

نقش خطوط ارتباطی جنوب بر مناسبات ایلات جنوبی با انگلیسی‌ها و حکومت مرکزی با تأکید بر ایل قشقایی (۱۳۳۶-۱۳۲۴ق.)

محمد کشاورز بیضایی^۱

چکیده

ضعف حکومت مرکزی در اواخر دوره قاجار، اکتشافات و استخراج نفت توسط انگلیسی‌ها و درآمدهای سرشار حاصله که انتقال آن از قلمرو و خطوط ایالات جنوبی امکان‌پذیر بود فصل جدیدی در روابط ایلات جنوبی، انگلیسی‌ها و حکومت مرکزی گشود. در این مقاله با رویکردی تحلیلی و توصیفی و با تکیه بر منابع و اسناد کتابخانه‌ای و آرشیوی، نقش خطوط ارتباطی جنوب بر مناسبات ایلات جنوبی، به‌ویژه قشقایی‌ها با انگلیسی‌ها و حکومت در سال‌های ۱۳۳۶-۱۳۲۴ق. بررسی خواهد شد. یافته‌ها بیانگر آن است که با وجود همکاری و همگرایی مقدماتی ایلات جنوبی با انگلیسی‌ها و حکومت مرکزی در اعاده نظم و امنیت در خطوط ارتباطی، زیاده‌خواهی‌ها و دست‌اندازی‌های انگلیسی‌ها در جنوب، همچنین تحرکات آلمانی‌ها، زمینه‌های رویارویی مردم و قشقایی‌ها را در برابر آنان طی جنگ جهانی اول فراهم آورد. علی‌رغم پیروزی‌های قشقایی‌ها، سرانجام تفرقه‌افکنی انگلیسی‌ها در میان رهبران ایلات و عشایر و تطمیع برخی از آنان، در کنار حمایت وثوق‌الدوله از انگلیسی‌ها به سرکوب این نهضت و تسلط دوباره بریتانیا بر خطوط ارتباطی جنوب منجر شد.

واژگان کلیدی

ایران، انگلیس، خطوط ارتباطی جنوب، ایلات، ایل قشقایی، حکومت مرکزی.

مقدمه

راه‌ها و خطوط ارتباطی همواره یکی از عوامل مهم در سیر تحولات تاریخی و اجتماعی به‌شمار می‌روند. ناامنی ارتباطی و جاده‌ای، از عوامل مهم در ایجاد تشّت و تنش‌های سیاسی و اجتماعی بوده است و تبعات و پیامدهای آن بخش اعظمی از توان و انرژی دولت‌ها را به خود مشغول داشته است. راه‌ها گذشته از اینکه کارکرد سیاسی داشتند، در امور تجاری و بازرگانی و به‌طور کلی اجتماعی، عاملی قابل‌اعتناء بود و از مهم‌ترین خواست‌ها و نگرانی‌های نظام سیاسی قاجارها، استقرار و برقراری امنیت در حوزه حاکمیتی خود بود. ناپایداری و شکنندگی امنیت، حیات سیاسی این سلسله را تهدید می‌کرد و در ایجاد شورش‌ها و نابسامانی‌های اجتماعی نقش به‌سزا داشت. بنابراین، ایجاد امنیت در پایتخت، ایالات، شهرها، جاده‌ها و مرزها موضوعی بی‌اندازه مهم و حسّاس بود و یکی از موانع و چالش‌های پیش‌روی قاجارها به‌شمار می‌رفت.

ایالت فارس از ایالت‌های مهم ایران در عهد قاجار بود^۱ و سه بندر مهم تجاری: عباسی، لنگه و بوشهر در محدوده ایالت فارس قرار داشت و بخش عمده‌ای از واردات و صادرات کالاهای دریایی به شیراز از این بندر صورت می‌پذیرفت. به عبارت دیگر، شیراز در مقام مرکز فارس و محل اصلی ذخیره کالاهای وارداتی و صادراتی دریایی این دوره از اهمیت بسیاری برخوردار بود و حفظ امنیت مسیرهای پس‌کرانه منتهی به مرکز ایالت از مهم‌ترین وظایف کارگزاران حکومتی محسوب می‌شد. حفظ امنیت سه مسیر دستیابی شیراز به خلیج فارس، موجب رشد و رونق اقتصادی این ایالت پهناور می‌شد و ناامنی در مسیرهای پس‌کرانه‌ای، همیشه مشکلاتی جدی برای والیان فارس و اقشار مختلف اجتماعی ایجاد می‌کرد. حیات اقتصادی ایالت فارس به رونق جاده‌های تجاری پس‌کرانه‌ای آن وابسته بود و اساساً بازار شیراز از این جاده‌ها تغذیه می‌شد و صادرات و واردات کالاها از این مسیرها، عمده‌ترین درآمد بازرگانان شیرازی به‌شمار می‌رفت (حبیبی و وثوقی، ۱۳۸۷: ۷۲). تحرکات انبوه ایلات و عشایر در این ایالت، در مسائل و

۱. حجم قابل‌توجهی از دادوستدهای تجاری انگلیس با ایران از راه بندر بوشهر صورت می‌گرفت. بندر بوشهر در میان بندر جنوب ایران مقام نخست را در میزان صادرات و واردات داشت (ر. ک. چارلز عیسوی، ۱۳۶۹، ۱۲۷).

رویدادهای محلی و به تبع آن مسائل کشوری تأثیر قابل ملاحظه‌ای داشت. ایلات و عشایر، از دیرباز به فراخور موقعیت و شرایط، به عنوان بخشی تفکیک‌ناپذیر از جامعه ایرانی در شکل‌گیری، تأسیس و استقرار حکومت‌ها، مناسبات درونی و بیرونی قدرت مرکزی، حفاظت از جاده‌ها، مرزها و سرحد‌ها، اقتصاد و تولید و به طور کلی انباشت‌های مادی و معنوی تاریخ این کشور نقشی قابل توجه و غیرقابل انکار ایفاء می‌کردند.

طرح مسئله

راه‌ها و خطوط ارتباطی همواره بر فعل و انفعالات سیاسی و اجتماعی سخت مؤثر بودند. مناطق و خطوط ارتباطی جنوب به مثابه بخشی از دروازه ورود به هندوستان در قرن نوزدهم و در عین حال به سبب اهمیت اقتصادی و تجاری، خصوصاً اکتشاف نفت در آستانه قرن بیستم، اهمیت به‌سزایی برای انگلیسی‌ها داشت. تغییر انرژی زغال‌سنگ به نفت، تحولی مهم در جهان صنعتی بود و موجب دگرگونی چشمگیری در اقتصاد قدرت‌های سیاسی بزرگ نظیر انگلستان، در خلال دو جنگ جهانی گردید و امکانات وسیعی به آنان داد تا بتوانند در دورترین نقاط جهان، از طریق بهره‌کشی از کشورهای واجد این انرژی به انباشت سرمایه نایل شوند. انگلیسی‌ها برای انتقال این سرمایه عظیم از مناطق جنوبی ایران ناگزیر بودند با ایلات جنوبی از جمله ایل قشقایی، برای تأمین نظم و امنیت در خطوط ارتباطی و جاده‌ای رابطه برقرار کنند. ایل قشقایی به عنوان یکی از ایلات مهم جنوب، در فعل و انفعالات سیاسی و اجتماعی فارس و برقراری نظم و امنیت در جاده‌ها و شبکه‌های ارتباطی جنوب، همچنین به عنوان وزنه‌ای در مقابل دست‌اندازی‌ها و زیاده‌خواهی‌های انگلیسی‌ها در صفحات جنوبی کشور، نقشی قابل درنگ داشته است. همین ضرورت موجب می‌شد که مناسبات قشقایی‌ها با حکومت مرکزی و همچنین انگلیسی‌ها، که در این زمان در جنوب مستقر بودند، دستخوش تغییراتی شود و این تغییرات، در شکل‌گیری سیر تحولات تاریخی به ویژه تحولات جنوب مؤثر بود. از این رو، مسئله محوری این پژوهش، بررسی و تبیین نقش راه‌ها و خطوط ارتباطی جنوب بر مناسبات ایلات جنوبی - به‌ویژه ایل قشقایی - با انگلیسی‌ها و حکومت مرکزی در سال‌های ۱۳۳۶ - ۱۳۲۴ ق. است.

