفاده قرار گرفت و نفوذ بریتانیا در منطقه خلیج فارس گسترش داد.

نخستین تلاش بریتانیا برای نقشه‌برداری در خلیج فارس، در سال ۱۱۹۷ق/ ۱۷۸۳م، توسط ستوان جان مک کلوتر^۱ از افسران نیروی دریایی بمبئی به عمل آمد. او «بر آن بود تا با ابزاری محدود، نواقص نقشه‌های پیش از خود را برطرف سازد» (استدیش، ۱۳۸۳: ۱۷۳) و مبنای کار او اطلاعات مساحان بومی منطقه بود. لوریمر می‌نویسد: «در سال ۱۲۲۵ق/ ۱۸۱۰م، هنگامی که جزییات دستور رسیدن به بنادر دزدان دریایی به فرماندهان لشکرکشی بریتانیا علیه قواسم داده می‌شد، تنها اطلاعاتی که بمبئی توانست در اختیار افسران قرار دهد، نقشه‌ای بود که شخصی به نام سید تقی تهیه کرده بود» (Lorimer, 1915: 220-221). نقشه‌برداری از خلیج فارس و رودخانه‌های آن از سال ۱۲۲۶ هجری قمری/ ۱۸۱۱ میلادی تا زمان تدوین مجموعه گزارش‌های راهنمای دریانوردی در خلیج فارس^۲ ادامه داشت. در سال ۱۸۶۰ میلادی، نقشه کامل خلیج فارس در دو قطعه توسط سروان کنستابل تهیه شد. او مسئول انجام بخش دوم این پروژه بود (بهروز، ۱۳۶۹: ۸۶).

بدین‌گونه جمع‌آوری اطلاعات و نقشه‌برداری از اقیانوس هند و خلیج فارس در اواخر قرن هجدهم آغاز شد. تلاش‌های ناوگان نیروی دریایی هند بریتانیا^۳ (وٹوقی، ۱۳۸۴: ۴۶۴)، به دلایل مهمی مثل بکارگیری کشتی‌های جنگی در جریان سرکوب قواسم (۱۸۱۸-۱۸۲۰م/ ۱۲۳۳-۱۲۳۵ق)، و شورش هند (۱۸۵۷-۱۸۵۸م/ ۱۲۷۳-۱۲۷۴ق)، تا سال ۱۸۶۰م/ ۱۲۷۶ق، به‌گونه‌ای نامنظم و ناقص انجام شده بود. در سال ۱۸۶۲م/ ۱۲۷۹ق کاپیتان کنستابل، و سه تن از بزرگان مساح، در بحریه^۴ هند، یادداشتی به بخش جغرافیایی فرماندهی دریایی دادند و اعلام کردند که مساحی دریای هند، باید کار خود را به‌نحو مطلوب به پایان رساند (Lorimer, 1915: 251). مجموعه نقشه‌برداری‌ها و اطلاعات مستند، شامل مسیرهای دریانوردی در خلیج فارس، خلیج عمان تا رأس الحد از سال ۳۷-۱۳۲۶ق/ ۱۸۲۱م،

^۱. John McClure

^۲. The Persian Gulf Pilot 1870-1932

^۳. نیروی دریایی هند انگلیس از سال ۱۲۶۴ق- ۱۸۳۰م، به این نام موسوم شد.

^۴. نیروی دریایی

تا ۱۲۷۶ق/ ۱۸۶۰م، جمع‌آوری و پس از بررسی نهایی در سال ۱۲۸۷ق/ ۱۸۷۰م، منتشر شد و با وجود انحلال کمپانی هند شرقی در سال ۱۲۹۱ق/ ۱۸۷۴م، عملیات فراگیر و جامع دریایی ادامه پیدا کرد.^۱

از خلال گزارش‌های ثبت شده توسط افسران هند بریتانیا می‌توان به مجموعه‌ای از آگاهی شامل مسیرهای دریایی، لنگرگاه‌ها، آثار باستانی، مردم‌شناسی، تجاری-اقتصادی و سیاسی دست یافت. بازخوانی متقدانه اطلاعات یادشده درباره بندرعباس، همراه با گزارش‌ها و اسناد داخلی و نیز تصحیح و پوشش خلأهای اطلاعاتی یافته‌های مأموران انگلیسی، برای نزدیک شدن به صحت و اعتبار یافته‌ها ضروری است. در این پژوهش با استفاده از گزارش‌های ذکر شده، گزیده اهم اطلاعات در سال‌های مورد نظر، استخراج و بر حسب موضوع در جداول پنجگانه ارائه شد. جداول به گونه‌ای تنظیم شدند که مقایسه موضوعی در مقاطع زمانی مورد نظر، امکان‌پذیر باشد. جداول‌های ۱ تا ۴، به چهار مقوله اساسی شامل جمعیت و لنگرگاه‌ها، مسیرها و موقعیت سیاسی، صادرات و واردات، شرایط سیاسی-تجاری، و جدول شماره پنج، به ذکر نوع کشتی‌های تجاری و جزئیات رفت‌وآمد آنها اختصاص دارد. زمان‌بندی موضوعات بر اساس زمان انتشار اطلاعات است که دربرگیرنده سال‌های ۱۸۶۴م/ ۱۲۸۱ق، تا ۱۹۳۲م/ ۱۳۵۱ق، است و در فواصل تقریبی هشت تا نه سال منتشر شده است. اطلاعات جمع‌آوری شده در سال ۱۸۲۸م/ ۱۲۴۴ق، نیز در این مجموعه مستتر است. گزارش‌های جداول با گزارش‌ها و سندهای داخلی با ذکر منبع، تطبیق و مدعای آنها مورد بحث قرار گرفت.

بحث و بررسی

منشأ اصلی مسائل خلیج فارس در قرن ۱۳ق/ ۱۹م، به‌ویژه گسترش نفوذ بریتانیا در حاشیه جنوبی خلیج فارس، ناشی از خلأ حضور مؤثر نیروی دریایی ایران بود. با وجود تلاش فراوان ناصرالدین‌شاه برای تأسیس بحریه، او تنها موفق شد دو کشتی به نام‌های شوش و پرسپولیس را در سال ۱۳۰۴ق/ ۱۸۸۷م، از کشور آلمان خریداری کند. بریتانیا همواره با درخواست‌های ایران برای خرید کشتی مخالفت می‌کرد و تمایلی به مشارکت با ایران در ایجاد بحریه مؤثر در خلیج فارس نداشت. تلاش ناصرالدین‌شاه هنگامی به ثمر رسید که بریتانیا سیستم ارتباطات خود را توسعه داده، بازارها را در دست گرفته و پایگاه‌های متعددی ایجاد کرده بود و در نتیجه از قدرت نظامی و اقتصادی گسترده‌ای در منطقه خلیج فارس برخوردار شده و برای نیروی دریایی تازه تأسیس ایران، جای فعالیت باقی نگذاشته بود.

بریتانیا برای سلطه بر بنادر و سواحل ایرانی خلیج فارس در دوره قاجار، به دو طریق عمل نمود:

^۱ بخش‌های دیگر به ترتیب در سال‌های ۱۸۸۳، ۱۸۹۰، ۱۸۹۸، ۱۹۰۸، ۱۹۱۵، ۱۹۲۴ و ۱۹۳۲م، منتشر شد. در هر بخش نتایج تغییرات و اضافات بر مبنای نقشه‌برداری‌های جدید با استفاده از ابزار متناسب و استناد بر تجربیات شخصی با ویرایش جدید، چاپ شد و برخی اطلاعات نیز در جای خود باقی ماند. لازم به ذکر است ویرایش دیگری از این مجموعه در سال ۱۳۴۶ شمسی به دستور دریاسالار ایران توسط ناو سروان علی محمد سنگلجی ترجمه شد.

نخست: حمایت از ساکنان بومی سواحل شرقی از طریق عقد قرارداد با حاکمان محلی، به‌عنوان حاکمان مستقل، برای پشتیبانی از اهداف سیاسی خود؛

دوم: حمایت از سلطان مسقط و مدعای او نسبت به بنادر ایران به ویژه بندرعباس و جزایر قشم و هنگام. مبنای هر دو شیوه، ادعای بریتانیا مبنی بر بی‌توجهی ایران به بنادر و جزایر خود و به خطر افتادن منافع بریتانیا بود. به‌عنوان نمونه یکی از اهداف بریتانیایی‌ها از مساحی در منطقه خلیج فارس، تأسیس مراکز تلگراف بود که قدم بزرگی برای اشراف به امور منطقه و تسلط بر آن بود. لرد کرزن می‌نویسد: «وقتی اداره تلگراف در سال ۱۲۸۶ق/ ۱۸۶۹م در جاسک تأسیس شد، دماغه مزبور ناحیه شنی خشک و خالی بود و احدی به مالکیت آنجا اعتنا نداشت حضور بریتانیا موجب رونق منطقه و به‌دنبال آن توجه ایرانی‌ها گردید» (کرزن، ۱۳۵۰: ۵۱۵). او این ادعا را مجوزی برای انجام مقاصد دولت متبوع خود می‌داند. ویلسون در این رابطه می‌نویسد: مساحی در سواحل ایران به منظور تأسیس خطوط تلگراف انجام شد و در نتیجه نقشه‌ها از دقت بیشتری نسبت به نقشه‌های سواحل جنوبی برخوردار بود. نواحی مرکزی و جنوب ایران با نقشه‌برداری و تعیین مکان تلگراف با استفاده از طول جغرافیایی، به وسیله علامت‌های دقیق و معین نشانه‌گذاری و پوشش داده شد. در نتیجه در سال ۱۳۰۰-۱ق/ ۷۴-۱۸۷۳م، یکی از معتبرترین نقشه‌های خلیج فارس توسط کاپیتان سنت‌جان به وجود آمد (Wilson, 1959: 265).

