

جاده لینچ و نقش آن در روابط خان‌های بختیاری و دولت انگلیس در ایران عصر قاجار

غفار پوربختیار^۱

امیر اکبری^۲

چکیده

در دوره قاجار، بختیاری‌ها و انگلیسی‌ها روابط دوستانه‌ای داشتند که این روابط با احداث جاده بختیاری توسط شرکت لینچ وارد مرحله جدیدی شد. احداث این جاده، اگر چه نقطه عطفی در روابط میان دو طرف بود، چالش‌هایی نیز در میان آنها ایجاد کرد که با طرح پرسشی بررسی خواهد شد. احداث جاده بختیاری مشهور به جاده لینچ، چه نقشی در فرایند روابط خان‌های بختیاری و دولت انگلیس داشته است؟ فرض پژوهش بر این مبنا استوار است که گرچه احداث جاده بختیاری به گسترش بیشتر روابط خان‌های بختیاری و انگلیسی‌ها منجر گردید اما در عین حال، وجود تعدادی از عوامل و مسائل، رنجش‌ها و چالش‌هایی میان دو طرف ایجاد کرد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که عواملی همچون اختلافات بر سر مسائل مالی، بی‌ثباتی و عدم امنیت جاده و نیز عدم تحقق وعده‌ها و وظایف طرفین موجب شد تا چالش‌ها و آسیب‌هایی در روابط بختیاری‌ها و انگلیسی‌ها بر سر جاده لینچ به وجود آید.

واژگان کلیدی:

ایران، انگلیس، قاجار، روابط، خان‌های بختیاری، جاده لینچ.

درجه مقاله: علمی - ترویجی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۰۹/۲۰

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۷/۱۰

^۱ استادیار گروه تاریخ، واحد شوشتر، دانشگاه آزاد اسلامی، شوشتر - ایران (نویسنده مسئول) porbakhtiarghafar@yahoo.com

^۲ استادیار گروه تاریخ، واحد بجنورد، دانشگاه آزاد اسلامی، بجنورد - ایران amirakbari84@yahoo.com

مقدمه

روابط بختیاری‌ها و انگلیسی‌ها، گرچه از پیشینه طولانی برخوردار بود، از دوران سلطنت محمد شاه قاجار شکل جدیدی به خود گرفت و انگلیسی‌هایی همچون راولینسون^۱، لایارد^۲ و هارت به میان بختیاری‌ها آمده و با آنان نشست‌و‌برخواست داشتند. این روابط در دوران سلطنت ناصرالدین شاه قاجار و ریاست حسین‌قلی خان ایلخانی بر ایل بختیاری گسترش یافت؛ تا بدانجا که در دوران مظفرالدین شاه منجر به وقوع دو حادثه مهم؛ احداث جاده لینچ و سپس کشف و استخراج نفت در قلمرو ایل بختیاری شد. این دو پروژه در کانون منافع اقتصادی و تجاری انگلستان در ایران آن زمان قرار داشت و آن کشور اهمیت بسیار زیادی برایش قائل بود. ساخت جاده بختیاری به دلیل عبور از مناطق تحت حاکمیت بختیاری‌ها اقدام مهمی در روابط میان بختیاری‌ها و انگلیسی‌ها بود که سرانجام با کشف نفت و استخراج آن در سرزمین بختیاری کامل شد. در این پژوهش، تأثیر ساخت جاده بختیاری بر روابط انگلستان با خان‌های بختیاری بررسی شده است.

ساخت این جاده که به نام شرکت سازنده آن، یعنی شرکت لینچ به جاده لینچ مشهور بود، اثرات فراوانی بر روابط خان‌های بختیاری با دولت و شهروندان انگلیس داشت. این امر موجب شد تا روابط دو طرف نسبت به گذشته توسعه زیادی پیدا کند و دو طرف را به این درک برساند که باید به یکدیگر اعتماد داشت و مسائل و مشکلاتی را که منجر به بی‌اعتمادی و سردی روابط می‌شود را با شکیبایی حل نمود. مسائل مختلف در ارتباط با ساخت و نگهداری جاده لینچ موجب شد تا بین آنها اختلافاتی بروز کند و در برخی مواقع، ماه‌عسل روابط خان‌های بختیاری و انگلیسی‌ها را دچار آسیب سازد.

در این پژوهش با استفاده از منابع دست اول تاریخی و به روش توصیفی-تبیینی کوشش می‌شود تا پاسخ مناسبی به این سؤال داده شود: احداث جاده بختیاری مشهور به جاده لینچ چه نقشی در روابط خان‌های بختیاری و دولت انگلیس داشته است؟ فرضیه پژوهش این است که گرچه ساخت جاده بختیاری به گسترش روابط خان‌های بختیاری و انگلیسی‌ها منجر شد، وجود برخی عوامل و مسائل، رنجش‌ها و چالش‌هایی میان دو طرف ایجاد کرد.

در باره موضوع این مقاله، تاکنون پژوهش‌های اندکی صورت پذیرفته است. مه‌راب امیری (۱۳۵۷) در مقاله "فرمان آزادی کشتیرانی در کارون"، غفار پوربختیار (۱۳۹۹) در مقاله "ایل بختیاری و جنگ جهانی اول: بررسی راهبردها و راهکارهای انگلیس و آلمان"، خدابخش قربان‌پور دشتکی (۱۳۹۰) در کتاب *انگلیس و بختیاری (۱۹۲۵-۱۸۹۶)*، جن. راف گارثویت (۱۳۷۳) در

^۱. Rawlinson

^۲. Layard

کتاب تاریخ سیاسی- اجتماعی بختیاری و حبیب‌الله سعیدی‌نیا (۱۳۹۷) در کتاب کشتیرانی کارون، به‌صورت پراکنده به موضوع این مقاله اشاره‌هایی کرده‌اند. با این وجود، هیچکدام از این پژوهش‌ها به طور مفصل بر اصل موضوع جاده لینچ و تأثیرات آن بر روابط بختیاری‌ها و انگلیسی‌ها متمرکز نشده‌اند.

آزادی کشتیرانی خارجی در رود کارون

در طول قرن نوزدهم میلادی، انگلیسی‌ها هم از نظر سیاسی و نظامی و هم از نظر اقتصادی و بازرگانی برای راه‌های آبی و به‌ویژه آبراهه‌های جنوب ایران اهمیت زیادی قائل بودند. از جمله مهم‌ترین این آبراهه‌ها، رود کارون بود که دولت و شهروندان انگلیسی سالیان دراز علاقه‌مند بودند تا شاید بتوانند در این رودخانه کشتیرانی تجاری انجام دهند. حضور در این رودخانه از نظر راهبردی برای دولت انگلیس مهم بود و لذا کشتیرانی در آن اهمیت بسیاری داشت. عده‌ای از انگلیسی‌ها در ابتدای قرن نوزدهم میلادی برای ارزیابی رود کارون با هدف بهره‌برداری نظامی و تجاری از آن، تلاش‌های فراوانی به‌عمل آوردند. افرادی همچون سلبی^۱، چنسی^۲، راولینسون و لایارد از کسانی بودند که برای بررسی و ارزیابی رود کارون پیش‌قدم شدند. گرچه آنان تلاش بسیاری نمودند اما طرح‌شان از سوی دولت وقت انگلیس مورد استقبال قرار نگرفت. هنوز نیاز به سپری شدن زمان بیشتری بود تا مقامات ارشد دولت انگلیس با این تصمیم موافقت نمایند.

سرانجام ناوبان سلبی انگلیسی بود که برای نخستین بار با کشتی نیتوکریز^۳ اثبات کرد که امکان کشتیرانی در رود کارون وجود دارد. پس از آن، در سال ۱۲۵۲ق/ ۱۸۳۶م. یک انگلیسی دیگر به نام ماژور اسکورت^۴ با کشتی دیگری به ظرفیت نیتوکریز با عبور از رود کارون به اهواز رسید و اما در حوالی اهواز وجود باقیمانده یک سد قدیمی به‌نام بند اهواز مانع از عبور آن به سمت شوشتر شد. سرانجام این لایارد و سلبی بودند که با یک کشتی به‌نام آشور با ظرفیت نیتوکریز به رود کارون وارد شده و با عبور از خرمشهر، اهواز و بند اهواز به ۷ مایلی شوشتر رسیدند اما این کشتی در انبوهی از گل فرو نشست و آنها پس از درآوردن کشتی از گل ولای موفق شدند به یک مایلی شوشتر برسند (لایارد، ۱۳۷۶: ۳۲۱-۳۱۵).

