

Developments of the Port of Basra and Their Impact on the Political and Economic Situation of the Persian Gulf during the Naserian Era

Tayebeh Edrasi¹

Compared to his predecessors, who were often preoccupied with issues in the northern territories of the country, Naser al-Din Shah Qajar paid greater attention to the Persian Gulf. A consequence of this focus was the exploitation of the Persian Gulf's position by European countries, particularly Great Britain. To manage these conditions, Naser al-Din Shah undertook measures that included establishing a naval force and strengthening trade and the economy in the Persian Gulf, which provoked a strong reaction from European powers stationed in the region, such as Britain. Concurrently, border disputes between Iran and the Ottoman Empire over the maritime boundary of the Port of Basra persisted, and steps were taken to resolve these conflicts. The machinations of Western countries, led by Great Britain and also Russia, for whom the ports of the Persian Gulf, including Basra, were of great importance, created significant obstacles in this path. Utilizing a historical research method based on the study of unpublished archival documents from the Archive of the Ministry of Foreign Affairs and the Archive of the National Library and Archives of Iran, this article examines the political and economic developments of the Port of Basra and their impact on the political and economic situation of the Persian Gulf during the Naserian era. It seeks to answer how these developments in the Port of Basra affected the overall situation in the Persian Gulf. The results of this study confirm the reality that the presence of foreign powers, such as Britain and Russia, had a substantial influence on the political and economic conditions of the Persian Gulf.

▪ **Keywords:**

Iran, Qajar Dynasty, Naserian Era, Persian Gulf, Port of Basra, Developments, Political Situation, Economic Situation.

¹. Visiting Lecturer, Department of History, Alzahra University, Tehran - Iran. tayeedrasi@yahoo.com



تحولات بندر بصره و تأثیر آن بر اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس در عهد ناصری

طیبه ادریسی^۱

چکیده

ناصرالدین شاه قاجار در مقایسه با سایر شاهان پیش از خود که اغلب درگیر مسائل نوار شمالی کشور بودند، به خلیج فارس توجه بیشتری داشت و پیامد این امر، سوءاستفاده کشورهای اروپایی به خصوص انگلستان از موقعیت خلیج فارس شد. ناصرالدین شاه برای سامان دادن به این شرایط، اقداماتی شامل ایجاد نیروی دریایی و تقویت تجارت و اقتصاد خلیج فارس انجام داد، که واکنش شدید دول اروپایی مستقر در خلیج فارس مانند انگلستان را در پی داشت. همزمان، اختلافات مرزی ایران و عثمانی بر سر مرز آبی بندر بصره تداوم داشت و سعی شد که در جهت رفع این اختلافات گام‌هایی برداشته شود. دسیسه‌چینی‌های کشورهای غربی، در رأس آن انگلستان و همچنین روسیه که بنادر خلیج فارس از جمله بندر بصره برای آنها حائز اهمیت بود، در این مسیر موانع بزرگی را ایجاد نمودند. مقاله حاضر با روش پژوهش تاریخی مبتنی بر مطالعه اسناد آرشیوی منتشرنشده موجود در آرشیو وزارت امور خارجه و آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران به بررسی تحولات سیاسی و اقتصادی بندر بصره و تأثیر آن بر اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس در عهد ناصری می‌پردازد و تلاش می‌کند تا به این پاسخ برسد که تحولات مذکور در بندر بصره چه تأثیری بر وضعیت خلیج فارس داشته است. نتایج حاصل از این مطالعه مؤید این واقعیت است که وجود قدرت‌های خارجی چون انگلیس و روسیه تأثیر زیادی بر اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس داشته است.

واژگان کلیدی:

ایران، قاجاریه، عهد ناصری، خلیج فارس، بندر بصره، تحولات، اوضاع سیاسی
اوضاع اقتصادی.

مقدمه

در ابتدای دوره قاجار، از یک سو به دلیل درگیری‌هایی که بر سر جانشینی کریم خان زند ایجاد شده بود و از سوی دیگر به دلیل عدم توجه دولتمردان به مسائل خلیج فارس، اوضاع بنادر ایرانی آن حوزه چندان مساعد نبود. در مقابل، بندر بصره از وضعیت مناسب‌تری نسبت به بنادر ایرانی برخوردار بود. بعد از تشکیل حکومت قاجاریه و روی کار آمدن پادشاهان قدرتمندی چون فتحعلی شاه و به‌ویژه ناصرالدین شاه و توجه ویژه آنها به مسائل خلیج فارس، اختلافات ایران و عثمانی دوباره شدت گرفت. این اختلافات بیشتر بر سر مرز آبی اروندرود بود که خط مرزی بین بندر بصره و خرمشهر در ایران بود.

دلیل شدت گرفتن اختلافات ایران و عثمانی آن بود که دولت عثمانی با روی کار آمدن شاهان قدرتمند قاجاریه و توجه آنها به مسائل اقتصادی و سیاسی خلیج فارس احساس نگرانی کرده و با دامن زدن به اختلافات مرزی ایران و بندر بصره سعی در ایجاد مشغولیت‌های فکری برای دولت قاجار نمود که از این طریق باعث گمراه نمودن توجه آنها به خلیج فارس شود، اما چندان موفق نبود. نکته جالب در این میان، سیاست فرصت‌طلبی و دورویی عثمانی بود که تقریباً به صورت عنصر بارز سیاست خارجی آن دولت درآمده بود. این دولت هنگام عدم درگیری در اروپا و مرزهای غیرایرانی، قوای خود را به مرزهای ایران برای چپاول و غارت می‌فرستاد و عشایر مرزی را به طغیان وامی‌داشت. اما همینکه از سپاه ایران شکست خورده و یا در جبهه اروپا درگیر جنگ می‌شد و یا سرگرم اختلافات داخلی می‌گردید، از در دوستی با ایران برآمده و با اعزام سفرای فوق‌العاده برای حل اختلاف اظهار تمایل می‌کرد؛ جالب‌تر و شگفت‌تر اینکه در تمام مدتی که دو کشور درگیر جنگ با یکدیگر بودند، به‌تناوب با دولت روسیه هم به نبرد می‌پرداختند، با این حال، حتی یک‌بار این فکر به اندیشه‌شان خطور نکرد که برای شکست دشمن مشترک با هم متحد شوند.

پس از درگذشت محمد شاه، ولیعهد او ناصرالدین میرزا زیر حمایت و تربیت میرزا تقی خان وزیرنظام در تبریز به سر می‌برد. با شنیدن خبر درگذشت شاه، ناصرالدین میرزا به کمک میرزا تقی خان، علی‌رغم آشفتگی‌هایی که پس از مرگ شاه ایجاد شده بود، در سال ۱۲۶۴ ق. / ۱۸۴۸ م. به تهران رفت و رسماً تاجگذاری نمود (شمیم، ۱۳۸۷: ۱۳۵). نخستین شاهان سلسله قاجار به دلیل درگیری در قسمت شمالی کشور چندان توجهی به اوضاع اقتصادی و سیاسی خلیج فارس نداشتند؛ این امر خود باعث درگیری بیشتر و سوءاستفاده کشورهای اروپایی به‌خصوص انگلستان شد. اما با روی کار آمدن ناصرالدین شاه و توجه وی به امور خلیج فارس، اوضاع چندان مناسبی

برای این کشورها ایجاد نشد. ناصرالدین شاه تصمیم گرفت که اوضاع سیاسی و اقتصادی و نظامی خلیج فارس را سامان دهد. وی دست به یکسری اقدامات مفید و ارزنده در این زمینه زد که از جمله آنها ایجاد نیروی دریایی، تقویت تجارت و اقتصاد خلیج فارس بود که با واکنش شدید و مخالفت کشورهای قدرتمند اروپایی در خلیج فارس مواجه شد. بدین ترتیب اقدامات اصلاح‌گرایانه ناصرالدین شاه در خلیج فارس برای یک دوره نسبتاً طولانی ادامه یافت. اما با مرگ وی و رخداد انقلاب مشروطیت در ایران، دگربار توجه به خلیج فارس و اوضاع اقتصادی و سیاسی آن از بین رفت و دوباره راه برای ترکتازی و سود بردن کشورهای اروپایی و به‌خصوص انگلستان در خلیج فارس باز شد که این خود به ضرر دولت مرکزی ایران و خلیج فارس بود.

هدف از پژوهش حاضر آنست که به بررسی تحولات سیاسی و اقتصادی بندر بصره در دوره ناصرالدین شاه قاجار پرداخته شود. هدف دیگر از نگارش این پژوهش نشان دادن تأثیرات مثبت و منفی اقدامات ناصرالدین شاه بر اوضاع سیاسی و اقتصادی بنادر شمالی و جنوبی خلیج فارس و به‌ویژه بندر بصره در دوره زمانی مورد بحث است. فرضیه این پژوهش آنست که با توجه به اهمیت ویژه بندر بصره در آن دوره زمانی، تحولات این بندر بر وضعیت سیاسی و اقتصادی خلیج فارس تأثیر به‌سزایی داشته است. روش کار بر اساس تحلیل تاریخی با شیوه توصیفی - تحلیلی است که با تکیه بر اسناد آرشیوی موجود اعم از آرشیو ملی ایران و مرکز اسناد وزارت امور خارجه ایران تهیه و تدوین شده است.

