

اوضاع اقتصادی خلیج فارس در فاصله دو جنگ جهانی و مهاجرت ساکنین آن

زینب قنبری نژاد^۱، دکتر مرتضی نورائی^۲

(تاریخ دریافت: ۹۳/۶/۱۱، تاریخ تصویب: ۹۳/۸/۲۴)

چکیده

پس از جنگ جهانی اول و رکود شدید اقتصاد جهانی، بنادر و جزایر سواحل شمالی خلیج فارس به دلیل ویرانی، خرابی بیش از حد و عدم رسیدگی و توجه حکومت مرکزی دیگر نتوانست رونق اقتصادی و تجاری خود را باز یابد. دگرگونی اوضاع سیاسی و روی کار آمدن رضا شاه که موجب وخامت بیشتر اوضاع داخلی شد. وی در آغاز حکومت دست به یک سری اقدامات متفاوت زد. هدف او از این اقدامات، تحکیم پایه‌های قدرت و بسط نفوذ خود در سراسر ایران و اعمال قدرت هرچه تمام‌تر بر آب‌های خلیج فارس، بنادر و جزایر بود. عمده این اقدامات به منظور بالا بردن درآمد دولت برای ایجاد ارتش منظم و مستحکم صورت گرفت. هدف از این مقاله که به روش توصیفی-تحلیلی گرد آمده است، بررسی ساختار اقتصادی خلیج فارس و راهکارهای حکومتی و همچنین چگونگی وضعیت اقتصادی ساکنین این نواحی و علل مهاجرت آنان است، ساکنین نواحی جنوب، به خصوص بنادر و جزایر که از بعد از جنگ جهانی اول به دلیل ویرانی و خرابی اسکله‌ها و هم چنین بنادر و ناامنی راه‌های تجاری دچار فقر شدید شده بودند و اقدام به مهاجرت کردند. بخش عمده‌ای از این مهاجران تجار و بازرگانانی بودند، که نقش عمده‌ای در رونق و آبادانی بنادر و جزایر داشتند. پس از اقدامات رضا شاه نیز عده دیگری از ساکنین این حدود به دلیل وضعیت به وجود آمده و عدم امکان کار و فعالیت اقدام به مهاجرت کردند. با شروع جنگ جهانی دوم و اشغال مجدد کشور توسط نیروهای متفق، بسیاری از کارخانه‌های صنعتی به دلیل وابسته بودن آن به غرب متوقف شد. بنادر و جزایر نیز با اشغال مجدد، وضعیتی دشوارتر از دوره‌های قبل پیدا کرد.

واژه‌های کلیدی: اوضاع اقتصادی، خلیج فارس، بنادر و جزایر، جنگ جهانی.

۱- نویسنده مسئول؛ کارشناسی ارشد تاریخ، گرایش مطالعات خلیج فارس دانشگاه اصفهان (ghanbaryzeynab@yahoo.com)

۲- دانشیار تاریخ دانشگاه اصفهان (nour4051@yahoo.com)

مقدمه

اقتصاد ایران در دهه‌های نخست قرن بیستم دچار ناامنی، رکود تجاری (خصوصاً در حوزه تجارت مروارید) بیکاری، خرابی و ویرانی بنادر شمالی و جنوبی کشور بود. بعد از انقلاب مشروطه، آشفتگی سیاسی، درهم ریختگی اجتماعی، فقر اقتصادی، از هم گسیختگی وحدت ملی، دخالت و حضور بیگانگان نمود بیشتری در کشور یافت. اوضاع اقتصادی به دلایل داخلی و خارجی بدتر شد. استقلال بیشتر مناطق کشور و ایلات به جنگ طایفه‌ای و قومی تبدیل شده بود. با گسترش راهزنی و دخالت‌های پنهان و آشکار روس و انگلیس در اوضاع داخلی ایران وضعیت روز به روز بدتر می‌شد. با شروع جنگ جهانی اول و نقض بی‌طرفی ایران، کشور دچار وضعیتی بحرانی شد. شمال و جنوب ایران به اشغال نیروهای متفق در آمد و حکومت ایران عملاً حاکمیت سیاسی و اقتصادی خود را بر این نواحی از دست داد. گمرکات شمال و جنوب ایران که از منابع مهم درآمد دولت محسوب می‌شد، به واسطه اخذ وام‌های سنگین و بی‌درپی که عموماً هیچ یک به مصرف بهبود اوضاع اقتصادی کشور نمی‌رسید، در اختیار دولت‌های روس و انگلیس قرار داشت. شیوع بیماری‌های فراگیر و رواج قحطی در سال‌های جنگ جهانی اول و ناامنی راه‌های کشور همگی از عوامل بدتر شدن اوضاع اقتصادی و رکود شدید اقتصادی و تجاری ایران محسوب می‌شد.

مقروض بودن ایران به کشورهای انگلیس و روسیه از مهمترین دلایل ناتوانایی دولت در اجرای مقاصد اصلاح طلبانه و حفظ استقلال و تمامیت ارضی آن در دهه‌های نخست قرن بیستم بود. تعهداتی که دولت ایران در ازای دریافت هر وام به دولت‌های مذکور داده بود، کشور را به سوی تحت‌الحمایگی و از دست دادن هر چه بیشتر استقلال می‌کشاند.

در پی این آشفتگی، جنوب ایران به دلیل اشغال مستقیم و درگیری شدید بین نیروهای مردمی و اشغال‌گران، تلفات شدید جانی و مالی، وضعیت بسیار بدتری نسبت به دیگر نواحی کشور داشت. در طی این سال‌ها شکایات متعددی از سوی ساکنین بنادر و جزایر جنوبی، به حکومت مرکزی ارسال شد؛ ولی دولت به دلیل دل‌مشغولی سیاسی توجه‌ای به این شکایات نداشت. تنها در سال ۱۳۱۴ ه.ش کمیسیونی برای بررسی اوضاع تشکیل شد. این کمیسیون برحسب دعوت وزارت مالیه، از نمایندگان وزارت‌خانه‌ها و ادارات مربوطه، مأمور مطالعه در علل پریشانی و مهاجرت اهالی بنادر و جزایر جنوب شد. قبل از تشکیل این کمیسیون، نیز در پی گزارش‌های متعدد از نواحی جنوبی کمیسیونی نیز مأمور مطالعه در اوضاع بندر لنگه و مهاجرت ساکنین آن بوده، که نتیجه‌ای در بر نداشت. ساکنین جزایر و بنادر خلیج فارس و نواحی پس کرانه‌ای آن، با وجود منابع و ذخایر غنی طبیعی و شرایط مناسب تجاری و بازرگانی؛ به دلیل شرایط دشوار اجتماعی و سیاسی حاکم، ناچار شدند، برای جلوگیری از خسارات بیش‌تر و ورشکستگی، راهی بنادر جنوب خلیج فارس شوند.

هدف این پژوهش بررسی ساختار اقتصادی خلیج فارس و راهکارهای حکومتی و همچنین چگونگی وضعیت اقتصادی ساکنین این نواحی و علل مهاجرت آنان است.

روش تحقیق

این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و بر پایه منابع اسناد و منابع کتابخانه‌ای به تحلیل مسائل پرداخته است.

بحث و یافته‌ها

منابع ثروت و ذخایر طبیعی خلیج فارس و وضعیت ساکنین آن

منطقه خلیج فارس در مسیر خطوط تجاری دریای عمان، دریای سرخ و دریای مدیترانه قرار دارد. اتصال آب‌های آن به سواحل ایران و عربستان موجب شده است سهم به سزایی در اقتصاد شرق و غرب ایفا کند. خلیج فارس به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص دارای منابع ثروتی سرشاری است که در گذشته به دلیل شرایط سیاسی، اجتماعی و فقر صنعتی ساکنین این نواحی توان بهره‌برداری مناسب از این امکانات و شرایط وجود نداشت.