1. Solbey
2. Chensy
3. Nitocris
4. Scotwert

در ابتدای سال ۱۲۸۷ ق. / ۱۸۷۱ م. رؤسای کمپانی گری و پل^۱ که توانسته بودند در بندر بوشهر تجارتخانه‌ای تأسیس نمایند، علاقه مند شدند یک خط کشتیرانی میان خرمشهر و شوشتر در رود کارون راه‌اندازی کنند. این شرکت معتقد بود که انتقال کالا از بوشهر به اصفهان، کمتر از ۳۵ روز زمان نمی‌برد، در صورتی که همان کالا را می‌توان در عرض ۱۰ روز از خرمشهر به اصفهان منتقل کرد. این شرکت از نماینده سیاسی انگلستان، مقیم در خلیج فارس درخواست کرد تا از وزیرمختار انگلیس در تهران تقاضا کند با دولت ایران در باره واگذاری امتیاز کشتیرانی در رود کارون مذاکره کند (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۲۰۵). اگر چه این درخواست اجراء شد اما دولت ایران از ترس عکس‌العمل شدید روسیه از واگذاری هر گونه امتیازی خودداری کرد و به سفیر انگلیس چنین تذکر داد: «ایران نه یک مملکت تحت‌الحمایه بلکه یک کشور مستقل است» (رایت، ۱۳۶۴: ۲۰۵). البته قدرت فراوان خان‌های بختیاری در جنوب ایران که دولت قاجار را به شدت نگران کرده بود نیز مانعی برای صدور مجوز کشتیرانی بود. کرزن می‌نویسد: «کمپانی مزبور (گری و پل) حاضر شد که در این رودخانه کشتیرانی کند، اما اقدام خودسرانه حضرات بختیاری و قدرت بیش از اندازه آنها، حکومت مرکزی را ناخوش آمد و از صدور اجازه خودداری شد» (کرزن، ۱۳۷۳: ۴۰۴/۲). انگلیسی‌ها سرانجام وقتی پی بردند که ظاهراً از گرفتن امتیاز انحصاری کشتیرانی در رود کارون نتیجه‌ای به دست نمی‌آورند، تلاش کردند به هر وسیله‌ای که بتوانند، مجوز آزادی کشتیرانی را برای همه کشورهای خارجی در کارون از دولت ایران بگیرند اما دولت ایران مدت زیادی در برابر این خواسته به دلیل ترس از واکنش روس‌ها و یا ترس از خطرات نفوذ انگلیسی‌ها مقاومت کرد. سرانجام حکومت هند به منظور رفع مخالفت ناصرالدین شاه قاجار با کشتیرانی خارجی در رود کارون، چاره‌ای اندیشید و یک کشتی به نام «شوشن» به شاه هدیه کرد. قرار بر این شد که برادران لینچ این کشتی را به عنوان نمایندگی دولت ایران در رود کارون به کار اندازند. به نوشته سایکس،^۲ شاه قاجار این پیشکشی را پذیرفت و حاضر به دادن اجازه کشتیرانی خارجی در رود کارون شد (سایکس، ۱۳۳۶: ۲۸۵). نظام‌السلطنه نیز معتقد است که انگلیسی‌ها در سفر ناصرالدین شاه به لندن خواستند به شاه یک کشتی هدیه بدهند اما چون از او مشورت خواستند، او همان کشتی «شوشن» یا «سوزا» را که قبلاً مخبرالدوله خریداری کرده بود، پیشنهاد داد. وی در این باره می‌نویسد: «بعد که شاه رفت لندن به عنوان آن که کمپانی لنچ یک کشتی می‌خواهد پیشکش به شاه بکند برای بالای سد که مال‌التجاره لنچ و سایر تجار از سد به آن طرف معطل‌نماند، از فرنگ با من تلگرافاً شور کردند» (نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۸۶: ۲۶۷).

1. Grey and Paul Company

2. Syeks

بالاخره آرزوی افرادی همچون لایارد، سلبی، راولینسون و دیگر انگلیسی‌های علاقه مند به کشتیرانی در رود کارون در ۱۳۰۵ق. / ۱۸۸۸م. برآورده شد و حکومت ایران ورود کشتی‌های همه کشورها را به رود کارون آزاد اعلام کرد. البته تا این هنگام، دو شرکت انگلیسی «گری، پل و شرکا» و شرکت «لینچ براس»^۱ در جنوب و جنوب‌غربی ایران فعالیت تجاری داشتند. با گذشت زمان، شرکت قدیمی تر گری، پل و شرکا جای خود را به یک رقیب جدید یعنی شرکت لینچ براس واگذار کرد. این شرکت در ۱۲۵۷ق. / ۱۸۴۱م. توسط برادران لینچ در بغداد راه‌اندازی شده بود و تا قبل از اینکه به رودخانه کارون وارد شود، در دو رود دجله و فرات مشغول به کار بود. شرکت برادران لینچ قبلاً نیز طرح آزادی کشتیرانی در رود کارون را اعلام و از آن حمایت کرده بود. پس از اعلام آزادی کشتیرانی در رود کارون، شرکت برادران لینچ فعالیت خود را در این رودخانه آغاز کرد. به‌زودی کشتی‌های این شرکت وارد رود کارون شدند و سرویس منظم کشتیرانی بین خرمشهر، اهواز و شوشتر را به راه انداختند (رایت، ۱۳۶۴: ۲۰۳). هنوز مدت زیادی از ورود کشتی‌های انگلیسی به رود کارون نگذشته بود که فکر اتصال خوزستان به اصفهان از طریق جاده‌ای که از قلمرو ایل بختیاری می‌گذشت، ذهن انگلیسی‌ها را به‌شدت مشغول کرد و عزم آنان را جزم نمود تا در این زمینه اقدام عاجلی کنند.

جاده لینچ نقطه‌عطفی در روابط دو طرف

روابط بختیاری‌ها و انگلیسی‌ها تقریباً از دوره سلطنت محمد شاه قاجار آغاز شد. از همین زمان بود که راولینسون، افسر انگلیسی و لایارد، دیپلمات و باستان‌شناس انگلیسی وارد ایل بختیاری شدند و با سران و خان‌های این ایل به‌ویژه محمدتقی خان چهارلنگ، خان قدرتمند بختیاری آشنا شدند. چند سال پیش‌تر نیز ایزاک هارت^۲ از هنگ شصت و پنجم ارتش انگلیس به آموزش نظامی تعدادی از بختیاری‌ها پرداخته بود (لایارد و دیگران، ۱۳۷۱: ۴۲؛ مکین روز، ۱۳۷۳: ۴۳). بعدها لایارد روابط دوستانه و نزدیکی با محمدتقی خان و سایر سران بختیاری برقرار نمود و در جریان شورش خان مزبور علیه دولت مرکزی، کوشش‌هایی نیز برای جلب حمایت دولت انگلیس از وی به‌عمل آورد. البته روابط میان بختیاری‌ها و انگلیسی‌ها در دوران ناصرالدین شاه جنبه گسترده‌تری پیدا کرد و شهروندان انگلیس با حسین‌قلی خان ایلیخانی بختیاری روابط دوستانه‌ای برقرار نمودند و افرادی همچون ادوارد استاک^۳ و جرج مکنزی^۴ دیدار و مذاکراتی با وی داشتند؛

1. Lynch bross
2. Isac Hart
3. Edward Stack
4. Mackenzie

تا جایی که ایلیخان تعدادی تفنگ از مکنزی خریداری کرد (نجم‌الملک، ۱۳۷۱: ۱۳۸). بنا بر نظر کرزن، این حسین‌قلی خان ایلیخانی بختیاری بود که برای نخستین بار در سال ۱۲۹۵ ق. / ۱۸۷۸ م. به مکنزی از شرکای کمپانی گری و پل پیشنهاد همکاری و شراکت در امر کشتیرانی در رود کارون را ارائه داد و شرکت هم پذیرفت و اما دولت قاجار با این اقدام موافقت نکرد (کرزن، ۱۳۷۳: ۴۰۴/۲). چنین روابطی، البته در قتل ایلیخانی بختیاری به دستور ناصرالدین شاه و به دست پسرش ظل‌السلطان چندان هم بی‌تأثیر نبود و به عبارتی یکی از دلایل یا حداقل بهانه‌های قتل او شد.