پیشینه پژوهش

خلیج فارس با توجه به جایگاه استراتژیک و حساس خود در طول تاریخ دارای اهمیت و توجه چشمگیری از سوی قدرت‌های مختلف اروپایی بوده است. بنادر بزرگ خلیج فارس نیز در دوره‌های تاریخی مختلف از جایگاه مهم اقتصادی و سیاسی برخوردار بوده‌اند که این جایگاه و نیز رویدادها و تحولات سیاسی و اقتصادی آن بر وضعیت اقتصادی و سیاسی خلیج فارس تأثیر به‌سزایی داشته‌اند. بندر بصره نیز از جمله بنادری بود که در دوره قاجار تأثیر قابل‌توجهی بر وضعیت خلیج فارس داشته و در بسیاری از آثار در زمینه خلیج فارس به این مهم اشاره شده است. برای نمونه؛ هوشنگ‌مهدوی (۱۳۸۷) در کتاب خود با نام: *روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم* به بررسی تحولات و رویدادهای مختلف بندر بصره از دوره صفویه تا دوره پهلوی پرداخته است. همچنین آرنولد ویلسون (۱۳۶۸) در کتاب *خلیج فارس* خود به این تحولات و تأثیرات آن بر خلیج فارس اشاراتی نموده است که جای تأمل

بسیاری دارد. طیب گوک بیگلین (۱۳۸۱) نیز در اثر خود به نام *امپراتوری عثمانی و اصلاحات مدحت پاشا* به این موضوع پرداخته و تأثیر رویدادهای بندر بصره در دوره فرمانداری مدحت پاشا در بغداد و بصره بر وضعیت اقتصادی و سیاسی خلیج فارس را مورد بررسی قرار داده است. در مجموع، در آثار مختلف مربوط به حوزه خلیج فارس، با توجه به اهمیت بندر بصره از دوره صفویه تا قاجار به عنوان کانون تجاری خلیج فارس از آن بندر نیز سخن به میان آمده است که برای به سرانجام رساندن این پژوهش می‌توانند اطلاعات ارزشمندی را ارائه بدهند.

اختلافات مرزی ایران و عثمانی بر سر بندر بصره در دوره ناصرالدین شاه

در دوره ناصرالدین شاه، اختلافات مرزی ایران و عثمانی بر سر مرز آبی بندر بصره یعنی اروندرود ادامه یافت و در این زمینه سعی شد که به اصلاح و برطرف نمودن این مسائل مرزی پرداخته و اختلافات را کنار بگذارند. اما مداخلات و دسیسه‌چینی کشورهای اروپایی مانند انگلستان و از جانب دیگر، کشور روسیه که چشم طمع به بنادر و مناطق ویژه خلیج فارس از جمله بندر بصره دوخته بودند، مانع بزرگی برای حل اختلافات بین ایران و عثمانی بود که متأسفانه این کشورها موفق‌تر و سرانجام هم پیروز میدان بودند. پیش از آنکه به اوضاع اقتصادی بندر بصره و خلیج فارس در دوره ناصرالدین شاه بپردازیم، به اوضاع سیاسی و مسئله اختلاف ایران و عثمانی بر سر مرز آبی بندر بصره در اروندرود خواهیم پرداخت.

قراردادهای ایران و عثمانی بر سر اختلافات مرزی بندر بصره و خرمشهر در دوره ناصرالدین شاه

الف- کمیسیون مشترک تحدید حدود

انعقاد عهدنامه ارزنه‌الروم پایان ماجرا نبود. پذیرفتن مرز در عهدنامه با قبول آن بر روی زمین تفاوت زیادی داشت و به تقریب هفتاد سال طول کشید تا مرزهای دو کشور به طور قطع تعیین شد. به موجب ماده ۳ عهدنامه دوم ارزنه‌الروم مقرر شده بود که کمیسیون مشترکی متشکل از نمایندگان ایران، عثمانی، روس و انگلیس تشکیل شود و خط مرزی دو کشور را از آراارات تا خرمشهر تعیین کنند. مسئولیت نمایندگان روس و انگلیس تنها وساطت و میانجی‌گری بین این دو دولت برای حل اختلافاتشان بود، اما نفوذ آنها به حدی زیاد بود که عامل مؤثر کامیابی و یا شکست کار کمیسیون به‌شمار می‌رفت. نخستین کمیسیون مرزی دو کشور از سال ۱۲۶۶ تا ۱۲۶۸ ق. / ۱۸۵۰ تا ۱۸۵۲ م. ادامه یافت و اما ادامه کار آن به علت

جنگ کریمه (۱۲۷۲-۱۲۷۰ق./ ۱۸۵۶-۱۸۵۴م.) و جنگ ایران و انگلیس (۱۲۷۳-۱۲۷۲ق./ ۱۸۵۷-۱۸۵۶م.)، متوقف شد (همزلی لانگریک، ۱۳۷۸: ۱۲۳). کمیسیون تصمیم گرفته بود که کار نقشه برداری از مرز انجام شود و در آن هنگام این مشکل بروز کرد که بیشتر مناطق مرزی ناشناخته و تحت نفوذ قبایل بود و هیچیک از دو کشور ایران و عثمانی نفوذی در آن مناطق نداشتند. به هر حال کمیسیون، نقشه عمومی سرحد ایران و عثمانی را از آراارات تا خرمشهر در ۱۴ قطعه ترسیم و نقطه نظرات مورد اختلاف را در آن مشخص کرد. دومین کمیسیون مرزی ایران و عثمانی در سال ۱۲۹۲ق./ ۱۸۷۵م. تشکیل شد و تصمیم گرفت تا تعیین تکلیف قطعی مرزی، وضع موجود محترم شمرده شود (مهردوی، ۱۳۸۷: ۸۹). فعالیت‌های این کمیسیون نیز به علت جنگ‌های بالکان (۱۲۹۵-۱۲۹۳ق./ ۱۸۷۸-۱۸۷۶م.) متوقف شد.

ب- پروتکل تهران و کمیسیون مرزی

دو کشور ایران و عثمانی به موجب پروتکل تهران موافقت کردند که کمیسیون مرزی متشکل از نمایندگان دو طرف (به تعداد مساوی) در اسلامبول تشکیل شود. در این پروتکل اشاره‌ای به شرکت نمایندگان روس و انگلیس در کمیسیون مذکور نشده بود و اساس کار کمیسیون را نیز عهدنامه ارزنه‌الروم دوم تشکیل می‌داد. همچنین دو کشور موافقت کردند که چنانچه در مورد تفسیر و یا اجرای برخی از مواد عهدنامه دوم ارزنه‌الروم نتوانند به توافق برسند، به جای ارجاع مسئله به دو کشور روس و انگلیس، به دیوان داوری لاهه مراجعه نمایند. در پروتکل تهران یک اصل معتبر حقوق بین‌الملل نیز مورد تأکید قرار گرفت؛ به این مفهوم که اشغال یک ناحیه برخلاف گذشته، دلیل مشروعیت مالکیت به‌شمار نمی‌رود. بر اساس پروتکل تهران، کمیسیون مشترکی برای تحدید حدود ایران و عثمانی و بررسی مسئله اروندرود در سال ۱۳۳۰ق./ ۱۹۱۲م. در اسلامبول تشکیل شد (جعفری‌ولدانی، ۱۳۶۶: ۹۶). این کمیسیون ۱۸ جلسه تشکیل داد و نماینده ایران در هفدهمین جلسه کمیسیون، ضمن تأکید مجدد بر این نکته که محمدعلی میرزا اختیاری برای امضای یادداشت‌های این کمیسیون نداشته، تحت فشار روس و انگلیس اعلام کرد که دولت آن یادداشت‌ها را می‌پذیرد.

ج- پروتکل اسلامبول و اختلاف مرزی ایران و عثمانی

به موجب پروتکل اسلامبول، مرز بین ایران و عثمانی در بندر بصره و اروندرود جز چند استثناء، ساحل ایرانی رودخانه تعیین شد. در مرز زمینی نیز این پروتکل بخشی از اراضی ایران را به عثمانی واگذار کرد. دولت‌های روس و انگلیس پیش از انعقاد پروتکل اسلامبول، مکاتبات

و مذاکراتی با دولت عثمانی در مورد تعیین مرز آن کشور با ایران به عمل آوردند، بدون اینکه از ایران نیز نظرخواهی کرده باشند. پس از اینکه سه کشور مذکور در مورد مرز ایران و عثمانی به توافق رسیدند، از نماینده ایران دعوت کردند تا بر توافقی‌های آنها در مورد مرزهای خود صحنه بگذارد. بدین ترتیب دو کشور به زیان ایران و در جهت منافع خود و دولت عثمانی، مرزهای دو کشور را تعیین کردند. پالمستون می‌گوید: «بریتانیا در این عقیده راسخ شده بود که مرز بین ایران و عثمانی هرگز به طور قطع نمی‌تواند تحدید شود، مگر به دلخواه بریتانیا و روسیه» (Ramazani 1984: 4).

دولت‌های انگلیس و روس در تهیه و تنظیم پروتکل اسلامبول تاکتیک سیاسی جالبی اتخاذ کردند؛ به این معنی که قسمتی از مکاتبات خود با دولت عثمانی را در مقدمه پروتکل درج نمودند. بدین ترتیب، این کشورهای اروپایی و سوذجو همچون بریتانیا و از جانب دیگر روسیه بودند که به اختلافات تاریخی مرزی ایران و عثمانی برای رسیدن به منافع خود دامن زدند. در شعله‌ور نمودن اختلافات ایران و عثمانی، انگلیس و روس چون ترس خاصی از قدرت و نفوذ ایران در خلیج فارس داشتند، بیشتر جانب دولت عثمانی را گرفته و سعی می‌نمودند که در جریان بستن عهدنامه‌های مختلف که آنها خود نیز میانجی بودند، به نفع عثمانی ورق را برگردانند، زیرا دولت عثمانی برای رسیدن به منافع آنها چندان مانعی نبود و ایران بود که مانع و دیوار اصلی‌شان در رسیدن به اهداف خود در خلیج فارس محسوب می‌شد. دولت انگلیس از اوایل قرن ۱۷ میلادی که به اهمیت اقتصادی و موقعیت استراتژیک ارون‌درود پی برد، از حاکمیت ایران بر این رودخانه نگران بود. اهمیت این مسئله به هنگام جنگ‌های ایران و انگلیس در زمان نادر شاه (۱۱۴۷ق. / ۱۷۳۵م.) و محمد شاه برای آن کشور بیشتر آشکار شد. به همین دلیل، دولت انگلیس همواره در صدد بود که حاکمیت ایران را بر این آبراه سلب نماید. انگلستان در اجلاس ارزنه‌الروم به علت پافشاری امیرکبیر موفق به این کار نشد، اما در پروتکل اسلامبول به هدف خود رسید.

