

Anti-smuggling policy of the Iranian government in the Persian Gulf and the Sea of Oman during the reign of Reza Shah (1925-1941)

Mohammad Jafar Chamankar¹

Abstract:

Following the transfer of power from Qajars to the Pahlavi, islands and ports on the Persian Gulf and the Sea of Oman witnessed unprecedented level of foreign trade. At the same time the smuggling goods into the land and illegal trade also increased sharply.

Purpose: This paper reports a study of smuggling during the period of 1921-1941 and the policies adopted by the government to tackle it.

Method and Research Design: Findings are based on materials held at the National Library and Archives Organization (NLAI), including archival documents and newspapers.

Findings and Conclusions: In order to boost economic development, various aspects of smuggling in the region were considered and policies adopted and successfully implemented to prevent illegal activities. As a result, the economic condition of the area improved gradually.

Keywords: Goods smuggling, Iran; Reza Shah Pahlavi (1925-1941); Persian Gulf; the Sea of Oman.

Citation: Chamankar, M. (2021). Anti-smuggling policy of the Iranian government in the Persian Gulf and the Sea of Oman during the reign of Reza Shah (1925-1941). *Ganjine-ye Asnad*, 31(3), 56-88 | doi: 10.30484/ganj.2021.2718

**GANJINE-YE
ASNAD**
Historical Research &
Archival Studies Quarterly

Research paper

1. Associate Professor, Department of History, Urmia University, Urmia, I. R. Iran
mj.chamankar@urmia.ac.ir
Copyright © 2021, NLAI (National Library & Archives of I. R. Iran). This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and adapt the material for any purpose.

Ganjine-Ye Asnad

«123»

Peer-reviewed Journal | National Library & Archives of I. R. Iran, Archival Research Institute

ISSN: 1023-3652 | E-ISSN: 2538-2268

Digital Object Identifier(DOI): 10.30484/ganj.2021.2718

Indexed by Google Scholar, Researchgate, ISC, SID & Iran Journal | <http://ganjineh.nlai.ir>

Vol. 31, No. 3, Autumn 2021 | pp: 56 - 88 (33) | Received: 20, Mar. 2020 | Accepted: 3, May. 2020

Historical research





فصلنامه تحقیقات تاریخی
و مطالعات آرشیمی

مقاله پژوهشی

مبارزه با قاچاق در خلیج فارس و دریای عمان در زمان رضا شاه (۱۳۰۰-۱۳۲۰)

محمد جعفر چمنکار^۱

چکیده:

با دگرگونی سیاسی در ایران از قاجار به پهلوی اول، صفحات جنوبی ایران صحنه تحولات نوین اقتصادی شد. مجموعه‌ای از تکاپوهای تجاری و گمرکی موجب تحرک در بخش‌های گوناگون اقتصادی جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان شد. مقارن با این دگرگونی‌ها، فعالیت‌های پرسود قاچاق نیز افزایش یافت.

هدف: بررسی قاچاق در خلال فعل‌وانفعالات اقتصادی جزایر و بنادر خلیج فارس در برهه زمانی سال‌های ۱۳۰۰-۱۳۲۰ ش و نحوه برخورد حکومت رضاشاه برای مهار و مبارزه با آن.

روش/ رویکرد پژوهش: روش پژوهش تحلیلی و براساس مطالعه داده‌های اسنادی آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی، نشریات نظامی، اقتصادی و روزنامه‌های گوناگون ایران در این دوره است.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: دولت پهلوی اول برای ایجاد تحول اقتصادی مدنظر، به ابعاد مختلف موضوع قاچاق در فعالیت‌های زیرساختی کوتاه‌مدت و سیاست‌های بلندمدت هم‌زمان توجه کرد و در انتها با تلاش برای مبارزه حقوقی و امنیتی با قاچاق کالا موجب رونق مناطق مذکور شد.

کلیدواژه‌ها: پهلوی اول؛ خلیج فارس؛ دریای عمان؛ جزایر و بنادر (بندرها)؛ قاچاق.

استناد: چمنکار، محمدجعفر. (۱۴۰۰). مبارزه با قاچاق در خلیج فارس و دریای عمان در زمان رضا شاه (۱۳۰۰-۱۳۲۰). *گنجینه اسناد*، ۳۱(۳)، ۵۶-۸۸.

doi: ۱۰,۳۰۴۸۴/ganj.۲۰۲۱,۲۷۱۸

۱. دانشیار گروه تاریخ، دانشگاه ارومیه،

ارومیه، ایران

mj.chamankar@urmia.ac.ir

۲. بندر کلمه‌های فارسی است و جمع آن

بندرهاست و جمع بستن آن به قاعده جمع

مکسر عربی صحیح نیست. منتها چون در متن

اسناد تاریخی و قوانین دوره قاجار و پهلوی

کلمه بنادر به کار رفته است، برای یکدستی متن

و حفظ اصالت تاریخی مجبوریم کلمه بنادر

را حفظ کنیم.