سدیدالسلطنه کبابی درباره نقشه‌برداری‌های انگلیس می‌نویسد: کتاب و نقشه از اسرار حربیه انگلیسی‌ها راجع به کلیه ممالک محروسه ایران که اعضای مرکزی قشون هندوستان در سال ۱۳۲۹ق/ ۱۹۱۱م، مطابق ۱۳۲۹ق/ ۱۹۱۱م، تألیف و ترسیم کرده‌اند، در سال ۱۳۳۰ق/ ۱۹۱۲م، در سیملا در مطبوعه دولتی بطبع رسیده و از مطبوعات مخفیانه حکومت هندوستان محسوب شوند، به وسیله‌ای به دست نگارنده افتاد، بعد از استقرار در سال ۱۳۴۲ق/ ۱۹۲۳م، توسط وزارت خارجه تقدیم اولیا دولت قاهره نمود (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۶۳: ۶۸۱-۶۸۲).

نقشه و اطلاعات ثبت شده توسط بریتانیا، سال‌ها به‌عنوان اسناد محرمانه در محدوده اختیارات مأموران بریتانیا قرار داشت و پس از استفاده و بی‌اهمیت شدن اطلاعات و به‌واسطه گذشت زمان در اختیار عموم قرار گرفت. مجموعه راهنمای دریایی دریانوردان بریتانیا مورد استفاده دریانوردان ایرانی نیز قرار گرفته است. در رابطه با تأسیسات تلگراف همانند اکتشافات دریایی و ثبت راهنمای مسیرهای دریایی، بریتانیا ضمن تسریع و بهبود ارتباطات، هدف حاشیه‌ای و در عین حال مهم آشنایی با سرزمین، رفتار و روحیات حاکمان و مردم بومی منطقه را نیز دنبال کرد که از نتایج قابل توجه آن می‌توان از جدایی گوادر از ایران در دوره ناصری یاد کرد.^۱ بریتانیا مهم‌ترین دلیل تفحص و دخالت در بنادر و جزایر جنوبی ایران را همواره بی‌توجهی دولت مرکزی به آن عنوان نمود.

منابع انگلیسی در آن زمان نیروی دریایی ایران را به تمسخر می‌گرفتند (نوابی، ۱۳۶۹: ۶۰۰-۵۹۹). لرد کرزن می‌نویسد: «سعدالملک با جبروت تمام در یگانه کشتی بحریه ایران، «پرسپولیس» به حدود و حوالی سواحل که زیر

۱. ر.ک. ابراهیمی‌نژاد، بدرجهان، «بررسی موقعیت بریتانیا در مسئله گوادر و چابهار، در مناسبات ایران و مسقط؛ دوره قاجاریه»، پژوهشنامه خلیج فارس، به کوشش عبدالرسول خیراندیش، مجتبی تبریزنیا، دفتر پنجم، ۱۸۰-۱۵۹، اردیبهشت ۱۳۹۱.

فرمان اوست سرکشی می‌کند. وی در این وضع و حال بدون شک خود را تالی ممتاز دریانوردان بلندآوازه‌ای مانند آلبوکرک می‌پندارد» (کرزن، ۱۳۵۰: ۴۸۳-۴۸۲). در لحن تحقیرآمیز لرد کرزن به‌جز تمسخر نکته دیگری نیز وجود دارد و آن این است که هدف ایران از داشتن بحریه، نظم امور و پاسداری از مرزهای جنوبی بود، و این امر برای بریتانیا خوشایند نبود؛ برای نمونه شورش چابهار در سال ۱۳۰۵ق/ ۱۸۸۸م با استفاده از کشتی پرسپولیس مهار (کرزن، ۱۳۵۰: ۴۷۷) و نظم و امنیت در آن حکم‌فرما شد و برخلاف تبلیغات سوء بریتانیا، روند تشکیل حکومت جزایر و بنادر خلیج فارس در اواخر دوره ناصری، نشان از وجود برنامه‌ای منظم و حساب‌شده از سوی مقامات ایرانی داشت. از آنجایی که این موضوع با اهداف بریتانیا، هم‌خوانی نداشت، تا جای ممکن در اجرای آن دست به بهانه‌جویی و اخلال زد؛ و با این فرض که حکومت مرکزی هیچ نقشی در کنترل سواحل، بنادر و جزایر ایران ندارد، اطلاعات نیروی دریایی بریتانیا جمع‌آوری شده و علت ضعف و یا تلاش‌های حکومت مرکزی در این اطلاعات و داده‌ها لحاظ نشده است. فعالیت‌های بریتانیا در خلیج فارس، بخشی از برنامه‌ریزی هدفمند و بلندمدت بریتانیا محسوب می‌شد. این اطلاعات به مرور زمان تکمیل و مدون گردید و امروزه به عنوان اسنادی قابل توجه از شرایط و موقعیت بنادر منطقه خلیج فارس در دسترس است. از میان اطلاعات ثبت‌شده می‌توان به روند رویدادها و شیوه حضور و دیدگاه افسران بریتانیایی به منطقه دست یافت که به لحاظ زمانی منطبق بر تلاش حکومت مرکزی ایران، برای کنترل بنادر جنوبی مطابق با دهه چهارم حکومت ناصرالدین شاه تا پایان دهه نخست حکومت رضاشاه پهلوی است. مقایسه اطلاعات یادشده با منابع داخلی، اهمیت، ارزش و دقت نظر منابع داخلی و اختلاف آن را با اسناد بریتانیایی نشان می‌دهد.

۱- جمعیت

مطالعه جمعیت، سنگ بنای مطالعات اجتماعی و فرهنگی هر منطقه است. بررسی ساختار و پویایی‌های جمعیتی، دریچه‌ای به سوی فهم الگوهای رفتاری، تعاملات اجتماعی، و تحولات فرهنگی می‌گشاید. همانطور که در جدول شماره ۱، مشاهده می‌شود جمعیت بندرعباس در فصل سرد بین ۸ تا ۱۲ هزار نفر متغیر بوده است. تردد جمعیت به بندرعباس از مهم‌ترین عوامل تغییر جمعیت در فصل سرد بوده است که نشان از پویایی اقتصادی، ثبات و امنیت در بندرعباس دارد. برخی منابع کاهش نسبی جمعیت بین سال‌های ۱۳۱۵ق/ ۱۸۹۸م و ۱۳۳۳ق/ ۱۹۱۵م را به برقراری سیستم گمرکی جدید نسبت داده‌اند که نسبت به دوره حضور نماینده مسقط در بندرعباس، قواعد و ضوابط سختگیرانه‌تری اعمال شد. توضیح آنکه در سال ۱۳۱۵ق/ ۱۸۹۸م، شاه به منظور ایجاد نظم جدید گمرکی، سه نفر بلژیکی به نام‌های نوز، پریم و انگلس استخدام کرد. نوز در حوزه گمرکات از نظام اجاره‌ای گمرکات جلوگیری کرد. در سال ۱۳۱۸ق/ ۱۹۰۰م میزان گمرک پنج درصد تعیین شد و از مبلغی که قبلاً اجاره‌داران می‌دادند بیشتر بود (ورهرام، ۱۳۸۵: ۱۱۷)، تجار به حضور مسیو نوز اعتراض داشتند و قوانین و تعرفه‌های جدید او را به زیان خود می‌دانستند. در گزارشات افسران انگلیسی در مورد جمعیت اطلاعات دقیقی وجود ندارد و همواره با حدس و گمان

همراه است. تعداد خانوار با شمارش تعداد خانه‌ها تخمین زده می‌شود و قابل اطمینان نیست. لوریمر در سال ۱۳۲۶ق/ ۱۹۰۸م جمعیت را ده هزار، تعداد خانه و کپر را روی هم دو هزار ذکر می‌کند (Lorimer, 1908: 10). در گزارشات سال ۱۳۳۳ق/ ۱۹۱۵م، با آمار دقیق‌تری مواجه می‌شویم که صرفاً بر جمعیت تاجران در بندرعباس تکیه دارد. مطابق جدول در این زمان سه‌چهارم تجارت در کنترل خوجه‌ها و هندوهای شکارپور (شکرپور)، است. این تاجر تحت حمایت کمپانی هند شرقی قرار داشتند. تاجر هندی شکرپور و هندوها با استفاده از کشتی‌های کرانه‌نورد و قایق‌های بادبانی در سال ۱۳۳۳ق/ ۱۹۱۵م، رشد تجاری قابل توجهی داشتند. موج واردات کالا که با رونق و اختراعات صنعتی و تحول در صنعت کشتیرانی از حدود ۱۲۷۶-۱۲۸۷ق/ ۱۸۷۰-۱۸۶۰م، آغاز شد و به شدت رشد کرد؛ «تأثیر منفی بر صنایع داخلی و به طور خاص پارچه‌بافی داخلی گذاشت و از این رهگذر تاجر به‌سختی متضرر شدند» (فوران، ۱۳۹۱: ۱۹۸).