روابط میان خان‌های بختیاری و انگلیسی‌ها پس از قتل حسین‌قلی خان ایلیخانی، نه تنها ادامه یافت، بلکه نسبت به گذشته گسترده‌تر شد. هنری بلوس لیندر اواخر تابستان ۱۳۰۷ ق. / ۱۸۷۹ م. به دعوت خان‌های بختیاری و برای بررسی جاده کاروان‌رو بین شوشتر و اصفهان به منطقه بختیاری سفر کرد و از نزدیک با بختیاری‌ها دیدار نمود (ابطحی، ۱۳۸۴: ۳۲). اولین اتفاقی که به عنوان نقطه‌عطفی تاریخی در روابط آنها محسوب می‌شود، احداث جاده لینچ در میان کوه‌های بختیاری بود که خوزستان را به ایالت اصفهان متصل می‌کرد. دومین اتفاق در روابط دو طرف، کشف نفت توسط انگلیسی‌ها در سرزمین بختیاری بود که در محدوده این پژوهش نمی‌گنجد. وقوع این دو اتفاق باعث شد تا روابط دو طرف بر سر منافع مشترک جدید در مقایسه با گذشته بسیار بااهمیت‌تر شود.

حضور کشتی‌های انگلیسی در رود کارون، انگلیسی‌ها را متوجه این نکته کرد که مسافت این رودخانه تا اصفهان بسیار کوتاه‌تر از مسیر بوشهر به اصفهان است و در نتیجه حمل و نقل کالا از این رودخانه به مقصد اصفهان می‌تواند بسیار سریع‌تر و آسان‌تر انجام شود. از مدتی قبل، برادران لینچ با کمک دولت انگلیس در پی راهی بودند تا بدان وسیله بتوانند به جای راه نایمن و طولانی بوشهر به اصفهان، راه کم‌خطر و کوتاه‌تری پیدا کنند. در طول همین سال‌ها عده‌ای از انگلیسی‌ها به حضور و عبور از قلمرو بختیاری اقدام کرده بودند که مهمترین آنها ایزابلا بیشوپ^۱ و سرهنگ ساویر^۲ بودند. ساویر با کمک نقشه‌ها و ابزارهای مورد نیاز از موقعیت جغرافیایی سرزمین بختیاری نقشه برداری کرده بود (بیشوپ، ۱۳۷۵: ۱۰۰). پس از ورود کشتی‌های شرکت لینچ در رود کارون، برادران لینچ تصمیم گرفتند از خوزستان و قلمرو بختیاری، جاده‌ای با هدف رسیدن به اصفهان احداث کنند. با تسلط روس‌ها بر بازارهای شمال کشور، اکنون انگلیسی‌ها از این مسئله وحشت داشتند که اگر به‌زودی راه مطمئن‌تری جایگزین راه پرخطر بوشهر به داخل ایران نشود، بازارهای

1. Isabella Bishop

2. Sawyer

جنوب ایران نیز همچون بازارهای شمال این کشور زیر نفوذ روس‌ها درمی‌آید. احتمالاً راه کاروان‌روی شوشتر به اصفهان که از نظر مسافت حدوداً نصف راه بوشهر به اصفهان بود، می‌توانست چنین هدف مهمی را برآورده سازد (رایت، ۱۳۶۴: ۲۰۴). شهر اصفهان مهم‌ترین مرکز بازرگانی در جنوب ایران و بازار بسیار مناسبی برای کالاهای صادراتی انگلیس بود که البته از آن شهر نیز می‌توانستند به سوی بازار مصرف پایتخت روانه شوند. انگلیسی‌ها هم‌زمان با آزادی کشتیرانی در رود کارون، نخست کنسولگری خود را در بندر خرمشهر تأسیس کردند، سپس همان زمان، کنسولگری دیگری را در اصفهان راه‌اندازی نمودند و سرانجام در سال ۱۳۲۲ق. / ۱۹۰۴م. کنسولگری اهواز را برقرار ساختند. تأسیس کنسولگری‌های سه‌گانه دولت انگلیس به‌طور تقریباً هم‌زمان، درست در سه شهری که از نظر تجاری از موقعیت راهبردی مهمی برخوردار بودند، دلیل اهمیت و ارزش بالای تجاری خوزستان نزد دولت و پیروان انگلیس بود (شجاعی و حاجیان پور، ۱۴۰۰: ۱۰۶)؛ به‌خصوص آنکه دو شهر خرمشهر و اهواز به‌عنوان مراکز کشتیرانی انگلیسی‌ها در رود کارون و اصفهان مقصد پایانی راه بازرگانی انگلیسی‌ها به‌شمار می‌آمد. در صورت احداث یک جاده تجاری از شوشتر به اصفهان، مسافت راه تجاری خلیج فارس به اصفهان به‌عنوان مرکز بازرگانی ایران به نصف کاهش می‌یافت. کاملاً آشکار بود ساخت جاده‌ای که بیشتر آن از قلمرو خان‌های بختیاری می‌گذشت، نیازمند آن بود تا نظر موافق این خان‌ها را جلب کرده و آنها را در سود حاصله از آن جاده تجاری شریک کنند. خان‌ها نیز علاقه بسیاری به گسترش بازرگانی در منطقه تحت حاکمیت خود و کسب درآمد و ثروت بیشتر داشتند. گسترش تجارت در قلمرو ایلی و افزایش رفاه و آسایش بختیاری‌ها، مدنظر اسفندیار خان (سردار اسعد اول) و علی‌قلی خان (سردار اسعد دوم)، دو تن از پسران برجسته حسین‌قلی خان ایلیخانی بود که بر روی بسیاری از خان‌های بختیاری نفوذ داشتند (گارثویت، ۱۳۷۳: ۱۷۵). پدر آن دو نیز در دوران زندگی خود کوشش فراوانی برای حمایت از توسعه کشتیرانی در کارون و گسترش تجارت بختیاری‌ها با انگلیس انجام داده بود. هنگامی که خان‌های بختیاری در جریان امر قرار گرفتند، مهم‌ترین نگرانی آنها این بود که پس از راه‌اندازی کشتیرانی در کارون، دولت بریتانیا به‌دلیل علائق سیاسی و بازرگانی خود، به احتمال زیاد از طریق همین جاده بر قلمرو آنها مسلط شود و دولت‌های انگلیس و ایران و حتی برادران لینچ در مسائل داخلی بختیاری دخالت کنند (گارثویت، ۱۳۷۵: ۱۲۱). هنگامی که در این باره ضمانت‌هایی از سوی انگلیسی‌ها به خان‌های بختیاری داده شد و منافع تجاری و ثروت سرشاری که خان‌ها پس از افتتاح جاده به‌دست خواهند آورد، به آنها یادآوری شد؛ نگرانی‌شان رفع گردید. دولت ایران نیز به شدت نگران واکنش منفی دولت روسیه

تزاری نسبت به این امر بود (امیری، ۱۳۵۷: ۷۰). برای جلوگیری از عکس‌العمل تند روسیه تزاری و جلوگیری از اعتراض سفارتخانه آن دولت نسبت به اعطای چنین امتیازی به یک شرکت انگلیسی، دولت ایران در آغاز امتیاز احداث این جاده را به طور مستقیم به خوانین بختیاری واگذار کرد تا آنان بر اساس مواد امتیاز بتوانند سرمایه‌گذاران خارجی را برای کمک و حمایت مالی فراخوانند (قربان‌پور دشتکی، ۱۳۹۰: ۱۴۴). سردار اسعد دوم در این باره معتقد است که: «خود من امتیاز کاروان‌روی این راه را از دولت به اسم خانواده گرفتم» (سردار اسعد و سپهر، ۱۳۷۶: ۱۵۲). این امتیاز به وسیله کلنل پیکوت^۱ وابسته نظامی سفارت انگلیس در تهران تنظیم شد و پس از توافق نماینده دولت و اسفندیار خان سردار اسعد اول که ایلخانی وقت بختیاری بود و برادرش علی‌قلی خان سردار اسعد و محمدحسین خان سپهدار که ایل‌بیگی وقت بختیاری بود، جنبه رسمی و قانونی یافت. امتیازنامه جاده بختیاری هشت ماده داشت که ماده اول این امتیاز، حق ساخت، تسطیح و نگهداری جاده کاروان‌رو بین شوشتر به اصفهان و ساخت کاروانسراهای موردنیاز را به مدت ۶۰ سال به خان‌های بختیاری واگذار می‌کرد. مطابق ماده دوم، حق راهداری و عوارض حمل بار نیز به خان‌های مزبور داده شد و در ماده سوم نیز معافیت ایل بختیاری از پرداخت هرگونه عوارض و حق راهداری لحاظ شده بود. بر اساس ماده چهارم، چنانچه عملیات ساخت این جاده در دو سال و نیم آینده آغاز نشود، این امتیاز به خودی خود از اعتبار ساقط می‌گردد. طبق ماده پنجم، خان‌های بختیاری اجازه داشتند تا از سرمایه‌گذاری خارجی استفاده کنند. ماده‌های ششم و هفتم، حراست و حفاظت از جاده و پل‌ها و کاروانسراهای آن و مبارزه با هر گونه سرقت و راهزنی در این جاده را برعهده خان‌های بختیاری گذاشته و در ماده آخر نیز همه وسایل و ابزار لازم برای ساخت و تکمیل پروژه از پرداخت هرگونه عوارض راهداری معاف شده بود (قربان‌پور دشتکی، ۱۳۹۰: ۱۴۵-۱۴۴).