در سواحل شمالی خلیج فارس و برخی از جزایر آن، آب و خاک زراعی به اندازه کافی وجود دارد. جلگه‌های وسیع شمال و شمال غربی خلیج فارس مانند مناطق لیراوی، شبانکاره، دشت زط و هنديجان سراسر پوشیده از خاک زراعی است. در جزایر خلیج فارس به خصوص جزیره کیش و قشم نیز خاک زراعی وجود دارد. در زمان‌های گذشته جزیره کیش دارای نخلستان‌های فراوان بوده است. در این سواحل، منابع آب‌های روی زمین و زیرزمینی هم به قدر کافی وجود دارد. وجود رودخانه‌های پرآب مند، میناب، شاهپور و رودهای هنديجان یا زهره، تاب یا جراح، از گذشته تاکنون، موقعیت مناسبی را برای کشاورزی مردم منطقه فراهم آورده است (امام شوشتری، ۱۳۶۸: ۳۷-۳۹).

بعد از جنگ جهانی اول، ناامنی، جنگ، درگیری و شورش‌های طایفه‌ای موجب خسارت شدید کشاورزان و کشت و زرع این نواحی شد. خشکسالی‌ها و قحطی‌های پی‌درپی و هجوم ملخ و همچنین شیوع بیماری‌های واگیردار باعث شد بخش عمده‌ای از محصولات کشاورزی در این مناطق از بین برود. از طرفی کمبود نیروی انسانی از دلایل عمده رکود شدیدکار کشاورزی در نواحی جنوب ایران در سال‌های بعد از جنگ جهانی بود. در بسیاری از جزایر و بنادر خلیج فارس، مردم به خاطر نداری و بی‌چیزی و فقر و فلاکت و نداشتن بذر لازم و دیگر امکانات کشاورزی قادر به استفاده از این منابع طبیعی موجود نبودند (اسناد ملی ایران، بی‌تا، سند شماره ۲، پیوست ۱).

خلیج فارس از لحاظ تنوع جانوران دریایی و اقسام ماهی‌ها در ردیف غنی‌ترین دریاهای جهان قرار دارد. در گزارش دکتر «هوآلد بلگواد» ماهی‌شناس دانمارکی، در سال ۱۳۱۶ش/۱۹۳۷م که به دعوت دولت ایران به منظور تحقیقات علمی برای بهره‌برداری از منابع دریایی جنوب به ایران آمد، آمده است: «ثروت عظیمی از انواع ماهی‌ها و جانوران دریایی در خلیج فارس موجود است که هنوز بهره‌برداری نشده؛ زیرا صید ماهی توسط قایق‌های رو باز و بدون موتور و با وسایل خیلی قدیمی انجام می‌شود و عمل ماهی‌گیری محدود به سواحل بوده و ماهی‌گیران نمی‌توانند از ساحل دور شوند و در وسط دریا مشغول صید شوند و صادرات ماهی بسیار ناچیز است» (بدیعی، ۱۳۶۲: ۳۷۹-۳۸۰). همچنین در این گزارش آمده است در اطراف بندر لنگه، بندرعباس و بندر جاسک و همچنین جزایر قشم، هنگام، لارک و هرمز مقدار زیادی ماهی سردین وجود دارد که گرچه از نوع ماهی سردین فرانسه نیست؛ ولی اگر در تهیه آن مراقبت شود می‌تواند منبع درآمد مناسبی برای اهالی باشد.

منبع عمده دیگر ثروت در خلیج فارس، مروارید است. از انواع مختلف مروارید خلیج فارس بهترین آن در هیارات جزیره کیش و بندر شیبکوه به‌خصوص در حوالی مجمع‌الجزایر بحرین یافت می‌شود. محصول مروارید این نقاط مرغوب‌ترین و بهترین نوع مروارید جهان است. مرواریدهای آب‌های اطراف جزیره خارک، کیش و قشم با رنگ‌های مختلف و درخشندگی مخصوص و دوام و بقای خود شهرتی جهانی دارد (نوربخش، ۱۳۵۸: ۳۴۴). در دهه دوم و سوم قرن بیستم تجارت پر رونق مروارید؛ به دلیل بحران اقتصادی جهان، بعد از جنگ جهانی کاهش یافت. از سوی دیگر با تولید مرواریدهای صنعتی در ژاپن، قیمت مروارید طبیعی نسبت به قیمت‌های گذشته کاهش یافت.

کشورها و حکومت‌های سواحل جنوبی خلیج فارس با استفاده از قوانین داخلی و همچنین فراهم آوردن امکانات مدرن صیادی، روند صید و صیادی را تسریع کرده بودند. اما در ایران ساکنین جنوب به دلیل عدم توجه حکومت مرکزی به شرایط زندگی و نوع معیشت آن‌ها، هیچ تحولی در شیوه سنتی صیادی آن‌ها صورت نگرفته بود. آن‌ها امکانات لازم برای بهره‌برداری مناسب از این منابع را نداشتند، از تورهای ساحلی و قلاب‌های سنتی استفاده می‌کردند. با قایق‌های ساده خود نمی‌توانستند مسافت زیادی از خشکی دور شوند. در آبادی‌ها موتور لنج وجود نداشت که بتواند از ساحل فاصله بگیرد و به نقاطی که ماهی فراوانی داشت، دسترسی پیدا کند. تنها در چند آبادی که آن‌ها هم عموماً نمی‌توانستند، بیش از چند ماهی گوشتی صید کنند و تنها می‌توانستند دام‌های سطحی را به ساحل بکشند. برای دام‌های عمیق قایق‌های بسیار بزرگ لازم بود که اغلب ساکنین سواحل جنوب ایران فاقد چنین امکاناتی بودند (ساعدی، ۱۳۴۵: ۷).

مردمان سواحل جنوب ایران، به دلیل وضعیت بد معیشتی و فقر و نداری قادر به تهیه کشتی‌های کوچک ماهی‌گیری و لوازم صید نبودند. دولت هم هیچ توجهی به وضعیت معیشتی ساکنان این نواحی نداشت. صید ایران همیشه در قبال صید سایر کشورهای مجاور فوق‌العاده کم و ناچیز بود. کشورهای مجاور خلیج فارس با موتور لنج‌های ماهی‌گیری و وسایل مدرن صیدی، صیادی می‌کردند؛ به طوری که اگر از عمل آنان دیگر جلوگیری نمی‌شد، نسل بسیاری از ماهی‌های خلیج فارس از بین می‌رفت. این گزارش می‌افزاید که تعداد زیاد موتور لنج‌های پاکستان با عنوان اینکه از طرف دولت شاهنشاهی ایران به آن‌ها اجازه داده شده که در آب‌های ایران به صید مشغول شوند، با وسایل مدرن از قبیل تورهای نایلونی، رنگی و موتور لنج‌های سریع‌السر در آب‌های مرزی ایران و حدود آب‌های ساحلی به صید مشغول‌اند؛ چون با همین وسایل در آب‌های ساحلی خود به صید مشغول بودند، به طور کامل تخم ماهی را از بین برده و از طرف دولت شان از صید با وسایل مدرن منع شده‌اند. در نتیجه در آب‌های ایران با وسایل مزبور به طور قاچاق مشغول صیادی بودند (اسناد ملی ایران، ۱۳۰۷: ش ۸۷۳۸، پیوست ۱).

پاکستانی‌ها با وسایل مجهز مانند دزدان دریایی آب‌های ساحلی ایران را از چابهار تا حواشی بوشهر در اختیار گرفته بودند. هرکشتی پاکستانی با صدها مزدور یک دفعه و ناگهانی در حوالی یکی از جزایر ظاهر می‌شد و با کشتی‌های بزرگ خود طناب‌ها و قلاب‌های ماهی‌گیری و وسایل سنتی دیگر ماهی‌گیران ایرانی را پاره می‌کنند و آن وقت تور و یا لیغ‌های دوهزار متری خود را به دریا می‌انداختند و همه ماهی‌ها را صید می‌کردند (ساعدی، ۱۳۴۵: ۹-۱۰). در طی چندین سال بعد از جنگ جهانی و نبودن نظارت درست بر اوضاع بنادر و جزایر، پاکستانی‌ها نه تنها تمام وسایل صید مردم را از بین بردند بلکه در ساحل جزایر هم پیاده می‌شوند، درخت‌های سومر جزایر را قطع می‌کنند و همه را بار کشتی کرده و با خود می‌برند.