نکته مهم درباره جمعیت و آمار آن این است که در هیچ‌کجا به جمعیت زنان اشاره نشده است. تعداد جمعیت همواره عددی تقریبی است و با ذکر شغل مردان آمده است. باید در نظر داشت در بندرعباس به واسطه دو عامل: مهاجرت در فصل گرم و تردد دائمی بومیان و تاجران هندی، در نواحی ساحلی در بخش‌های جنوبی و شمالی، به تناسب موقعیت جغرافیایی، جمعیت متغیر بوده است. دقیق‌ترین منبع در محدوده سال‌های مورد نظر، اثر سدیدالسلطنه است. او می‌نویسد: «نفوس عباسی^۱ در زمستان و خریف عموماً در عباسی جمعند، لیکن در تابستان و ربیع به اطراف عباسی متفرق می‌شوند، تقریباً بیش از یک ثلث در آن دو موقع اخیره در عباسی نخواهند بود، و نگارنده در سال هزار و سیصد و بیست و پنج (قمری مطابق با ۱۹۰۷ میلادی) خانه‌هایی که مسکون و آباد بودند از چوبین و گلین و عمارات رفیع‌البناء احصاء نمود، معادل دو هزار و سی و هشت باب آمده، و. سکنه هر یک پنج نفر حساب شود ده هزار و صد و نود نفر نفوس می‌شوند» (سدیدالسلطنه، بندرعباس و خلیج فارس، ۱۵۷). در این چند سطر دقت نظر سدید در شمارش بناها و تخمین جمعیت که مطابق فرضیه او به نظر می‌رسد به واقعیت نزدیک باشد، قابل توجه است. بر همین مبنا جمعیت بندرعباس در فصل بهار و تابستان با توجه به حضور یک سوم جمعیت موجود در فصل پاییز و زمستان کمتر از پانصد نفر تخمین زده می‌شود که شامل افرادی است که مجبور به توقف در عباسی بوده‌اند.

در گزارش دیگری مربوط به سال ۱۳۴۰ق/ ۱۹۲۱م، آمده است: بندرعباس دارای ۱۶۵۷ خانه گلی و ۱۵۹۷ خانه است که جمعیت بندرعباس به طور تقریبی ۱۶۲۷۰ نفرند (تحولات سیاسی صفحات جنوبی ایران، ۱۳۸۱: ۱۲۷). در این گزارش تعداد تاجر و ملیت و نیز مذهب سکنه به تفکیک آمده است. مقایسه اطلاعات فوق با آنچه در گزارش افسران هند بریتانیا در سال‌های مشابه ذکر شده است، دقت نظر منابع داخلی را به خوبی نشان می‌دهد. هدف از این مقایسه آن است که در رابطه با استفاده و استناد بر منابع بریتانیایی و دیگر منابع غیر بومی ملاک حقیقت‌یابی هدف نویسنده یا گزارشگران از ثبت گزارش است.

۱. بندرعباس

۱-۱- لنگرگاه

درباره اهمیت ساخت اسکله در لنگرگاه بندرعباس، به دلیل مشکلات طبیعی، در اسناد مربوط به گزارشات کارگزار بندرعباس نکات متمایزی دیده می شود که جهت دار بودن تبلیغات انگلیسی ها، مبنی بر بی توجهی دولت ایران به بنادر و مسایل خلیج فارس را فاش می سازد. سدیدالسلطنه ضمن شرح مشکلات لنگرگاه بندرعباس و سختی پیاده نمودن بار کشتی در آن می نویسد: «ایجاد عسقله^۱ موقتی هم به چندین سبب دشوار است، نظر به نبودن لوازم کار و امتداد عسقله و زحمت استحکام بنا و احتمال خراب شدن در مواقع طوفان» (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳: ۶۸۹-۶۹۰).

اولین بار حاج احمدخان کبابی در سال ۱۲۸۵ق/ ۱۸۶۹م اسکله ای برای بندرعباس برای سهولت کار تجار می سازد که از سوی مقامات دولتی سوءنیت تلقی شد^۲ (بررسی تاریخی سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس، سند شماره ۲۳۱). این زمان مطابق با فسخ قرارداد اجاره گمرکات بندرعباس با سلطان مسقط است. یکی از مهم ترین دلایل این اتفاق قرار داشتن سلطان نشین مسقط و عمان تحت حمایت و نفوذ فراگیر بریتانیا بود.^۳ شرح سدیدالسلطنه از موقعیت لنگرگاه بندرعباس نشان می دهد در فاصله این سال ها نیز اسکله های موقت برای بندر ساخته شده که به دلیل طوفان از میان رفته است. در سندی به سال ۱۲۹۰ق/ ۱۸۷۴م، به درخواست تجار برای ساخت اسکله و نیاز مبرم آنها به این امر اشاره شده است. کارگزار می نویسد: «لنگرگاه بندرعباس از جمیع لنگرگاه های خلیج فارس صعب تر و اکثر ساحل دریای آنجا به سبب زیادتی امواج، متلاطم است به نوعی که کشتی های وارد به لنگرگاه مذکور به راحت مُنَطَرِح^۴ نمی کنند. به علاوه بندر مزبور فرضه و اسکله که محل نزول و حمل و نقل بار تجار باشد، ندارد. چنانچه به علت تلاطم و زیادتی امواج، هنگام حمل و نقل اموال غالباً به آب دریا می شوند، به قسمی که در سالی ده دوازده بگاره^۵ از آنها در ساحل دریا می شکند». در ادامه درخواست می نماید مانند بندر بوشهر اسکله مناسبی ساخته شود؛ حتی پیشنهاد می شود تجار به شراکت به ساخت اسکله مبادرت کنند تا مشکل حل شود (بررسی تاریخی سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس، ۱۳۸۷: سند ۲۶۲).

در گزارش سال ۱۳۰۷ق/ ۱۸۹۰م، ملاحظه می کنید که در برابر لنگرگاه اسکله ای ساخته و مشکل تجار حل شده است. قریب به یقین این اسکله همان است که توسط حسینقلی خان نظام السلطنه مافی تأسیس شد. سدید می نویسد: مرحوم حسینقلی خان نظام السلطنه مافی در سال ۱۳۰۱ق مطابق ۱۸۸۳ مسیحی، حکومت بنادر را داشته، بخرج خود

^۱. اسکله

^۲. حاج احمدکبابی سال ها مشاور سلطان مسقط بود و پس از کناره گیری از این سمت در سال ۱۲۸۵ق، بلافاصله به خدمت دولت ایران پیوست و ضمن اعلام تابعیت ایران، گمرک بندرعباسی و مضافات آن را اجاره کرد (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۰: ۱۵۷؛ حسینی فسائی، ۱۳۸۲: ۸۳۴). حضور حاجی احمدخان کبابی در بندرعباسی با عنوان مستأجر جدید گمرک، بلافاصله پس از ختم قائله عمان به طور طبیعی مخالفان بسیاری داشت.

^۳. رک. ابراهیمی نژاد، بدرجهان، «نقش بریتانیا در روابط ایران و عمان در دوره ناصری»، پژوهشنامه خلیج فارس، به کوشش عبدالرسول خیراندیش، دفتر ششم، ۱۹۵-۲۲۱، اردیبهشت ۱۳۹۲.

^۴. بدور افکنده شده. در اینجا به معنی لنگر انداختن است (دهخدا، ۱۳۷۷: ۲۱۶۶۰).

^۵. ظاهراً از بقره عربی به معنی گاو و نام نوعی کشتی که در گذشته با بادبان حرکت می کرد و چون مثل گاو در اراضی، سینه دریا را شکافته و پیش می رفته از آن جهت به بگاره معروف شده باشد (نوربخش، ۱۳۸۱: ۶۳).

امر به بنیان عسقله نهاد، حاج محمدحسن بن راشد بن رطنسی هندی مدیر گمرکات بندرعباس در همان سال به پایان رسانید (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳: ۶۰۵).

حسینقلی‌خان در نامه‌ای به تاریخ ۱۳۲۰ق/ ۱۹۰۲م، ضمن درخواست برقراری حق اسکله می‌نویسد: «صورت سیاهه‌ای که توسط معزالسلطان به مسیو نوز دادم: قبل از حکومت من در بنادر، بندرعباس اسکله^۱ نداشت؛ به تجار خسارت زیاد وارد می‌آمد و اغلب وصلت به کشتی «میل»^۲ و سایر کشتی‌ها نمی‌داد. من در آنجا ایجاد اسکله کردم و از تجار عدلی یک شاهی حق اسکله می‌گرفتم...»^۳ (نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۹۱: ۲۹۳).

در سال‌های پایانی حکومت قاجاریه (۱۳۴۰ق/ ۱۹۲۱-۲۲م)، نیز دشواری‌ها و کمبود امکانات در اسکله بندرعباس از زبان حاج محمدحسن خان نایب الحکومه عباسی نقل شده است. باید توجه داشت ثبت مشکلات تجار و اظهارات مقامات حکومتی، ضمن انعکاس مشکلات تجار (بیشتر شامل تجار خرده پا)، نشان‌دهنده توجه حکومت مرکزی به این ناحیه است (تحولات سیاسی جنوب ایران، ۱۳۸۱: ۱۲۳).

۲- مسیرها و موقعیت سیاسی

همان‌طور که در جدول شماره ۲، مشاهده می‌شود، بندرعباس بندر شهر کرمان است. محموله بار کاروان‌ها از بندرعباس به کرمان بیست روز و تا لار سیزده روز در راه هستند. این موضوع بیانگر امنیت مسیر پس‌کرانه به سمت کرمان و شیراز است. کشتی‌ها در مسیر بوشهر به بمبئی در بندرعباس توقف دارند. سدیدالسلطنه درباره مسیرهای ساحلی و پس‌کرانه‌ای در کتاب بندرعباس و خلیج‌فارس شرح دقیقی نوشته است. در سال ۱۸۶۴م/ ۱۲۸۱ق در زمانی که گمرک بندرعباس هنوز در دست نماینده امام مسقط است. وضعیت شهر به نظر عادی می‌رسد. اما عدم رسیدگی و بنای مجدد دیوار آسیب‌دیده شهر بنوعی وانهادن امور به نماینده امام مسقط است که از درآمد گمرکات بهره‌مند می‌شود (جدول شماره ۴، ۱۲۸۱ق/ ۱۸۶۴م تا ۱۳۱۵ق/ ۱۸۹۸م). گزارش سدیدالسلطنه در محدوده سال‌های ۱۳۲۹ق/ ۱۹۱۱م، نشان می‌دهد حصار شهر هیچگاه مرمت نشده است. او می‌نویسد: «در شمال مغرب عباسی به فاصله هیژده میل کوه گنو واقع، هفت هزار و هفتصد و هشتاد و سه فیت ارتفاع دارد، اطراف شهر کفه‌ایست از رمل به مساحت دو میل امتداد، برای حملات خصم گشاده و باز است، اهالی هم از خشکی هم از دریا قادر به محافظت خود نباشند، چونکه استحکامات بری و بحری ندارند» (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳: ۷۰۴).

نکته قابل توجه در این بخش این است که در سال ۱۲۸۱ق/ ۱۸۶۴م، مطابق با آخرین سال‌های برقراری معاهده اجاره گمرک بندرعباسی به امام مسقط، نماینده سلطان مسقط بر نواحی میان شمیمل و بندر خمیر و قشم نفوذ دارد و بیشترین جریان صادرات از خمیر، هرمز، میناب به‌سوی مسقط انجام می‌شود. رونق صادرات بین ایران و مسقط در

^۱. منظور اسکله دائمی است.

^۲. کشتی پست

^۳. حسینقلی‌خان از سال ۱۲۹۹ق/ ۱۸۸۲م تا ۱۳۰۱-۱۳۰۰ق/ ۱۸۸۳م، حاکم جزایر و بنادر خلیج‌فارس بود.

بندرعباس نشان‌دهنده استفاده کامل مسقط از بندر در زمان اجاره گمرک است. در این زمان بغله‌های زیادی در بندرعباس به تجارت اشتغال دارند و میزان واردات نسبت به صادرات مقدار اندکی را به خود اختصاص می‌دهد. در حالی که اخبار داخلی حکایت از تداوم و تشدید شکایات تجار ایرانی از رفتار گمرکچیان مسقط را دارد و اختلافات داخلی در خاندان آل بوسعید در عمان به اوج خود رسیده است (بنی‌عباسیان بستکی، ۱۳۳۹: ۳-۲۵۱)؛ (اقبال آشتیانی، ۱۳۲۸: ۱۴۳)، در این زمان گزارش‌های افسران بریتانیا از رشد تجاری بسیار مثبت بندر حکایت دارد. از آنجا که اسناد این دوره نشان از نگرانی تجار و مقامات نسبت به ضعف عمان و به دنبال آن وابستگی بیش از پیش آن به بریتانیا دارد (بررسی تاریخی سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس، ۱۳۸۷: سند ۱۱۱)، این رضایت را می‌توان حاصل تجارت پرسود مسقط و بریتانیا و بهره‌مندی دوجانبه دانست.

اقدام صادراتی و وارداتی نیز گواهی بر این مدعاست. اعتراضات تجار و پافشاری مسقط در حفظ قرارداد اجاره گمرک و نیز اطلاعات ثبت شده توسط افسران هر سه، اهمیت تجاری بندرعباس و رشد آن را تأیید می‌کند. ضمن آنکه در گزارش‌های مذکور اشاره به زیادی تعداد بغله‌ها یا کشتی‌های بومی بزرگ است که دائماً در حال تردد هستند. دلیل این امر آن است که موقعیت بندرعباس به‌عنوان بندر تجاری میان سواحل شمالی و جنوبی موجب سهولت تجارت برای کشتی‌های بومی کوچک بود؛ ضمن آنکه در امتداد خط ساحلی با فاصله کمی از ساحل قادر به تردد بودند.

۳- تردد کشتی‌های تجاری

روند رشد و رکود تجارت بومی و علل آن را در جدول شماره ۵، می‌توان مشاهده و تحلیل نمود. در سال ۱۲-۱۳۱۱ق/ ۱۸۹۴-۵م تعداد کشتی‌های بادبانی، که عموماً بغله هستند، درخور توجه است. در این سال تعداد ۱۹۰ فروند کشتی بادبانی و بغله غیرانگلیسی به بندر وارد و از آن خارج شده است و در سال ۴۰-۱۳۳۹ق/ ۱۹۲۱م، این تعداد به ۲۰۸ کشتی بادبانی رسیده است در حالی که تنها ۱۵ فروند آن متعلق به انگلیس است. در همین سال از مجموع ۱۲۶ کشتی بخار، ۱۱۰ فروند متعلق به انگلستان بوده است. با این وجود چون کشتی‌های بخار نسبت به کشتی‌های بادبانی و بومی کوچک، سرعت و ظرفیت بیشتری داشت، صادرات و واردات منطقه در انحصار انگلستان قرار گرفته بود. یافته‌های مذکور به شرایط مناسب و نسبتاً ثابت اقتصادی در بندرعباس اشاره دارد. موقعیت ترانزیتی بندرعباس، آن را به توقفگاه امن و مناسبی برای کشتی‌های بزرگ عبوری در مسیر بمبئی، بوشهر و بصره مبدل ساخته بود. همان‌طور که ذکر شد بیشترین تعداد کشتی، مربوط به کشتی‌های بومی بوده که در گزارش به تعداد بسیار زیاد آنها اشاره شده است. در این رابطه از دو بعد متفاوت می‌توان به گزارش‌های افسران هند بریتانیا نگاه کرد.

۱. تجار بزرگ داخلی ۲. تجار خرده پا و متوسط

تجار بزرگ داخلی متأثر از سیاست‌های داخلی، خارجی در باب عوارض گمرکی و حواشی آن بودند؛ در حالی که تجار خرده‌پا به‌دلیل محدودیت ظرفیت تجاری، در هر شرایطی قادر به ادامه کار بودند و شرایط مذکور تأثیر

جدی بر روند تجارت آنها نداشت. در همین جدول تعداد و نوع کشتی‌های وارد و خارج شده از بندرعباس و نیز میزان واردات و صادرات درج شده است. هر چند در این رابطه منبع فوق کامل نیست با وجود این، مقایسه ارقام ذکر شده با سال‌های مشابه در بخش جغرافیایی کتاب لوریمر به نظر می‌رسد دقت نظر افسران در این زمینه بیش از لوریمر بوده است. برای مثال لوریمر ارزش کل صادرات از بندرعباس در سال ۱۹۰۳-۴م / ۲۲-۱۳۲۱ق معادل ۱۳۰هزار لیره استرلینگ و به همین ترتیب واردات را ۳۹۰ هزار ذکر می‌کند (Lorimer, 1908: 11). با توجه به این تفاوت، می‌توان نتیجه گرفت که فرضیه گزینشی بودن اطلاعات جدی است. بنابراین، در هر گزارش و تحقیقی، موضوعات اقتصادی مرتبط با منافع بریتانیا در اولویت قرار دارد. در مورد آمار جمعیت یا موارد دیگر با تعداد قابل توجه، اغلب به تکرار گزارش قبلی با فواصل ۸ تا ۱۰ ساله اکتفا شده است؛ این درحالی است که در گزارشاتی که در حیطه تخصص و مأموریت افسران نبوده است، دقت نظر قابل توجهی مشاهده می‌شود. این مسئله بیش از آنکه تخصص افسران و همراهی کادر مجرب متخصص را نشان دهد، جهت‌دار بودن گزارش‌ها را تأیید می‌کند.