پس از کسب این امتیاز توسط خان‌های بختیاری از دولت ایران، مدتی بعد بر اساس ماده پنج امتیازنامه (حق استفاده از سرمایه‌گذاری خارجی)، قرارداد اولیه بین برادران لینچ و خان‌های بختیاری امضاء شد. این قرارداد پس از مدت کوتاهی با اصلاحات اندکی در تهران به تأیید رسید و در ۲۱ ذی‌الحجه ۱۳۱۴/۲۳ مه ۱۸۹۷ سفارت انگلیس نیز آن را تأیید و در بایگانی سفارت ثبت کرد. هم سفارت انگلیس در تهران و هم سرکنسولگری آن کشور در اصفهان با پشتکار زیادی به شرکت لینچ در مذاکراتش با خان‌های بختیاری کمک کردند (رایت، ۱۳۶۴: ۲۰۳). بدین گونه بود که چارلز هاردینگ^۲ به نمایندگی از وزارت خارجه انگلیس و برادران لینچ مأموریت

1. Picot
2. Charles Hardinge

یافت تا با علی‌قلی خان، سخنگو و نماینده خان‌های بختیاری مذاکرات نهایی را آغاز کند. پس از مذاکره و چانه‌زنی طولانی با علی‌قلی خان که بر سایر خان‌ها نفوذ و تسلط زیادی داشت و هم‌دانش و اطلاعاتش از آنها بیشتر بود و البته در مقابل انگلیسی‌ها نیز مقاومت بیشتری داشت (امیری، ۱۳۸۵: ۱۸۴-۱۸۳)، سرانجام قرارداد نهایی میان آنها در ۲۹ رمضان ۱۳۱۴ ق. / ۳ مارس ۱۸۹۷ م. در ۱۰ ماده امضاء شد (امان، ۱۳۷۴: ۹۱). این قرارداد، نخست توسط علی‌قلی خان، نماینده خان‌ها و چارلز هاردینگ، نماینده برادران لینچ که از لندن دستورات لازم را گرفته بود، امضاء شد و برای تأیید نهایی به اردوگاه اسفندیار خان سردار اسعد و محمدحسین خان سپهدار ایلخانی و ایل‌بیگی وقت بختیاری در نزدیکی شوشتر فرستاده شد و سرانجام به‌وسیله این دو خان حاکم نیز مورد تأیید قرار گرفت. اوژن بختیاری می‌نویسد که در زمان حکومت این دو خان بر ایل بختیاری بود که ملکه ویکتوریا به پاس دایر نمودن راه‌های تجارتي کاروان‌رو بین بنادر جنوب و اصفهان، دو عدد ساعت طلای گران‌بهاء و مقداری اشیاء قیمتی دیگر به آنان اهداء کرد (اوژن بختیاری، ۱۳۹۴: ۱۵۳-۱۵۲).

ماده اول قرارداد، خان‌های بختیاری را صاحب‌امتیاز دانسته و به آنان اجازه داد تا برادران لینچ را برای همکاری دعوت کنند. همچنین شرکت لینچ توافق کرد مبلغ ۵۵۰۰ پوند برابر با ۲۷۵۰۰ تومان به صاحبان امتیاز وام دهد. سود این وام در ماده دوم قرارداد ۰/۶ تعیین و قرار شد تا اصل و سود وام در بیست‌وپنج قسط، به مدت بیست‌وپنج سال و مبلغ هر قسط ۱۱۰۰ تومان باشد و در دو سال اول، هیچ قسطی پرداخت نشود. ماده سوم قرارداد که ریشه اغلب اختلافات بعدی را به وجود آورد، همه اختیارات ساخت جاده را بدین شرح به برادران لینچ واگذار کرد: «پس از عقد قرارداد و امضاء آن، کار ساخت جاده با نصب یک پل آهنی بر روی رودخانه کارون در ناحیه گذار بلوطک و احداث یک پل دیگر در منطقه عمارت بلافاصله آغاز شود... اختیار کلیه جزئیات و عملیات ساختمانی و احداث پل‌ها و کاروانسراها در رابطه با جاده کاروان‌رو برعهده برادران لینچ محول گردیده است و به‌علاوه تعداد و مساحت کاروانسراها تماماً باید با نظر برادران لینچ معین شود» (گارثویت، ۱۳۷۳: ۱۸۳-۱۸۱). بر اساس بند چهارم، جاده‌ها و پل‌ها باید به‌طور مرتب و منظم توسط صاحبان امتیاز تعمیر و به شکل و وضع بسیار مناسبی نگهداری شوند و چنانچه صاحبان امتیاز از عهده تعمیرات آنها بر نیایند، مهندسين شرکت لینچ، آن تعمیرات را با هزینه صاحبان امتیاز به انجام رسانند.

طبق مندرجات بندهای ۵ و ۶ خان‌های بختیاری متعهد شدند کارگران محلی و مصالح ساختمانی را با دستمزد و هزینه عادلانه و زمین را به صورت رایگان برای ساخت کاروانسراها به

برادران لینچ بدهند و بدون دریافت هر گونه دستمزدی، امنیت همه کارکنان شرکت را تأمین نمایند. در ماده هفتم قرارداد مقرر شد تا صاحبان امتیاز از مصالح و ابزارآلات وارداتی شرکت لینچ به سرزمین بختیاری، هیچ نوع مالیاتی دریافت نکنند. بر اساس بند هشتم قرارداد، صاحبان امتیاز تعهد کردند سالیانه یکبار و آن هم در یک نقطه معین، عوارض راهداری را دریافت نمایند. ماده نهم قرارداد تصریح می‌نمود که خان‌ها از عوارض راهداری کاسته و راهدارخانه‌هایی را برای دریافت عوارض تأسیس نمایند. ماده دهم قرارداد متذکر می‌گردید: «برادران لینچ تعهد می‌نمایند که مخارج احداث جاده و مصالح ساختمانی آن را شخصاً برعهده بگیرند و خوانین بختیاری در این خصوص هیچ‌گونه مسئولیتی برعهده نخواهد گرفت و از طرفی برادران لینچ در مورد اخذ و وصول عوارض با خوانین بختیاری سهیم خواهند بود و چنانچه در پرداخت اصل و فرع اقساط تأخیری اتفاق افتد، برادران لینچ از این حق برخوردار خواهند بود که عوارض راهداری را تحت نظارت خود درآورده و به‌علاوه آنها اجازه دارند که بازرسانی را جهت بازدید از جاده اعزام نمایند تا پیشنهادات و انتقادات لازم را در جهت تعمیر جاده به صاحبان امتیاز بنمایند. از آنجا که برادران لینچ انجام این کار را فقط به‌خاطر توسعه مبادلات تجاری خود در مناطق ساحلی تقبل نموده‌اند، بنابراین، بر اساس توافق، صاحبان امتیاز در طی مدتی که امتیاز این جاده برعهده برادران لینچ قرار دارد، حق خواهند داشت تا نسبت به سایر مسافرانی که در این جاده رفت‌وآمد می‌نمایند از نظر پرداخت عوارض، از امکانات و تسهیلات بیشتری برخوردار گردند» (گارثویت، ۱۳۷۳: ۱۸۳-۱۸۱).