در گزارشی دیگر آمده است که بخشی از علل مهاجرت گسترده اهالی بنادر و جزایر جنوب، جلوگیری مأمورین از ماهی‌گیری اهالی به وسیله تورهای نایلونی می‌باشد (اسناد سازمان ملی ایران، ۱۳۱۲، ش ۲۸۶۶). جزیره سیری در گذشته به واسطه موقعیت طبیعی خود از اکثر جزایر خلیج فارس آبادتر و برای زراعت مستعدتر بود و به همین سبب یکی از شیوخ عرب، موسوم به خلیفه بن رشید، در دوران‌های گذشته با خانواده خود به این جزیره کوچ کردند. پس از استقرار، به حفر چند حلقه چاه پرداختند و از راه ماهی‌گیری و صید میگو و کشاورزی مختصر امرار معاش می‌نمودند و قبل از رکود تجارت مروارید به غواصی نیز اشتغال داشتند. ولی بعدها با کشف نفت و نبود امکانات درست برای ماهی‌گیری همه به شیخ‌نشین‌ها، نزد اقوام خود مهاجرت نمودند (نوربخش، ۱۳۶۲: ۳۲۴-۳۲۵).

شکایات متعددی از سوی اهالی بنادر و جزایر خلیج فارس وجود دارد، که از دولت تقاضای کمک و مساعدت نموده و خواستار اقداماتی جهت جلوگیری از مهاجرت اهالی جنوب به شیخ‌نشین‌ها شدند. آن‌ها از دولت خواستند، جهت صید ماهی از تورهای نایلونی و وسایل جدید صیادی استفاده کنند (اسناد سازمان ملی ایران، بی تا: ش ۲۸۶۶). در یکی از این شکایات آمده است: چون اکثر اهالی چابهار و کنارک از محل صید ماهی ارتزاق می‌کنند و فوق‌العاده در عسرت و فقر مالی هستند، تهیه کشتی ماهی‌گیری و دیگر وسایل صید برای آن‌ها مشکل است دولت هم هیچ توجه‌ای به وضعیت آنان ندارد. در صورتی که کشورهای همسایه خلیج فارس، به ماهی‌گیران خود علاوه بر کمک مالی، وسایل صید را نیز فراهم می‌نمودند، آن‌ها با انواع تورهای ماهی‌گیری در سواحل ایران نیز مقدار زیادی ماهی صید می‌کردند و مأموران مرزی و ژاندارم ایران نیز به واسطه نداشتن موتور آبی، قادر به جلوگیری از اعمال آن‌ها نیستند (اسناد ملی ایران ۱۳۰۷: ش ۸۷۳۸، پیوست ۱).

(پیوست شماره ۱)

وزارت کشور
استانداری بلوچستان و سیستان

تیمسار سپید علوی مقدم وزیر محترم کشور

تاریخ: ۹ فروردین ۱۳۰۷
شماره: ۸۷۳۸-
پیوست

محرم‌نامه

مخاطب بمرقومه شماره ۱۳۴۲/۹۱۶/۶۱۶ د رسما فرمتا خیرا ینجا نوب به جا بهار با هیگیران جا بهار روکارک شکایت و مستندیات خود را حفرورا با اطلاع رسا نید. ند که بد ینوسیله خلاصه آتزا از لحاظ عالی میگذرانند -

چون اکثر مردم جا بهار روکارک از محل صید ماهی ارتزاق مینمایند و فوق‌العاده در عسرت و فقر مالی مینمایند تهیه جهاز و وسایل صید سابق آخرین روش موجود در رسا لک مجا و بر برای آنها مقدور نیست. مخافا با اینکه کشور همسایه پاکستان به ماهیگیران مشابه در کشور خود علاوه بر پرداخت وام و اولادت و وسایل کارا احتی برای صید در دریای آزاد از هر جهت فراهم کرده و بد ینوسیله با تولید ثروت برای همگان از راه صادرات ماهی مبالغی استفاده دارد و نامبردگان با مجهزترین وسایل موتور و کشتی و انواع تورها هیگیری در بحرمان بسواحل ایران درخواهی بین جا بهار تا جا سنگ نیز نزدیک شده و مقدار زیادی ماهی صید و با خود می‌برند و ما مورین مرزی و ژاندارم ایران نیز بواسطه نداشتن موتور آبی تا در جلوگیری از اعمال نامبردگان تمیبا شد و اینطور خود در رسا کتین مرزی کشورا بجا در ناراحتی و تا ترزها دی نمود. است از طرفی برای صید در این محل از صید ماهی بعد از داشتن تورهای نایلونی و کارهای جلوگیری مینمایند این امر موجب میگردد که اهالی بنا در فوق‌الذکر محلت استیصال کشور خود را ترک گفته و بخارج عزیمت نمایند از ناچار شکسته تا مینوضع معیشتی مرز نشینان مورد توجه مخصوص اعلیحضرت همایون شاهنشاهی و رعیت محترم دولت و آنجناب مینماید مستعدی است برای رزاه این مردم تقیرمقررنمایند از هر محلی که صلاح بدانند مینماید برای خرید جهازهای کوچک ماهی‌گیری و لوازم صید اختصاص داد شود که با وروام طویل‌المدت با نهیسا پرداخت گردد. بر تا بیخود وسایل لازم را تهیه و بزندگی خود ادامه و نسبت به عمران مناطق جنوبی ورودید هر چه در ماه اداره سیاسی شماره

این روند هم موجب خالی شدن این جزیره از سکنه شد (اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۲: کارتن ۳۴، پرونده ۴۱۱۱: ۵۹).

جزیره فارور نیز اقتصاد مبنی بر ماهی‌گیری، صید مروارید و کشاورزی و دریانوردی داشت. ساکنان محلی این جزیره بیشتر به کار غواصی و صید ماهی و داد و ستد با کرانه‌ها و بنادر اطراف مشغول بودند. محل صید این صیادان، محلی به نام «نجوا» بود که شش فروند کشتی بزرگ صید مروارید در آن فعالیت داشت. اما بعد از رکود تجارت و صید مروارید، دیگر فعالیتی در این جزیره صورت نمی‌گیرد و جزیره خالی از سکنه می‌شود. آثار به جا مانده از دو روستا واقع در قسمت جنوبی و شرقی این جزیره و باغات متروکه، همگی نشان از رونقی است که این جزیره در سالیان پیش داشته است (سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۸۲: ۱۱۸).

در گزارش اسناد وزارت امور خارجه آمده است عسرت و استیصال مردم ساکن جزایر خلیج فارس موجب مهاجرت آن‌ها به عمان و سواحل عربستان شده است. وضع معیشت سکنه جزایر به وسیله پیشامدهای اخیر فوق‌العاده مشکل شده است. کم فایده بودن غوص مروارید، در نتیجه تنزل قیمت آن در بازار جهانی، گرانی مواد غذایی و امتعه خارجی که به واسطه قانون انحصار تجارت و تنزل ارزش قران حاصل شده است، سبب شده که قسمتی از اهالی ساکن در سواحل شمالی که استطاعت مالی برای سیر خوردن غذا در دو نوبت نداشتند و از حیث لباس و سایر احتیاجات در زحمت و عسرت بودند، اقدام به مهاجرت نمایند (اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۲: کارتن ۳۴، پرونده ۵۹، ش ۴۱۱۱).