نتیجه‌گیری

از اواخر قرن هجدهم میلادی، تغییرات چشمگیر و قابل توجهی در سیاست بریتانیا در خلیج فارس روی داد و این کشور به طور فزاینده‌ای از حوزه اقتصادی و تجاری به سمت منافع و اهداف سیاسی و استراتژیک گرایش پیدا کرد. از این زمان فعالیت‌های گسترده و مستمر نقشه‌برداری نیروی دریایی بریتانیا شامل اهداف راهبردی مانند ایجاد پایگاه و تأسیسات دریایی، راه‌اندازی تلگراف‌خانه، خطوط کشتیرانی، تعیین محل استقرار نمایندگی‌های سیاسی، تجاری و نظامی آغاز شد و نفوذ بریتانیا در منطقه خلیج فارس گسترش یافت. مبنای نخستین تلاش‌های بریتانیا اطلاعات مساحان بومی بود. این اطلاعات به شکل راهنماهای دریانوردی جمع‌آوری شد و سال‌ها بعد در دسترس محققان و پژوهشگران قرار گرفت. با وجود آنکه این اطلاعات با توجه به نیاز بریتانیایی‌ها برای تسهیل دسترسی به امکانات منطقه خلیج فارس تدوین شد، عواملی چون شیوه تنظیم و سهولت دسترسی و متمرکز بودن، موجب دور شدن محققان از راستی آزمایی و مقایسه نقادانه آنها با منابع و اطلاعات داخلی گردید. عمده‌ترین توجیه بریتانیا در زمینه جمع‌آوری گسترده و منظم اطلاعات از این منطقه، بی‌توجهی دولت وقت نسبت به مرزهای آبی جنوب بود. شیوه گردآوری اطلاعات با در نظر گرفتن منافع سیاسی بریتانیا و نفوذ گسترده این کشور در منطقه صورت گرفت. گردآوری اطلاعات به شکل محرمانه و بدون توجه به حقوق سرزمینی ایران انجام شد و تا مدت‌ها از دسترس محققان دور بود. پس از آزادسازی اطلاعات، محققان داخلی بدون در نظر داشتن این امر، به استفاده از اسناد بریتانیایی پرداختند و ناخواسته بر نظریه بی‌توجهی دولت ایران به بنادر و جزایر جنوب مهر تأیید زدند. در این پژوهش شهر بندرعباس به‌عنوان مطالعه موردی انتخاب شد و اطلاعات افسران نیروی دریایی با منابع داخلی مقایسه گردید؛ دقت اطلاعات و گزارش‌های داخلی، ضرورت و اهمیت مقایسه این اطلاعات با گزارش‌های افسران انگلیسی و تحلیل آنها را آشکار ساخت و این فرضیه را تأیید نمود که اطلاعات مذکور بدون علت‌یابی و مطابقه با منابع داخلی معنادار و تبیین‌پذیر نیست.

جدول شماره ۱- جمعیت، لنگرگاه ۱۹۳۲-۱۸۶۴^۱

سال	جمعیت	لنگرگاه
۱۸۶۴م/ ۱۲۸۱ق	در فصل گرم متغیر است و مردم اغلب به میناب و جاهای دیگر مهاجرت می‌کنند؛ در فصل سرد بین ۱۰ تا ۱۲ هزار نفر	لنگرگاه به فاصله ۱ مایلی از شهر قرار دارد، بستر آن گلی است، و ۳ فاتوم ^۲ عمق دارد، و کشتی‌های بزرگ بایستی در فاصله ۲ مایلی ساحل در عمق ۴-۵ فاتوم لنگر بیندازند. بستر اتکای مناسبی برای لنگر است. و لنگرگاه طبیعی، به جز در جهت جنوب شرقی، به خوبی محافظت شده است.
۱۸۸۳م/ ۱۳۰۰ق	در فصل سرد ۱۰ تا ۱۲ هزار نفر	همچنین، بستر هموار است، با توجه به آب‌خور کشتی ^۳ می‌توان لنگر انداخت.
۱۸۹۰م/ ۱۳۰۷ق	در فصل سرد ۱۰ تا ۱۲ هزار نفر	در مقابل عمارت گمرک اسکله‌ای ساخته شد.
۱۸۹۸م/ ۱۳۱۵ق	در فصل گرم متغیر؛ در فصل سرد بین ۸ تا ۹ هزار نفر	لنگرگاه با عمق ۴-۵ فاتوم، مطابق با آب‌خور کشتی، در فاصله دو مایلی از ساحل قرار دارد. کشتی کوچک در هوای مناسب می‌تواند در فاصله کوتاه‌تر به خشکی لنگر بیندازد. در مقابل عمارت گمرک اسکله‌ای هست.
۱۹۰۸م/ ۱۳۲۶ق	در فصل سرد حدود ۸ تا ۹ هزار نفر جمعیت دارد.	همچنین، آب‌های کم‌عمق بندر برای پیاده شدن از کشتی مناسب نیست، زیرا مسیر طولانی ساحل خشک است. سکویی در جلوی گمرک‌خانه هست. دیده‌بانی در جنوب غربی قلعه حکومتی قرار دارد.
۱۹۱۵م/ ۱۳۳۳ق	۸۰۰۰ نفر در فصل سرد شامل: زنگی، بلوچ، ایرانی، عرب. ۱۰۰ هندو از شکرپور ^۴ تعدادی خوجه ^۵ سه‌چهارم تجارت دست آنهاست. زبان رسمی فارسی است. حدود ۱۰۰۰ خانه خشتی (گلی) دارد.	همچنین، اسکله‌ای به طول ۱۰۰ و عرض ۳۰ یارد در جلوی گمرک‌خانه هست و کلیه کالاهای در این اسکله تخلیه می‌شود.
۱۹۲۴م/ ۱۳۰۳ش	در فصل سرد بیش از ۱۰ هزار نفر	همچنین، کشتی در اطراف بویه ^۶ قرمز لنگر می‌اندازند.
۱۹۳۲م/ ۱۳۱۱ش	در فصل گرم بسیاری از مردم به میناب و دیگر منطق کوچ می‌کنند	همچنین، اسکله‌ای در میانه کمر بند ساحلی در جلوی گمرک‌خانه هست. در محل اسکله عمق آب کم است.

^۱. اطلاعات مندرج در متن جدول‌ها برگرفته از گزارشات افسران نیروی دریایی هند بریتانیا به نشانی زیر است:

-The Persian Gulf Pilot 1870-1932 (1989), Constable & Stiffe, London, Archive editions, First edition, 1870, p.149-150.

-Ibid, Second edition, 1883, p. 203-205.

-Ibid, Third edition, 1890, p. 210-212.

-Ibid, Fourth edition, 1898, p. 206-208.

-Ibid, Fifth edition, 1908, p. 150-152.

-Ibid, Sixth edition, 1915, p. 201-204.

-Ibid, Seventh edition, 1924, p. 166-168.

-Ibid, Eighth edition, 1932, p. 109-111.

^۲. فاتوم به اختصار ftn واحد طول در سیستم نیروی دریایی بریتانیا برای اندازه‌گیری عمق آب دریا است. هر فاتوم مساوی فاصله نوک انگشتان دو دست باز

انسان است. اکنون این فاصله را به اندازه ۱۰۸۲۲۲ متر در نظر می‌گیرند.

^۳. Drought . بخشی از بدنه کشتی که درون آب می‌ماند.

^۴. شهری کوچک و مرکز ناحیه شیکارپور (شکرپور)، در ایالت سند پاکستان؛ واقع در ۲۹ کیلومتری غرب ساحل شرقی رود سند.

^۵. خوجه‌های شیعه هند از قرن ۱۷ میلادی، در هند و آفریقای شرقی به تجارت اشتغال داشتند.

^۶. Bouy

اجسام شناوری که برای نشان دادن ناحیه عبور ایمن کشتی‌ها و راهنمایی آنها در مدخل بندر و کانال‌ها و آبراهه‌های قابل کشتیرانی و در سطح آب‌ها نصب

می‌شود.