باید توجه کرد که جاده بختیاری نه یک جاده اراه‌رو که جاده‌ای قاطررو یا به عبارتی مال‌رو بیشتر نبود و این جاده درست در مسیر همان جاده‌ای قرار داشت که قبل از اسلام، اشکانیان از آن استفاده می‌کردند و بعد از اسلام نیز مورد بهره‌برداری سلسله اتابکان لر بزرگ قرار داشت. به‌همین علت، این جاده در بین عامه بختیاری‌ها به جاده دز پارت و یا جاده اتابکان مشهور بود. این راه به‌عنوان یکی از چند ایل راه‌های مشهور بختیاری به‌هنگام کوچ از سوی عشایر مورد استفاده قرار می‌گرفت. دوبد روسی می‌نویسد: «پهنای جاده اتابکان از ۸ تا ۹ پاست و میان هر پانزده تا بیست تخته‌سنگ بزرگ را با تخته‌سنگ‌های کوچکتر فرش کرده‌اند تا فواصل سنگ‌کاری مستحکم شود. این سنگ‌ها وسیله یکپارچه کردن جاده بوده و هستند. [این جاده] هر چند حالا در برخی نقاط بسیار خراب شده است، روی هم‌رفته خیلی بهتر از جاده جدیدی مانده است که عباس کبیر در مازندران کشیده» (دوبد، ۱۳۷۱: ۲۷۴). مکین‌روز نیز در سال ۱۳۲۷ق. / ۱۹۰۹م. می‌نویسد: «نشانه‌هایی از یک جاده سنگ‌فرش بزرگ وجود دارد که شوشتر را از طریق کوهستان‌های

بختیاری به اصفهان متصل می‌نماید. آثار و بقایای نه عدد پل که به سبک و معماری بسیار جالبی بر روی کارون احداث گردیده، هنوز باقی مانده است. جاده قاطررو لینچ که در سال ۱۳۱۸ق./ ۱۹۰۱م. احداث گردیده، بهترین جاده‌ای است که در حال حاضر موجود است، اما این جاده کوچک کاروان رو، به‌هیچ‌وجه با شاهراه بزرگ قدیمی قابل قیاس نمی‌باشد» (مکین‌روز، ۱۳۷۳: ۵۶).

پس از امضای قرارداد جاده کاروان‌رو بختیاری میان شرکت لینچ و خان‌های بختیاری، مهندسین شرکت لینچ فعالیت خود را آغاز کرده و توانستند با احداث و تسطیح جاده، نصب دو پل بر روی آن و تأسیس کاروانسراهایی در مسیر، بهره‌برداری از چنین جاده مهمی را آغاز کنند. جاده کاروان‌روی بختیاری از نظر تجاری منافع بسیاری را برای دولت و شهروندان انگلیسی به ارمغان آورد. این جاده در قیاس با سایر جاده‌های جنوب ایران، محاسن و برتری‌های زیادی داشت. حفاظت و امنیت این جاده و مبارزه با هر گونه راهزنی و سرقت در آن برعهده خوانین بختیاری قرار گرفته بود و به همین خاطر و به‌علت قدرت نظامی بختیاری‌ها، یکی از امن‌ترین جاده‌های جنوب کشور محسوب می‌شد. از سوی دیگر، مسافت کوتاهی داشت و بازرگان‌های انگلیسی می‌توانستند ظرف ۱۰ روز کالاهایی مانند اجناس چرمی، زین و لگام اسب، لباس، تسلیحات، لوازم خانگی، زیورآلات، ظروف گوناگون (امان، ۱۳۷۴: ۱۴۹) و دیگر کالاهای خود را از خلیج فارس به بازارهای اصفهان انتقال داده و از آنجا به بازارهای پایتخت روانه نمایند. در سال ۱۳۲۷ق./ ۱۹۰۹م. به‌علت ناامنی در جاده بوشهر به اصفهان، مسیر تجارت انگلیسی‌ها به رود کارون انتقال یافت و در این سال، ارزش ترانزیت تجاری بین اهواز و اصفهان برابر سال‌های گذشته شد. طی سال‌های ۱۳۱۸ تا ۱۳۲۷ق./ ۱۹۰۱ تا ۱۹۰۹م. حجم کالاهای ارسالی از خوزستان به اصفهان از این راه، از ۱۰۲ تن به ۱۴۸۵ تن رسید (Iran Political Diaries, 1997:4/420). این داده‌های آماری، موفقیت شرکت لینچ در امر تجارت را نشان می‌دهد. از سوی دیگر، این جاده درآمد سرشاری برای خان‌های بختیاری به ارمغان آورده بود؛ به‌گونه‌ای که به‌گفته‌ی بی‌بی مریم: در اواخر دوره قاجار، خانواده وی سالیانه ۵۰ تا ۶۰ هزار تومان از عوارض این جاده درآمد داشت (بختیاری، ۱۳۸۲: ۱۰۳). خان‌ها همچنین برای نخستین بار موفق شدند تا مالیات دامی خود تحت عنوان مالیات شاخ‌شماری را به آسانی بگیرند. بدین صورت که طی کوچ سالیانه در هنگام عبور دام‌های طویف بختیاری از پل‌های ساخته شده بر جاده، مأموران مالیاتی خان‌ها در کنار پل‌ها استقرار یافته و مالیات دامداری سالیانه را از عشایر بختیاری می‌گرفتند.

جاده لینچ و اختلافات دو طرف

با وجود اینکه جاده بختیاری برای هر دو طرف مزایای بسیاری داشت و هم دولت انگلیس و هم خان‌های بختیاری به عنوان ذی نفعان جاده دریافته بودند که بایستی اعتماد و اتحاد میان خود را نگهدارند، گاهی برخی از مسائل موجب می‌شد تا اختلافات دو طرف بر سر این جاده شدت یابد. این مسائل اختلاف‌زا، گاهی گذرا و گاهی طولانی بودند. عمل نکردن دو طرف به تعهدات خود طبق قرارداد ۱۳۱۴ق. / ۱۸۹۷م. از جمله مهم‌ترین مسائلی بود که میان دو طرف اختلاف به وجود می‌آورد. قصور رخ داده از طرف شرکت لینچ، مطالبه هزینه‌های زیادتر از میزان مشخص شده در قرارداد از سوی خان‌های بختیاری و یا خودداری از ساخت به موقع جاده، نصب پل و ساخت کاروانسراها از سوی شرکت لینچ، همچنین پرداخت نشدن اقساط وام در وقت مقرر از سوی خان‌های بختیاری، مشکل نامنی و برقرار نشدن امنیت لازم در جاده و مبارزه ناکافی با راهزنان مسلح از جانب خان‌ها، از مهم‌ترین موضوعاتی بودند که به اختلاف دو طرف دامن می‌زد. چنین چالش‌هایی به ویژه در سال ۱۳۲۸ق. / ۱۹۰۸م. به دلیل قصور دو طرف از تعهدات، تشدید گردید و موجب مکاتبات بسیاری میان دو طرف شد (Iran Political diaries, 1997:4/288).

در مواردی که بر سر مطالبه پول بیش از مقدار پیش‌بینی شده در قرارداد توسط شرکت به دلیل زیاد شدن هزینه‌ها و پرداخت نشدن به موقع اقساط وام توسط خان‌ها، اختلافی به وجود می‌آمد، کنسولگری‌های انگلیس در اصفهان و اهواز و سفارت آن کشور در تهران به شکل غیرقابل باوری از بختیاری‌ها پشتیبانی کرده و در تلاش‌های میانجی‌گرانه، با رها کردن جانب شهروندان خود، از خان‌ها دفاع می‌کردند. این احترام بی‌سابقه و هواداری شگفت‌انگیز دولت انگلیس از خان‌های بختیاری، مسلماً به علت ترس انگلیس از آن بابت بود که فشار زیاد بر خان‌های بختیاری، ممکن است موجب رفتن بختیاری‌ها به سمت روسیه و افتادن شان به دامن دولت تزاری شود؛ به ویژه آنکه طی سال‌های ۱۳۱۹ق. / ۱۹۰۲م. و ۱۳۲۰ق. / ۱۹۰۳م. پرنس دابی‌زا^۱ کنسول روسیه در اصفهان با شیخ خزعل دیدار و از مناطق بختیاری بازدید کرده بود. بنابراین، دولت بریتانیا نگرانی زیادی داشت که مبدا نفوذ روس‌ها جایگزین قدرت آنها در این منطقه شود (گارثویت، ۱۳۷۳: ۱۹۱). پس از امضای قرارداد ۱۹۰۷م. میان انگلیس و روسیه و تقسیم ایران به سه منطقه، منطقه نفوذ روسیه از اصفهان یعنی مقصد پایانی جاده بختیاری نیز فراتر می‌رفت. پاولویچ انعقاد این قرارداد و به خطر افتادن منافع بختیاری‌ها را از مهم‌ترین علل شرکت خان‌های بختیاری در فتح تهران و سرنگونی محمدعلی شاه قاجار به شمار می‌آورد (پاولویچ، ۱۳۵۷: ۷۴).