وضعیت بازرگانی و تجارت جنوب

در طی جنگ جهانی و مسدود شدن راه‌های عمده تجاری شمال و غرب، بندرعباس و بوشهر که از مراکز عمده بارگیری کالاهای صادراتی و وارداتی ایران محسوب می‌شد، رونقی بیش از پیش یافت. کالاهایی که از راه دریا به بندر بوشهر می‌رسید به وسیله کاروان‌ها از راه برازجان و کازرون به شیراز و از آنجا به نواحی داخلی ایران فرستاده می‌شد. برخی دیگر از کالاها از طریق کرمان و سیرجان به بندرعباس می‌رسید و همچنین کالاهایی از بندرعباس به کرمان و از آنجا به دیگر نواحی ایران فرستاده می‌شد. مسیر عبور این کاروان‌های تجاری از لحاظ طبیعی بسیار دشوار بود. گردنه‌ها و پرتگاه‌های راه کازرون در ایران مشهور است. این گذرگاه‌ها گاهی در حدود ۳۵۰۰ متر یا بیش‌تر ارتفاع داشتند که شیراز را به کازرون، برازجان و بوشهر متصل می‌کردند. کاروان‌ها می‌بایست یا از گردنه‌های بلند و پرتگاه‌های وحشتناک عبور می‌کردند و یا از قعر دره‌های تاریک می‌گذشتند (فرمانفرمایان، ۱۳۷۷: ۳۱۱). با وجود چنین شرایط سخت طبیعی خوانین دشتی و دشتستان در

نواحی پس کرانه‌ای خلیج فارس که از لحاظ سوق الجیشی این مناطق مهم را به عهده داشتند، معمولاً با عده‌ای تفنگچی، راه را بر روی کاروان‌ها سد می‌کردند و تمام مال التجاره‌های آنان را غارت می‌کردند.

در سال ۱۳۲۱ق/۱۹۰۳م حکومت مرکزی به خوانین محلی جنوب مأموریت داد تا با سازمان‌دهی تفنگچیان خود حفاظت راه‌ها و کاروان‌های تجاری را به عهده گیرند. هر قسمت از راه‌های تجاری جنوب در اختیار یکی از خوانین محلی قرار گرفت که موجب یک نوع تقسیم‌بندی در حوزه قلمرو خوانین شد. منطقه تنگستان در اختیار زایر خضرخان اهرمی و محل استقرار وی قلعه اهرم بود؛ قلعه چغادک و منطقه چاه‌کوتاه تحت حکومت شیخ حسین‌خان چاه‌کوتاهی؛ منطقه انگالی تحت سیطره احمدخان انگالی بود؛ منطقه دشتستان قلمرو غضنفرالسلطنه برازجانی؛ و در منطقه دالکی نورمحمدخان دالکی حکومت داشت و مقر وی در قلعه خشت بود. منطقه حیات-داوودی تحت نفوذ حیدرخان حیات‌داوودی قرار داشت. در قلعه کمارج نیز خورشید کمارجی استقرار داشت. تنگ ترکان واقع در محدوده محمدعلی‌خان کشکولی از ایل قشقایی، از کازرون تا میان‌کتل نیز محدوده ناصردیوان کازرونی و از میان‌کتل تا دشت ارژن منطقه خوانین کوهمره و از دشت ارژن تا خانه زینان محدوده ایاک‌خان دره‌شوری بود (برلینگ، ۱۳۵۸: ۶۸). فرمانفرمای فارس در قبال دریافت مقدار قابل توجهی پول از خوانین مزبور و سایر متنفذین محلی حقوق راهداری را به آن‌ها می‌داد. این خوانین در مناطقی راهدار خانه ایجاد می‌کردند و از کاروان‌ها عوارض راهداری می‌گرفتند. عوارض راهداری در قسمت‌های مختلف متفاوت بود. راهدارها علاوه بر پولی که به عنوان راهداری از کاروان‌ها می‌گرفتند، مقداری از کالا و اجناس را برای خود بر می‌داشتند و هیچ تضمینی برای جلوگیری از غارت اموال کاروان‌ها هم نمی‌دادند (دمورینی، ۱۳۷۵: ۳۳).

در سال ۱۳۲۷ق/۱۹۱۰م با کناره‌گیری صولت الدوله قشقایی از مسئولیت حفاظت راه‌های جنوب، ناامنی شدت بیشتری یافت و باعث توقف شدید حمل و نقل در مسیر شیراز-بوشهر شد. مارلینگ وزیر امور خارجه انگلیس طی این دوره گزارش می‌دهد «اوضاع جنوب بسیار اسفانگیز است. عدم امنیت ایران در جنوب باعث شده که چندین هفته راه بین شیراز و بوشهر مسدود شده و سه ماه است که هیچ قافله تجاری نتوانسته از شیراز به اصفهان حرکت کند. دو مرتبه هم به قنسول‌های خارجی حمله شده است و بعید می‌دانم که حکمران فارس هم بتواند کاری از پیش ببرد.» (اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۲۸: کاتن ۲۸، پرونده ۲، بی‌ش).

برقراری قوانین و مقررات جدید گمرکی از دیگر عوامل رکود بازرگانی خارجی و تجارت در بنادر و جزایر شمالی خلیج فارس بود. با تأسیس گمرک در سال ۱۳۰۷ق/۱۸۸۹م ورود کالاهای خارجی به صورت آزاد ممنوع شد و عوارض اندکی بر ورود کالا وضع گردید. اما با وجود کمی میزان

عوارض، بسیاری از کسانی که تا آن زمان آزادانه کالا وارد و خارج می‌کردند حاضر به پرداخت این عوارض نبودند. در این زمان که بنادر شمالی خلیج فارس دچار رکود اقتصادی شده بود و فعالیت‌های تجاری در آن متوقف گردید، بنادر جنوبی در تلاش برای رونق و آبادانی بیشتر بودند و در همین راستا بسیاری از شیوخ بنادر جنوبی در صدد جذب تجار و بازرگانان ایرانی برآمدند. شیخ مکتوم بن حشیر پسر شیخ راشد، برای جذب تجار ایرانی به منطقه دبی، تعرفه‌های گمرکی را لغو کرد و دبی را به عنوان منطقه آزاد از مالیات اعلام نمود. همچنین تعهد کرد که به مهاجرین زمین بدهد و امنیت شخصی و مالی آنان را تأمین کند. اعطای چنین امتیازاتی سبب گردید که هزاران نفر از ساکنین نواحی جنوبی ایران، تجار، صاحبان اصناف و صنایع مختلف و به خصوص مردم منطقه لنگه راهی دبی شوند. زیرا هم قوانین جدید و هم خور دبی به عنوان بندر گاه امن برای کشتی‌ها، شرایط لازم را برای عمران و آبادی داشت (نوربخش، ۱۳۵۸: ۳۴۷-۳۴۸).

با راهی شدن بازرگانان، تجار و اصناف ایرانی (لنج‌سازان، غواصان مروارید و معماران) در سال‌های آغاز قرن بیستم به دبی، این بندر به سرعت رو به پیشرفت و آبادانی نهاد. در فاصله سالهای ۱۳۱۸-۱۳۲۰ ق/ ۱۹۰۰-۱۹۰۲ م تنها پنج کشتی از بمبئی و ایران وارد این بندر می‌شد، اما بعد از مهاجرت ایرانیان و قبل از شروع جنگ جهانی دوم، تعداد این کشتی‌ها افزایش یافت و از آن زمان بنادر جنوبی یکی پس از دیگری رو به رونق و آبادی نهاد و بنادر و جزایر ایرانی نیز به دلیل وضعیت موجود، به تدریج خالی از سکنه و رو به ویرانی نهاد.

از عوامل دیگری که موجب دشواری تجارت می‌شد؛ گران بودن جواز عبور و مرور بین سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس بود. ساکنین بنادر شمالی و جنوبی، همه روزه در رفت و آمد بودند، و برای هر برگ جواز از آنان دو و یا سه تومان می‌گرفتند. به خاطر گرانی همین مجوزها عده زیادی از مردم به صورت قاچاقی عبور و مرور می‌کردند. این امر موجب دشواری و هرج و مرج در امر تجارت شده بود. از طرف دیگر اداره گمرک، از خرید و فروش سکه روپیه توسط تجار و بازرگانان در بنادر ایران ممانعت می‌کرد. از آن جایی که در اغلب این بنادر بانک وجود نداشت، که بتوانند سکه را بدهند و برات داخله و یا خارجه بگیرند، دچار سرگردانی شده بودند. اداره گمرک همچنین از خرید و فروش دیگر سکه‌های طلا نظیر پوند انگلیس و لیره عثمانی هم که ضرب خارجه بود، جلوگیری می‌کرد.