گنجینه اسناد

«۱۲۳»

فصلنامه علمی | سازمان اسناد و کتابخانه ملی ج.ا.ایران - پژوهشکده اسناد

شاپا (چاپی): ۱۰۲۳-۳۶۵۲ | شاپا (الکترونیکی): ۲۵۳۸-۲۲۶۸

شناسانه برنمود رقمی (DOI): ۱۰,۳۰۴۸۴/ganj.۲۰۲۱,۲۷۱۸

نمایه در Google Scholar, Researchgate, SID, ISC و ایران ژورنال | <http://ganjineh.nlai.ir>

سال ۳۱، دفتر ۳، پاییز ۱۴۰۰ | صص: ۵۶ - ۸۸ (۳۳)

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۲/۱ | تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۲/۱۴

تحقیقات تاریخی

۱. مقدمه

اسناد اقتصادی مهمی از موضوع قاچاق در حوزه اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان در برهه زمانی ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰ شمسی، در آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران وجود دارد. در این پژوهش برای تطابق اسناد به دست آمده با مدارک دست اول و موثق، روزنامه‌های سیاسی و نظامی این دوره به همراه مجلات اقتصادی و گمرکی به صورت روزبه‌روز بررسی شد؛ با این حال به علت ماهیت امنیتی و قضایی موضوع و ممکن نبودن انعکاس آسان مسائل آن به وسیله مقامات و درج در مطبوعات وقت، به سختی می‌توان مستنداتی در زمینه قاچاق در کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان به دست آورد. بر این اساس پژوهشگر سعی کرده است با تکیه بر اسناد رسمی دولتی به لایه‌هایی از این موضوع پی ببرد. تا آنجا که نگارنده می‌داند تاکنون به روش اسنادی به قاچاق کالا در حوزه خلیج فارس و دریای عمان در دوره رضاشاه، پرداخته نشده است و این تحقیق می‌تواند فتح بابی برای مطالعات افزون‌تر باشد.

در این نوشتار سعی شده است به پرسش زیر پاسخ داده شود:

عملکرد دولت پهلوی اول در مبارزه با قاچاق چگونه بوده و چه ابعادی را فرا گرفته است؟

در فرجام نتیجه گرفته می‌شود که مبارزه با قاچاق به صورت بنیادی یکی از برنامه‌های مرتبط با تحولات اقتصادی این دوره بوده است و دستگاه حاکمه به ماهیت نابودکننده این موضوع اعتقاد داشته و تمامی تلاش خود را برای ریشه‌کن کردن یا محدودیت آن انجام داده است؛ اگرچه موفقیت این فرایند به علت گستردگی موضوع و منافع نامشروع حاصل از آن با فرازونشیب‌های متعددی روبه‌رو بوده است.

الف. اقدامات حقوقی و تجاری

بر اساس نظر سیاستمداران ایرانی نوسازی اقتصادی و رونق تجارت، هم‌چنین تصویب مجموعه قوانین تشویقی بازرگانی و محدودکننده تجارت غیرقانونی از مهم‌ترین عوامل دورکردن بومیان از گرایش به سوی درآمدهای حاصل از قاچاق بوده‌اند. پیرو این سیاست، تلاش‌های مستمر و فزاینده‌ای برای رونق و آبادانی جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان انجام شد. در ۳۰ جوزای (خرداد) ۱۳۰۱ برای جلوگیری از کشتار بره و کاهش دام‌های پرورشی، صدور پوست بره ممنوع شد (رحیم‌زاده صفوی، ۱۳۰۸، ص ۲۰۲). در بهمن این سال برای مبارزه با قاچاق ارز و فلزات گران‌بها پیشنهاد شد تا خروج روپیه کاملاً آزاد شود و کاپوتاژ^۱ طلا و نقره از تمام بنادر به بندرهای دیگر در منطقه خلیج فارس

۱. کاپوتاژ (cabotage): حمل‌ونقل کالا یا مسافر از نقطه‌ای زمینی یا دریایی در کشور به نقطه‌ای دیگر در همان کشور.