علاوه بر این عامل، مهم‌ترین مشکلی که موجب اختلاف دائمی انگلیس و خان‌های بختیاری شد، معضل ناامنی در جاده بختیاری بود که طبق مواد ششم و هفتم امتیازنامه دولت ایران به خان‌های بختیاری، مسئولیت آن بر عهده خان‌های حاکم در سرزمین بختیاری قرار داشت و خان‌های بختیاری آن را قبول کرده بودند. ناامنی و دزدی‌های پی‌درپی در این جاده، موجب نارضایتی و شکایت دائمی انگلیسی‌ها و مقامات شرکت لینچ شده بود. اما واقعیت این است که عوامل و مسائل زیادی باعث بی‌توجهی یا بی‌انگیزه شدن بختیاری‌ها نسبت به تأمین امنیت این جاده شده بود. درگیری‌ها و اختلافات درونی خان‌های بختیاری به‌ویژه میان خان‌های دو جناح ایلخانی و حاجی ایلخانی، گذر جاده بختیاری از مرز دو ایل بختیاری و کهگیلویه و حملات مکرر عشایر ایل کهگیلویه و بویر احمد به آن، مهم‌ترین عوامل ناامنی و راهزنی در جاده بختیاری را تشکیل می‌داد (پوربختیار، ۱۳۸۷: ۷۳).

کشمکش‌های میان دو جناح از خوانین حکومتگر بختیاری؛ جناح ایلخانی و حاجی ایلخانی از سال‌ها پیش آغاز شده بود. اختلاف و درگیری میان آنها که گاه حتی میان دو برادر از یک خانواده حاکم نیز وجود داشت، آثار جبران‌ناپذیری بر امنیت جاده بختیاری می‌گذاشت. در ماه ربیع‌الاول ۱۳۲۴/ مه ۱۹۰۶ بود که سفارت انگلیس در تهران گزارشی مبنی تصرف پل روی جاده بختیاری در گذار بلوطک توسط سردار اسعد و بیرون کردن نگهبانان آنجا دریافت کرد. سفارت از دولت وقت درخواست کمک کرد. صدراعظم ایران نیز طی تلگرافی سردار اسعد را بازخواست کرد و دستور لازم مبنی بر لزوم بازگرداندن نگهبانان را به وی ابلاغ کرد (Iran political Diaries, 1997:3/162). افزون بر این، برکناری صمصام‌السلطنه، خان ارشد جناح ایلخانی از مقام ایلخانی بختیاری و تحریکات سردار محتشم از جناح حاجی ایلخانی ضد او در سال ۱۳۲۴ق./ ۱۹۰۶م. نیز موجب درگیری شدید دو جناح گردید. سواران صمصام‌السلطنه برای خدشه وارد کردن به اعتبار و حیثیت عموزاده‌اش سردار محتشم، حمله به کاروان‌ها را در همه جاده‌ها به‌ویژه جاده بختیاری آغاز کردند. تفنگچی‌های او اموال و اثاثیه مسافری کاروان‌ها را در جاده بختیاری غارت کردند و به تحریک او حتی به پیک سفارت انگلیس نیز حمله کردند. بنابراین، رقابت دو جناح بختیاری که تا سال ۱۳۲۷ق./ ۱۹۰۹م. ادامه پیدا کرد، باعث ناامنی شدید در جاده بختیاری شد. شرکت‌های تجاری انگلیسی در اصفهان از بابت ناامنی در جاده بختیاری نگرانی خود را اعلام کردند تا جایی که سرکنسول انگلیس از جانب سفیر متبوع خود به خان‌های بختیاری اخطار کرد در صورت وارد شدن هر گونه خسارت به تجارت انگلیس، مسئولیت آن بر عهده جناح خاطی خواهد بود (Iran Political Diaries, 1997:4/330). صمصام‌السلطنه در آغاز، مسئولیت بی‌نظمی در جاده را نپذیرفت

و ادعا کرد آن حمله‌ها ممکن است به‌وسیله عشایر کهگیلویه و بویراحمد انجام شود. در ربیع‌الثانی ۱۳۲۷/ مه ۱۹۰۹ هنگامی که امکان حمله نیروهای محمدعلی شاه ضد خان‌های بختیاری وجود داشت، صمصام‌السلطنه اعلام کرد دیگر نمی‌تواند مسئولیت حفظ نظم و امنیت جاده بختیاری را برعهده بگیرد. او اعلام کرد که جناح حاجی‌ایلخانی توسط سردار محتشم مصمم است تا گرفتاری‌هایی را برای وی به وجود آورد و همچنین جلوگیری از راهزنی عده‌ای از ایل کهگیلویه که قلمرو آنان در کنار جاده لینچ قرار دارد، از توان او خارج است؛ زیرا آنان زیر نظر حکومت فارس قرار داشته و به قلمرو او بی‌ارتباط هستند. در طول ماه ربیع‌الثانی و جمادی‌الاول ۱۳۲۷/ مه و ژوئن ۱۹۰۹ رفت‌وآمد در جاده بختیاری به‌طور موقت معلق گردید. هنگامی که مقامات کنسولی انگلیس در اصفهان و اهواز به خان‌های دو جناح اخطار کردند که مسئولیت هر گونه راهزنی و ضرر و زیانی، مشترکاً بر عهده آنها هست، حمل‌ونقل در جاده دوباره از سر گرفته شد. در باره نگرانی از حمله‌های بویراحمدی‌ها نیز با تعهدی که خوانین بختیاری در این زمینه دادند، سرانجام مشکل رفع شد و شرایط عمومی جاده لینچ به دلیل صلح خان‌های بختیاری موقتاً بهبود یافت (Iran Political Diaries, 1997:4/ 421).

در ۲۳ ذی‌الحجه ۱۳۲۷ق. / ۵ ژانویه ۱۹۱۰م. سردار اشجع بختیاری، حاکم اصفهان در دیدار با گراهام^۱، کنسول انگلیس در آن شهر، در باره جاده بختیاری اعلام کرد که او و دیگر خان‌ها تمایل دارند آنچه در توان دارند، برای باز نگه‌داشتن جاده بختیاری در زمستان به کار برند و در بهار سال آینده نیز کاروانسرای مناسبی را در آن جاده احداث نمایند. او به کنسول گفت که از ابتدا نمی‌دانستند این جاده در تعیین مقدرات خودشان، چه نقش مهمی می‌تواند داشته باشد اما اکنون نسبت به آن توجه شده؛ لذا در ابعاد وسیع‌تری به کار خواهند پرداخت. کنسول نیز خاطرنشان کرد به نفع خان‌ها است تا ساختمان‌های مستحکمی که برای تعمیر هزینه کمتری می‌خواهد، هر چه زودتر احداث کنند. تا ۱۶ شوال ۱۳۲۸ق. / ۲۰ اکتبر ۱۹۱۰م. در تنگه مروارید، گردنه سلطانی، سراک و گندمکار چهار فقره ارتکاب به راهزنی اتفاق افتاد. بدتر از همه آنکه در گندمکار، نامه‌ها و محموله‌های پستی غارت شد (Iran political Diaries, 1997:5/68). با انتشار این خبر، رهبران بختیاری وعده دادند برای اینکه یکبار دیگر امنیت به جاده بختیاری بازگردد، اقدامات سریع انجام خواهند داد. با وجود این وعده، باز هم راهزنی و ناامنی در جاده بختیاری ادامه یافت و بیشتر از همه، انگشت اتهام به سوی عشایر کهگیلویه و بویراحمد نشانه می‌رفت. واقعیت این بود که عده‌ای از عشایر بویراحمدی نیز هر از گاهی به علت مجاورت با جاده لینچ، به