ساکنین بندر لنگه عموماً تاجر و بازرگان بودند. در اوایل قرن بیستم بیش از ۳۵ هزار نفر جمعیت داشت، ولی به مرور ایام و به دلیل مشکلاتی که اداره گمرک برای تجار به وجود آورده بود، آن جمعیت به شدت کاهش یافت و ساکنان آن مجبور به تخلیه و مهاجرت به سواحل جنوبی شدند (وثوقی، ۱۳۸۱: سند شماره ۳۰).

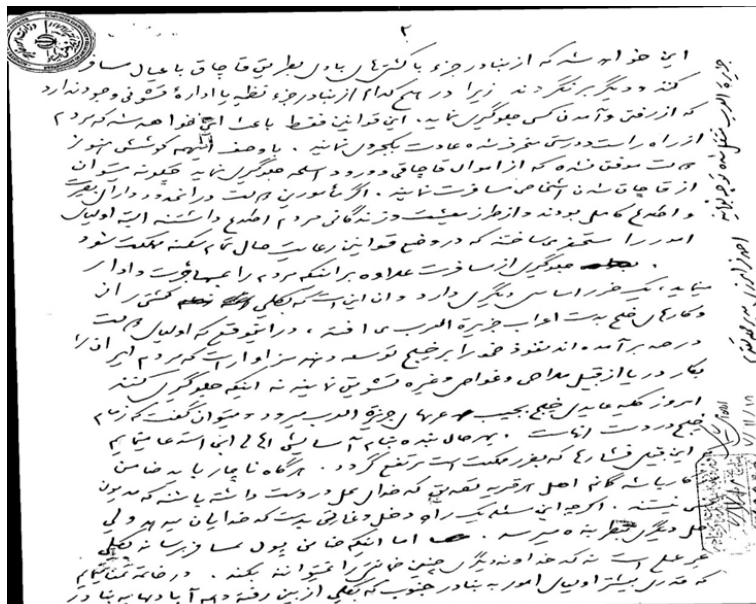
با تصویب قانون انحصار تجارت خارجی در سال ۱۳۱۰ش/۱۹۳۱م ورود کلیه اجناس خارجی در انحصار دولت درآمد و واردات کالا تقریباً از میان رفت. به موجب این قانون بسیاری از کالاها که تا آن موقع از خارج وارد می‌شد از «اجناس ممنوعه» شمرده شد و ورود آنها ممنوع گردید. برای ورود اجناس مجاز هم، واردکننده موظف بود، پروانه ورود اخذ کند. در پی آن به دلیل ارتباط نداشتن سواحل و جزایر با داخل کشور و نیز نبود امکانات کافی برای مردم ساکن در این نواحی، واردات کالا از میان رفت و آمد و شدکشتی‌های بازرگانی هم متوقف شد. تجارت خارجی به کلی از بین رفت و بازرگانان برای امرار و معاش، ابتدا به بنادر و جزایر اطراف پراکنده شدند و چون در جزایر نیز آزادی تجارت گذشته وجود نداشت، به سواحل جنوبی مهاجرت کردند.

شیوع قاچاق

با وجود قانون انحصاری تجارت خارجی، مسئله بسیار مهمی که باعث رکود بیشتر تجارت خلیج فارس شد، شیوع قاچاق در بنادر جنوبی بود. در دهه سوم قرن بیستم، شیوع قاچاق و تهور قاچاقچیان در بنادر خلیج فارس به حدی بود که تعدادی از مأمورین تفتیش و گمرک کشته شدند و درگیری‌های زیادی هم بین مأمورین و قاچاقچیان صورت گرفت. مهمترین لطمه‌ای که از شیوع قاچاق و ضعف تجارت این حدود به کشور وارد می‌آمد، مهاجرت بیشتر تجار بود. آن‌ها به جایی مهاجرت کردند، که بتوانند مال‌التجاره قاچاق و ارزان را معامله و داد و ستد کنند. در منابع آمده است عده مهاجرینی که در سال ۱۳۰۶ش/۱۹۲۷م از بنادر ایران با مجوز مهاجرت کردند، سه هزار نفر بودند (اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۰۶: کارتن ۵۳، پرونده ۹، ش ۳۸۷).

دلیل اصلی این مهاجرت گسترده این بود که مأمورین سیاسی بریتانیا در بنادر جنوبی خلیج فارس، خصوصاً بحرین، عملاً به قاچاقچیان کمک می‌کردند و ضامن مال‌التجاره‌ها و محموله‌های انحصاری آنان بودند. هر هفته اقلاً ۱۲ هزار عدل مال‌التجاره انحصاری وارد خاک بحرین می‌شد. به طوری که یک نفر از مأمورین سیاسی انگلیس اعلام کرده بود که این اجناس انحصاری، کلاً برای قاچاق بوده است (اطلاعات، ۱۳۰۷: س دوم، ش ۴۹۳: ۳). وفور قاچاق در بنادر جنوبی ایران خصوصاً بندر لنگه سبب شد، این بنادر از اهمیت افتاده و اهالی آنجا نسبت به سابق کم شود. تماماً به طرف دبی و بحرین مهاجرت کردند؛ زیرا شیخ دبی اهالی این حدود را ترغیب به ورود مال‌التجاره قاچاق به بنادر ایران می‌کرد و مأمورین گمرک هم کاملاً از ورود آن جلوگیری نمی‌کردند (اسناد ملی ایران، ۱۳۱۰: ش ۹۰۰، پیوست ۳).

(پیوست شماره ۳)



در روزنامه اطلاعات سال ۱۳۰۷ش/۱۹۲۷م آمده است: «کمک مأمورین سیاسی دولت انگلیس به قاجاقچیان در بحرین و کویت مثل روز روشن است و همه می دانند که کشتی های جنگی انگلیس علاوه بر اینکه در خلیج فارس مشغول گردش و تفتیش هستند و برای کشف قاجاق اسلحه نهایت مراقبت را به عمل می آورند و به ویژه در بندرگاه های بحرین مراکزی را برای تفتیش به وجود آورده بودند؛ اما از کشتی های قاجاقچیان هیچگونه تفتیش و تعرضی به عمل نمی آید. همین عامل موجب تهور قاجاقچیان شده و هنگامی که وارد بحرین می شوند اسلحه های خود را بدون اجازه دولت و اینکه مدرکی داشته باشند در گمرک خالی می کنند و در موقع حرکت هم بدون هیچ تعرضی به مال التجاره های انحصاری، آنها را حمل و به نقاط دیگر می فرستند» (اطلاعات، ۱۳۰۷: دوم، ش ۴۹۳: ۳).

همچنین آمده است، که دولت باید هرچه زودتر تصمیمی اتخاذ نماید و قوای بحری تدارک دیده و در این نواحی اعمال نفوذ نماید. بعد از تصویب قانون انحصار تجارت خارجی، بحرین، کویت و دبی به خصوص بحرین از حیث تجارت خارجی روز به روز در حال رشد و ترقی است و طولی نخواهد کشید که در ظرف یکی دو سال دیگر، یکی از جزایر مهم خلیج فارس خواهد شد و اهمیت کراچی از بنادر هند را پیدا خواهد کرد. در صورتی که سایر بنادر و جزایر ایران با توجه به موقعیت و تاریخ

درخشان از حیث رونق تجارت، رو به ویرانی نهاده است. تنها عایدات گمرک بحرین، روزی ۱۵ الی ۲۰ هزار روپیه بود و سبب این رشد و ثروت همین قاچاق کالاهای انحصاری و... بود که بدون عوارض گمرکی از این نقطه به سایر نقاط حمل می‌شد (اطلاعات، ۱۳۰۷: س دوم، ش ۴۹۳: ۳). این مسئله نه تنها خسارات زیادی به خزانه دولت ایران وارد آورد بلکه سبب شد که تجارت سایر نقاط و بنادر جنوبی ایران به کلی نابود شود.