انجام شود (طوفان، س ۲، ش ۵۲، ۲۲ حمل ۱۳۰۲، ص ۲). براساس بخشنامه شماره ۱۱۸۹۵ مورخ ۲۱ خرداد ۱۳۰۴ وزارت مالیه، برای مبارزه با قاچاق کالا، ورود اجناس انحصاری قند، شکر و چای تنها به بنادر اهواز، محمره، بوشهر، لنگه، بندرعباس، جاشک (جاسک) و چابهار مجاز شد (حبل‌المتین، ۱۳ شهریور ۱۳۰۴، ش ۲۳، ص ۲۸). در آذرماه ۱۳۰۵، هیئت وزیران قانون سوزاندن و غرق کشتی‌های مورد استفاده قاچاقچیان را درملاعم، اعم از اینکه به «اتباع داخله یا خارجه» متعلق باشد تصویب کرد (حبل‌المتین، س ۳۴، ش ۲۳، آذر ۱۳۰۵، ص ۱۹). در ۱۱ اردیبهشت ۱۳۰۷، قانون استقلال گمرکی و اجازه انعقاد قراردادهای مخصوص گمرکی با دول خارجی تصویب شد (گاه‌نامه: پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ۱۳۵۶، ج ۱، ص ۶۶). در ۱۳ اردیبهشت ۱۳۰۷ نظام‌نامه و تعرفه گمرکی ایران تصویب و اعلام شد (قلم آزاد، شماره ۱۱-۲، آذر ۱۳۰۸، صص ۶-۸). در ۲۹ اسفند همین سال قانون جدید انحصار دولتی دخانیات تصویب شد (رحیم‌زاده صفوی، ۱۳۰۸، صص ۲۰۵-۲۰۶). انبارهایی برای نگهداری توتون و تنباکو و امکان نظارت بر خرید و فروش آن، در جنوب ساخته شد (قلم آزاد، ش ۵۰، فروردین ۱۳۰۹، ص ۳). در مهر ۱۳۰۸ برای مبارزه با قاچاق، قانون تخفیف تعرفه صادرات و واردات مروارید از بنادر جنوب و لنگه مبتنی بر کاهش ۲۵ درصدی تعرفه ورودی و ۲۰ درصدی تعرفه خروجی مروارید به تصویب رسید (حبل‌المتین، س ۳۷، ش ۴۲-۴۳، ۱۶ مهر ۱۳۰۸، ص ۲۰).

در سال ۱۳۰۹ لایحه آزادی ورود روپیه به ایران تصویب شد، در نتیجه از قاچاق آن کاسته شد (قلم آزاد، ش ۸-۹، مرداد و شهریور ۱۳۰۹، ص ۱۹). در همین سال ممنوعیت قطع اشجار جنگلی با هدف مبارزه با قاچاق چوب اجرا شد (قلم آزاد، ش ۱۲، اردیبهشت ۱۳۱۰، ص ۹). با هدف سرعت بخشیدن به فعالیت گمرکات، با ترخیص کالاهای وارداتی ای که با میزان تعهد آن‌ها در بندرعباس یک‌صد ریال اختلاف ارزی داشتند موافقت شد (ساکما، ۱۳۱۰/۲۴۰). یکی از علل گرایش به سوی قاچاق، مشکلات مربوط به چگونگی انتقال کالاهای وارداتی تجار از مبادی ورودی و خروجی بود. عوامل گمرکات ایران به‌ویژه در بندرعباس موظف شدند کالاهای وارداتی تجار را سریع‌تر ترخیص کنند و به بازارهای مصرف و فروش انتقال دهند (ساکما، ۱۳۱۰/۲۴۰). برای گسترش روابط اقتصادی با همسایگان عرب در خلیج فارس و دریای عمان و با هدف توسعه حمل کالا به مناطق جنوبی تنگه هرمز از جمله بحرین (ساکما، ۱۳۱۰/۵۹۸۳) و عمان و مستقط صدور جواز صادرات مال‌التجاره تسهیل شد و افزایش یافت. این‌گونه تسهیلات به بازرگانان کشورهای عرب منطقه که به صدور کالا به ایران علاقه‌مند بودند نیز اعطا شد (ساکما، ۱۳۱۰/۲۹۲). مشکلات ناشی از ورود اتباع ایرانی و خارجی‌ای که گذرنامه نداشتند و خواستار ورود به