البته با توجه به اوضاع و شرایطی که در ایران به دلیل یکسری درگیری‌ها و آشوب‌ها ایجاد شده بود و از جانب دیگر، بی‌توجهی دولتمردان قبل و بعد از ناصرالدین شاه به اوضاع خلیج فارس، به دلیل درگیر بودن در قفقاز با روسیه و بعد هم به دلیل آغاز انقلاب مشروطیت و درگیری‌ها و نزاع‌های داخلی و هرج و مرجی که در کشور حکمفرما بود، به نفع کشورهای انگلیس و روسیه بود که به منافع فراوانی در خلیج فارس برسند و به خواسته‌های خود جامه عمل بپوشانند که موفق هم شدند و توفیق بیشتر با دولت بریتانیا بود که به قدرت بلامنازع

سیاسی و اقتصادی در قرن بیستم میلادی در خلیج فارس تبدیل شد. اختلافات مرزی ایران و عثمانی که بعد هم دولت عراق جایگزین آن گردید، به ادوار بعدی کشیده شد که حتی یکی از دلایل اصلی جنگ خانمانسوز تحمیلی بین ایران و عراق همان مسئله اختلاف مرزی بود.

تبادلات تجاری بنادر ایرانی و بندر بصره در عهد ناصری

خلیج فارس به علت موقعیت اقتصادی، راهبردی و سیاسی خاص خود، همواره از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است. موقعیت منحصر به فرد خلیج فارس در میان کشورهای شرق و غرب و رقابت‌های استعماری کشورهای بزرگ، همواره سبب شده که دولت‌های استعماری در جهت تثبیت منافع خویش، قدرت خود را بر منطقه تحمیل کنند. با روی کار آمدن ناصرالدین شاه در نیمه قرن سیزدهم هجری قمری، این منطقه به‌عنوان یک آبراه مهم و راهبردی مورد توجه قدرت‌های جهانی قرار گرفت و تحولاتی رخ داد که منشأ بسیاری از رویدادهای مهم منطقه به‌شمار می‌آید.

در دوره ناصرالدین شاه روابط تجاری بین ایران و بندر بصره گسترده‌گی بسیاری یافت. در این دوره به دلیل توجه شایانی که وی به اوضاع اقتصادی خلیج فارس نشان داد، تجارت بین ایران و بندر بصره نسبت به دوره حکومت سایر پادشاهان قاجاری، اهمیت و رونق بهتر و بیشتری پیدا کرد. روابط تجاری گسترده‌ای بین بندر بصره با بنادر ایرانی دوره قاجار همچون بندر لنگه، بندر عباس و بندر بوشهر و همچنین جزایر خارک، قشم و بحرین در دوره ناصرالدین شاه برقرار شد. دلیل دیگر برقراری ارتباط تجاری تنگاتنگ بین ایران و بندر بصره در دوره ناصرالدین شاه، وجود شخصیت اصلاح‌گر و مدبری چون مدحت پاشا در بغداد و بندر بصره بود که رابطه سیاسی و اقتصادی نزدیکی با شخص ناصرالدین شاه در جریان سفر وی به عتبات عالیات برقرار نمود. این دیدار به محکم‌تر و مساعدتر شدن روابط تجاری ایران و بندر بصره در این دوره زمانی انجامید. بیشترین تجارتی که بین بنادر ایرانی با بندر بصره در این دوره اهمیت بسیاری داشت، تجارت برده، سنگ، غله، اسلحه و پارچه بود که بین بنادر ایرانی خلیج فارس، به‌خصوص بندر بوشهر و بندر عباس با بندر بصره صورت می‌گرفت^۱ (عاشوری‌نژاد و پرهیزکاری، ۱۳۹۲: ۱۸۲).

^۱. با توجه به اسناد منتشر نشده‌ای که در آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران موجود است و همچنین مجموعه اسناد منتشره که از روابط تجاری در این زمینه‌ها حکایت می‌کند.

جایگاه بندر بصره در تجارت برده خلیج فارس

تجارت برده و برده‌فروشی که با طرز تفکر مردم مشرق زمین و به‌خصوص اعراب مابینتی نداشت^۱ (شیل، ۱۳۶۲: ۳۱۴)، همواره در خلیج فارس یکی از مسائل مهم به‌شمار می‌رفت (جناب، [بی‌تا]: ۱۰۷) و تجارت آن درست پیش از آغاز قرن هجدهم میلادی شروع شد. تحقیقات و گزارش‌های مربوط به سده‌های میانه به‌طور پراکنده پیرامون برده‌ها به‌عنوان نوکران خانگی و محافظ اشاراتی دارند. به‌این ترتیب، پیش از قرن هجدهم میلادی در نظام‌های اقتصادی و اجتماعی حوزه خلیج فارس تعداد برده‌ها بسیار اندک و ناچیز بود و تنها در خلال قرن‌های هجدهم و نوزدهم میلادی بود که برده‌فروشی در ایران و منطقه خلیج فارس به‌طور چشمگیری رونق یافت (ریکس، ۱۳۸۰: ۱۵) رونق تجارت و بازار برده‌فروشی در خلیج فارس و به‌ویژه بندر بصره مبتنی بر دلایل متعددی بود؛ از جمله:

۱. امام مسقط زنگبار را تصرف کرد و سالانه چندین قایق که متعلق به او بود، برای تجارت برده از زنگبار به کار گرفته می‌شد.
۲. در خلال قرن هجدهم و نوزدهم میلادی جنوب ایران و منطقه خلیج فارس با کمبود نیروی کار مواجه بود و برای تأمین نیروی کار مورد نیاز بنادر خلیج فارس و دولت‌های ساحلی آن، از خارج منطقه برده وارد می‌کردند.
۳. در این دوره به دلیل برتری بریتانیا در عرصه اقتصاد جهانی، جنوب ایران و حوزه خلیج فارس دستخوش دگرگونی‌های اقتصادی و سیاسی گسترده و پردامنه شد (ریکس، ۱۳۸۰: ۲۷). منبع صدور برده خلیج فارس، مشرق آفریقا بود (ویلسون، ۱۳۶۸: ۲۵۰) و تجارت آن بین بنادر خلیج فارس و بندر بصره صورت می‌گرفت. بردگان معمولاً به روش‌های زیر مورد بهره‌کشی قرار می‌گرفتند:
 ۱. به عنوان سرباز در جنوب ایران (دشتستان، تنگستان، دشتی و ساحل عباسی)، در بنادر خلیج فارس (از جمله بندر بصره، بوشهر، بندر لنگه و بندر عباس) و در جزایر خارک، قشم و بحرین
 ۲. به عنوان ملوان و کارگر
 ۳. به عنوان نوکر خانگی در شهرهای بندری خلیج فارس و در شهرهای جنوبی ایران
 ۴. به عنوان غواص صید مروارید در جزایر بحرین، بندر لنگه و بندر عباس.

^۱ مسلمانان بر اساس تعالیم دینی‌شان آموزه‌های دینی را به بردگان یاد می‌دادند و آنها را به دین اسلام دعوت می‌کردند. این بردگان موقعیت مناسبی در خانواده‌های مسلمانان داشتند و بعدها آزاد می‌شدند.

مسافران خارجی که در قرن نوزدهم میلادی به ایران آمده بودند، وضعیت بردگان را در جامعه ایران بسیار مطلوب توصیف کرده‌اند. به عنوان نمونه، جانسون در سال ۱۲۳۳ق. / ۱۸۱۸م. راجع به وضعیت بردگان در ایران چنین سخن می‌گوید: «وضعیت برده در خانواده مسلمان شباهت زیادی به یک فرزندخوانده دارد که به‌موجب آن، بردگان امکان می‌یابند بخشی از مایملک ارباب خود را در حیات و ممات مطالبه کنند. برده در صورت احراز شایستگی از همان اوان به عنوان دستیار و عامل استخدام درمی‌آید و اداره بخش فراوانی از دارایی ارباب خود را به دست می‌گیرد» (مارتین، ۱۳۸۲: ۴۶).