از سال ۱۳۱۰ ش/۱۹۳۱ م تا سال‌های بعد از جنگ جهانی دوم برای تجارت خارجی خلیج فارس و تجار بنادر و جزایر سال‌های بحرانی بود. با از بین رفتن تجارت خارجی، بسیاری از بازرگانان و تجار هم با از دست دادن سرمایه‌هایشان یا از معامله و تجارت دست کشیدند و به کارهای دیگر مشغول شدند و یا برای ادامه کار و فعالیت ترجیح دادند به بنادر جنوبی خلیج فارس مهاجرت کنند. شیخ‌نشین‌های خلیج فارس نیز مقدم مهاجران ایرانی را گرامی داشتند و تسهیلات لازم را برای کار و فعالیت‌های تجاری آنان فراهم نمودند.

وضعیت دیگر فعالیتهای صنعتی

در سال‌های بعد از جنگ جهانی اول بیکاری در ایران عمومیت یافته بود. یک عده از ساکنین ایران که توانسته بودند وارد دستگاه دولتی شوند و حقوقی از خزانه دولت دریافت کنند، می‌توانستند تا حدودی از عهده امرارو معاش خود برآیند، به آن‌ها «نوکر باب» می‌گفتند. در ولایات این «نوکر باب»ها وقتی نمی‌توانستند حقوق خود را دریافت کنند به جان مردم می‌افتادند و به عناوین مختلف از مردم مالیات می‌گرفتند. در ایلات مختلف، نایب‌الحکومه‌ها با عملیات خود به جان مردم می‌افتادند و هر یک به طریقی مردم را می‌چاپیدند.

عمده فعالیتهای شغلی در بنادر جنوب مربوط به صیادی، غواصی، دریانوردی و مختصری کشت و زرع بود که به دلایل گفته شده عموماً از رونق افتاده بود. آنچه از فعالیتهای صنعتی هم در این نواحی رونق داشت مربوط به کارهای صید و صیادی بود و در اغلب جزایر ایران غیر از کارهای ماهی‌گیری و مختصر کشاورزی هیچ نوع فعالیت دیگری وجود نداشت که آن هم در فصول خاصی رونق داشت و در بعضی از فصول دیگر سال بیکار بودند.

در قشم کارخانه چادربافی، در میناب حصیربافی، چادربافی و سفال‌سازی در لنگه شرع بافی به طور محدود رواج داشت. در لنگه و قشم صنعت کشتی‌بادی‌سازی که مصالح آن را از هند می‌آوردند، نیز رونق فراوانی داشت. شغل عمده ساکنین جزایر هم صید ماهی و دریانوردی بود. در بعضی از جزایر هم فعالیت کشاورزی به صورت محدود وجود داشت. در بندرعباس و اطراف آن صنعت چادربافی، حصیربافی و فخاری وجود داشت. سکنه اصلی بندرعباس از راه ماهی‌گیری،

ملاحی و حمالی امرار معاش می‌کردند. تعداد کمی از آن‌ها هم کشاورز بودند (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۷۱: ۲۳۵).

در قشم صدها کارخانه نساجی و پارچه‌بافی و کارگاه‌های رنگ‌رزی و چاپ پارچه وجود داشت و کارگران زیادی در این کارخانه‌ها و کارگاه‌ها کار می‌کردند و بیش از هزاران خانوار از این راه امرار معاش می‌نمودند. تاریخ تأسیس کارخانه نساجی قشم مشخص نیست؛ اما تا قبل از شروع جنگ جهانی دوم رونق فراوانی داشت. در این کارگاه بیشتر چادرشب، حوله، لنگ حمام، پارچه برای پوشاک زنانه، مردانه و متقال و غیره تولید می‌کردند. محصولات کارگاه‌های نساجی قشم در جزیره و جزایر همجوار به مصرف می‌رسید و یا با اطراف بندرعباس، میناب، جاسک، چابهار، لار، بندر لنگه، گاوبندی و شیخ‌نشین‌های خلیج فارس صادر می‌شد. این محصولات در همه جا طرفداران و خریداران بسیاری داشت. عمده فعالیت‌های تجار هم خرید محصولات کارخانه‌ها و صدور آن‌ها به بازارهای فروش بود (نوریخس، ۱۳۸۲: ۴۸).

تا قبل از شروع جنگ جهانی، فعالیت صنعتی این کارخانه‌ها رونق زیادی داشت و همه درآمد آن به بافندگان آن تعلق می‌گرفت. اما با بهبود وضعیت اقتصادی ژاپن و ورود پارچه‌های ارزان قیمت ژاپنی به شیخ‌نشین‌ها و سواحل و بنادر جنوبی کشور به ویژه جزیره قشم، این صنعت نیز همانند صنعت مروارید دچار رکود شد و چون در قشم کسی نبود که صنعت نساجی قشم را با وضع جدید آن روز تطبیق دهد و از همه مهم‌تر بی‌توجهی دولت به شرایط به وجود آمده و وضع موجود، سرانجام این صنعت در حدود سالهای ۱۳۱۹ش/۱۹۴۰م به طور کامل از بین رفت و تمام کارگاه‌ها تعطیل شد و بافندگان هریک به سویی رفتند و به کارهای دیگر مشغول شدند.

در سواحل و بنادر جزیره قشم، بندرکنگ و جزیره هنگام بیشتر قایق‌ها و لنج‌های ماهی‌گیری و صید میگو و لنج‌های مخصوص حمل بار و مسافرکشی و بادبانی قدیمی مورد استفاده ناخدایان، ماهی‌گیران بنادر و جزایر توسط استادان، نجاران و کارگران محلی ساخته می‌شد. این صنعت نه تنها نیاز اهالی را تأمین می‌کرد بلکه از طرف شیخ‌نشین‌های جنوبی خلیج نیز متقاضیان زیادی داشت. طی دهه سوم و چهارم قرن بیستم با وجود جنگ و آشوب به صنعت لنج‌سازی بنادر و جزایر خصوصاً جزیره قشم به علت کمبود وسایل لازم نظیر چوب، میخ، وسایل چوب‌بری و غیره دیگر توجه چندانی نمی‌شد. در نتیجه بسیاری از کارگاه‌ها تعطیل شدند. تا قبل از جنگ جهانی دوم در جزیره قشم بیش از بیست کارگاه لنج‌سازی و قایق‌سازی وجود داشت. ولی بعد از جنگ تنها یک یا دو محل برای فعالیت اهالی باقی مانده بود. با رکود و ورشکستگی این صنعت بزرگ عده زیادی از سازندگان و استادکاران بزرگ خانه‌نشین شدند و در نهایت به دلیل نبود کار و فعالیتی دیگر مجبور به مهاجرت شدند.

با مهاجرت استادان، صنعتکاران و کارگران محلی به شیخ‌نشین‌های جنوبی فعالیت‌های صنعتی به کلی در بنادر و جزایر ایرانی از بین رفت. رکود اقتصادی شدید موجب اختلال در امر رفت و آمدهای دریایی و داد و ستدهای بین بنادر و جزایر و شیخ‌نشین‌ها شد. اهالی بسیاری از بنادر و جزایر ایران نظیر دیلم، بندرعباس، بوشهر، لنگه، قشم و خارک به علت نبودن کار و شدت فقر و بیچارگی به بحرین و کویت مهاجرت کردند (اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۲۸: کارتن ۲۸، پرونده ۲، پیوست شماره ۴، سند شماره ۳، پیوست ۳). با رفتن سرمایه و نیروی کار به سواحل جنوبی خلیج فارس، امارات جنوبی آن نظیر دبی و ابوظبی رو به ترقی و پیشرفت نهادند و بنادر و جزایر ایران هم با بی‌توجهی دولت روزبه‌روز بیشتر از سکنه خالی شد و رو به ویرانی نهاد.