در باره ایلات فارس، به‌ویژه ایل قشقایی تحقیقات بسیاری انجام شده است، اما مهم‌ترین آنها که می‌توان بخش‌هایی از این موضوع را در آنان یافت، عبارتند از: دو کتاب تألیف منصور نصیری طیبی است. کتاب نخست تحت‌عنوان: *ایلات فارس و قدرت‌های خارجی از مشروطیت تا رضا شاه و دیگری نبرد قشقایی‌ها با انگلیسی‌ها در جنگ جهانی اول به روایت اسناد*. کتاب *کوچ‌نشینان قشقایی فارس*، اثر پیر ابرلینگ و مقالات رقابت‌های محلی در فارس و جابجایی مسیر بوشهر- شیراز از راه شاهی به جره ۱۹۱۰-۱۹۰۹ م./ ۱۳۲۹-۱۳۲۷ ق.، نوشته علی رسولی و علی شهوند عوامل مؤثر در فقدان راه‌های تجاری فارس از آغاز جنگ جهانی اول تا پایان جنگ جهانی دوم نوشته مرتضی دهقان‌نژاد و ظریفه کاظمی (۱۳۲۴-۱۲۹۳ ش./ ۱۹۴۵-۱۹۱۴ م.). با این همه، این آثار چندان به نقش خطوط ارتباطی در مناسبات ایلات جنوب، به‌ویژه ایل قشقایی با انگلیسی‌ها و مرکز نپرداخته‌اند و راه را برای بررسی‌های بیشتر، خصوصاً با رویکردی اسنادی باز گذاشته‌اند. از این رو، در این مقاله با توجه به نقش عامل خطوط ارتباطی در سیر تحولات تاریخی، نقش خطوط ارتباطی جنوب و تأثیر آن در چگونگی و نحوه مناسبات ایلات جنوبی به‌ویژه قشقایی‌ها با قدرت مرکزی و انگلیسی‌ها از آغاز مشروطه تا اواخر جنگ جهانی اول در کانون توجه قرار گرفته است. نقش خطوط ارتباطی و جاده‌ای جنوب در دوره مدنظر چه بود و این موضوع چه تأثیری بر مناسبات ایلات جنوبی به‌ویژه ایل قشقایی با انگلیسی‌ها و مرکز داشته است؟

ضعف حکومت مرکزی، کشف نفت جنوب و انتقال سوده‌های ناشی از آن، که تنها از مناطق و خطوط ارتباطی عشایر ممکن بود، در مناسبات انگلیسی‌ها و عشایر فصل تازه‌ای گشود. با وجود تعاملات اولیه ایلات جنوبی به‌ویژه ایل قشقایی با انگلیسی‌ها و حکومت مرکزی در کمک و استقرار نظم در خطوط ارتباطی قلمرو تحت نفوذ خود زیاده‌خواهی‌ها و دست‌اندازی‌های انگلیسی‌ها در جنوب در کنار عواملی دیگر چون تحکات آلمانی‌ها، کار را به رویارویی ایل قشقایی و مردم با انگلیسی‌ها در سال‌های آغازین جنگ جهانی اول کشاند. علی‌رغم پیروزی‌های مردم و قشقایی‌ها در برابر انگلیسی‌ها، حمایت برخی از عوامل مرکز خصوصاً وثوق‌الدوله از انگلیس در کنار تفرقه‌افکنی انگلیسی‌ها در میان رهبران عشایر و تطمیع برخی از آنان موجب شد تا

مجاهدتهای این نهضت با تسلط دوباره انگلیسی‌ها بر خطوط ارتباطی عشایر بی‌حاصل بماند.

انگلیسی‌ها، جاده‌ها و اهمیت عشایر

ایالت فارس پهنه گسترده و وسیعی از جنوب ایران بود و این ایالت در سال ۱۳۳۱ق. / ۱۹۱۳م. از جنوب شرقی تا غرب به موازات سواحل خلیج فارس از جاسک تا زیدون در بهبهان به طول ۱۱۲۸ کیلومتر و از خیرآباد نیریز تا بندر بوشهر، از شمال به طرف جنوب حدود ۵۰۴ کیلومتر وسعت داشت (نصیری، ۱۳۸۴: ۱). در اواخر دوره قاجار، جریان‌های سیاسی فارس، برآیند کنش‌ها و واکنش‌های چهار جناح قدرت یعنی دو قدرت محلی صولت‌الدوله و قوام‌الملک و قدرت فرمانطقه‌ای و دارای منافع سرشار در جنوب یعنی انگلیسی‌ها و همچنین والی فارس به عنوان نماینده حکومت مرکزی بود (رسولی و شهوند، ۱۳۹۵: ۴۱).

ایالت فارس در مسیر جاده بوشهر- تهران قرار داشت و این جاده یکی از پر رفت‌وآمدترین جاده‌های ایران بود (فرقانی، ۱۳۷۹: ۱۵). این جاده به جاده شاهی شهرت داشت و از خدمات و تسهیلات بین راهی برخوردار بود. این مسیر تقریباً با مسیر امروزی شیراز- بوشهر منطبق بود و از بوشهر شروع می‌شد و با عبور از چغادک برازجان، دالکی، کمارج، خشت، کازرون، دشت ارژن و خان زنیان به شیراز می‌رسید (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۸۷-۸۶). جاده شاهی در دوره قاجاریه دومین مسیر پر رفت‌وآمد ایران به شمار می‌رفت و با رونق یافتن بوشهر به عنوان مرکزی تجاری و کوشش انگلستان برای رساندن و انتقال کالاهای تجاری خود از بوشهر به شیراز و اصفهان، اهمیت آن دو چندان شد (رسولی و شهوند، ۱۳۹۵: ۴۳؛ کرزن، ۱۳۷۵: ۸۵). این راه با وجود اهمیت بسیار، به این سبب که از مناطق دشوار و صعب‌العبور زاگرس جنوبی می‌گذشت، در عین حال از دشوارترین مسیرهای ایران نیز به شمار می‌آمد. دشواری این راه خصوصاً به سبب حمل توپخانه و امکانات سنگین بیشتر هم می‌شد (رسولی و شهوند، ۱۳۹۵: ۴۴). استقرار امنیت در این مسیر بر عهده خوانین و ایلاتی بود که این راه از حوزه قلمرو آنان می‌گذشت. در اواخر دوره قاجاریه، این مسیر از