کاروان‌های عبوری از این جاده حمله کرده و محموله‌های آنها را می‌دزدیدند؛ تا جایی که فریاد مقامات شرکت لینچ و حتی مقامات ایرانی گمرگ نیز بلند شد. رئیس گمرک اهواز (ناصری) در ۳۱ سرطان ۱۳۲۹ق. خطاب به رئیس ایالتی گمرک خوزستان، در این باره چنین گزارش داد: «جدیداً راه بختیاری که امن‌ترین راه‌های این صفحات بود و مدتی است که به‌هیچ وجه اغتشاش در این جاده اتفاق نیفتاده است، اینک بواسطه یک عده کثیری از قطاع‌الطریق‌های ایل بویراحمدی به کلی مسدود شده، تا به حال سه مرتبه کاروانی که حامل مال‌التجاره به اصفهان بوده، دچار این اشراش شده، ۱۰۷ قاطر به‌علاوه مال‌التجاره به غارت رفته است و این شرارت و دزدی باعث این شده که تمام تجار و کمپانی لنچ حمل مال‌التجاره به کلی قدغن نموده‌اند. اگر مستعجلاً امنیت لازم این صفحات مستقر نشود... به کلی حمل مال‌التجاره را موقوف نموده، خیال دارد که از راه کرمانشاه و بغداد بطور ترانزیت حمل به خارجه بنمایند...» (ساکما، سند شماره ۲۸۹/۱۶/۲۲-۲۴۰). این ناامنی‌ها و راهزنی‌ها، نقش بسیاری در کاهش حجم حمل‌ونقل محموله‌های تجاری از خوزستان به اصفهان ایفاء کرد و موجب شد که در سال‌های اولیه فعالیت جاده بختیاری، برادران لینچ چندین بار از ناامنی جاده به دولت ایران شکایت کنند. طبق ماده شش امتیازنامه دولت قاجار به خان‌های حاکم بختیاری، دولت به آنها اجازه داده بود راهزنان جاده را در هر نقطه‌ای که باشند، تعقیب، تنبیه و مجازات نمایند اما مشکل این بود که طوایف کهگیلویه و بویراحمد جزو قلمرو حکومت فارس بوده و در نتیجه به خان‌های بختیاری اجازه داده نمی‌شد به قلمرو فارس وارد شده و راهزنان مزبور را مورد تعقیب و تنبیه قرار دهند. خان‌ها از سفارت انگلیس در تهران تقاضا کردند از دولت ایران درخواست نمایند که یا حکومت کهگیلویه را به خان‌های بختیاری بسپارد و یا به آنها اجازه دهد تا راهزنان را در آن منطقه تحت تعقیب قرار دهند. حاج علی‌قلی خان سردار اسعد در این باره حمایت بریتانیا را خواستار شد و اخطار کرد که اگر اقدامی در این زمینه انجام نشود، جاده کاروان‌رو بختیاری به‌طور قهری و به ناچار بسته خواهد شد (گارثویت، ۱۳۷۵: ۱۲۳)، به‌ویژه آنکه بوی جنگ جهانی اول به مشام می‌رسید و انگلیسی‌ها به‌شدت نگران بودند که دشمنانشان از جمله آلمان و عثمانی از بی‌ثباتی و عدم امنیت جاده لینچ بهره‌برداری لازم را نمایند. با توجه به همین مشکل و برای رسیدن به یک راه‌حل مطلوب، سرانجام در سال ۱۳۳۰ق. / ۱۹۱۲م. نصیرخان، سردار جنگ با حمایت کامل دولت انگلیس با سمت ایلخانی بختیاری به‌طور تام‌الاختیار برای مدت پنج سال به حکومت بختیاری و کهگیلویه منصوب شد. با این انتصاب، گرچه بختیاری‌ها بر طوایف کهگیلویه و بویراحمد حاکم شدند، باز هم راهزنی و ناامنی در جاده بختیاری پایان نیافت و این مشکل تا اواخر جنگ جهانی اول ادامه یافت. بعضی از کارگزاران ایرانی

و مقامات انگلیسی به نقش تحریک کننده خان‌های بختیاری در ناامنی این جاده و به‌ویژه حمله‌های مکرر بویراحمدی‌ها سوءظن پیدا کرده بودند. به‌عنوان نمونه، رئیس گمرکات اهواز در ادامه گزارش خود می‌نویسد: «از قرار شهرت‌های مکرره، مردم می‌گویند که اگر خود بختیاری‌ها شریک و دلیل این اغتشاش نباشند، ابدأ این راه شلوغ نمی‌شود» (ساکما، سند شماره ۲۸۹/۱۶/۲۲-۲۴۰).

در ربیع‌الاول ۱۳۳۰ ق. / فوریه ۱۹۱۲ م. خان‌های بختیاری بنا بر تقاضای نایب‌کنسول انگلیس در اهواز، اقدامات ویژه‌ای برای تضمین برقراری امنیت در جاده بختیاری انجام دادند. آنها احداث چند برج نگهبانی را در مناطق استراتژیک کنار جاده آغاز کردند و از دولت انگلیس خواستند برای مسلح کردن نگهبانان این نقاط ۲۵۰ قبضه تفنگ در اختیار آنها قرار گیرد و مقامات انگلیسی نیز با این درخواست موافقت کردند. البته تفنگ‌های تقاضا شده با این شرط به بختیاری‌ها واگذار شد که هر وقت لازم شد، خان‌های بختیاری آنها را تمام و کمال به مقامات انگلیسی بازگردانند (Iran Political Diaries, 1997:6/11). با آغاز جنگ جهانی اول، مسئله امنیت جاده لینچ اهمیت بیشتری یافت و دولت و مقامات انگلیسی به شدت نگران ناامنی در این جاده برای چاه‌ها و تأسیسات نفتی از سوی آلمان و عثمانی بودند. واضح است که راهبرد این دو دولت، به‌ویژه آلمان به خطر انداختن امنیت این دو پروژه بود که کانون منافع انگلیسی‌ها به‌شمار می‌رفت. بدین خاطر، مأموران آلمانی همه توان خود را بر سر نفوذ به این مراکز و ایجاد ناامنی و خرابکاری در آنها گذاشتند. البته مقامات انگلیسی نیز همه کوشش خود را به کار بردند تا از این امر جلوگیری کرده و عوامل نفوذی دشمن را دستگیر و عملیات آنها را خنثی کنند. به‌عنوان نمونه در ۶ محرم ۱۳۳۶، تی. دبلیو هاردینگ^۱، دیپلمات انگلیسی در نامه‌ای به سردار ظفر، ایخان بختیاری نوشت: «از قرار راپورتی که به دوستدار رسیده، دو نفر آلمانی برای شیطنت و فتنه از خط بختیاری می‌آیند. هر گاه آمدند به تدبیر عاقلانه و برای مراعات دوستی، متمنی است به هر وسیله باشد آنها را دستگیر و به اصفهان نزد اینجانب بفرستید» (ساکما، اسناد خاندان بختیاری و اعتلاءالملک، سند شماره ۱۰۲/۳۵). در رجب سال ۱۳۳۷، سفارت انگلیس موافقت کرد تا دو مسلسل و چهل هزار فشنگ برای حفظ امنیت در جاده بختیاری و تأسیسات نفتی به ایلخانی و ایل بیگی وقت بختیاری تحویل گردد؛ مشروط به اینکه پس از پایان حکومت خود، آنها را به کنسولگری انگلیس در اصفهان یا اهواز بازگردانند (ساکما، اسناد خاندان بختیاری و اعتلاءالملک، سند شماره ۱۰۳/۶۳). این تسلیحات در کمک به سرکوبی راهزنان و اشرا اصفهان نقش به‌سزایی داشت و نصیر خان سردار جنگ، حاکم اصفهان و دیگر خان‌های بختیاری با کمک همین تسلیحات و با

کمک نظامیان پلیس جنوب توانستند به غائله جعفرقلی چرمهینی و رضا جوزدانی که امنیت کاروان‌های تجارتی انگلیس را به خطر افکنده بودند، پایان دهند.

با وجود مذاکرات میان خان‌ها و انگلیسی‌ها و اقدامات آنها برای رفع ناامنی در جاده بختیاری، هیچ‌گاه مشکلات به‌طور کامل از بین نرفت و در سراسر این مسیر به ویژه در مناطق نزدیک به کهگیلویه و بویراحمد این راهزنی‌ها ادامه یافت و همچنان بر اختلافات حل‌نشده میان خان‌های بختیاری و دولت انگلیس افزود. سرانجام ساخت دو جاده رقیب، موجب کاهش اهمیت و ارزش تجاری جاده بختیاری شد. اولین جاده رقیب، ساخت جاده دزفول به تهران بود که از لرستان و خرم‌آباد عبور می‌کرد (امان، ۱۳۷۴: ۸۹). دومین رقیب جاده بختیاری، راه‌آهن سراسری بود که جنوب‌غربی ایران را با عبور از لرستان به پایتخت و از آنجا به شمال ایران وصل می‌کرد. انگلیس در سال‌های قبل، علاقه‌مند به ساخت راه‌آهن بود تا از این راه خوزستان را به پایتخت متصل کند اما خان‌های بختیاری در دیدار خود با آرنولد ویلسون^۱ در آب‌بید، مقر خان‌ها در نزدیکی شوشتر، عدم تمایل خود را به این پروژه اعلام کردند و اظهار داشتند که به اجرای این پروژه نظر خوشی ندارند و احتمالاً احداث چنین خط‌آهنی موجب می‌شود تا هم روس‌ها نفوذ و فشار نظامی خود را به سمت خلیج فارس افزایش دهند و هم قدرت دولت مرکزی در مناطق نفت‌خیز افزایش یابد و برای آنجا مالیات بسیاری وضع کند (محمود، ۱۳۷۸: ۳۶۰/۸). سرانجام با احداث این دو راه که هر دو تقریباً از یک مسیر عبور کرده و به پایتخت می‌رسید، جاده بختیاری برای همیشه از رونق و اعتبار افتاد. همین دگرگونی موجب شد که دولت انگلیس نیز در موضع خود مبنی بر حفظ دوستی و اتحاد با خان‌های بختیاری در راستای حفظ و امنیت جاده بختیاری تغییر و تحولی اساسی به‌وجود آورد، زیرا که دیگر ضرورت چندانی در حفظ دوستی و اتحاد با آنان احساس نمی‌کرد، به‌ویژه آنکه مدتی بعد، امتیازات مربوط به نفت نیز توسط رضا شاه از چنگ خان‌های بختیاری خارج شد.