(پیوست شماره ۴)

تاریخ: ۲۰۴۰۲۰۸... ماه... سنه ۱۳۴۰
 نمره: ۹۰۹۰۰... ضمیمه



اداره:
 دایره:
 محرمانه
 وزارت چلیله مالیه

رکسیت بندر لنگه را بورت میدهد که بندر مزبور اخیراً بسبب وقوع فاجای از اهمیت افتاده اما لی آنجا نسبت بسایر کم شده -
 و تماماً بطرف «دبی» و بحرین رفته آنگه از در امر مسوع شیخ (دوبی) اما لی آنحدود را ترغیب بورود مال التجاره قاچاق به بنادر ایران می نماید و ما مورین کمربتی کا مانچلو کیری نمیکند مرا تب جهت استحضار آن وزارت چلیله اشعا رکردیده

۱۳۴۰/۱۸/۲۹

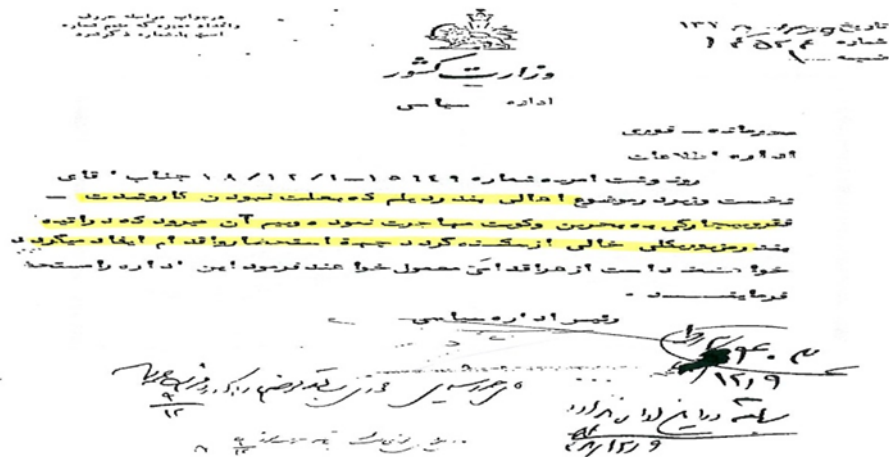
ملاحظه شد ۲۰۴۰۲۰۸

لواء به دادگاه که اسناد را بفرستد
 ۲۰۴۰

درو و کاپیتو وزارت مالیه

تاریخ: ۱۳۴۰/۱۸/۲۹
 نمره: ۹۰۹۰۰

(پیوست شماره ۵)



نتیجه گیری

فقر و بیکاری یکی از دلایل عمده کاهش جمعیت ایران در طول دوره‌های مختلف است. در روزنامه اطلاعات سال ۱۳۰۵ آمده است: «در ایران هرکسی که محل سکونت، لباس و نانی برای پرکردن شکم خود نداشت، فقیر محسوب می‌شد. از آن جایی که دولت هم هیچ وسیله‌ای برای آسایش عموم و یا برنامه‌ای برای بهبود وضعیت نداشت، یا می‌بایست از این سرزمین فرار می‌کرد و مهاجرت می‌نمود و یا تسلیم مرگ می‌شد. فقرا یکی از قشرهای گسترده مهاجران بودند، که هر روز به واسطه فشار و چپاول مأمورین از دهات و یا شهرها مجبور می‌شدند، به نواحی اطراف بروند و در یکی از کشورهای بیگانه پناهنده شوند».

در دوره‌های گذشته عموماً اقدام‌چندانی برای سروسامان دادن اوضاع و بهبود وضعیت معیشتی و اقتصادی مردم صورت نمی‌گرفت. کار عمده شاهان قاجار و دولتمردان ایران، دادن امتیاز به روس و انگلیس و گرفتن پولی برای تأمین هزینه‌های دربار و مسافرت‌های شاهان بود. در دوره پهلوی اول نیز گذشته از اوضاع بد اقتصادی، جنگ و درگیری و فقر و نداری، اقدامات و قوانین جدید رضاشاه و نحوه عملکرد مأمورین حکومتی نیز یکی دیگر از دلایل پریشانی و مهاجرت ساکنین جنوب و مردم جزایر و بنادر بود. خلیج فارس با توجه به منابع و ذخایر و همچنین توان بالای اقتصادی، در طول تمام دوره‌های گذشته مورد بی‌توجهی و بی‌مهری حکومت‌ها قرار داشت. در هیچ دوره‌ای برنامه منظمی برای سرو سامان دادن به اوضاع وجود نداشت. طبق اسناد و گزارش‌های واصله به حکومت مرکزی یکی از مهم‌ترین عامل نارضایتی مردم این جزایر و بنادر، مشخص نبودن سیاست‌های

اقتصادی دولت در این نواحی بود. بسیاری از این بنادر خصوصاً بندر لنگه، بیشترین لطمات را از سیاست‌های غلط مالیاتی دولت خورده و بعد از جنگ جهانی اول، با کاهش شدید جمعیت مواجه شد و گروه‌های بسیاری از تجار و کسبه به بندر دبی، مسقط و یا هندوستان مهاجرت کردند.

کمیسیون که در سال ۱۳۱۴ ه.ش برای رسیدگی به اوضاع جنوب تشکیل شد. این کمیسیون به دعوت وزارت مالیه، از نمایندگان وزارت‌خانه‌ها و ادارات مربوطه بود. گزارش مفصل این کمیسیون به شناسه «۱۳۱۴ش، کارتن ۳۴۰۱، پرونده ۲۹،۷۶» در مرکز اسناد وزارت امور خارجه موجود است. کمیسیون بررسی، به منظور بهبود اوضاع اقتصادی جنوب، قوانینی وضع نمود، که در زمینه تجارت و بازرگانی به قرار زیر است:

الف) کلیه محصولات بری و بحری که در حوزه بنادر جنوب؛ یعنی نقاطی که در تشکیلات تابع بنادر است به عمل می‌آید، در موقع صدور از مملکت و یا حمل و نقل بین بنادر داخلی، اقلأً برای مدت پنج سال از پرداخت هرگونه حقوق و عوارض گمرکی و باج راه و غیره معاف است.

ب) ساکنین سواحل و بنادر خلیج فارس می‌توانند در مقابل محصولات خود، در سال معادل پنج میلیون ریال مواد غذایی که معمولاً آن حدود مصرف اهالی است، وارد نماید.

ج) برای تشویق کشتی‌رانی و تبدیل کشتی‌های بادی به کشتی‌های موتوردار، ورود کشتی‌های موتوردار متعلق به اتباع ایران و یا موتور، جهت نصب در کشتی از مقررات قانون انحصار تجارت و عوارض گمرکی و باج راه و غیره معاف است.

د) مسافرینی که بین بنادر داخلی مسافرت می‌نمایند، از پرداخت پول تمبری که به ورقه علم و خبر الصاق می‌شود، و همین‌طور کشتی‌های بادی موتوردار و قایق‌هایی که در بین بنادر داخلی و یا داخلی به خارجی مسافرت می‌نمایند، از پرداخت عوارضی که هر دفعه در موقع حرکت از بندری به بندر دیگر از آن‌ها اخذ می‌شود، معاف می‌باشند.

ه) ورود و صدور روپیه مسکوک کاملاً آزاد است.

و) ورود چوب و تخته و صندل برای مصارف خاص بنادر با ارائه جواز، ورود مجاز است.

ز) ورود نخ جهت بافتن شرع به شرط اینکه معادل قیمت نخ ورودی، پارچه شرع را صادر نمایند، آزاد و از پرداخت عوارض گمرکی و باج راه و... معاف است. همین‌طور ورود الیاف کف جهت بافتن تور ماهی‌گیری با معافیت از عوارض گمرکی و باج راه، در حدود مقررات قانون انحصار تجارت آزاد است.