مناطقى چون: تنگستان تحت نفوذ زايرخضرخان فولادى، قلعه چغادک و منطقه چاه کوتاه حوزه نفوذ شيخ حسين خان چاهکوتاهى، منطقه احمدخان انگالى، دشتستان منطقه غضنفرالسلطنه برازجانى، خشت و دالکى منطقه محمدخان دالکى، قلعه کمارج تحت نفوذ خورشيدخان کمارجى، تنگترکان منطقه نفوذ محمدعلى خان کشکولى، کازرون قلمرو ناصرديوان کازرونى و از دشت ارژن تا خانزنيان منطقه اياز کيخا درهشورى مى گذشت (نصيرى، ۱۳۸۴: ۵). با افزايش تردد در جاده شاهی و احساس نياز به مکان و مأمنى برای کاروانها، در طول مسير کاروانسراهایی ساخته شد: کاروانسرای چغادک را حاج محمدصادق بازارمرغى و کاروانسرای برازجان را ابوالحسن خان مشيرالملک ساختند (رسولى و شهوند، ۱۳۹۵: ۴۶). افزون بر جاده یاد شده، دو جاده ديگر نيز وجود داشت: يکى جاده جره^۱ يا جاده فيروزآباد به شيراز که از راه فيروزآباد به شيراز منتهى مى شد و در واقع مسيرى اضطرارى بود. اين جاده از قلمرو خاندان قشقایی مى گذشت و به آنان تعلق داشت. اين راه به اين سبب که به صورت پيوسته از آن استفاده نمى شد، از امکانات و تسهيلات بينراهی چون تلگراف و کاروانسرا بی بهره بود. در دوره قاجاریه با اهميت يافتن راه بوشهر و مسير ارتباطی آن به داخل ايران، راه جره به عنوان یک راه فرعی تلقی شد که در شرایط ضروری و هنگامی که به سبب بارش برف و باران امکان استفاده از جاده شاهی فراهم نبود، از آن استفاده می کردند (کاکس، ۱۳۷۷: ۹۰). جاده ديگر، راه سرحد يا تپه بود: اين جاده در غرب جاده اصلی واقع شده و از ييلاق قشقاییها به طرف اصفهان می رفت و در ايزدخواست با جاده اصلی مرتبط می شد و فاقد تسهيلات بينجادهای بود (ميرزایی درهشورى، ۱۳۸۱: ۶۷).

ناامنى جادههای جنوب بعد از جنبش مشروطه، در فارس شرایطی بحرانی پديد آورده بود. حاکم فارس، حقوق راهدارى را در برابر مقدار قابل توجهی پول از خاندانهای بانفوذ قشقایی و قوام و ديگر افراد ذى نفوذ محلی به آنان واگذار کرده بود. به تعويق افتادن حقوق سربازان و توپچيان موجب می شد تا مرکز و والی ایالت نتوانند در مقابل سارقان و اشرار کار چندانی پيش ببرند و نظم و امنيت را در جادهها و معبرها برقرار

۱. منطقه‌ای که میان کازرون و فيروزآباد واقع شده است و جاده ارتباطی فيروزآباد- بوشهر از آن می گذشته است.

کنند؛ چنانکه اهتمام قوام‌الملک بر پرداخت معوقه حقوق سربازان، تفنگ‌چی و توپچیان ماهور کازرون و نگرانی‌های وی از ناامنی جاده‌ها، مؤید این مطلب است (سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس، سند ۱۱۶۵).

در مکاتبه‌ای خطاب به قوام‌الملک و درخواست وی مبنی بر پرداخت معوقه حقوق قشون فارس جهت استقرار امنیت و نظم در جاده‌ها توسط صولت‌الدوله در سال ۱۳۲۸ق. آمده است:

«آقای قوام‌الملک تلگراف شما را ملاحظه کردم از اینکه مال‌التجاره همانطور که حمل شده بود و ارائه شده جنابعالی هم قزاق و استعداد اعزام نموده‌اید مطلع شده خوشوقتی حاصل کردم با کمال مراقبت و اهتمام را در قضیه دشت ارژن نموده عجلتاً تا وصول جواب تلگراف من از صولت‌الدوله نهایت صدر را داشته باشید یقین دارم جواب او هم خواهد رسید، به کمال جد و اهتمام را خواهد کرد. مسلم است همین که شما استعداد و قشون به دشت ارژن بفرستید نظم آنجا بالطبع مستقر خواهد بود و من در تمام اظهار اینکه به شما کرده و می‌کنم جز صلاح شما هیچ منظوری ندارم و خیر شما را می‌خواهم و میل دارم ملتفت پاره‌ای نکات باشید و هشیار باشید که بعضی سوءظن‌ها نسبت به شما مصداق پیدا نکند. راه اصفهان هم که اظهار می‌کنید آقای نصرالدوله این خدمت را قبول و امنیت و انتظام راه را تعهد نماید بر خوشوقتی خاطر افزون معلوم است. وقتی که اولیای دولت همه قسم مساعدت و تقویت را حاضر است حق امثال شما نوکرهای محترم دولت خواهد بود که دست اتحاد و اتفاق به هم داده و خدمت دولت وطن خودتان را با کمال غیرت اداره و انجام نمایند خصوصاً این حسن استقبال شما مشعوف شده و ظرف همین چند روزه در مجلس وزراء مطرح مذاکره نمود آن را به آقای نصرالدوله و نتیجه را به جنابعالی اطلاع می‌دهم. در باب حقوق قشون فارس هم ان‌شالله این تلگراف شما را می‌کنم. مشغول مذاکره این مطلب هستیم وزارت جلیله جنگ مبلغ بیست هزار تومان حقوق قشون فارس را به طور حتم و یقین ان‌شالله پس فردا روز شنبه است حواله خواهد داد و خاطر شما از این حیث آسوده خواهد شد. سلطان عبدالمجید تلگرافخانه مبارکه شیراز ذی‌القعدة الحرام ۱۳۲۸ق.» (همان: سند ۱۶۱۴۳).

رقابت و گروه‌گرایی سران ایلات قشقایی و خمسه و همچنین خوانین دیگر بر سر منافع حاصل از راهداری، موجب ناامنی در این راه‌ها می‌شد و حتی آن را مسدود می‌کرد. میزان موفقیت والی و حاکم فارس نیز به سبب ضعف حکومت مرکزی، منوط به همکاری و موافقت قدرت‌های محلی یاد شده بود (همان: سند ۴۸۳۰). سیاست انگلیسی‌ها در دوره قاجار بر این اساس بود که ضمن برقراری تعادل و موازنه در مقابل سیاست روسیه در ایران، از شکل‌گیری دولت و حکومتی قدرتمند در کشور جلوگیری کنند و یکی از راه‌های رسیدن به این هدف، تقویت قدرت‌های محلی و ایلات و عشایر در مقابل دولت بود (دهقان نیری، ۱۳۷۵: ۱۷۵-۱۶۵).