رونق تجارت برده در خلیج فارس و بندر بصره در شرایطی بود که در سال ۱۷۹۴م. مقارن با لشکرکشی آقامحمد خان قاجار به گرجستان، برده‌فروشی از طرف مجلس فرانسه در تمام مستعمرات آن کشور رسماً منع شد. در سال بعد، دولت انگلستان کوشید به پیروی از سیاست فرانسه، برده‌فروشی را لغو کند. اما مجلس لایحه دولت را رد کرد، زیرا سودی که تجار انگلیسی از این راه به دست می‌آوردند، بسیار زیاد بود. با تمام این اوضاع، در سال ۱۲۲۳ق. / ۱۸۰۸م. دولت انگلیس اقدامات جدی برای جلوگیری از تجارت برده به عمل آورد، تا اینکه بالاخره در سال ۱۲۵۰ق. / ۱۸۳۴م. تمام بردگان را آزاد کرد (آدمیت، ۱۳۴۸: ۴۰۵). در سال ۱۲۳۸ق. / ۱۸۲۲م. هنگامی که آخرین لایحه برده‌داری در تمام متصرفات بریتانیا در مجلس آن کشور به اجراء گذاشته شد، نمایندگان سیاسی بریتانیا در مسقط، سعید بن سلطان را مجبور ساختند تا قراردادی را امضاء کند که طبق آن، اتباع مسقط حق فروش برده به کشورهای مسیحی را نداشته باشند (گریگوری، ۱۳۶۱: ۸۰). افزون بر آن قرار شد که یک نفر نماینده از طرف آنها در مستملکات آفریقای شرقی سلطان اقامت گزیند تا در تجارت برده بازرسی و نظارت داشته باشد و جهازاتی را که حامل غلام به ممالک عیسوی هستند، توقیف کند (آدمیت، ۱۳۴۸: ۴۰۹). در حقیقت، نخستین حکمران محلی که حاضر شد تا چنین اختیاراتی را واگذار کند، امام مسقط بود (اسدی، ۱۳۸۴: ۹۱).

علاوه بر تجارت برده در دوره ناصری، روابط تجاری گسترده در زمینه‌های دیگر بین ایران و عثمانی برقرار بود. در این زمان، دولت عثمانی نسبت به سایر کشورهای خارجی، بیشترین رابطه تجاری را با کشور ایران داشت. بندر بصره رابط اصلی تجاری بین این دو کشور بود که تجار از بنادر ایرانی خلیج فارس به‌خصوص بندر بوشهر، کالاهای ایرانی را خریداری نموده و از طریق بندر بصره به کشور عثمانی و سایر کشورهای خارجی صادر می‌کردند. اسنادی که از رابطه تجاری بین ایران و عثمانی برجای مانده است، نشان می‌دهد که در دوره قاجار

فعالیت‌های تجاری و اقتصادی گسترده‌ای بین این دو کشور از طریق دو بندر بصره و بوشهر حکمفرما بوده است. در این اسناد مشخص شده که روابط تجاری ایران و عثمانی در چه سطحی بوده و همچنین چگونگی معاملات تجاری و نوع پول و اسکناسی که مورد استفاده قرار می‌گرفته نیز بیان شده است که بیشتر این معاملات بر اساس لیبره عثمانی صورت می‌گرفته است. (ساکما: ۳۲۰/۲۳۴۵۵/۰۰۰۵). شاید دلیلش این باشد که در آن زمان دولت عثمانی ترجیح می‌داد که مبادلات تجاری و دادوستدهای اقتصادی بین بندر بصره و ایران بر مبنای پول دولت عثمانی باشد. آنها واحد پول ایران را پائین‌تر از واحد پولی خود می‌دانستند و به همین دلیل این قرارداد بر مبنای واحد پولی دولت عثمانی یعنی لیبره بسته شده است (عاشوری‌نژاد و پرهیزکار، ۱۳۹۲: ۱۸۴).

علاوه بر کالاهای ایرانی، دولت عثمانی حتی خاک و سنگ مورد نیاز خود را برای ساخت‌وساز از طریق ایران و به‌خصوص بندر بوشهر تأمین می‌کرد. این کشور با توجه به اسنادی که از این نوع تجارت و معامله وجود دارد، سنگ را از بندر بوشهر خریداری نموده و سپس از طریق مسیر آبی خلیج فارس به بندر بصره و از آنجا به کشور خود وارد می‌کرد. در برخی از اسناد این دوره به تحویل سنگ‌هایی که دولت عثمانی از بندر بوشهر خریداری می‌کرد، اشاره شده است. برای نمونه، به مقدار سنگ‌های خریداری شده توسط دولت عثمانی و انتقال آن به این کشور برای ساخت‌وساز اشاره شده است (ساکما: ۳۲۰/۲۳۴۵۵/۰۰۰۶). علاوه بر صادرات سنگ و کالاهای ایرانی از طریق بندر بصره به دولت عثمانی، اقلام دیگری نیز بین بندر بوشهر و بندر بصره صادر و وارد می‌شد که یکی از مهم‌ترین این اقلام، تجارت غله بود که از طریق بندر بصره به بنادر ایرانی و برعکس از بنادر ایرانی خلیج فارس به بندر بصره صادر و وارد می‌شد.

همچنین در زمینه‌های تجاری دیگر نیز اسنادی وجود دارد که به واردات غله از بندر بصره به بنادر ایرانی به ویژه بندر بوشهر اشاره شده است. با توجه به سندی که در مورخ ۲۳/۲/۱۳۲۱ ق. به دولت مرکزی قاجار ارجاع داده شده است، خطاب به پیشکار اهواز است که به بررسی خرید ده هزار تن جو از بندر بصره پرداخته است (ساکما: ۳۲۰/۲۳۴۵۶/۰۰۰۹). در سندی دیگر نیز به چگونگی تخلیه و تقسیم این مقدار جو که از بندر بصره به بوشهر وارد شده بود، بین اهواز و خرمشهر و همچنین چگونگی نگهداری از این جوها اشاره نموده است (ساکما: ۳۲۰/۲۴۵۶۷/۰۰۱۱). مواردی که در این اسناد به آن اشاره شده، نشان می‌دهند که بندر بصره در دوره قاجار به دلیل داشتن شرایط آب و هوایی مناسب و همچنین دارا بودن زمین‌های

کشاورزی با قابلیت مناسب، سالانه مقادیر قابل توجهی غله (شامل جو و گندم) به بنادر ایرانی خلیج فارس صادر می‌کرد.

ناصرالدین شاه تمام تلاش و توجه خود را به سامان دادن اوضاع اقتصادی و تجاری خلیج فارس معطوف کرده بود و از این طریق باعث گسترش معاملات تجاری و بازرگانی و سامان دادن اوضاع اقتصادی خلیج فارس در دوره زمامداری خود شد و ارتباط تجاری فعالی با بندر بصره برقرار نمود. علی‌رغم فعالیت‌های تجاری ناصرالدین شاه، هنوز یک نقص وجود داشت که این نقص برای دولت مرکزی به یک نقطه‌ضعفی در مقابل کشورهای خارجی تبدیل شده و این کشورها از آن سوءاستفاده می‌کردند. انگلیس یکی از این کشورها بود که سعی می‌نمود تا از این فرصت استفاده کرده و در امور سیاسی و اقتصادی خلیج فارس دخالت نماید و جای پای خود را در این آبراه مهم که طمع بسیاری از کشورهای بیگانه را به سوی خود جلب کرده بود، محکم سازد. آن نقطه‌ضعف، نداشتن یک نیرو و ناوگان دریایی قدرتمند و منسجم ایرانی در خلیج فارس بود که ناصرالدین شاه در دوره زمامداری خود تصمیم گرفت یک ناوگان دریایی مستحکم و قدرتمند در خلیج فارس ایجاد نماید.

تشکیل ناوگان دریایی توسط ناصرالدین شاه و تلاش برای تسلط بر بندر بصره

از حوادث مؤثر در تحولات خلیج فارس طی نیمه دوم قرن سیزدهم هجری قمری/نوزدهم میلادی، تأسیس ناوگان دریایی در این منطقه بود. از آنجا که حکومت قاجار در صدد تثبیت حاکمیت و قدرت خود در خلیج فارس بود، برای دستیابی به این هدف، تلاش‌های بسیاری نمود. پیش از آن، شاهان مقتدر صفوی برای حاکمیت بر خلیج فارس کوشش‌های جدی انجام دادند. چنانکه شاه عباس کبیر کوشید تا نخستین استعمارگران یعنی پرتغالی‌ها را از خلیج فارس بیرون کند، اما برای ایجاد نیروی دریایی در خلیج فارس اقدام جدی صورت نگرفت. بعد از آن در زمان نادر شاه افشار بود که وی تمام تلاش خود را برای ایجاد یک ناوگان دریایی انجام داد و اما با مرگ وی ناتمام ماند. سپس در دوره کریم خان زند، جز فتح بندر بصره با کمک ۳۰ کشتی، هیچ کوششی برای ایجاد نیروی دریایی در آب‌های خلیج فارس صورت نگرفت. در دوره قاجار، ابتداء آقامحمد خان و سپس فتحعلی شاه و جانشینش محمد شاه تا حدودی برای ایجاد ناوگان دریایی تلاش‌هایی نمودند، اما با مرگ هر یک از آنها، این هدف نافرجام ماند.

ناصرالدین شاه قاجار توجه ویژه‌ای به تشکیل ناوگان دریایی ایران در خلیج فارس نشان داد و به دنبال تسلط بر بندر مهم تجاری بصره از طریق قدرتمند نمودن ناوگان دریایی خود بود.

وی با داشتن وزیر بزرگ و کاردانی همچون امیرکبیر در کنار خود و همچنین سفرهایی که به اروپا داشت، برای ایجاد یک ناوگان دریایی قدرتمند و باعظمت به طور جدی اقدام نموده و این هدف را به وزیر بزرگ و مقتدر خود امیرکبیر محول کرد. اولین اقدام امیرکبیر برای دستیابی به ناوگان دریایی، مذاکره با شیل^۱ وزیرمختار بریتانیا بود. امیرکبیر طی گفتگویی که با شیل داشت، پرسیده بود که: «آیا دولت انگلستان حاضر است کشتی‌های مزبور را بفروشد و در صورت مثبت بودن پاسخ، آیا موافقت دارد که ملوانان و مهندسان انگلیسی به خدمت ایران درآیند؟ تقاضای امیرکبیر با مخالفت شدید انگلستان روبه‌رو شد و پالمرستون^۲ در پاسخ کوتاهی به درخواست شیل نوشت: به شما دستور می‌دهم به اطلاع امیرنظام برسانید که دولت انگلستان نمی‌تواند با پیشنهاد وی راجع به تحصیل کشتی‌های منظور موافقت نماید (آدمیت، ۱۳۴۸: ۳۰۴).