جدول شماره ۲- مسیرها و موقعیت سیاسی ۱۹۳۲-۱۸۶۴م

سال	مسیرها	موقعیت سیاسی
۱۸۶۴م/ ۱۲۸۱ق	بندرعباس بندر شهر کرمان است. محموله بار کاروان‌ها از بندرعباس به کرمان ۲۰ روز و تا لار ۱۳ روز در راه هستند. کشتی‌ها در مسیر بوشهر به بمبئی در بندرعباس توقف دارند.	شیخ نماینده سلطان مسقط بر نواحی میان شمیل و بندر خمیر و قشم نفوذ دارد.
۱۸۸۳م/ ۱۳۰۰ق	بندرعباس بندر شهر کرمان است. کشتی پستی بخار در هنگام عبور از سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس در بندرعباس توقف دارد. محموله بار کاروان‌ها از بندرعباس به کرمان ۲۰ روز و تا لار ۱۳ روز در راه هستند. تعداد زیادی بغله ^۱ (نوربخش، ۱۳۸۱: ۶۲) دارد و بغله‌های بسیاری نیز در مسیرشان از بوشهر به بمبئی در اینجا توقف دارند.	حاکم ایرانی بر نواحی میان شمیل و بندر خمیر و قشم نفوذ دارد. نماینده بریتانیا، فردی بومی است و تحت نظارت نماینده سیاسی بریتانیا در بوشهر قرار دارد. بریتانیا یک دفتر پستی در بندرعباس دارد.
۱۸۹۰م/ ۱۳۰۷ق	بندرعباس بندر شهر کرمان است. رفت و آمد کشتی‌های بخار پستی به صورت هفتگی انجام می‌شود. تعداد زیادی بغله دارد و بغله‌های بسیاری نیز در مسیرشان از بوشهر به بمبئی در اینجا توقف دارند.	شیخ قشم و ناحیه شمیل تا بندر خمیر تحت حکم حاکم بندرعباس است.
۱۸۹۸م/ ۱۳۱۵ق	بندرعباس بندر شهر کرمان است. رفت و آمد کشتی‌های بخار پستی به صورت هفتگی انجام می‌شود. تعداد زیادی بغله دارد و بغله‌های بسیاری نیز در مسیرشان از بوشهر به بمبئی در اینجا توقف دارند.	شیخ قشم و ناحیه شمیل تا بندر خمیر تحت حکم حاکم بندرعباس است. بریتانیا یک دفتر پستی در بندرعباس دارد. کشتی‌های پست بخار خلیج فارس هر هفته در مسیر شمال و جنوب (رفت و برگشت) در بندرعباس توقف دارند.
۱۹۰۸م/ ۱۳۲۶ق	بندرعباس از راه کابل زیر آب به شبکه تلگراف متصل است و اداره پست بریتانیا نیز در بندر مستقر است. کشتی بخار کمپانی هند بریتانیا در گشت بین شمال و جنوب خلیج فارس هر هفته در بندر توقف دارد: کشتی بخار شرکت ناورانی ایران نیز هر دو هفته یک بار در بندرعباس است. ^۲	کنسولیاری انگلیس در بندرعباس در عمارتی مجاور دهکده نابند مستقر است.
۱۹۱۵م/ ۱۳۳۳ق	بندرعباس از راه کابل زیر آب به شبکه تلگراف متصل است و اداره پست بریتانیا نیز در بندر مستقر است. کشتی بخار کمپانی هند بریتانیا در گشت بین شمال و جنوب خلیج فارس هر هفته در بندر توقف دارد: کشتی بخار شرکت ناورانی ایران نیز هر دو هفته یک بار در بندرعباس است. ^۳	حاکم، نماینده حکومت مرکزی، تابع رئیس بنادر خلیج فارس است. نواحی شمیل و میناب را تحت پوشش دارد.

^۱. بغله (Baghale) نام لنج‌های بزرگ خلیج فارس که در گذشته با آن به قاره آفریقا و هندوستان، بصره و دیگر نقاط دنیا مسافرت می‌کردند، از آنجا که سینه و صدر و رأس آن گرد بوده است، به بغله معروف شده است.

^۲. بندرعباس با لندن از طریق کشتی بخار شرکت مصر استریک و شرکا (Messrs Strick & Co) و شرکت بردران باکنال (Bucknall Brothers)، در ارتباط است. کشتی بخار هارتلپول غرب (The West Hartlepool)، هر از گاه به بندر می‌آید. گاه نیز با دریای سیاه از طریق کشتی‌های بخار کمپانی تجاری روس مرتبط می‌شود.

^۳. بندرعباس با لندن از طریق کشتی بخار شرکت مصر استریک و شرکا (Messrs Strick & Co) و شرکت بردران باکنال (Bucknall Brothers)، در ارتباط است. کشتی بخار هارتلپول غرب (The West Hartlepool)، هر از گاه به بندر می‌آید. گاه نیز با دریای سیاه از طریق کشتی‌های بخار کمپانی تجاری روس مرتبط می‌شود.

سال	مسیرها	موقعیت سیاسی
۱۹۲۴م/ ۱۳۰۳ش	کشتی‌های شرکت‌های تابعه خدمات پستی ناوگان هند بریتانیا در مسیر بین بصره و بمبئی و برعکس هر هفته در بندر عباس توقف دارند. خط کشتیرانی مغول، ناوگان بخار خلیج فارس ^۱ ، و دیگر شرکت‌ها در بندر توقف دارند.	شهر مقر استقرار نماینده حکومتی است که تابع حاکم بنادر خلیج فارس است. کل ناحیه از میناب تا شمیل تحت حکم اوست. نماینده سیاسی بریتانیا در بندرعباس مستقر است.
۱۹۳۲م/ ۱۳۱۱ش	بندرعباس بندری برای نقل و انتقال کالا به جنوب شرقی ایران است دو شهر اصلی آن یزد و کرمان است. کرمان در ۳۲۷ مایلی بندرعباس واقع است. طول مسیر جاده موتور و ۳۴۵ مایل است.	شهر مقر استقرار نماینده حکومتی است که تابع حاکم بنادر خلیج فارس است.

جدول شماره ۳- صادرات- واردات ۱۹۳۲-۱۸۶۴م

سال	صادرات	واردات
۱۸۶۴م/ ۱۲۸۱ق	سولفور از بندر خمیر به مسقط، نمک از هرموز به مسقط، غلات و خرما از میناب به مسقط، پشم، فرش، سقز و دیگر مواد از نواحی داخلی ایران به بمبئی	قماش، برنج و دیگر اقلام
۱۸۸۳م/ ۱۳۰۰ق	سولفور از خمیر، نمک از هرموز، خرما از میناب، پشم، فرش، انقوزه، کتان، روغن، میوه خشک، ابریشم، تخم کتان، سقز، گل رز، پشم آنقوره، روناس، صدف، باله کوسه از جزایر مجاور، صدور گندم در مقادیر زیاد به انگلیس و تنباکو، تریاک به چین	قماش، برنج، قلع، قهوه، شکر، زردچوبه، ادویه، چوب ساج، الوار، الیاف نارگیل، نارگیل، کتان پیچازی، نیل و آهن آلات از بمبئی
۱۸۹۰م/ ۱۳۰۷ق	سولفور، نمک، خرما، آنقوزه، کتان، روغن، میوه خشک، ابریشم، تخم کتان، سقز، رنگ، روناس، باله کوسه، گندم، تنباکو، تریاک	قماش، برنج، غلات، فلزات، قهوه، شکر، ادویه، چای، الوار، کتان پیچازی، کنف، نیل، الکل، سخت‌افزار
۱۸۹۸م/ ۱۳۱۵ق	کتان، خرما، دارو، میوه، سبزیجات، چرم، اسب، تریاک، نمک، دانه روغنی، ابریشم خام و تافته، پشم، کالای پشمی	اسلحه، شمع، کتان، الیاف، رنگ، آهن آلات، نیل، کنف، فلز، ادویه، چای
۱۹۰۸م/ ۱۳۲۶ق	کتان، خرما، دارو، میوه، سبزیجات، چرم، اسب، تریاک، نمک، دانه روغنی، ابریشم خام و تافته، پشم، کالای پشمی	اسلحه، شمع، کتان، الیاف، رنگ، آهن آلات، نیل، کنف، فلز، ادویه، چای، شکر
۱۹۱۵م/ ۱۳۳۳ق	روغن، بادام، پسته، کشمش، مویز، خرما، سقز، صمغ، پشم، قالی	کبریت، شمع، برنج، شکر، چای، ادویه، آهن، کتان، پارچه پشمی،
۱۹۲۴م/ ۱۳۰۳ش	روغن، بادام، پسته، کشمش، مویز، خرما، سقز، صمغ، پشم، قالی	کبریت، شمع، برنج، شکر، چای، ادویه، آهن، کتان، پارچه پشمی،
۱۹۳۲م/ ۱۳۱۱ش	—	—

^۱ شرکت کشتیرانی مغول و خلیج فارس هر دو تحت پوشش کمپانی عظیمی در بمبئی بودند که در سال ۱۸۷۷م تأسیس شد و بعدها در سال ۱۹۳۹ به Mogul