نتیجه‌گیری

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که ساخت جاده بختیاری مشهور به جاده لینچ که توسط شرکت انگلیسی برادران لینچ انجام شد، اگر چه منجر به گسترش روابط میان خان‌های بختیاری و دولت و شهروندان انگلیس گردید اما آسیب‌هایی نیز به ساختار روابط دو طرف وارد کرد. وجود مسائل و مشکلاتی همچون طمع و زیاده‌خواهی دو طرف، مشکلات مالی، مسائل و مشکلات مربوط

به ناامنی جاده بختیاری از مهم‌ترین موانع بر سر راه تقویت روابط میان بختیاری‌ها و انگلیس بود. شرکت لینچ، گرچه از این مشکلات رنج زیادی می‌برد اما از یک سو به دلیل سود سرشاری که به دست می‌آورد و از سوی دیگر به دلیل موضع محکم دولت انگلیس مبنی بر حفظ دوستی با خان‌های بختیاری به کار خود ادامه داد. سرانجام با ساخت دو جاده رقیب جاده لینچ یعنی جاده ماشین‌رو دزفول به خرم‌آباد و از آنجا به پایتخت و راه‌آهن جنوب به تهران، انگلیسی‌ها که دیگر نیازی به جاده بختیاری نداشتند، در حفظ دوستی و اتحاد خود با خان‌ها تجدیدنظر کردند. آنان پس از به قدرت رسیدن رضا شاه پهلوی، در مقابل او از خان‌ها حمایت نکردند و به همین علت دولت رضا شاه بر خان‌های بختیاری پیروز شد.

منابع و مأخذ

اسناد:

ساکما (سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران)
اسناد مالیه: سند شماره ۲۸۹/۱۶/۲۲-۲۴۰
اسناد خاندان بختیاری و اعتلاءالملک: اسناد شماره ۱۰۰۳/۶۳ و شماره ۱۰۰۲/۳۵

فارسی:

ابطحی، علیرضا، ۱۳۸۴، *نفت و بختیاری‌ها*، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
امان، دیتر، ۱۳۷۴، *بختیاری‌ها عشایر کوه‌نشین ایرانی در پویه تاریخ*، ترجمه: سید محسن محسنیان، مشهد: آستان قدس رضوی.
امانی، منصور، ۱۳۸۹، "بختیاری‌ها و قاجاریه"، پژوهشنامه تاریخ (واحد بجنورد)، سال پنجم، شماره هیجدهم، ۵۵-۸۲.
امیری، مهرباب، *حکومتگران بختیاری*، ۱۳۸۵، تهران: پازی تیگر.
امیری، مهرباب، ۱۳۵۷، "فرمان آزادی کشتیرانی در کارون"، *مجله وحید*، شماره ۲۳۴ و ۲۳۵، خرداد و تیر، صص ۶۹-۷۵.
اوژن بختیاری، ابوالفتح، ۱۳۴۶، *تاریخ بختیاری*، ج ۳، تهران: وحید.
بختیاری، بی‌بی مریم، ۱۳۸۲، *خاطرات سردار مریم بختیاری*، تهران: آندان.
بیشوپ، ایزابلا، ۱۳۷۵، *از بیستون تا زردکوه بختیاری*، ترجمه: مهرباب امیری، تهران: آندان.
پاولویچ، م. تریا و ایرانسکی، س. ۱۳۷۵، *سه مقاله در باره انقلاب مشروطیت ایران*، ج ۲، ترجمه: م. هوشیار، تهران: شرکت سهامی کتاب‌های جیبی.
پوربختیار، غفار، ۱۳۸۷، *اسناد برگزیده بختیاری‌ها در تاریخ معاصر ایران*، مسجدسلیمان: دانشگاه آزاد اسلامی.

رایت، سردنیس، ۱۳۶۴، *انگلیسی‌ها در میان ایرانیان*، ترجمه: اسکندر دلد، تهران: نهال.

سایکس، سر پرسی، ۱۳۳۶، *سفرنامه ژنرال سر پرسی سایکس یا ده هزار میل در ایران*، ترجمه: حسین سعادت‌نوری، چ ۲، تهران: کتابخانه ابن‌سینا.

سردار اسعد، علی‌قلی خان؛ عبدالحسین، سپهر (لسان‌السلطنه)، ۱۳۷۶، *تاریخ بختیاری یا خلاصه الاعصار فی تاریخ البختیار*، به‌اهتمام: جمشید کیان‌فر، تهران: اساطیر.

سعیدی‌نیا، حبیب‌الله، ۱۳۹۷، *کشتیرانی کارون*، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

شجاعی‌برجوئی، عیسی و حمید حاجیان‌پور، ۱۴۰۰، "اهداف و کارکردهای کنسولگری انگلیس در اصفهان دوره قاجار (۱۹۱۷-۱۸۹۱م.)"، *فصلنامه تاریخ روابط خارجی*، سال بیست و دوم، شماره ۸۸ (پاییز)، صص: ۹۹-۱۲۰.

فلاندن، اوژن، ۱۳۵۶، *سفرنامه اوژن فلاندن به ایران*، چاپ سوم، ترجمه: حسین نورصادقی، تهران: اشراقی.

قرباپور دشتکی، خدابخش، ۱۳۹۰، *انگلیس و بختیاری (۱۹۲۵-۱۸۹۶)*، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.

کاظم‌زاده، فیروز، ۱۳۷۱، *روس و انگلیس در ایران ۱۹۱۴-۱۸۶۴*، ترجمه: منوچهر امیری، تهران: آموزش انقلاب اسلامی.

کرزن، جرج نانیتل، ۱۳۷۳، *ایران و قضیه ایران*، ج ۲، چ ۴، ترجمه: غلامعلی وحیدمازندرانی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

گارثویت؛ جن. راف، ۱۳۷۳، *تاریخ سیاسی اجتماعی بختیاری*، ترجمه: مهرباب امیری، تهران: سهند.

----- ۱۳۷۵، *بختیاری در آئینه تاریخ*، ترجمه: مهرباب امیری، تهران: آنازن.

لایارد، سر هنری، ۱۳۷۶، *سفرنامه لایارد*، ترجمه: مهرباب امیری، چ ۲، تهران: آنازن.

----- ۱۳۷۱، *سیری در قلمرو بختیاری و عشایر بومی خوزستان*، ترجمه و حواشی: مهرباب امیری، تهران: فرهنگ‌سرا.

محمود، محمود، *تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم میلادی*، ج ۷، چ ۴، تهران: شرکت نسبی اقبال و شرکاء.

مکین روز، الیزابت، ۱۳۷۳، *با من به سرزمین بختیاری بیایید*، ترجمه: مهرباب امیری، تهران: آنازن و سهند.

نجم‌الملک، عبدالغفار، ۱۳۷۱، *سفرنامه خوزستان*، به‌کوشش: محمد دبیرسیاقی، تهران: مؤسسه مطبوعاتی علمی.

نظام‌السلطنه مافی، حسینقلی خان، ۱۳۸۶، *خاطرات و اسناد نظام‌السلطنه مافی*، به‌کوشش: معصومه مافی و منصوره اتحادیه، تهران: نشر تاریخ ایران.

لاتین:

Khazani Arash, 2009, *Tribes and Empire on the Margins of Nineteenth-Century Iran*, Washington: Washington University Press.
Iran Political Diaries (1881-1965), 1997, Editor: Robert I. Jarman, Vol 3, 4, 5, 6, Uk: Archive Edition Limited.