علت اصلی مخالفت انگلیس با درخواست ایران مبنی بر خرید کشتی جنگی و غیرجنگی این بود که ایران با مجهز شدن به کشتی‌های جنگی می‌توانست حاکمیت و اقتدار خود را بر بنادر، جزایر و اعراب؛ به‌ویژه بندر بصره تقویت نماید. در حالی که دولت انگلستان در همین زمان با بستن پیمان‌های مختلف با شیوخ عرب، حضور ایران را در منطقه کمرنگ می‌کرد (آدمیت، ۱۳۴۸: ۳۰۸) امیرکبیر اهدافی را از ایجاد این ناوگان دنبال می‌نمود که از این طریق می‌خواست دست بیگانگان را از آب‌های نیلگون خلیج فارس کوتاه سازد و اجازه سوءاستفاده از عدم وجود ناوگان دریایی در ایران را به کشورهای بیگانه ندهد. این اهداف عبارت بودند از:

۱. مبارزه با قاچاق برده و ندادن حق بازرسی کشتی‌های ایرانی به مأموران انگلیسی
۲. نفوذ شیوخ عرب از جمله شیخ مسقط بر منطقه. در این زمان به دلیل عدم نظارت حکومت مرکزی، این شیوخ شروع به ایجاد ناامنی در منطقه نموده بودند. امیرکبیر برای تثبیت حاکمیت ایران و اقتدار آن بر خلیج فارس در صدد ایجاد نیروی دریایی برآمد.
۳. در آن زمان، سید سعید خان امام مسقط، بندر عباس را اجاره کرده و شیخ سیف که از سوی او حاکم بندر عباس شده بود، از پرداخت مالیات‌های قانونی به دولت مرکزی خودداری می‌کرد.

امیرکبیر که از ارتباط با انگلستان نتیجه‌ای به دست نیاورده بود، برای حفظ حاکمیت دولت مرکزی در خلیج فارس دست به اقداماتی زد که شامل موارد زیر می‌شد:

^۱. Sheil

^۲. Polmerstone.

الف) در سال ۱۲۶۷ق. / ۱۸۵۱م. به جان داود خان^۱ که مأمور استخدام معلم از اتریش و پروس بود، مأموریت داد که سه فروند کشتی جنگی بخرد. امیر کبیر به جان داود خان چنین نوشت: «لازم است کشتی هم به طوری که در کاغذ جداگانه نوشته‌ام، دو فروند واپور و یک فروند کشتی یلکین خریداری و تحویل بگیرید» (ناطق، ۱۳۸۰: ۹۹).

ب) از کشتی‌های کوچک تجاری اتباع ایران پشتیبانی نمود و به شیخ نصر خان، دریابایی ایران دستور داد که هر گونه کمکی را برای پیشرفت کار صاحبان کشتی‌ها معمول دارد. در دریای خزر نیز همین رویه را در پیش گرفت و برای کشتی‌های بازرگانی، علامت ازدها تعیین شد که از بیرق کشتی‌های دولتی که نشان شیروخورشید ایران برای آنها در نظر گرفته شده بود، متمایز باشد.

ج) سومین تدبیر وی این بود که برای تقویت وضع سیاسی ایران در خلیج فارس به دولت آمریکا روی آورد و با آن کشور پیمان بازرگانی و کشتیرانی منعقد کرد.

امیر کبیر برای رسیدن به اهداف خود، سفرایی به کشورهای اروپایی مانند انگلیس، آلمان و آمریکا اعزام کرد. وی میرزا مهدی خان منشی مهمام خارجه فارس را با نامه‌هایی به آلمان و آمریکا فرستاد. نامه‌هایی که از سوی میرزا مهدی خان ارسال شده بود، حاکی از آن بود که وی راه‌های کسب درآمد برای خرید کشتی‌ها را پیش روی حکومت قرار داده است. او در نامه‌هایی، استفاده از معادن زغال سنگ منطقه و نیز فواید حاصل از تجارت را برای تأمین هزینه کشتی‌ها پیشنهاد داده بود. ارسال این نامه‌ها ادامه یافت تا اینکه در سال ۱۲۷۸ق. / ۱۸۶۱م. حسنعلی خان امیرنظام سفیر ایران در بریتانیا، مأمور انجام تحقیقاتی در باره خرید کشتی از کشورهای اروپایی شد و با کارخانه‌های کشتی‌سازی وارد مذاکره گردید (موسوی، ۱۳۶۶: ۷۶). از متن نامه چنین برمی‌آید که ایران خواهان خرید دو فروند کشتی جنگی بوده است که هر یک مجهز به بیست عراده توپ بیست و چهار پوندی باشد. شرکت کشتی‌سازی آلمانی تعهد کرده بود که در مدت ۷ ماه دو کشتی را آماده نماید و دولت ایران اعلام نمود که در صورت خرید کشتی‌ها بهتر است کاپیتان و صاحب‌منصبان کشتی را از کشورهای هلند یا آمریکا انتخاب نماید؛ چرا که به صاحب‌منصبان بریتانیا اعتمادی نیست (سهیلی خوانساری، [بی‌تا]: ۶۰). این وضعیت تا سال ۱۳۰۰ق. / ۱۸۸۳م. ادامه داشت تا اینکه در این سال، ناصرالدین شاه، مرتضی قلی خان صنایع‌الملک را به آلمان فرستاد. او دو ناوچه از آلمان خریداری نمود تا با تردد در خلیج فارس و رودخانه کارون، حاکمیت ایران در خلیج فارس را تثبیت کنند.

^۱. Join Davoud Khan.

نیروی دریایی متعلق به دولت ایران به طور رسمی در سال ۱۳۰۲ق./۱۸۸۵م. تأسیس شد و در آب‌های خلیج فارس شروع به کار کرد. این نیرو از دو فرزند کشتی تشکیل می‌شد؛ یکی از آنها که بزرگ‌تر و مجهزتر بود، به نام پرسپولیس^۱ و دیگری که کوچک‌تر و مخصوص خدمات رودخانه‌ای بود، شوش نامیده شد. به ناوچه شوش در کارون، بین اهواز و شوشتر مأموریت‌هایی محول شده و کشتی پرسپولیس نیز برای گشت در آب‌های ساحلی ایران مأموریت یافت (جناب، [بی‌تا]: ۹۰) در حقیقت، کشتی پرسپولیس به دو منظور کلی؛ یکی بمباران حدود ساحلی و ارباب حکام محلی و شیوخ و دیگر برای حمل خرما و مسافران حج معین شده بود (کرزن، ۱۳۶۷: ۴۷۵). در سال ۱۳۰۱ق./۱۸۸۴م. کشتی پرسپولیس از بندر کشتی‌سازی برفاهون همراه با نوابان‌های آلمانی به سوی خلیج فارس حرکت کرد.^۲

با وجود صرف هزینه‌های فراوان، این کشتی هرگز مورد استفاده دولت ایران برای تثبیت حاکمیتش در منطقه واقع نشد تا آنجا که پس از یک سال، شاه که از صرف هزینه‌های گزاف جهت نگهداری از کشتی‌ها به ستوه آمده بود، از امین‌السلطان خواست تا در باره آنها تصمیم‌گیری کند (اعتمادالسلطنه، [بی‌تا]: ۵۹۹). ناخدای کشتی پرسپولیس به روزنامه مظفری گلایه‌ای نوشت مبنی بر اینکه: «چهل پنجاه هزار روپیه خرج تعمیر پرسپولیس است که سود ندارد... از بوشهر تلگراف شده که مجلس بودجه‌ای برای تعمیر این کشتی‌ها در نظر گیرد، زیرا فرسوده‌اند و بهتر است اینها فروخته شود و کشتی نو نخرند» (روزنامه مظفری، سال دهم، ۱۳۲۸: ۲).

سرانجام با همه فعالیت‌ها و تلاش‌هایی که به عمل آمد، در دوره ناصری اقدامات برای تأسیس نیروی دریایی نتایج چندانی برای تجدید حاکمیت ایران بر این آبراه مهم در بر نداشت؛ چرا که خرید کشتی در این منطقه بسیار دیرهنگام به انجام رسید و فواید عملی ملموسی را برای کشور ایران نداشت و تجارت در بنادر ایران همچنان با کشتی‌ها و قایق‌های محلی و بومی انجام می‌گرفت. با این همه، فعالیت‌ها در آستانه قرن نوزدهم میلادی می‌توانست به عنوان نشانه‌هایی برای تثبیت حاکمیت ایران بر خلیج فارس محسوب شود.

مدحت پاشا و فرمانداری بندر بصره

مدحت پاشا از رجال سیاسی برجسته عثمانی در قرن نوزدهم میلادی بود و از او به عنوان پدر مشروطه اول و واضع قانون اساسی دولت عثمانی یاد می‌کنند. حاجی علی افندی‌زاده متولد روس چوک فرزند حاجی حافظ محمد اشرف افندی بود. در سال ۱۲۳۸ق./۱۸۲۲م. در

^۱. Perspolise.

^۲. در این زمینه بنگرید به: بخش پیوست‌ها، تصویر شماره ۱.