این کمیسیون، مقرراتی نیز جهت بهبود وضعیت راه‌ها برای تسریع حرکت کاروان‌های تجاری و همچنین اقداماتی برای رسیدگی به وضعیت کشاورزان برقرار نموده بود، از جمله:

الف) برای تسطیح راه ساحلی معجلاً از چند نقطه مشغول شوند که سکنه هر قسمت از بنادر از آن استفاده نمایند.

ب) برای ساختن و تکمیل راه لنگه به لار و شیراز اهتمام زیادتری به عمل آید و برای اینکه به کارگرهای حدود بین لنگه و لار هم کمکی شده باشد از سمت لنگه نیز شروع نماید.

ج) ساختن راه جیرفت به رودبار و بندرعباس اهتمام به عمل آید؛ زیرا ساختن این راه موجب می شود که محصولات نقاط حاصلخیز جیرفت و رودبار با قیمت مناسب وارد بنادر شود و اهالی را از اجناس خارج مستغنی سازد.

د) وسایل ساختن راه فیروزآباد به گله دار و بندر عسلویه فراهم گردد. اگر این راه ساخته شود مهمترین قسمت حاصلخیز فارس به دریا متصل خواهد شد و گذشته از اینکه آن قسمت‌ها آباد خواهد شد و بنادر را از اطعمه خارج بی نیاز خواهد ساخت، بندر عسلویه که علی الطلاق از بهترین بنادر آن حدود است روی به آبادی خواهد گذارد.

برای بهبود وضعیت کشاورزی مهم ترین تصمیماتی که در این کمیسیون گرفته شد از این قرار بود:

الف) سدبندی روی رودخانه‌ها مثل رودخانه شیرین و رودخانه دالکی در دشتستان و رودخانه مند در دشتی

ب) حفر قنوات

ج) سدبندی جهت ذخیره آب‌های باران که در سال‌های بارندگی خیلی زیاد است و اگر ذخیره شود کاملاً برای سال‌های خشک کفایت می‌کند.

د) چاه آرتیزن

تصمیماتی که در این کمیسیون گرفته شده به خوبی نشان دهنده وضعیت جنوب ایران در این دوران است. این کمیسیون همچنین اعلام کرده بود، که اجرای تمام تصمیمات فوق مستلزم تحقیقات متخصصین در زمینه‌های مختلف است. در مورد نتیجه این کمیسیون و عملکرد آن، به نظر می‌رسد که اقدام خاصی صورت نگرفته باشد؛ چنانچه پیش از این جلسه، با توجه به گزارشاتی که از نواحی جنوب به حکومت مرکزی ارسال می‌شده است، جلسات دیگری برای رسیدگی به اوضاع گرفته شده بود، ولی هیچ‌کدام از این جلسات با توجه به اوضاع جنگ و آشفتگی سیاسی نتیجه‌ای در بر نداشت. تنها نتیجه محسوس آن، ویرانی و از رونق افتادن بنادر شمالی خلیج فارس و آبادانی بنادر جنوبی آن بود.

منابع

- ابرلینگ، پی یر، (۱۳۵۸)، سیاست قبیله‌ای انگلیس در جنوب ایران، ترجمه کاوه بیات، نامه نور، ش ۴، ۵.
- امام شوشتری، سیدمحمد علی، (۱۳۶۸)، منابع اقتصاد خلیج فارس، مجموعه مقالات خلیج فارس، تهران: مرکز مطالعات خلیج فارس، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- بدیعی، ذبیح، (۱۳۶۲)، جغرافیای مفصل ایران، تهران: انتشارات اقبال، ج ۳.
- دومورینی، ژ، (۱۳۷۵)، عشایر فارس، ترجمه دکتر جلال الدین رفیع‌پور، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- رزاقی، ابراهیم، (۱۳۶۷)، اقتصاد ایران، تهران: نشرنی
- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، (۱۳۸۲)، جغرافیای جزایر ایرانی خلیج فارس (شیدور، فارور، فارورگان)، تهران: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، (۱۳۸۲)، جغرافیای جزایر ایرانی خلیج فارس (لاوان)، تهران: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- سعدی، غلامحسین، (۱۳۴۵)، اهل هوا، تهران: انتشارات مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی.
- سدید السلطنه کبابی، محمد علی، (۱۳۷۱)، سرزمینهای شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش، به تصحیح احمد اقتداری، تهران: انتشارات جهان معاصر.
- فرمانفرمائی، مهرماه، (۱۳۷۷)، زندگی نامه عبدالحسین میرزا فرمانفرما، تهران: انتشارات توس.
- نوریخس، حسین، (۱۳۵۸)، بندر لنگه در ساحل خلیج فارس، بندر عباس: اداره فرهنگ و هنر استان هرمزگان.
- نوریخس، حسین، (۱۳۶۲)، خلیج فارس و جزایر ایرانی، بی جا: انتشارات کتابخانه سینایی.
- نوریخس، حسین، (۱۳۷۰)، صید، دریا و آبزیان خلیج فارس، تهران: انتشارات امیر کبیر.
- نوریخس، حسین، (۱۳۸۲)، بنادر ایران در خلیج فارس، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگ.
- وثوقی، محمد باقر، (۱۳۸۱)، تحولات سیاسی صفحات جنوبی ایران، تهران: مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.

روزنامه‌ها:

- روزنامه اطلاعات، (۱۳۰۵)، س اول، ش ۱۴ و ۲۹.

- روزنامه اطلاعات، (۱۳۰۷)، س دوم، ش ۴۹۳ .
 - روزنامه اطلاعات، (۱۳۰۸)، س سوم، ش ۷۵۳.
- اسناد:
- اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۲، کارتن ۳۴، پرونده ۵۹، ش ۴۱۱۱
 - اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۲۸: کاتن ۲۸، پرونده ۲، ش ۳
 - اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۰۶: کارتن ۵۳، پرونده ۹، ش ۳۸۷
 - اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۴: ش: کارتن ۳۴، پرونده ۲۹، ۷۶.
 - اسناد سازمان ملی ایران، بی تا، ش ۲
 - اسناد سازمان ملی ایران، ۱۳۰۷، ش ۸۷۳۸
 - اسناد سازمان ملی ایران، بی تا، ش ۲۸۶۶
 - اسناد سازمان ملی ایران، ۱۳۱۴، ش ۱۶۳۴
 - اسناد سازمان ملی ایران، ۱۳۱۰: ش ۹۰۰
 - اسناد سازمان ملی ایران، گزارش از شیوع قاچاق در بندر لنگه و مهاجرت اهالی آن جا به دبی و بحرین، ۱۳۱۰، شماره سند ۱۵۳۷۱-۲۴۰۰.
 - اسناد سازمان ملی ایران، جلوگیری اداره کل گمرکات از ورود و صدور روپیه و تولید اشکالات ناشی از این عمل در معاملات اهالی بنادر جنوب، ۱۳۱۱، شماره سند ۱۹۷۷۴-۲۴۰۰.
 - اسناد سازمان ملی ایران، مهاجرت عده ای از صیادان به علت عملکرد گمرک، ۱۳۱۲، شماره سند ۲۴۰۰۰۰۰۲۴ .
 - اسناد سازمان ملی ایران، مهاجرت اهالی بنادر جنوب به علت جلوگیری شیلات از ماهی گیری با تورهای نایلونی، بی تا، شماره سند ۲۹۰۰۰۷۵۸۳.
 - اسناد سازمان ملی ایران، افزایش مهاجرت اهالی دشتی و دشتستان و لنگه به سواحل و جزایر عربی به علت فقر و استیصال و لزوم جلوگیری از آن، ۱۳۲۰، شماره سند ۱۵۰-۲۹۳۰۰.
 - اسناد سازمان ملی ایران، مهاجرت اهالی بندر دیلم به بحرین و کویت از شدت فقر، ۱۳۲۸، شماره سند ۱۱۳۹-۲۹۳۰.