جدول شماره ۴- شرایط سیاسی و تجاری ۱۹۳۲-۱۸۶۴م

سال	ملاحظات
۱۸۶۴م / ۱۲۸۱ق	شهر بزرگی است. تجارت عالی است. شهر به وسیله دیوار و برج‌هایی که کمابیش تخریب شده است حفاظت می‌شود. تنگه میان بندرعباس و جزیره قشم کلارنس نامیده می‌شود. ^۱
۱۸۸۳م / ۱۳۰۰ق	همچنین، رشد تجارت در ۱۰ ساله اخیر.
۱۸۹۰م / ۱۳۰۷ق	شهر بزرگی است. تجارت طی ۲۰ سال گذشته رونق بسیاری داشته است. شهر به وسیله دیوار و برج‌هایی که کمابیش تخریب شده است حفاظت می‌شود.
۱۸۹۸م / ۱۳۱۵ق	شهر بزرگی است. تجارت رشد قابل توجهی دارد. شهر به وسیله دیوار و برج‌هایی که کمابیش تخریب شده است حفاظت می‌شود.
۱۹۰۸م / ۱۳۲۶ق	شهر بزرگی است. تجارت رشد قابل توجهی دارد. شهر به وسیله دیوار و برج‌هایی که کمابیش تخریب شده است حفاظت می‌شود.
۱۹۱۵م / ۱۳۳۳ق	مردم شهر فقیر و عقب‌مانده هستند بندرعباس محل انبار کالاهای تجاری یزد و کرمان است. شهر همچنان فاقد کمترین سیستم فاضلاب است. خیابان ندارد. وجه رایج ^۲ . اوزان ^۳
۱۹۲۴م / ۱۳۰۳ش	تجارت سیر صعودی دارد. انتهای مسیر کاروان‌های کرمان است. زبان رسمی فارسی است، ولی لهجه محلی غیرمفهوم است.
۱۹۳۲م / ۱۳۱۱ش	بندرعباس محل انبار کالاهای تجاری یزد و کرمان است. تجارت مهم و رو به افزایش است.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

^۱. کاپیتان جرج بارنس بروکس، نماینده ویژه کمپانی هند شرقی در سال ۱۸۲۵م، تنگه میان جزیره قشم و بندرعباس را کلارنس (Celarence)، نامید. ظاهراً بومیان منطقه نام خاص برای آن ندارند و به نام تنگه یا خوریه آن را می‌شناسند. عبدالرسول خیراندیش در کتاب در پانوشته کتاب سواحل خلیج فارس درباره آن نوشته است: این نام در عصر استعمار، در منابع اروپایی بدان داده شده است. در منابع جغرافیایی اسلامی به آن «تنگه جبیر» گویند (لوریمر، ۱۳۹۴: ۲۰۳)؛ در منابع کنونی خور خوران نامیده می‌شود، که با آنچه دریانوردان بریتانیایی ذکر کرده‌اند، نزدیک است.

^۲. وجه رایج در این زمان سکه‌هایی از جنس نیکل به مقیاس ۱ و ۲ شاهی است؛ سکه نقره ۱ (کمباب)، ۲ و ۵ قران است؛ اسکناس بانک شاهنشاهی به ارزش ۱، ۲، ۳، ۵ و ۱۰، تومان (بسیار کمیاب است)، روپیه هندی، اسکناس‌های ۵ و ۱۰ روپیه‌ای بسیار فراوان است و محدودیت ندارد. سکه طلا نیز قابل استفاده است و متقاضی زیاد دارد، ولی کمیاب است (The Persian Gulf Pilot, 1915: 203).

^۳. ۱ مثقال = ۰/۱۰۲۱ پوند * ۱ من تبریز = ۶۴۰ مثقال = شش و یک دوم پوند * ۱ من شاه = ۱/۲۸۰ مثقال = ۱۳ پوند * ۱ من بندرعباس = ۲۴ قیاس = ۹ پوند * ۱ غاز شاه = یک و یک دوم غاز لار = ۴۰ اینچ * ما بازای اینچ و پوند تقریبی است. یارد بریتانیا در اندازه گیری پارچه استفاده می‌شود: (The Persian Gulf Pilot, 1915: 203-4).

جدول شماره ۵- تردد کشتی‌ها - ۱۳۳۹-۱۴۰۰ ق/ ۱۸۹۴-۱۹۲۱ م

سال	۱۸۹۴-۹۵ م	۱۹۰۵ م	۱۹۱۲ م	۱۹۱۳ م	۱۹۲۱ م
کشتی بخار	۸۹		۱۱۰		۱۲۶
کشتی بادبانی	۱۹۰ کشتی‌های بادبانی اغلب بغله و بقیه کشتی‌های کوچک بومی بودند.				۲۰۸
مجموع تناژ	۱۰۴۴۸۰				
کشتی بخار انگلیس			۹۲		۱۱۰
کشتی بادبانی انگلیس					۱۵
تناژ انگلیس (بخار و بادبانی)	۹۴۴۴۰				
مجموع واردات (لیره استرلینگ)	۴۷۶۶۵۴	۳۹۹۷۰۰		۳۱۴۸۷۷	
واردات از هند بریتانیا و بریتانیای کبیر و توابع	۴۳۵۳۲۶				
مجموع صادرات (لیره استرلینگ)	۳۱۷۷۱۴	۱۵۵۷۶۲		۲۸۳۹۴۲	
صادرات به هند بریتانیا و بریتانیای کبیر و توابع	۲۳۶۶۷۶				
مجموع تناژ واردات		۴۸۸۳۸۰	۲۲۴۸۷۱		
تناژ واردات انگلیس		۰/۹ کل تناژ وارداتی، اعم از بادبانی و بخار	۱۸۷۰۱۰		

منابع

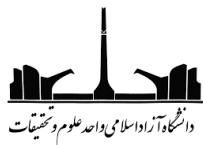
- استندیش، جان، (۱۳۸۳)، *ایران و خلیج فارس*، عبدالرضا سالار بهزادی، چاپ یکم، نشرنی، تهران.
- اقبال آشتیانی، عباس، (۱۳۲۸)، *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس*، چاپ یکم، چاپخانه مجلس، تهران.
- بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس، (۱۳۸۷)، تحقیق و تدوین حسن حبیبی، محمدباقر وثوقی، چاپ یکم، بنیاد ایران‌شناسی، تهران.
- بنی عباسیان بستکی، محمداعظم، (۱۳۳۹)، *تاریخ جهانگیری و بنی عباسیان بستک*، به کوشش عباس انجم روز، چاپ یکم، تهران.
- بهروز، محمد، «نقشه خلیج فارس»، مجموعه مقالات خلیج فارس، مرکز مطالعات خلیج فارس، تهران، وزارت امور خارجه، ۱۳۹۱.
- تحولات سیاسی صفحات جنوبی ایران، (۱۳۸۱)، به کوشش محمدباقر وثوقی، چاپ یکم، وزارت امور خارجه، تهران.
- دهخدا، علی اکبر، (۱۳۷۷)، *لغت‌نامه دهخدا*، چاپ دوم دوره جدید، تهران، دانشگاه تهران.
- راهنمای خلیج فارس، (۱۳۴۶)، ترجمه ناسروان علی محمد سنگلجی، ج ۱، بی‌نا.
- سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی، (۱۳۶۳)، *بندرعباس و خلیج فارس (اعلام الناس فی احوال بندرعباس)*، احمد اقتداری، چاپ یکم، تهران، دنیای کتاب.
- سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی، (۱۳۷۰)، *تاریخ مسقط و عمان، بحرین و قطر*، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۷۰، ص ۱۵۷.
- فوران، جان، (۱۳۹۱)، *مقاومت شکننده: تاریخ تحولات اجتماعی ایران*، احمد تدین، چاپ دوازدهم، تهران، رسا.
- کرزن، جرج، (۱۳۵۰)، *ایران و قضیه ایران*، ترجمه وحید مازندرانی، ج ۲، تهران، بنگاه نشر و ترجمه کتاب.
- لوریمر، جان گوردن، (۱۳۹۴)، *سواحل خلیج فارس*، عبدالرسول خیراندیش، چاپ یکم، تهران، آبادبوم.
- ملایی، مصطفی، «پایگاه‌ها و تأسیسات دریایی بریتانیا در بنادر و جزایر خلیج فارس در قرن نوزدهم میلادی»، *فصلنامه تخصصی مطالعات خلیج فارس*، س ۳، ش ۸، ۷۰-۶۲، ۱۳۹۶.
- میرزا حسن حسینی فسایی، (۱۳۸۲)، *فارس‌نامه ناصری*، تصحیح دکتر رستگار حسینی فسایی، تهران، امیرکبیر.
- نظام السلطنه مافی، حسینقلی خان، (۱۳۹۱)، *خاطرات و اسناد حسینقلیخان نظام السلطنه مافی*، به کوشش معصومه مافی، منصوره اتحادیه (نظام مافی)، چاپ دوم، تهران، تاریخ ایران.
- نوایی، عبدالحسین، (۱۳۶۹)، *ایران و جهان*، ج ۲، تهران، هما.
- نوربخش، حسین، (۱۳۸۱)، *فرهنگ دریایی خلیج فارس*، چاپ یکم، تهران، امیرکبیر.
- وثوقی، محمدباقر، (۱۳۸۴)، *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، چاپ یکم، تهران، سمت.
- ورهرام، غلامرضا، (۱۳۸۵)، *نظام سیاسی و سازمان‌های اجتماعی ایران در عصر قاجار*، چاپ یکم، تهران، معین.