استانبول دیده به جهان گشود. نام او احمد شفیق بود و به واسطه اینکه در سن ۱۰ سالگی همه قرآن را حفظ کرده بود، به حافظ شفیق ملقب شد (گوک بیلگین، ۱۳۸۱: ۱۶۰). وی سپس با مشغول شدن به کار دفتری در دیوان همایونی به مدحت پاشا معروف شد.

اولین مسئولیت حساسی که بر عهده مدحت پاشا گذاشته شد، رسیدگی به سوءاستفاده‌های مالی در گمرکات شام و حلب بود که به نحو احسن از عهده انجام این مأموریت برآمد و به واسطه همین موفقیت بود که بلافاصله در مجلس اعلاى آن زمان که امور دفتری احکام عدلیه را به دو قسمت روم و آناتولی تقسیم نموده بود، با رتبه عالی به عنوان کاتب دوم آناتولی انتخاب شد (شاه، ۱۳۷۳: ۱۴۷). مدحت پاشا یک سفر به اروپا داشت که این سفر در ذهن و فکر او بسیار تأثیرگذار بود. از طرفی همین سفر وی را به مطالعه در زمینه نظام‌های سیاسی و اجتماعی غرب و بررسی راهکارهای توسعه برای رسیدن به عمران و آبادانی در کشورهای غرب واداشت که این خود جرقه‌ای در ذهن او برای اصلاحات بود. مدحت پاشا پس از بازگشت از اروپا به والی‌گری منطقه نیش رسید و با اقدامات اصلاحی در این منطقه، نظر دولتمردان ترک عثمانی را به سوی خود جلب نمود (شاه، ۱۳۷۳: ۲۸۱).

اوج درخشش مدحت پاشا در امر ولایت‌داری به تونا برمی‌گردد. به دست گرفتن امور راه‌های شوسه و واگذاری بخشی از کارهای راه‌سازی بر عهده مردم مناطق ذی‌نفع از جمله اقدامات مهم مدحت پاشا بود. وی همین رویه را در باره پل‌سازی هم به کار گرفت (ووسینچ، ۱۳۴۶: ۱۰۶). این سیاست تا آنجا موفق بود که در طول سه سال و نیم ولایت‌داری او در منطقه، حدود سه هزار کیلومتر راه و بیش از هزار و چهارصد پل کوچک و بزرگ ساخته شد. برقراری امنیت عمومی، تأسیس تشکیلاتی به نام صندوق غیرانتفاعی برای پرداخت وام به کشاورزان و جلوگیری از روی آوردن آنها به نزول خواران و راهاندازی و رونق دادن به صنعت کشتی‌سازی در منطقه (ووسینچ، ۱۳۴۶: ۱۰۸) از دیگر اقدامات مهم مدحت پاشا در این مقطع به‌شمار می‌رود.

اقدامات مدحت پاشا در تونا، آن منطقه را به اوج درخشش خود رساند. پس از والی‌گری تونا، مدحت به ولایت‌داری بغداد منصوب گردید. بعد از جریان حمله کریم خان زند و جایگزین شدن کویت به جای بندر بصره، این بندر رو به زوال و رکود نهاده بود و از جانب دیگر، با قدرت‌گیری حکام محلی و سوءاستفاده‌های اشراف و زمینداران بزرگ باعث ایجاد فساد و نزول خواری و ظلم در حق مردم بینوا و فقیر شده بود. نظام سیاسی، اقتصادی و اجتماعی این مناطق مغشوش شده بود و در آن هرج‌ومرج و بی‌نظمی حکمفرما بود. با روی کار آمدن مدحت پاشا به عنوان والی

بغداد، وی دست به یکسری اصلاحات مفیدی در زمینه سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در بغداد و بندر بصره زد که تا حدودی این مناطق را از بی‌نظمی و هرج‌ومرج نجات داد.

مدحت پاشا در سال ۱۲۸۵ ق. / ۱۸۶۹ م. به والی‌گری بغداد منصوب شد و سپس برای به دست گرفتن مسئولیت جدید به سوی بغداد حرکت کرد. نخستین کار وی به محض ورود به بغداد، از میان برداشتن اصول محاسبات قدیمی و رسم باج‌گیری و مالیات‌های زیان‌آور بود که محصولات اراضی نزدیک بغداد را به همراه مالیات نشریه جایگزین آن کرد. این مسئله به همین شکل در بندر بصره نیز گسترش یافت (گوک بیلگین، ۱۳۸۱: ۱۷۱). مدحت پاشا پس از انجام اصلاحات مختلف مالی و ارضی تصمیم به انجام تغییراتی در زمینه نظامی گرفت که در ابتداء با مخالفت مردم روبرو شد. اما مدحت با برعهده گرفتن مسئولیت نظامی، کار خود را عملی نمود. ساکنان مناطق کوهستانی سلیمانیه که در مرز ایران زندگی می‌کردند، به واسطه مذهب سنی شافعی بودنشان با مأموران ایرانی اختلاف پیدا کرده و مجبور به پناه آوردن به جایی بودند. مدحت پاشا آنها را در جای مناسبی پناه داد و با عقد صلحی با دولت ایران، حقوق آنها را اعاده کرد و با مساعدت‌های باب‌عالی، دایره تأمینات را در آنجا قرار داد (گوک بیلگین، ۱۳۸۱: ۱۷۳).

در ابتدای امر، مدحت پاشا با شورش‌های بسیاری در مناطقی که تحت حاکمیت وی بود، مواجه شد. او با تدبیر صحیح و انتخاب راهکارهای مناسب، این شورش‌ها را خواباند. وی با از بین بردن شورش‌ها و عاملان اصلی آن، اراضی بسیاری به دست آورده و حتی زارعان و کسانی که در امر زراعت بسیار فعالیت داشتند را صاحب حق و سهمیه در این اراضی نمود. بر اساس وضعیت زمین‌ها، آنها را در انواع مختلف تقسیم و به صورت از هم تفکیک‌شده و بر پایه قباله بین مردم تقسیم نمود و بر این اساس بود که تقسیم اراضی را انجام داد (ووسینچ، ۱۳۴۶: ۱۱۰). از سوی دیگر، به دلیل استفاده از کشتی در رود دجله و فرات، برای جلوگیری از تخریب کشتی‌ها به واسطه سنگی بودن رودخانه، اقدام به ایجاد سدهایی در جزیره نمود. در بغداد نیز مؤسساتی مانند صندوق امنیت، بیمارستان و خانه تربیت را ایجاد نمود و در بخش‌های مختلف شهر با تلمبه‌خانه، چشمه‌های عمومی دایر کرد و در منطقه کاظمیه، اقدام مهم مانند راه‌اندازی تراموا انجام داد و رفاه را برای مردم عراق فراهم نمود (گوک بیلگین، ۱۳۸۱: ۱۷۵). هم‌زمان با حاکمیت مدحت پاشا بر بغداد، ناصرالدین شاه به بغداد مسافرت نمود. مدحت از وی پذیرایی کرده و مهمان‌نوازی خوبی به عمل آورده و به مدت سه ماه در نجف، کربلا و دیگر اماکن زیارتی، وی را همراهی نمود (ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۶۳: ۵۷) در

این بین، روابط تجاری و اقتصادی ایران و بندر بصره نیز مستحکم‌تر شد و مسئله رواج پول ایران در این بندر و حتی بغداد مورد بحث قرار گرفت که نتیجه آن، رواج پول ایران در جریان تجارت بین این دو منطقه شد.

اقدام دیگر مدحت پاشا آن بود که قصبه بصره را به ساحل اروندرود منتقل نمود. محل ساختمان تعمیر کشتی‌ها را در بندر بصره احیاء کرد، قصبه ناصریه را تأسیس و وضعیت قصبه کویت را رو به راه کرده و بدین‌گونه آن را به بصره الحاق نمود. افزون بر اقدامات موفقیت‌آمیز فوق، اصلاح روابط با وهابیان نجد بود که با حسنه شدن این روابط، از سوی باب‌عالی از مدحت پاشا قدردانی شد. عبدالعزیز با اهدای شمشیر مرصع به عنوان پاداش برای مدحت پاشا از او تقدیر کرد و صدراعظم عبدالعزیز، عالی پاشا نیز با ارسال مکتوبی به قلم خودش به او تبریک گفت و برای به نظم و انضباط درآوردن تمام منطقه عراق و در کل بین‌النهرین قدردانی کرد و آرزو کرد که آنجا در مدت کوتاهی تبدیل به مصر ثانی شود (گوک بیلیگین، ۱۳۸۱: ۱۷۵).

در واقع مدحت پاشا در مدت ۳ سال والی‌گری خود بر بغداد و بندر بصره، علاوه بر ایجاد عمران و آبادی، درآمد مازادی را به استانبول انتقال داد و از همه مهم‌تر، برقراری امنیت اجتماعی و همچنین ایجاد نخستین چاپخانه در بغداد بود که به راه‌اندازی و انتشار روزنامه «زوراء» انجامید. مجله الزوراء (نام دیگر بغداد) از مطالب مهم راجع به اوضاع تاریخ اجتماعی، اقتصادی و سیاسی برخوردار بود. این مجله انتقادات شدیدی از کارکنان و مسئولان مراکز دولتی کرده و به شدت فساد اداری و رواج رشوه‌ستانی در شهرداری‌ها را انعکاس داده است. از جمله اخباری در مورد عزل قائم‌مقام رواندوز به دلیل اعمال رشوه‌گیری وی که این خود‌گویای صداقت مطالب این روزنامه و داشتن آزادی بیان در بیان وقایع ناگوار بود. این روزنامه به‌عنوان روزنامه رسمی دوره حاکمیت مدحت پاشا، فرمان‌ها و بیانات حکومتی را انعکاس داده و جالب بود که امیر مدحت پاشا، کارگزاران، وزراء و مدیران ولایت بغداد را موظف کرد که در نشر این مجله شرکت کنند و هموطنانشان را در خرید آن تشویق کنند (عباس نصار، ۱۴۲۷ق. / ۱۳۸۵ش: ۱۰۹)

پیشرفت بالای اصلاحات مدحت پاشا و روانه نمودن سود سرشار به استانبول، باعث رشک و حسادت برخی از دولتمردان عثمانی از جمله محمود ندیم پاشا، صدراعظم وقت عثمانی شد. وی با دسیسه‌چینی موفق شد، مدحت پاشا را از والی‌گری بغداد عزل و رؤوف پاشا را به‌جای وی به‌عنوان والی بغداد منصوب نماید. مدحت پس از عزل از این مقام به والی‌گری سلانیک، آیدین و از میر رسید. مدحت پاشا در آن مناطق نیز همین رویه کار اصلاحی خود را ادامه داد.