ایران بودند رفع شد و زمینه برای صدور سریع ویزا برای این گونه افراد مهیا شد (ساکما، ۲۴۰/۱۱۳۸). مشکلات این گونه افراد موجب گرایش آنان به سوی ورود و خروج قاچاق و پنهانی به کشور می‌شد. براین اساس دستور وزارت مالیه مبنی بر ثبت تذکره مسافران در بنادر جنوب و چابهار توسط اداره گمرکات تا برقراری تشکیلات نظمی در این مناطق صادر شد (ساکما، ۲۴۰/۵۲۴۹۳). هم‌چنین ورود و خروج کالا بدون اخذ جواز برای ساکنان بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان آزاد شد (ساکما، ۲۴۰/۷۴۹۴۸). در ۲۴ مهر ۱۳۰۵ قانون منع خروج طلا و نقره از مرزهای کشور تصویب شد (گاه‌نامه: پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ۱۳۵۶، ج ۱، ص ۵۱؛ عصر حدید، ش ۲۱، اردیبهشت ۱۳۰۹، ص ۲۶). مجلس در ۲۲ اسفند ۱۳۰۶ قانون مجازات مرتکبین قاچاق را تصویب کرد (عصر حدید، ش ۲۱، اردیبهشت ۱۳۰۹، صص ۶۴-۶۳، حبل‌المتین، س ۳۶، ش ۳۰-۳۱، ۱۹ تیر ۱۳۰۷، ص ۱۹). در ۲۹ اسفند ۱۳۱۲ اصلاحیه قانون مجازات مرتکبین قاچاق به تصویب رسید. براساس این قانون قاچاقچیان علاوه بر رد مال، به حبس‌های ۲ تا ۳ سال محکوم می‌شدند و مقاومت مسلحانه مجازات اعدام را در پی داشت (طاق تجارت، سال ۵، شماره ۸۴-۸۵، نیمه اول اردیبهشت ۱۳۱۳، صص ۱۷-۲۰). در ماده ۱۳ این قانون درباره ورود و خروج سیگار تأکید شد که هر مسافر ورودی به ایران تنها حق دارد ۱۰۰ عدد سیگار، ۵ سیگار برگ، ۱ عدد دفترچه کاغذ سیگار و ۱۶ مثقال توتون برای مصرف شخصی حمل کند و مازاد آن ضبط می‌شود (گمرکات ایران، ش ۵۴، اردیبهشت ۱۳۱۳، ص ۲). از مرداد ۱۳۱۳ قانون باندرل (مهر و موم) و الصاق تمبر به بسته‌های قند و شکر و چای و هر جنسی که انحصار تجاری آن با دولت بود، اجرا شد. متخلفان جزء مرتکبین قاچاق محسوب می‌شدند و مطابق قوانین مربوطه تعقیب و مجازات می‌شدند. از ابتدای آبان‌ماه همین سال نیز هر کالای بدون باندرل، قاچاق محسوب می‌شد و صاحب آن دستگیر و اجناس هم ضبط می‌شد. براساس ماده ۴ قانون انحصار دولتی قند و چای مصوب خرداد ۱۳۰۴، متخلفان نظام باندرل، علاوه بر ازدست‌دادن اجناس و پرداخت جریمه معادل قیمت اجناس ضبط‌شده، دیگر اجازه تجارت عمده یا خرده‌فروشی قند، شکر و چای را نداشتند (گمرکات ایران، ش ۵۵، خرداد ۱۳۱۳، ص ۷). هیئت وزیران در جلسه ۷ خرداد ۱۳۱۴ برای جلوگیری از قاچاق و تأمین نیازهای داخلی، صادرات قوچ و گوسفند از نژاد قره‌گل، مریوس و زندیه شیراز را ممنوع اعلام کرد (گمرکات ایران، ش ۶۷، خرداد ۱۳۱۴، ص ۱۳). براساس ماده اول لایحه قاچاق طلا و نقره در ۱۲ تیر ۱۳۱۴، علاوه بر ضبط اجناس، قاچاقچیان نیز به اعدام محکوم می‌شدند (گاه‌نامه: پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ۱۳۵۶، ج ۱، ص ۱۲۷). از اواخر سال ۱۳۱۴ خروج هر نوع اسعار و ارز خارجی براساس قانون معاملات اسعار خارجی