در اواخر قرن نوزدهم میلادی با گسترش و توسعه صنایع فولاد، کشتی و راه‌آهن انرژی نفت جایگزین زغال‌سنگ شد. تغییر انرژی زغال‌سنگ به نفت، تحولی مهم در اقتصاد و صنایع کشورهای قدرتمند اروپایی، خصوصاً در فاصله دو جنگ جهانی پدید آورد و امکانات و ظرفیت‌های وسیعی به این کشورها داد تا از طریق آن بتوانند در دور افتاده‌ترین مناطق جهان، از طریق بهره‌کشی از کشورهای دارای انرژی، به انباشت وسیع سرمایه نایل شوند (فیوضات، ۱۳۶۴: ۴۴). اکتشاف و استخراج چاه‌های نفت و درآمد سرشار حاصل از آن در صفحات جنوبی کشور و در قلمرو ایلات و عشایر، در مناسبات انگلیسی‌ها و عشایر باب تازه‌ای گشود. انگلیسی‌ها برای در دست داشتن راه‌های ارتباطی، امنیت و آرامش در جاده‌ها، ناگزیر از رابطه با عشایر بودند؛ زیرا در سایه جابجایی‌ها و تحرکات ایلی و عشایری می‌توانستند امنیت لازم را در شبکه‌های ارتباطی زیر نظر آنان فراهم نمایند؛ در غیر این صورت، این مسأله می‌توانست هزینه‌های سنگینی برای‌شان پدید آورد. با این همه، اگر آنها به عنوان مانع و عاملی در جهت استقرار امنیت قرار می‌گرفتند، برای دفاع از منافع خود، از هر گزینه‌ای حتی رویارویی و جنگ نیز ابا نمی‌کردند.

نقش راه‌ها در مناسبات قشقایی‌ها با انگلیسی‌ها و حکومت مرکزی

در جنبش مشروطه، حبیب خان قوام‌الملک که همواره به عنوان کمک‌والی فارس مقام دولتی داشت و در غیاب والی، ایالت را در اختیار می‌گرفت، به طرفداری و حمایت

از محمدعلی شاه قاجار (۱۳۲۷-۱۳۲۴ق.) پرداخت و صولت‌الدوله در ردیف مشروطه‌خواهان ایستاد (ابرلینگ، ۱۳۸۳: ۹۲). علی‌رغم تقاضای سران انجمن اسلامی شیراز از قوام‌الملک برای ابقای صولت‌الدوله در مقام ایلخانی، وی با تشکیل شورای سه‌گانهٔ ایلخانان به عزل وی فرمان داد (روزنامهٔ مظفری، ۱۳۲۵: ۵). به دنبال آن، قشقایی‌ها در دشت ارژن به جنگ و رویارویی با هم قرار گرفتند که در طی آن، صد و پنجاه نفر از طرفین کشته شدند. پیامد فوری حادثهٔ دشت ارژن، تقویت اجتماع مشروطه‌خواهان در تلگرافخانهٔ شیراز و تحکیم اتحاد و همراهی صولت‌الدوله با مشروطه‌خواهان بود (استخری، ۱۳۲۹: ۳). تجمع مردم در تلگرافخانه شیراز و درگیری دو جبهه، بازتاب گسترده‌ای در مرکز و دیگر ایلات داشت. به نوشتهٔ محیط مافی: «تلگرافات و عرایض آنها مانند باران می‌آید و در حقیقت وقعهٔ شیراز واقعه بزرگی است» (محیط مافی، ۱۳۶۳: ۲۷۲). چندی بعد محمدعلی شاه قاجار با توجه به وضعیت بحرانی فارس، اغتشاش و ناامنی در جاده‌ها و همچنین تحت فشارهای مختلف، در تلگرافی از مؤیدالدوله خواست تا حکم ایلخانی قشقایی را به نام صولت‌الدوله صادر و فرزندانش را از امور فارس برکنار کند. با فتح تهران به همت مجاهدین، قوامی‌ها با فرصت‌طلبی خاصی به مشروطه‌طلبان و دوستان‌شان بختیاری‌ها پیوستند. این رویداد یعنی قدرت گرفتن بختیاری‌ها، قشقایی‌ها را به واکنشی جدی واداشت. صولت‌الدوله در رأس نیروی نظامی و ایلی خود به سوی شیراز حرکت و در عین حال اعلام کرد که بر آن است تا در این شهر مجلس ملی تشکیل دهد (ایرجی، ۱۳۷۸: ۱۸-۱۰؛ راضی، ۱۳۸۱: ۱۵۰-۱۴۶). وی همچنین اعلام داشت که برای انتقام از قاتلین سید عبدالله بهبهانی و در حمایت از علمای اعلام، قصد حرکت به سوی تهران دارد (ایرجی، ۱۳۷۸: ۱۳). سرانجام برای مقابله با قدرت فزایندهٔ بختیاری‌ها و همچنین قوامی‌ها "اتحاد سه‌گانهٔ جنوب" از سه ایل قدرتمند جنوب که وجه اشتراک آنها، مخالفت با ایل بختیاری بود، به وجود آمد. این اتحادیه از صولت‌الدوله رئیس ایل قشقایی و شیخ خزل رئیس قبیله محسن، قدرتمندترین قبیلهٔ عرب خوزستان و غلامرضاخان سردار اشرف والی پشتکوه و رئیس ایلات آن ناحیه تشکیل یافته بود (ابرلینگ، ۱۳۸۳: ۱۱۰-۱۰۹). پس از تشکیل اتحادیهٔ "جمعیت جنوب" انگلیسی‌ها با آن از در مخالفت برآمدند و برای از هم پاشیدن اتحادیه کوشش کردند. از

دیگر سوی، سردار اسعد در مرکز برای جایگزینی احمدخان ضیغم‌الدوله به جای صولت‌الدوله در کوشش بود. این تهدیدات دو سوویه، با حرکت ایل قشقایی به سوی گرمسیر موقتاً فرو نشست (همان، ۱۱۰). در این زمان به سبب ناتوانی حبیب‌الله‌خان قوام‌الملک - کفیل ایالت فارس - اختیار اوضاع فارس از دست رفت و هرج و مرج و ناامنی در راه‌های تجارتی و ارتباطی بالا گرفت. این وضعیت، نگرانی بسیار انگلیسی‌ها را به دنبال آورد و در نتیجه، شوال ۱۳۲۸ق. / اکتبر ۱۹۱۰م. نماینده دولت بریتانیا در ایران طی یادداشتی به دولت اعلام کرد: اگر تا سه ماه نظم در جاده‌ها حکمفرما نشود، دولت انگلیس قوایی محلی با ریاست افسران انگلیسی در جنوب ایران تشکیل خواهد داد. در نتیجه این تهدید، دولت مرکزی به صولت‌الدوله پیشنهاد کرد در راه‌ها و حکمرانی کمارج و ممسنی نظم را برقرار کند که وی پذیرفت (سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس، سند ۳۸۴۰). حکومت مرکزی به سبب فقدان اقتدار و نظارت کافی در بیشتر موارد و در اشکال متفاوت از قدرت ایلات و به‌ویژه قشقایی‌ها بهره می‌گرفت و مکاتبات عمال مرکزی با والی فارس و استعانت از صولت‌الدوله رئیس ایل قشقایی برای اعاده و استقرار نظم و امنیت در نواحی و مناطق آمدوشد و اقامت آنان مؤید این حقیقت است. در مکاتبه‌ای، وزارت داخله در پاسخ به قوام‌الملک، مبنی بر درخواست وی از این وزارتخانه برای اعزام قشون و توپخانه جهت اعاده نظم در جاده‌های جنوب توسط صولت‌الدوله آورده است: «آقای قوام‌الملک، تلگراف شما در باب روانه کردن یکصد نفر قزاق و توپخانه زینال که متضمن اظهارات حاج امیرالملک در عدم تصویب فرستادن سوار بود رسید، اقلأ فرستادن سوار برای حراست آن لازم است. گذشته از این، توپ و سوار برای پیشرفت خدمت آقای صولت‌الدوله باعث تکمیل انتظامات راه خواهد بود، چیزی نیست که مخالف میل صولت‌الدوله هم باشد چنانچه به خود آقای صولت‌الدوله هم تلگراف کرده و اعزام توپ و سوار را اطلاع داده‌ام. همین تلگراف را هم به حاج امیرالملک ارائه داده مطالعه کذا نماید این توپ و کذا می‌فرستد آقای صولت‌الدوله خواهد بود اگر لازم داشته باشند به اتفاق آقای نظام‌السلطنه فرمان‌فرمایی فارس که از آن همه شنیده خواهند آمد مراجعه می‌دهند. مقصود این است که اعزام سوار و توپ مسئولیت آقای صولت‌الدوله را در نظم و امنیت راه ابداً متزلزل نخواهد کرد و اختیار

توقف یا مراجعه آنها به میل خود صولت‌الدوله است. ان‌شالله تأکید نمایم هر چه زودتر خودشان به خان‌زنیان بروند و آقای سردار عشایر برسانند و معطل نشوند» نمره ۱۰۷۷۴ وزارت داخله (سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس، سند ۱۱۶۵).