اگر بخواهیم به تحلیل شخصیت مدحت پاشا و اصلاحات وی بپردازیم، به اهمیت ویژه جایگاه او و ارزش اصلاحات نوینش پی خواهیم برد؛ اصلاحاتی که به پایه‌ریزی یک جامعه شکوفا و منظم انجامید. مدحت پاشا به فعالیت‌های بسیار درخشان در زمینه‌های مختلف سیاسی، اقتصادی و اجتماعی پرداخت و اقدامات مفید و ارزنده‌ای نیز در بغداد و بندر بصره انجام داد که شامل شهرسازی و عمران و آبادانی در این مناطق، اجرای سیاست مالی جدید در مبارزه با فساد اداری و مالی، بهبود اوضاع زندگی مردم با حذف مالیات بر باغ‌ها به مدت ۶ سال و کاهش میزان مالیات بر کشاورزی، تشویق کشاورزان در پرداختن به کار کشاورزی و اصلاح زمین‌های زراعی در جهت افزایش درآمد خزانه مملکتی و بهره‌برداری بیشتر از منابع بود.

نتیجه‌گیری

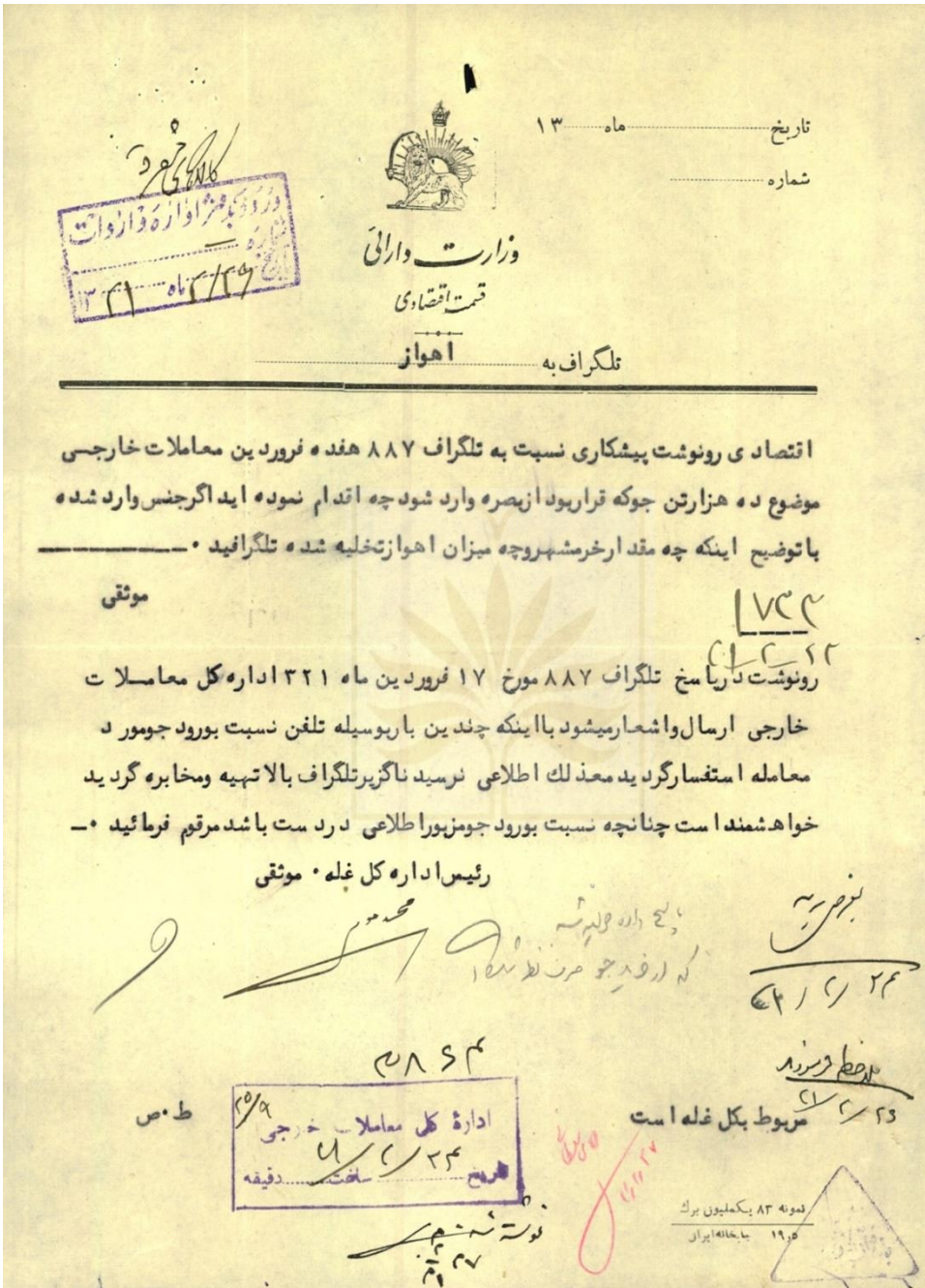
خلیج فارس با توجه به موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک خود در ادوار مختلف تاریخی، نظر شاهان بزرگ ایران را به سوی خود جلب نمود که توجه به این آبراه تجاری در دوره‌های مختلف متفاوت بوده و بستگی به نوع نگاه و رویکرد هر کدام از سردمداران و حاکمان ایرانی داشت. برای نمونه در دوره معاصر نیز با توجه به بالاتر رفتن اهمیت و جایگاه این آبراه نزد کشورهای قدرتمند خارجی مانند انگلیس و روس، این منطقه از نظر سیاسی و به‌ویژه اقتصادی از جمله مناطق بسیار مهم و تأثیرگذاری بود که هر رویداد و تحولی که در این منطقه رخ می‌داد، در نهایت، به طور محسوس تأثیر خود را بر بنادر حاشیه خلیج فارس آشکار می‌نمود. ناگفته نماند که توجه به این آبراه ارزشمند از سوی حکمرانان ایرانی متفاوت بود. در دوره قاجار، نخستین شاهان این سلسله مانند فتحعلی شاه و محمد شاه، توجه‌شان بیشتر به مناطق شمالی و غیر از خلیج فارس بود و چندان توجهی به تحولات و رویدادهای آن منطقه نداشتند. اما با روی کار آمدن ناصرالدین شاه و وجود افراد مدبر و اصلاح‌گری چون امیرکبیر در کنار وی به عنوان وزیر خود به اهمیت و جایگاه ویژه اقتصادی و سیاسی خلیج فارس پی برده و برای کوتاه کردن دست کشورهای اروپایی مانند انگلیس دست به یکسری اقداماتی زد که بندر بصره که در آن روزگار به عنوان کانون تجاری خلیج فارس شناخته شده بود، طبیعتاً تحت تأثیر این اقدامات سیاسی و اقتصادی قرار می‌گرفت و شاهد تغییرات اساسی سیاسی و اقتصادی در آن بندر بودند.

ناصرالدین شاه قاجار برای افزایش قدرت و نفوذ ایران در خلیج فارس به اقداماتی دست زد که گرچه به طور کامل موفقیت‌آمیز نبود، اما می‌توان آن را آغازگر ایجاد یک حاکمیت باثبات و

قدرتمند ایرانی در خلیج فارس قلمداد نمود و به اقداماتی چون ایجاد ناوگان دریایی قوی با نظارت و همراهی امیرکبیر در خلیج فارس و همچنین لغو تجارت برده در این منطقه اشاره نمود. ناصرالدین شاه در دوره حکومت و پادشاهی و به‌ویژه در دوره حضور امیرکبیر به عنوان وزیر خود، توجه ویژه‌ای به خلیج فارس و همچنین بنادر ایرانی آن داشت که به دنبال اقداماتی که در این زمینه انجام داد، بر روند اقتصادی و سیاسی بندر بصره بسیار تأثیرگذار بود؛ امری که سرانجام به جایگزین شدن بندر بوشهر به عنوان کانون تجاری خلیج فارس به جای بندر بصره ختم گردید.