مصوب ۱۰ اسفند ۱۳۱۴ ممنوع شد (گمرکات ایران، ش ۷۷، فروردین ۱۳۱۵، ص ۱). از سال ۱۳۱۵ تلاش برای خروج صادرات از حالت رکود و کاهش قاچاق در نتیجه اعمال قوانین مالیاتی افزایش یافت. براین اساس با انتشار تصویب نامه شماره ۱۵۰۸۶ هیئت وزیران در سال ۱۳۱۶، با آزاد کردن ۵۰ درصد از ارز صادراتی، صادرات در بنادر خلیج فارس به سرعت رونق گرفت (اسنادی از اتاق بازرگانی بوشهر، ۱۳۹۳، ج ۱، صص ۶۵-۶۶). لغو ممنوعیت صادرات جو در ۲۷ فروردین ۱۳۱۷ (نامه بازرگان، ش ۳، اردیبهشت ۱۳۱۷، ص ۲)، تسهیل صادرات در سرحدات جنوبی با تنزل کالاها به خصوص خرما از درجه ۲ به ۳ که عوارض کمتری را مشمول می شد (نامه بازرگان، ش ۴، خرداد ۱۳۱۷، صص ۱-۹؛ ش ۷، مهر ۱۳۱۹، ص ۲۷) و ممنوعیت صادرات فلز نقره در سال ۱۳۱۷ و ۱۳۱۸ (نامه بازرگان، ش ۱۳، فروردین ۱۳۱۸، ص ۳۴) از دیگر اقدامات حقوقی در مبارزه با پدیده قاچاق در این دوران بود. در ۲۵ اردیبهشت ۱۳۱۸ هیئت وزیران تسهیل ورود بدون جواز دارایی کارگران بندر لنگه و توابع را که در خارج به کار مشغول بودند و مبالغ آنان بیشتر از هزار ریال نبود تصویب کرد (نامه بازرگان، ش ۱۵، خرداد ۱۳۱۸، ص ۱۳). از ابتدای تشکیل حکومت پهلوی اول کمبود راه‌ها یکی از علل اصلی گسترش قاچاق و ناتوانی نیروهای دولتی در مبارزه با آن عنوان شده بود (حبل‌المتین، س ۳۶، ش ۶، ۲۶ دی ۱۳۰۶، صص ۶-۸). تا سال ۱۳۱۸ بخش عمده‌ای از راه‌های شوسه ساحلی که نقشی مهم در تسریع جابه‌جایی نیروهای امنیتی، مبارزه با قاچاقچیان و گسترش تجارت قانونی داشت، تکمیل و بهره‌برداری شد (نامه راه، س ۱، ش ۴، شهریور ۱۳۱۹، ص ۲۶). آزاد شدن صادرات میوه و سبزیجات هر نقطه ایران از بنادر جنوب و ورود متقابل خواروبار براساس قانون مبادلات مرزی، منع صدور کالاهای خارجی الاصل، و تسهیل واردات برنج و نخ و الیاف در ۱۳۲۰ از جمله دیگر اقدامات قانون‌گذاران برای رونق سرحدات خلیج فارس و دریای عمان و کاهش گرایش به سوی قاچاق بود (نامه اقتصاد و بازرگانی، س ۴، ش ۹، آذر ۱۳۲۰، صص ۱۴۷؛ ش ۴، ۱۰ دی ۱۳۲۰، صص ۱۷۷-۱۷۸).

ب. مبارزه با اقلام اصلی قاچاق

۱. تریاک

تریاک یکی از مهم‌ترین اقلام قاچاق در ایران محسوب می‌شد. در سال ۱۳۰۳ براساس ماده اول قانون تحدید تریاک، از هر مثقال تریاک مصرفی در داخل ۶ شاهی عوارض اخذ شد؛ هم‌چنین مصرف محلی تریاک در مناطق زراعت آن ممنوع و قاچاق محسوب شد (علوم مالی و اقتصاد، س ۱، ش ۲، جوزا، سرطان و اسد ۱۳۰۳، ص ۱۳). در ۲۶ تیر ۱۳۰۷ در



قانون انحصار دولتی تریاک مصوب شد که معامله، نگهداری، انبار، حمل و نقل و صدور تریاک به دولت اختصاص دارد و ورود تریاک ممنوع است (ساکما، ۲۴۰/۱۷۸۱۰؛ ساکما، ۲۴۰/۱۴۰۴۰؛ رحیم‌زاده صفوی، ۱۳۰۸، ص ۲۰۵). قانون مجازات مرتکبین قاچاق تریاک مصوب ۱۶ مرداد ۱۳۰۷ در مبارزه با قاچاق افیون نقشی مهم داشت. براساس این قانون هر میزان تریاک کشف شده خارج از انبارهای دولتی، قاچاق محسوب شده، ضبط می‌شد و مجرمان به مثقالی ۲ قران و ۵۰۰ دینار جزای نقدی و ۸ روز تا ۲ سال زندان محکوم می‌شدند (کوهی کرمانی، ۱۳۲۴، ص ۲۷). بخش‌نامه وزارت مالیه در سال ۱۳۱۴ به تمامی ادارات تابعه بر جلوگیری از قاچاق تریاک و نحوه اخذ جرائم از متهمان تأکید داشت (ساکما، ۲۴۰/۳۲۲۰۲). دولت سعی کرد با خرید مستقیم تریاک از کشاورزان درپایان اردیبهشت و نیمه خرداد هر سال توسط مأموران انحصار تریاک، با تجارت غیرقانونی آن مبارزه کند. هر ساله ۷۰۰ صندوق ۵۰ کیلویی تریاک صادر می‌شد (صفایی، ۱۳۶۸، ص ۶۳). در اسفند ۱۳۰۶ از طرف اداره معارف و با هدف مبارزه با تجارت و قاچاق عتیقه‌جات، ۱۰ درصد حقوق گمرکی و تومانی ۲ قران عوارض بر این گونه لوازم تعیین شد (عصر حدید، ش ۲، اسفند ۱۳۰۶، ص ۲۲). براساس بخش‌نامه‌ای، صادرات تریاک به‌عنوان یکی از اقلام عمده بازرگانی خارجی ایران تا حدود زیادی از حقوق و عوارض گمرکی معافیت یافت (ساکما، ۲۴۰/۸۷۰؛ اطاق تجارت، اول آبان ۱۳۰۸، ص ۲۰). یکی از ساختمان‌های گمرک بوشهر برای استفاده به‌عنوان انبار در اختیار اداره انحصار تریاک قرار گرفت (ساکما، ۲۴۰/۲۸۹۹۳). وزارت مالیه در ۱۳۱۲ اعلامیه تخفیف عوارض صدور قانونی تریاک را منتشر کرد (ساکما، ۲۴۰/۲۰۱۴۷) و قانون مجازات مرتکبین قاچاق تریاک را به ادارات تابعه ابلاغ کرد (ساکما، ۲۴۰/۸۵۲۳۵). معافیت از حقوق و عوارض گمرکی صادرات تریاک در بنادر و جزایر خلیج فارس، بندرعباس، لنگه و بوشهر براساس بخش‌نامه سال ۱۳۱۴ ابلاغ شد (ساکما، ۲۴۰/۸۷۰). در سال ۱۳۲۰ هیئت وزیران اجرای قانون انحصار دولتی تریاک را تصویب کرد (ساکما، ۲۴۰/۱۳۰۰۸).