در همین دوره بود که نظام‌السلطنه به سمت والی فارس منصوب شد. وی در اندک زمانی با یاری صولت‌الدوله، نظم و آرامش را به راه‌های تجاری جنوب بازگرداند. در این میان، توطئه قوام‌الملک علیه والی به بازداشت و حکم تبعید قوامی‌ها به خارج از کشور و کشته شدن برادر قوام- نصرالدوله در حوالی خان‌زنیان و پناهندگی قوامی‌ها زیر چتر حمایت انگلیسی‌ها در شیراز منجر شد.

به دنبال شکست کامل محمدعلی شاه، بختیاری‌ها که روحیه تازه‌ای یافته بودند نظام‌السلطنه را با حمایت انگلیسی‌ها از حکومت فارس عزل کردند (ایرجی، ۱۳۷۸: ۱۸). دولت املاک نظام‌السلطنه را مصادره کرد و صولت‌الدوله را از سمت ایلخانی قشقایی معزول نمود. قوام‌السلطنه به سمت موقت والی فارس و ضیغم‌الدوله به ایلخانی‌گری قشقایی منصوب شدند (وزارت امور خارجه انگلستان، ۱۳۶۹م ۱۴۸۳-۱۴۶۹). کوشش انگلیسی‌ها در نجات جان قوام‌الملک و یاری آنان به وی، از قوام چهره‌ای انگلیسی ساخت، اما در عین حال موجب شد که صولت‌الدوله به چهره‌ای ضد انگلیس مبدل شود و در مقابل انگلیسی‌ها قرار گیرد؛ این مسأله در خلال جنگ جهانی اول تحقق یافت.

ایران از چند دهه قبل از جنگ جهانی اول بر اثر بحران‌های داخلی و نفوذ دولت‌های خارجی، افزون بر مشکلات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی، از استقلال تنها نامی داشت (فخرایی، ۱۳۸۳: ۱۷۹). پیامدهای انقلاب اکتبر ۱۹۱۷م. روسیه، در ایران ناراضیاتی پاره‌ای از عمال مرکزی از تأسیس پلیس جنوب، حمایت انگلیسی‌ها از قوامی‌ها، فتوای سید عبدالحسین لاری و تحریک افسران آلمانی، فرصت‌طلبی، زیاده‌خواهی و دست‌اندازی‌های انگلیسی‌ها در جنوب در قالب اعمالی چون: تشکیل پلیس جنوب، تسلط بر شبکه ارتباطی و تجاری کازرون- بوشهر، به فضای ضد انگلیسی جنوب دامن زد و به رویارویی مستقیم قشقایی‌ها با انگلیسی‌ها در خان‌زنیان در سال‌های جنگ جهانی اول منجر شد. در این میان، انعقاد قرارداد راه‌داری بین انگلیسی‌ها و قشقایی‌ها یا به عبارتی دیگر، تسلط بر خطوط ارتباطی جنوب، تأثیر قابل‌توجهی در رویارویی قشقایی‌ها و

انگلیسی‌ها داشت. انگلیسی‌ها به صولت‌الدوله به اندازه کافی اعتماد نداشتند و دخالت او در امنیت راه‌های تجاری برای آنان چندان خوشایند نبود، اما به سبب فقدان قدرت کافی با هماهنگی فرمانفرما به جلب نظر صولت‌الدوله پرداختند. بدین ترتیب صولت‌الدوله حاضر شد با پلیس جنوب قرارداد راهداری امضاء کند. از این رو، در ۲ شعبان ۱۳۳۵ق. / ۲۴ مه ۱۹۱۷م. قراردادی بین صولت‌الدوله و پلیس جنوب منعقد شد. در این قرارداد، حفاظت از بخشی از جاده کازرون - شیراز را صولت‌الدوله برعهده گرفت و در عوض، انگلیسی‌ها ضمن تقبل هزینه حفاظت از راه مذکور متعهد شدند از ورود به قلمرو ایل قشقایی خودداری کنند. در مقابل، صولت‌الدوله متعهد شد که ناصر دیوان کازرونی و میرزا محمد دریسی را که با انگلیسی‌ها مخالفت می‌کردند، از کازرون تبعید کند (نصیری طیبی، ۱۳۸۹: ۲۷). انگلیسی‌ها نمی‌خواستند بر مفاد قرارداد پای‌بند باشند زیرا بر آن بودند تا در اندک زمانی به تجدید قوا و تقویت پلیس جنوب بپردازند و بتوانند خود را از بخش‌های محدود تحت نفوذ بیرون آورده و در اسرع وقت با تصرف بخش‌های دیگر تحت نفوذ قشقایی‌ها، راه‌های ارتباطی و تدارکاتی خود را تکمیل کنند. شاید به همین سبب، صولت‌الدوله نیز نسبت به قرارداد یاد شده خوش‌بین نبود و در عین حال با ناصر دیوان کازرونی ارتباط خود را قطع نکرد. فرمانفرما نیز که نقش قابل‌تأملی در انعقاد قرارداد مذکور داشت، پس از چندی به آن معترض شد، به طوری که بر اثر تحریکات وی، عمال حکومتی در مرکز نیز از تأیید آن خودداری کردند. صولت‌الدوله در قبال این تحریکات، ضمن ارسال یادداشتی برای میرزا ابراهیم محلاتی از علمای فارس سبب تن دادن به قرارداد را اصرار فرمانفرما و دیگر مقامات سیاسی بیان کرد؛ در هر صورت، این قرارداد در رویارویی قشقایی‌ها با انگلیسی‌ها نقش به‌سزایی داشت.