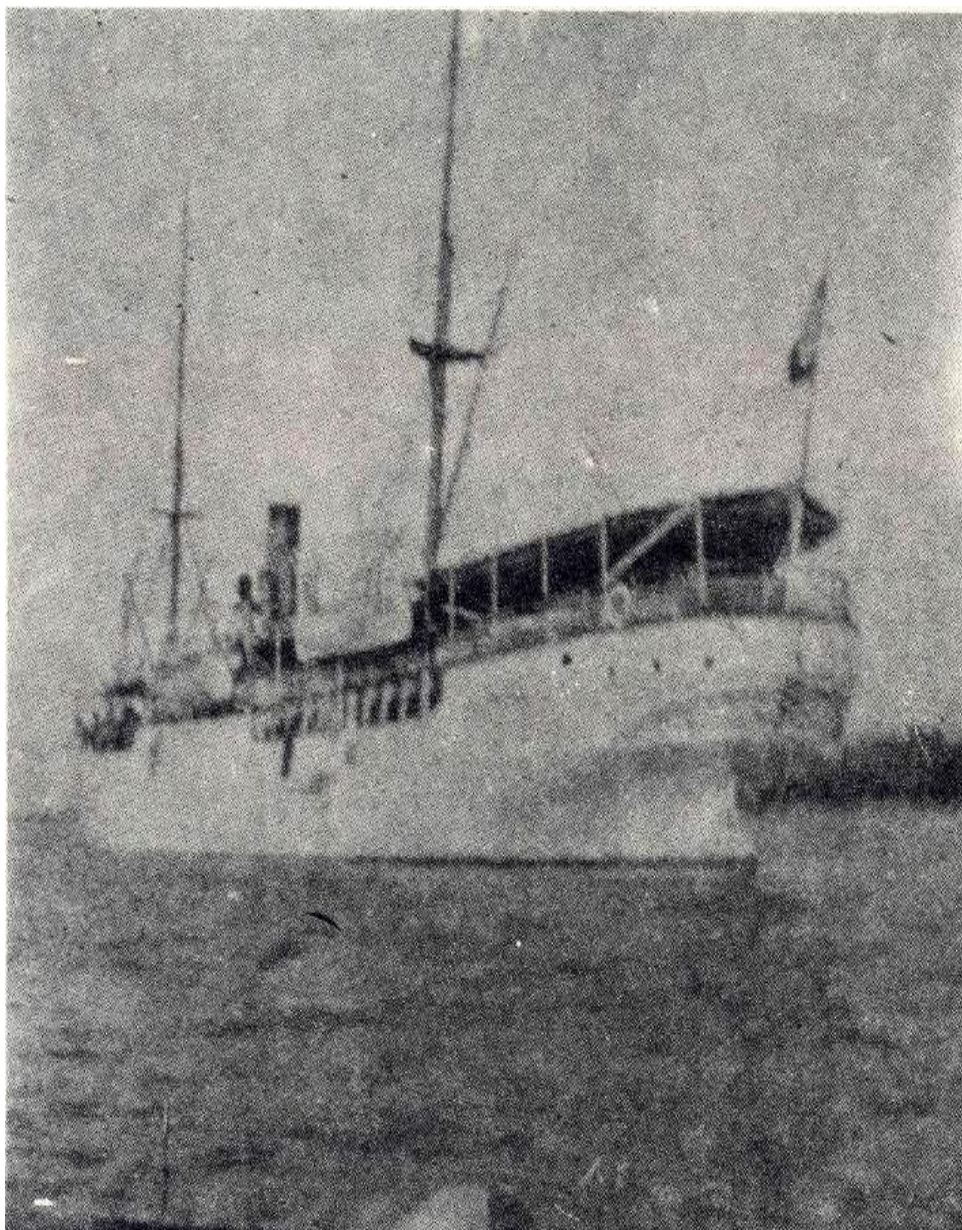
قرار داد جناب عبد اللطیف بهر حریم نجف اقا دلدوشه در آن روز غره نه چهارم
 لغایت ماه از قریب شش برده غانی در دیوبند مبارجه کارخانه نخ و اراد
 کارکنه بشرط آنکه مکان نخ بیرون اردن در رسم با حق بی مرید تمام
 خارج دیاب و ذهاب در دیوبند با حقوقی که خطیب کرده همه
 در وقت حرکت در راه بیوفی الوقت حرکت وجه دوزم در رسم با حق بی مرید
 تا آنکه بر جبهه ای که لیره نجف و اهل خیر برود
 ملک غانی در ده ششم صبح هر پنجشنبه ظهر پنجشنبه علی کاندو
 ۲۹ صفر ۱۳۳۱
 مرتب

تصویر ۱- معاملات تجاری ایران و عثمانی و نوع اسکناس مورد استفاده در معاملات (منبع: ساکما ۰۰۰۵/۲۳۴۵۵/۳۲۰)



تصویر ۴- گزارش تقسیم ۱۰ هزار تن جو صادره از بندر بصره به ایران بین خرمن شهر و اهواز

(منبع: ساکما ۰۰۱۱/۲۴۵۶۷/۲۲۰)



تصویر ۵- ورود کشتی پرسپولیس به بندر بوشهر
(منبع: گزیده اسناد کنسولگری عثمانی در بندر بوشهر، ۱۳۹۲: ۶۸)



تصویر ۶- کاپیتان کشتی پرسپولیس به همراه افسران کشتی
(منبع: گزیده اسناد کنسولگری عثمانی در بندر بوشهر، ۱۳۹۲: ۶۸)

منابع و مآخذ

اسناد:

آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران

ساکما ۳۲۰/۲۳۴۵۵/۰۰۰۵

ساکما ۳۲۰/۲۳۴۵۵/۰۰۰۶

ساکما ۳۲۰/۲۳۴۵۶/۰۰۰۹

ساکما ۲۴۵۶۷/۰۰۱۱

کتاب‌ها:

فارسی

آدمیت، فریدون، ۱۳۴۸، امیرکبیر و ایران، تهران: خوارزمی.

اسدی، بیژن، ۱۳۸۴، خارجیان در خلیج فارس، تهران: نشر مرکز بازشناسی اسلام و ایران.

اعتمادالسلطنه، محمدعلی خان، [بی‌تا]، خاطرات اعتمادالسلطنه، به تصحیح: ایرج افشار، تهران: امیرکبیر.

ریکس، توماس، ام. ۱۳۸۰، اعراب و تجارت برده در دریای پارس، ترجمه: حسن زنگنه، شیراز: نشر نوید.

جعفری ولدانی، اصغر، «اهمیت استراتژیک اروندرود و پیشینه تاریخی آن»، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، ۱۳۶۶، س. ۱، ش. ۱۰، ۲۹ تیر.

جناب، محمدعلی، [بی‌تا]، خلیج فارس نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۸۷۵-۱۹۰۰. م. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

دلدم، اسکندر، ۱۳۶۳، سلطه‌جویان و استعمارگران در خلیج فارس، تهران: مؤسسه انتشارات نوین.

سهیلی خوانساری، احمد، [بی‌تا]، امیرنظام در سفارت فرانسه و بریتانیا، تهران: اقبال.

شاه، استنفورد جی، ۱۳۷۳، تاریخ امپراتوری عثمانی و ترکیه جدید، ترجمه: محمود رمضان‌زاده، مشهد: [بی‌جا].

شمیم، علی‌اصغر، ۱۳۸۷، ایران در دوره سلطنت قاجار قرن سیزده و نیمه اول قرن چهاردهم مهشیدی (قمری)، تهران: انتشارات بهزاد.

شیل، ماری، ۱۳۶۲، خاطرات لیدی شیل، ترجمه: حسین ابوترابیان، تهران: نشر نو.

عاشوری‌نژاد، عباس و مریم پرهیزکاری، ۱۳۹۲، اسناد کنسولگری امپراتوری عثمانی در بندر بوشهر، بوشهر: دانشگاه آزاد اسلامی واحد بوشهر.

کرزن، لرد، ۱۳۶۷، ایران و قضیه ایران، ترجمه: غلامعلی وحیدمازندرانی، ج. ۲، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

گریگوری، بوندارفسکی، ۱۳۶۱، برتری جویان و امپریالیست‌ها در خلیج فارس، ترجمه: ش. م. زمان‌زاده، تهران: نشر ابوریحان.

گوک بیلگین، م. طیب، ۱۳۸۱، امپراتوری عثمانی و اصلاحات مدحت پاشا، ترجمه: حسن حضرتی، تهران: [بی‌جا].

تحولات بندر بصره و تأثیر آن بر اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس در عهد ناصری □ ۷۵

مارتین، ونسا، «توقف تجارت برده و اوضاع اجتماعی ایران»، ترجمه: ایرج وفایی، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، زمستان ۱۳۸۲، ش ۱۷.

موسوی، علی، ۱۳۶۶، خلیج فارس در گذر زمان، تهران: بنیاد نبوت.

ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۶۳، سفرنامه عتبات، تهران: عطار.

ناطق، هما، ۱۳۸۰، کارنامه فرهنگی فرنگی در ایران، تهران: معاصر پژوهان.

همزلی لانگریک، استیون، ۱۳۷۸، تاریخ سیاسی، اجتماعی و اقتصادی عراق، ترجمه: اسدالله توکلی و محمدرضا مصباحی، مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی.

ووسینچ، وین، ۱۳۴۶، تاریخ امپراتوری عثمانی، ترجمه: سهیل آذری، تبریز: کتابفروشی تهران.

ویلسون، آرنولد، ۱۳۶۸، خلیج فارس، ترجمه: محمد سعیدی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

هوشنگ‌مهدوی، عبدالرضا، ۱۳۸۷، روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم، تهران: امیرکبیر.

نشریات:

روزنامه مظفری، سال دهم، ربیع‌الثانی ۱۳۲۸.

عربی:

عباس نصار، عبدالعظیم، ۱۴۲۷ق./ ۱۳۸۵ش. بلدیات العراق فی العهد العثماني، عراق: المكتبة الحیدریه.

لاتین:

Ramazani Rouhollah, The foreign policy of Iran 1500-1947: A Developing Nation in World Affairs, (Charlotes ville: University of Virginia Press 1984), p.4.