۲. مشروبات الکلی

مشروبات الکلی در کنار تریاک از کالاهای اصلی در قاچاق ایران محسوب می‌شد. در سال ۱۳۰۱ ورود مشروبات خارجی ممنوع اعلام شد (ساکما، ۲۴۰/۲۹۴۰۲). برای مبارزه با تجارت مشروبات الکلی و «تحکیم کنترل» برنامه تمرکز شراب‌سازان اجرا شد. براین اساس در هر شهری نقطه‌ای تعیین شد و تمام شیرکچی‌ها (شراب‌سازان) می‌بایستی پس از تقطیر محصول در این محل، تولیدات خود را به اداره کل مالیه تحویل می‌دادند تا



آنان مجوز انتقال را صادر کنند (علوم مالیه و اقتصاد، س ۱، ش ۳، سنبله، میزان، و عقرب ۱۳۰۳، صص ۱۰-۱۱). بخش‌نامه جلوگیری از قاچاق مشروبات الکلی نیز در ۱۳۰۴ رسماً ابلاغ شد (ساکما، ۲۴۰/۲۰۹۰۵). در سال ۱۳۰۷، ۲۷۴۰ عدد قوطی انواع مشروبات الکلی به ایران وارد شد. پس از اعلام ممنوعیت واردات مشروبات، قاچاق آن به شدت افزایش یافت (عصر حدید، ش ۲۵، مرداد ۱۳۰۹، ص ۲). مطابق مصوبه انجمن شهر لنگه در ۱۳۰۹، عوارض مشروبات تعیین و وصول شد (ساکما، ۲۹۳/۱۳۴۸۶۰). براساس سیاست مبارزه با تجارت غیرقانونی مشروبات در سال ۱۳۱۰، دستگاه‌های عرق‌کشی کلیمیان ساکن در بندر کنگان و دیر ضبط شد (ساکما، ۳۵۵/۲۱). یهودیان شیراز نیز در این زمینه فعال بودند و بخشی از تولیدات آنان از طریق بوشهر صادر می‌شد (ساکما، ۲۴۰/۱۱۴۲۲). از سال ۱۳۱۳ مشروبات بدون باندرل دولتی مشمول پرداخت عوارض مالیاتی شد (ساکما، ۲۴۰/۳۰۹۹۱؛ ۲۴۰/۷۵۹۹۳). در سال ۱۳۱۳ در نتیجه اقدامات شهربانی چابهار محموله‌ای بزرگ از مشروبات قاچاق کشف و ضبط شد (ساکما، ۲۴۰/۲۸۶۲۷). هیئت وزیران در سال ۱۳۲۰ برای مبارزه با جریان قاچاق، نوشابه‌های الکلی صادراتی تولید داخل را از مالیات معاف کرد (ساکما، ۲۴۰/۴۸۹۲۲). در بندر بوشهر نیز برخی از مشروبات و اشربه از معافیت عوارض بلدی برخوردار شدند (ساکما، ۲۴۰/۰۰۲۷۳).

۳. مبارزه با قاچاق انسان

باوجود تمام تلاش‌ها در مبارزه با برده‌داری که از اواسط دوران قاجار و عصر ناصری آغاز شده بود، معضل قاچاق انسان هنوز تا ادوار معاصر ایران در صفحات جنوب و جنوب شرقی ایران وجود داشت. روزنامه حبل‌المتین در مقاله‌ای مهم با عنوان «اسارت اولادان ایران» در ۱۳۳۲ قمری به تجارت انسان در مناطق میناب، رودبار، بشارگرد و شهیدل (جنوب شرقی استان هرمزگان کنونی) اشاره کرده‌است (حبل‌المتین، س ۲۱، ش ۲۸، ۱۳ ربیع‌الاول ۱۳۳۲، صص ۲۱-۲۲).