در اولین برخورد، اداره پست خان‌زنیان به تصرف مجاهدین قشقایی و کازرونی در آمد. جنوبی‌ها پس از مدتی که به فتوحات خود ادامه دادند، موفق شدند شیراز را محاصره کنند و مدت یک ماه و نیم پیروزی ادامه داشت. ساخلوهای قوام‌آباد، زرقان و سیوند در جاده شیراز - اصفهان نیز به دست عشایر خلع سلاح شدند (رکن‌زاده آدمیت، ۱۳۷۰: ۴۶۶؛ مؤسسه خدمات فرهنگی رسا: ۲۰-۱۹). در آستانه فتح و پیروزی جنوبی‌ها انگلیسی‌ها از سلاح نامرئی و کهنه خود، یعنی تفرقه‌افکنی در میان رهبران و صفوف

عشایر بهره گرفتند. آنان با تطمیع و وعده پول و مقام، علی‌خان سالارحشمت و احمدخان ضیغم‌الدوله دو برادر صولت‌الدوله و همچنین محمدعلی‌خان کشکولی پسر دایی وی را به جانب خود سوق دادند. در همین زمان بود که وثوق‌الدوله در حمایت از انگلیسی‌ها دستور سرکوب کامل صولت‌الدوله را صادر کرد (همان: ۴۶۷). در آخرین روزهای جنگ جهانی اول و در اوج درگیری‌های قشقایی‌ها و انگلیسی‌ها، بیماری آنفولانزا به صورت گسترده‌ای شایع شد. طبق اخبار رویتر در همان زمان آنفولانزا در هلند، اسپانیا، دانمارک و آفریقا شایع بود و در ایران، در شهرستان تهران و ایلات شمالی و جنوب و شرق ایران کشتار چشمگیری به راه انداخت و دو میلیون از جمعیت ۱۲ میلیونی ایران را از بین برد؛ به طوری که مشکل کفن و دفن به یکی از مشکلات آن روز تبدیل شد. با وجود اینکه پلیس جنوب، پزشک و دارو به اندازه کافی داشت، شمار قابل توجهی از اتباع هندی و انگلیسی جان خود را از دست دادند (ایرجی، ۱۳۷۸: ۱۲۶-۱۲۵). مجموعه عوامل یاد شده موجب شد تا صولت‌الدوله با پذیرش واقعیت تلخ شکست، با انگلیسی‌ها مصالحه کند. به دنبال شکست قشقایی‌ها و همدستان‌شان نیروهای انگلیسی توانستند بر جاده کاروانی بوشهر- شیراز تسلط یابند و آن را بازگشایند، سپس مهندسان نظامی انگلیسی برای ترمیم جاده قدیمی سخت فعالیت کردند (رایت، ۱۳۸۳: ۲۴۰) و انگلیسی‌ها نیز به سبب بازگشایی جاده تجاری شیراز- بوشهر، دیگر رغبتی به ادامه درگیری نداشتند. بدین ترتیب، با وساطت فرمانفرما والی فارس و احمدخان دربابیگی حاکم بوشهر بین طرفین پیمان صلحی برقرار گردید.


بر اساس این پیمان مقرر شد: صولت‌الدوله در امور سیاسی ایل دخالت نکند و سردار احتشام موقتاً ایلخانی قشقایی‌ها را برعهده گیرد (سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس، سند ۱۶۱۴۳). انگلیسی‌ها متعهد شدند ظرف مدت شش ماه قوای خود را از ایران بیرون ببرند و فقط محافظین کنسولگری باقی بمانند. صولت‌الدوله در فیروزآباد مستقر شد و محمدناصرخان پسر بزرگ وی به عنوان گروگان در شیراز بماند. افزون بر این، صولت‌الدوله مبلغ بیست و هفت هزار تومان در بانک شاهنشاهی امانت گذارد (آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس، سند تصویری شماره ۶؛ ایرجی، ۱۳۷۸: ۱۳۳). در پی این رویدادها سایر نیروهای مخالف، مشکلات خود را با انگلیسی‌ها حل کردند. ناصردیوان کازرونی که

پس از ورود انگلیسی‌ها به کازرون به فارسیمدان‌ها پناه برده و خانه وی و طرفدارانش در کازرون غارت شده و املاک وی تحت اختیار انگلیسی‌ها در آمده بود، در جمادی‌الثانی ۱۳۳۷ق. در شیراز و در خانه قوام‌الملک متحصن شد. انگلیسی‌ها بر آن بودند تا وی را از شیراز تبعید کنند، ولی سرانجام با کوشش فرمانفرما و قوام‌الملک مشمول عفو قرار گرفت و اینکه به مدت دو سال حق ورود به کازرون را نداشته باشد (همان: سند ۱۶۱۴۳). در هر صورت، این نبرد که بزرگ‌ترین درگیری انگلیسی‌ها در داخل کشور بود، با تجمل خسارت و هزینه‌های سنگین بر دو طرف به پایان رسید.

نتیجه

در اواخر دوره قاجار، درآمد سرشار از اکتشافات و استخراج منابع نفتی جنوب به دست انگلیسی‌ها، در مناسبات آنان با ایلات جنوبی به‌ویژه قشقایی‌ها و حکومت مرکزی باب تازه‌ای گشود. انگلیسی‌ها برای انتقال درآمدهای نفتی و بهره‌گیری از تسهیلات و ظرفیت‌های منطقه‌ای، نیازمند خطوط و شبکه‌های ارتباطی عشایر، نظم و امنیت این شبکه‌ها و به عبارتی دیگر تسلط بر آن بودند. این مسأله، انگلیسی‌ها را ناگزیر می‌کرد با ایلات و مردم جنوب ارتباط داشته باشند، زیرا جاده‌ها و خطوط ارتباطی مطمح‌نظر آنان از قلمرو و مناطق ایلات می‌گذشت. قرارداد راهداری میان انگلیسی‌ها و صولت‌الدوله حاکی از اهمیت فراوان این خطوط ارتباطی و استقرار نظم و امنیت در آن است. در فواصل سال‌های ۱۳۳۶-۱۳۲۴ق. که اوضاع فارس ناآرام و آشفته بود، انگلیسی‌ها در جهت توسعه و نفوذ اقتصادی و سیاسی خود با سیاستی دوگانه، از یکسو به رقابت و اختلافات قشقایی‌ها با قوامی‌ها و همچنین بختیاری‌ها دامن می‌زدند و از سوی دیگر، از فقدان نظم و امنیت در جنوب و جاده‌های تجاری آن شکایت می‌کردند و حکومت مرکزی را برای اعاده امنیت و نظم تحت فشار قرار می‌دادند. حکومت مرکزی با توجه به ضعف و ناتوانی خود، از قدرت ایل قشقایی و خمسه در مواقعی جهت استقرار نظم در ایالت فارس بهره می‌گرفت. دست‌اندازی‌ها و زیاده‌خواهی‌های انگلیسی‌ها، روحیه ضد انگلیسی را در مردم ایالت جنوبی به ویژه ایل قشقایی تقویت کرد و زمینه‌های رویارویی آنان را در جنگ جهانی اول علیه انگلیسی‌ها فراهم آورد. با وجود پیروزی‌های اولیه مردم

و ایل قشقایی در مقابل انگلیسی‌ها، حمایت و ثوق‌الدوله و برخی دیگر از عمال حکومت مرکزی از انگلیسی‌ها در سرکوب صولت‌الدوله، در کنار سیاست انگلیسی‌ها در تفرقه‌افکنی میان رهبران نهضت و تطمیع و جلب برخی از آنان، موجب شد تا این نهضت که در برابر زیاده‌خواهی‌های انگلیسی‌ها و تسلط آنان بر شبکه‌های ارتباطی عشایر و مردم جنوب شکل گرفته بود، سرانجام به شکست منتهی شود.