منابع انگلیسی

- Lorimer, John Gordon, (1908), Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia, Geographical and Statistical, Calcutta, V.2.
- Lorimer, John Gordon, (1915), Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia, Historical, Calcutta, v.1, part.1.
- The Persian Gulf Pilot 1870-1932, (1989), Constable & Stiffe, London, Archive editions.
- Wilson, Arnold, (1959), The Persian Gulf, London.



Researches on the History of Iran during the Islamic Period



Scientific Quarterly Vol 2 Issue 2(4) Summer 2025

Critical Re-examination of Reports by Officers of the Royal Navy of Britain: A Case Study of Bandar Abbas

Badrjahan Ebrahiminejad¹ 

Received: 13.06.2025

Accepted: 11.08.2025

Extended abstract

The main reason for the expansion of British influence in the Persian Gulf in the 13th century AH / 19th century was the weakness of an effective Iranian naval presence. Despite continuous efforts to establish a navy, Naser al-Din Shah managed to purchase two ships named Shoosh and Persepolis from Germany in 1304 AH / 1887. Britain consistently opposed Iran's requests to buy ships and was unwilling to cooperate with Iran in creating an effective navy in the Persian Gulf. Britain's extensive economic activities had begun in the late 18th century and had increasingly expanded from economic and commercial spheres towards political and strategic interests and goals. From that time, the Royal Navy's sustained surveying activities began, including strategic objectives such as establishing naval bases and facilities, setting up telegraph offices, shipping lines, and determining locations for political, commercial and military representations. This information, which was formed based on the experiences and knowledge of local surveyors, was collected under the title of a sailing guide. These findings were used by researchers for years after their release without verification and critical comparison with local sources and information, and implicitly bolstered the claim that the Iranian government had neglected its southern maritime borders.

In this study, the information collected by officers of the British Royal Navy from the second half of the nineteenth century to the first half of the twentieth century corresponding to the fourth decade of Naser al-Din Shah's reign until the end of the first decade of Reza Shah Pahlavi's rule—regarding Bandar Abbas, was compared and examined against internal sources and information. To date, no independent study has been conducted specifically on the subject of this research, and most studies have addressed the generalities of British colonial policies in relation to the Persian Gulf region, especially its southern littoral. The primary aim of the research is to assess the accuracy and reliability of British information concerning Bandar Abbas and the necessity of integrating it with domestic sources to achieve

¹, PhD Candidate of post-Islamic history, Islamic Azad University Faculty of Humanities, Science and Research Unit, Tehran, Iran.
Email: badrjahane@gmail.com

a comprehensive and meaningful understanding of its social, political and commercial conditions.

The main question is on what basis the necessity of re-reading and analyzing the reports of British officers and comparing them with domestic information is justified? The research method is based on a comparative study of the reports of British Royal Navy officers with domestic sources in five key areas: population; routes and political position; exports and imports; politico-commercial conditions; and ship movements to Bandar Abbas.

Discussion and analysis: The principal objective of the British Navy's surveys in the Persian Gulf was to establish telegraph stations to oversee regional affairs and secure control over the area. Accordingly, to dominate the Iranian ports and coasts of the Persian Gulf during the Qajar period, it acted in two ways: First: supporting the native inhabitants of the eastern coasts through agreements with local rulers, recognising them as independent authorities; Second: supporting the Sultan of Muscat and his claims over Iranian ports, notably Bandar Abbas and the islands of Qeshm and Hengam.

The basis for both approaches was Britain's claim that Iran neglected its ports and islands, thereby endangering British state interests. Lord Curzon writes: "When the telegraph office was established at Jask in 1286 AH / 1869 AD, that headland was a dry, sandy, empty area and no one paid heed to ownership of it; the presence of Britain brought prosperity to the region and subsequently attracted Iranian attention." He regarded this claim as a justification for pursuing his government's objectives. Wilson, on the same subject, writes: surveying of the Iranian coasts was conducted for the purpose of establishing telegraph lines and, as a result, the charts were more accurate than those of the southern coasts. Central and southern regions of Iran were surveyed and locations for the telegraph were determined using longitude, being marked and covered by precise and definite signals. Maps and information recorded by Britain were for years treated as confidential within the remit of British officers and, after being used and rendered insignificant and with the passage of time, were made available to the public. Contrary to British propaganda, the process of establishing governance over the islands and ports of the Persian Gulf in the late Nāseri period indicates a systematic and calculated plan by Iranian authorities. Because this issue did not align with British objectives, it obstructed and made excuses to prevent its implementation as much as possible; and on the assumption that the central government had no role in controlling its coasts, ports and islands, the weakness or efforts of the central government were not taken into account in these records and data.

As a result, domestic findings compared with the information presented in this study in tabular form show that British officers' reports on Bandar Abbas were one-sided, purposeful and reflective of Britain's expansionist aims in the Persian Gulf, asserting Iran's inability to govern its Persian Gulf ports and islands; exploiting these reports without investigating domestic sources and reports confirms that hypothesis and its side effects.

It is recommended that, to prevent the production of selective narratives, alongside enhancing software capabilities, the scholarly foundations of indigenous sources be strengthened so as to avoid the temptation of evasive challenge. Otherwise, the strategic interests of great powers will control the historical-political developments of the Persian Gulf region, leading the researcher towards repeating grand narratives and selective accounts and, in the long term, cementing the position of a distorted reality.

Sources

- A Guide to the Persian Gulf, (1967), translated by Naval Captain Ali Mohammad Sanglaji, vol. 1, no publisher.
- Bani Abbasi Bastaki, Mohammad-Azam, (1960), The Jahangiriyeh History and the Bani Abbasi of Bastak, edited by Abbas Anjom Ruz, 1st ed., Tehran
- Behrouz, Mohammad, (2012), "Map of the Persian Gulf", Articles Collection on the Persian Gulf, Persian Gulf Studies Centre, Tehran, Ministry of Foreign Affairs.
- Curzon, George, (1971), Persia and the Persian Question, translated by Vahid Mazandarani, 2 vols., Tehran, Book Publishing and Translation Agency.
- Eghbal Ashtiani, Abbas, (1949), Studies on Bahrain and the Islands and Coasts of the Persian Gulf, 1st ed., Parliament Press, Tehran.
- Historical, Political and Social Study of Bandar Abbas Documents, (2008), researched and compiled by Hassan Habibi, Mohammad-Baqer Vosoughi, 1st ed., Iranology Foundation, Tehran.
- Lorimer, John Gordon, (1908), Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia, Geographical and Statistical, Calcutta, V.2.
- Lorimer, John Gordon, (1915), Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia, Historical, Calcutta, v.1, part.1.
- Lorimer, John Gordon, (2015), The Persian Gulf Coastal Regions, Abdolrasoul Kheirandish (translator), 1st ed., Tehran, Abadboom.
- Mollaei, Mostafa, (2017), "British Naval Bases and Installations in the Ports and Islands of the Persian Gulf in the Nineteenth Century", Quarterly Journal of Persian Gulf Studies, vol. 3, no. 8, pp. 62–70.
- Navaei, Abdolhossein, (1990), Iran and the World, 2 vols., Tehran, Homa.
- Nezam al-Saltaneh Mafi, Hosseinqoli Khan, (2012), Memoirs and Documents of Hosseinqoli Khan Nezam al-Saltaneh Mafi, edited by Masoumeh Mafi, Mansoureh Ettihadieh (Nezam Mafi), 2nd ed., Tehran, Iranian History.
- Political Developments of Iran's Southern Shores, (2002), edited by Mohammad-Baqer Vosoughi, 1st ed., Ministry of Foreign Affairs, Tehran.
- Sadid al-Saltaneh Kababi, Mohammad Ali, (1984), Bandar Abbas and the Persian Gulf (A'lam al-Nas fi Ahwal Bandar Abbas), Ahmad Eghtedari (editor), 1st ed., Tehran, Donyaye Ketab.
- Sadid al-Saltaneh Kababi, Mohammad Ali, (1991), The History of Muscat and Oman, Bahrain and Qatar, Tehran, Donyaye Ketab, 1991.
- Standish, John, (2004), Iran and the Persian Gulf, Abdolreza Salar Behzadi (translator), 1st ed., Ney Publishing, Tehran.
- The Persian Gulf Pilot 1870-1932, (1989), Constable & Stiffe, London, Archive editions.
- Vosoughi, Mohammad-Baqer, (2005), History of the Persian Gulf and Neighbouring Lands, 1st ed., Tehran, Samt.
- Wilson, Arnold, (1959), The Persian Gulf, London.