براساس گزارشی از حکومت بندر لنگه و مضافات به وزارت داخله در تیرماه ۱۳۰۶ قاچاقچیان و زورگیران قصد داشته‌اند ۱۱ زن و مرد را به عنوان کنیز و غلام به مناطق جنوبی خلیج فارس و عربستان قاچاق کنند و بفروشند (ساکما، ۴۹۴۵). کرانه‌های دریای عمان و سواحل پهناور مکران از منابع تأمین برده برای امارات عرب‌نشین بود. به‌علت ضعف شدید امنیتی در این سرحدات، قاچاقچیان مسلح عرب در هنگام مد دریا با قایق‌های کوچک از داخل خورها و یا رودخانه‌های کوچک به داخل خاک ایران نفوذ می‌کردند و به آبادی‌هایی که ۳ تا ۴ خانوار داشتند دستبرد می‌زدند و افراد مسن را قتل عام می‌کردند و مردان و زنان



جوان را به اسارت درمی‌آوردند و به جنوب تنگه هرمز و عمان منتقل می‌کردند و در بازارهای العین، مکلا، شارجه و دبی به‌عنوان غلام و کنیز به بردگی می‌فروختند (مصور رحمانی، ۱۳۳۸، ص ۵۰). اشرار داخلی نیز به‌طور وسیعی در قاچاق انسان شرکت داشتند. *حبل‌المتین* در نوشتاری به این موضوع اشاره کرده‌است: «همه‌ساله اشرار، آدم از میناب می‌دزدیدند و به دبی و شارجه می‌بردند و به پانصد الی هزار روپیه می‌فروختند» (*حبل‌المتین*، ۵ تیر ۱۳۰۴، ش ۹، ص ۱۶). روزنامه *شفق* در سال ۱۳۰۷ در نوشتاری به موضوع قاچاق انسان در بنادر خلیج فارس و دریای عمان پرداخت. این مقاله با حواشی و چالش‌های مختلفی از سوی سیاستمداران و نظامیان روبه‌رو شد؛ در نتیجه ریاست وزراء طی نامه‌ای رسمی به اداره کل تشکیلات نظمیه مملکتی خواستار شد که در اسرع وقت روی این موضوع تحقیق شود (ساکما، ۳۱۰/۳۶۱۶۲). در همین سال خبر برده‌فروشی در جاسک و خارکو از سوی مقامات شهربانی تکذیب شد (۲۴۰/۳۴۷۸۸). هم‌چنین اخباری از سرقت کودکی هندی در بندر لنگه و فروش او به‌عنوان برده منتشر شد (ساکما، ۲۹۳/۱۱۰۸). برای مبارزه با قاچاق انسان، در تابستان ۱۳۰۷ برده‌داری در ایران لغو شد (*حبل‌المتین*، س ۳۶، ش ۲۹، ۵ تیر ۱۳۰۷، صص ۴-۸). قانون «منع خرید و فروش برده در خاک ایران و آزادی برده در موقع ورود به مملکت» نیز در ۱۸ بهمن ۱۳۰۷ به تصویب مجلس رسید (ساکما، ۲۹۳/۳۲۶۹۱؛ ۲۹۱/۲۴۷۲). در ماده‌واحدۀ این قانون بر نپذیرفتن برده‌داری و مبارزه با آن تأکید شده‌است: «در مملکت ایران هیچ‌کس به‌عنوان برده شناخته نشده و هر برده به‌مجرد ورود به خاک یا آب‌های ساحلی ایران آزاد خواهد بود. هر کس انسانی را به‌نام برده خرید و فروش کرده یا رفتار مالکانه دیگری نسبت به انسانی بنماید یا واسطه معامله و حمل و نقل برده بشود محکوم به یک تا سه سال حبس تأدیبی خواهد گردید» (مجموعه مصوبات مجلس شورای ملی، دوره هفتم، ج ۱، ۱۳۰۷، ص ۱۵۶). در همین سال جزئیات قوانین مجازات برده‌فروشی تصویب شد (ساکما، ۲۹۳/۴۵۱۷). پس از تصویب این مجموعه قوانین روند مبارزه با تجارت پنهان انسان در جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان با جمع‌آوری مستندات و اطلاعات پراکنده به‌دست‌آمده از مقامات، تشدید شد (ساکما، ۲۹۳/۶۹۲۱). در سال ۱۳۱۴ دارالانشای جامعه ملل با ارسال نامه‌ای دریافت اطلاعاتی از برده‌داری در ایران را خواستار شد (ساکما، ۲۹۰/۲۸۸).