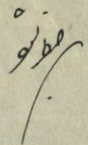
بدشهره
از شهر

اداره نلدکراش دولت علیه ایران

شماره	عدد کلمات	تاریخ اصل مطلب		اطلاعات
		روز	ساعت دقیقه	
۸۷۶				برج ۳۰ فور

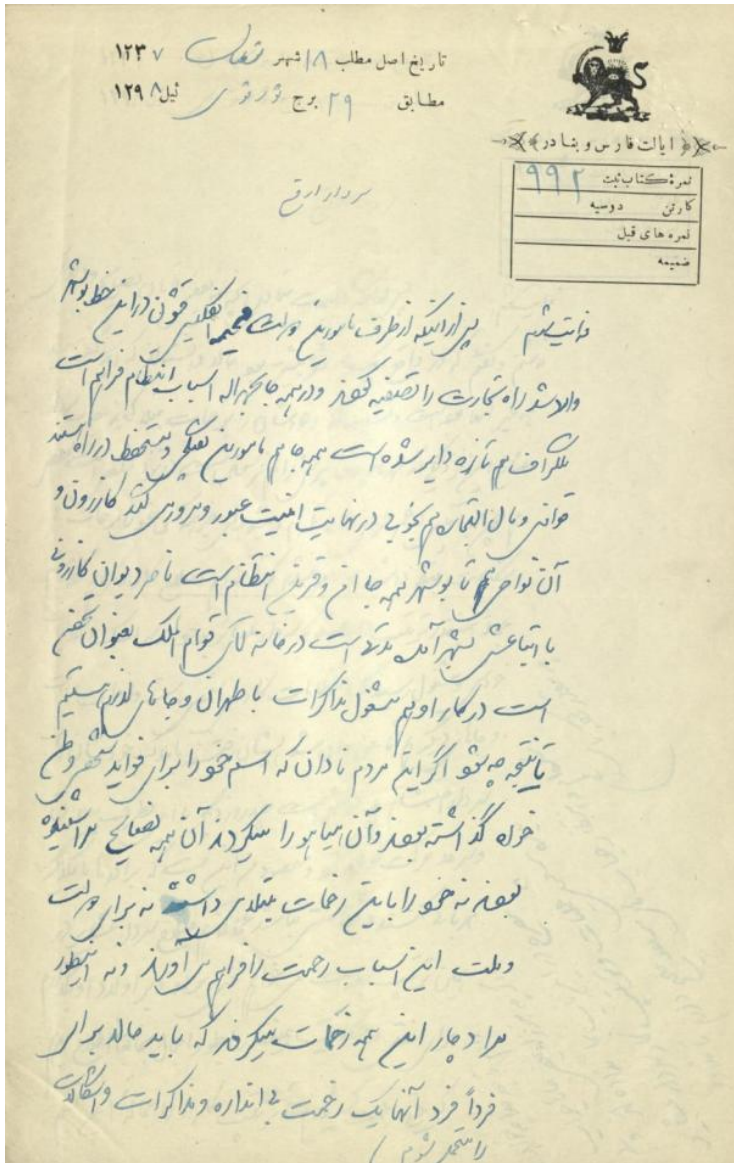
قیامت در اسکنان کلاش بنیالی متضمن اظهار برت مساوان کایت قشور در باب حقوق سربازان و توپچیان
 که کارزدون بود رسید همان نسیبیم اظهار مساوان شاهانه نسبت به غیرت الله هم صورت صحت داشته بشهره
 که خود معینت الله هم عزام تری و سربازان کلاش در رضا کرده و در این شرف خدمت لازم داشته اند چو بگوید
 مداره خواهد کرد در هر صورت سرباز و توپچی حقوق لازم دارد و باید تربط کایت قشور بر سینه سربازان حساب
 اعلام خواهد کرد و در قیامت دولت الله هم گرفته شود و بسته از بهار معطر کند از دید و صورت کایت هم بگیرند
 ۲۲ ذیحجه ۱۳۱۴ وزارت جنگ



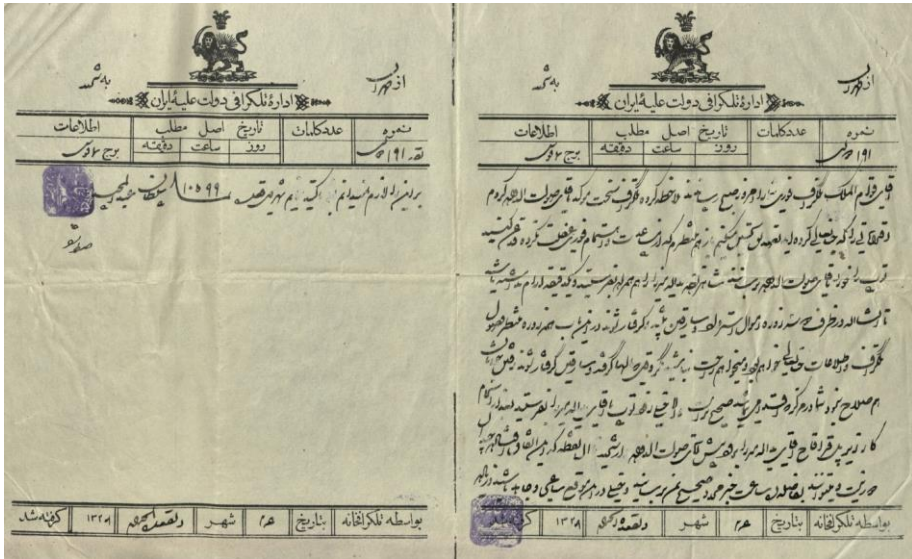


بواسطه نلدکراشخانه	بناریخ	۱۹	شهر	دکتر حکم	۱۳۲۱	کفنه شد
--------------------	--------	----	-----	----------	------	---------

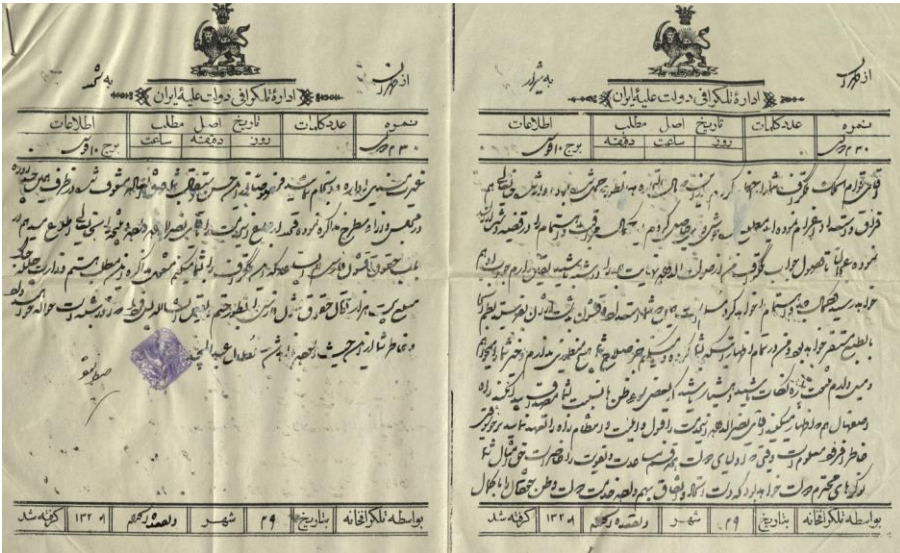
پرداخت معوقه حقوق سربازان و توپچیان ماهور کازرون
 (سند شماره ۲- آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس)



برقراری انتظام و امنیت در محور ارتباطی و تجاری کازرون - بوشهر و تسلیم
ناصر دیوان کازرونی و تحصن وی در خانه قوام الملک
(سند شماره ۳ - آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس)



مساعی قوام الملک جهت استرداد اموال دزدی با کمک صولت الدوله
(سند شماره ۴- آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس)



مکاتبات مربوط به قوام‌الملک جهت حقوق معوقه قشون فارس به منظور

استقرار نظم و امنیت توسط صولت‌الدوله

(سند شماره ۵- آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس)

منابع و مأخذ

اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی فارس، مساعی قوام‌الملک جهت استرداد اموال دزدی با کمک صولت الدوله و تأکید عبدالمجید، ش. سند: ۴۸۳۰.

_____، پرداخت معوقه حقوق سربازان و توپچیان ماهور کازرون، ش. ۹۸/۹۳/۱۶۱۴۳.

_____، برقراری انتظام و امنیت در محور ارتباطی و تجاری کازرون- بوشهر و تسلیم ناصرادیوان کازرونی و تحصن وی در خانه قوام‌الملک، ش. ۹۸/۹۳/۲۷۳۸.

_____، درخواست قوام‌الملک جهت اعزام قشون و توپخانه برای اعاده نظم در جاده‌ها توسط صولت‌الدوله، ش. ۱۱۶۵.

_____، مکاتبات مربوط به قوام‌الملک جهت حقوق معوقه قشون فارس به منظور استقرار نظم و امنیت توسط صولت‌الدوله، ش. ۱۱۶۵، ۴۲.

کتاب‌ها

ابرلینگ، پیر، ۱۳۸۳، *کوچ‌نشینان قشقایی فارس*، ترجمه: فرهاد طیبی‌پور، تهران: شیرازه.

استخری، محمدحسین، ۱۳۲۹، *خاطرات یک پیر روشن‌ضمیر*، روزنامه استخر، سال ۳۳، شماره ۱۳۱۹، فروردین ۱۳۲۹.

ایرجی، ناصر، ۱۳۷۸، *ایل قشقایی در جنگ جهانی اول*، تهران: شیرازه.
ایوانف، میخائیل سرگی یویچ، ۱۳۸۵، *عشایر جنوب (قشقایی، خمسه، کهکیلویه، ممسنی)*، مترجمان: کیوان پهلوان و معصومه داد، تهران: آرون.

بیات، کاوه، ۱۳۶۵، *شورش عشایری فارس، سال‌های ۱۳۰۹-۱۳۰۷ ق.*، تهران: نقره.
پیمان، حبیب‌الله، ۱۳۴۷، *توصیف و تحلیلی از ساختمان اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایل قشقایی*، تهران: دانشگاه بهداشت و انیستیتو تحقیقات دانشگاه تهران.

حبیبی، حسن و محمدباقر وثوقی، ۱۳۸۷، *بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس*، تهران: بنیاد ایران‌شناسی.

حسینی فسایی، میرزا حسین، ۱۳۶۷، *فارسنامه ناصری*، جلد اول، به تصحیح: منصور رستگار فسایی، تهران: امیرکبیر.

دهقان‌نژاد، مرتضی و ظریفه کاظمی، "عوامل مؤثر در فقدان راه‌های تجاری فارس از آغاز جنگ جهانی اول تا پایان جنگ جهانی دوم"، *فصلنامه تاریخ روابط خارجی*، سال دوازدهم، ش. ۴۶، بهار ۱۳۹۰، صص. ۲۷-۵۲.

دهقان‌نیری، لقمان، ۱۳۷۹، "نقش انگلیس در ترویج گرایش‌های گریز از مرکز در قبل از کودتای ۱۲۹۹ ش. و علل رویکرد به تز حکومت مقتدر مرکزی در آستانه کودتای ۱۲۹۹ ش."، *فصلنامه تاریخ معاصر ایران*، سال چهارم، ش. ۱۵ و ۱۶، زمستان. راضی، منیره، ۱۳۸۱، *پلیس جنوب ایران*، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی. رایت، دنیس، ۱۳۸۳، *انگلیسیان در ایران*، ترجمه: غلامحسین صدری افشار، تهران: اختران.

رسولی، علی و علی شهوند، ۱۳۹۵، "رقابت‌های محلی در فارس و جابه‌جایی مسیر بوشهر- شیراز از راه شاهی به جره" ۱۳۲۹-۱۳۲۷ ق. / ۱۹۱۰-۱۹۰۹ م.)، *مجله پژوهش‌های تاریخی اسلام*، شماره ۱۸، بهار و تابستان ۹۸، صص ۴۶-۳۹.

رکن‌زاده آدمیت، محمدحسین، ۱۳۷۰، *فارس و جنگ بین‌الملل*، تهران: اقبال. سدیدالسلطنه، محمدعلی‌خان، ۱۳۷۱، *سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش*، تحشیه و تحلیقات: احمد اقتداری، تهران: شرکت انتشارات جهان معاصر.

شفیعی‌سروستانی، مسعود، ۱۳۸۳، *فارس در انقلاب مشروطه*، شیراز: بنیاد فارس‌شناسی عیسوی، چارلز، ۱۳۶۹، *تاریخ اقتصادی ایران عصر قاجار*، ترجمه: یعقوب آژند، تهران: گستره.

قشقایی، محمدناصر، ۱۳۷۱، *سال‌های بحران (خاطرات روزانه محمدناصر قشقایی)*، تهران: مؤسسه خدمات فرهنگی رسا.

خرایی، محمدجواد، ۱۳۸۳، *دشمنان در گذر تاریخ*، شیراز: نوید.

فرقانی، حمید، ۱۳۷۹، *تاریخ ژاندارمری فارس در جنگ جهانی اول*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: شهید بهشتی.

فیوضات، ابراهیم، ۱۳۶۴، "صنعت نفت در ایران"، *مجله حسابدار*، تیر ماه، شماره ۸، صص. ۶۰-۴۱.

قهرمانی ابیوردی، مظفر، ۱۳۷۳، *تاریخ وقایع عشایری فارس*، تهران: انتشارات علمی. کاکس، سرپرسی، ۱۳۷۷، *گزارش‌های سالانه سرپرسی کاکس سرکنسول انگلیس در بوشهر (۱۳۳۹-۱۳۲۳ ق. / ۱۹۱۱-۱۹۰۵ م.)*، ترجمه: حسن زنگنه، تهران: پروین. کرزن، جرج ناتانیال، ۱۳۷۳، *ایران و قضیه ایران*، جلد ۲ و ۱، ترجمه: غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی.

کیانی، منوچهر، ۱۳۸۰، *تاریخ مبارزات ایل قشقایی از صفویه تا پهلوی*، شیراز: کیان نشر. مستوفی‌الممالکی، رضا، ۱۳۷۷، *جغرافیای کوچ‌نشینی ایران با تأکید بر ایل قشقایی*، تهران: مرکز انتشارات دانشگاه آزاد.

میرزایی دره‌شوری، غلامرضا، ۱۳۸۱، *قشقایی‌ها و مبارزات مردم جنوب*، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی.

وزارت امور خارجه انگلستان، ۱۳۶۹، *کتاب آبی*، جلد ۸، به کوشش: احمد بشیری، تهران: نشر نو.

نصیری‌طیبری، منصور، ۱۳۸۹، *نبرد قشقایی‌ها با انگلیس‌ها در جنگ جهانی اول به روایت اسناد*، با مقدمه: دکتر روح‌الله احمدزاده کرمانی، شیراز: انتشارات قشقایی.

_____، ۱۳۸۴، *ایالت فارس و قدرت‌های خارجی از مشروطیت تا سلطنت رضا شاه*، تهران: وزارت امور خارجه.

هوشنگ مهدوی، عبدالرضا، ۱۳۸۳، *تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوره صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم*، تهران: امیرکبیر