ج. اقدامات نظامی

۱. عملیات واحدهای زمینی

استفاده از قوه قهریه برای مبارزه با قاچاق کالا به‌عنوان یکی از معضلات اقتصادی مناطق جنوبی و با هدف جلوگیری از وارد شدن آسیب به تجار بنادر از آغاز قدرت‌گیری پهلوی



اول انجام شد (ساکما، ۲۴۰/۴۷۱۹). ضعف شدید توان نظامی ایران جرئت و توسعه فعالیت‌های قاچاقچیان را موجب می‌شد. در پاره‌ای موارد نیروهای سرحدی به علت کمبود تجهیزات، به دست قاچاقچیان مسلح به تفنگ‌های «سیستم جدید» به قتل می‌رسیدند (حبل‌المتین، س ۳۶، ش ۲۳، ۲۵ اردیبهشت ۱۳۰۷، ص ۱۲؛ س ۳۶، ش ۳، ۵ دی ۱۳۰۶، ص ۸): «در موقع مقابله با اشرار و قاچاقچیان که همه مسلح و تیرانداز قابل هستند چاره‌ای جز فرار برای اجزاء موتور (قایق مأموران) نمی‌ماند، و الا همگی کشته می‌شوند» (حبل‌المتین، س ۳۶، ش ۱۶-۱۷؛ ۱۴ فروردین ۱۳۰۷، صص ۱۷-۱۹).

تأسیس نظمیۀ جدید، امنیه و ارتش سه‌گانه و منظم از مهم‌ترین عوامل مؤثر در اجرای تحرکات امنیتی در ایران دوره پهلوی اول بود. رضاخان نخست‌وزیر در آبان ۱۳۰۲ با اخراج مستشاران سوئدی، سرهنگ محمد درگاهی را به ریاست نظمیۀ کشور منصوب کرد. نخستین اقدام رضاخان ایجاد سازمان واحد نظمیۀ برپایه روشی واحد در سراسر کشور بود (نظمیۀ، خرداد ۱۳۰۴، ص ۱۹۱؛ تیر ۱۳۰۴، ش ۱، ص ۳؛ مرداد ۱۳۰۴، ص ۲۵۷). برای حوزه عملیات نظمیۀ، کشور به پنج ناحیه تقسیم شد و هر ناحیه مرکزی داشت. ناحیۀ جنوب شامل نظمیۀ‌های فارس و بنادر، خوزستان، کرمان و یزد می‌شد و مرکز آن شیراز بود (لواء مختاری، ۱۳۲۹، ص ۱۳). در سال ۱۳۰۲ نظمیۀ به شهربانی تغییر نام داد (فائز مقامی، ۱۳۲۶، ص ۱۲۱؛ چهارنما، سال ۱۳۲۲، ش ۹، ص ۱۱). سردار سپه وزیر جنگ در ۲۷ بهمن ۱۳۰۰ فرمانی را درباره تشکیل «اداره امنیه در تحت اوامر وزارت جنگ» صادر کرد که وظیفه آن حراست از جاده‌های اصلی، تعقیب و دستگیری قاچاقچیان و راهزنان بود. سازمان امنیه کل کشور به پنج ناحیۀ انتظامی تقسیم شد. امنیه جنوب، دارای چهار واحد بهادران (اسکادران) به استعداد ۴۰۰ نفر بود. پست‌های امنیه در بنادر بوشهر و سایر نواحی جنوب تا اواخر سال ۱۳۰۹ تکمیل شد و در نتیجه تحرکات قاچاقچیان کاهش یافت و «عایدات بنادر روزبه‌روز ترقی» یافت (اطلاعات، شماره ۱۲۳۴، ۲۱ دی ۱۳۰۹، ص ۳). در پایان سال ۱۳۱۷، ترکیب سازمان امنیه کل مملکتی شامل هفت هنگ از جمله در خوزستان، شیراز و کرمان و هفده گردان از جمله در مناطق بنادر و مرز خوزستان، لار، فسا، مکران و نواحی ساحلی جاسک می‌شد (فائز مقامی، ۱۳۵۵، صص ۲۸۶-۲۹۲). سردار سپه در ۲۶ آبان ۱۳۰۰ با ادغام دیویزیون قزاق، ژاندارمری دولتی، بریگاد مرکزی و سایر قوای پراکنده نظامی، ارتش جدید ایران را پایه‌ریزی کرد (قشون، شماره ۲، ۹ حوت ۱۳۰۰، ص ۱؛ نامه ماهانه ژاندارمری، س ۱۳۳۳، ش ۲، ص ۲ و ۶؛ ایران باستان، اسفند ۱۳۱۱، ش ۷، ص ۲؛ نیروی هوایی شاهنشاهی، اسفند ۱۳۴۹، ش ۳۰۷، ص ۲؛ طوفان، سنبله ۱۳۰۰، ص ۲). پس از تأسیس ارکان حرب کل قشون یا ستاد مشترک ارتش در سال ۱۳۰۱ و پس از



بررسی‌های دقیق از وضعیت کشور، چگونگی مسائل امنیتی، مرزها و توانایی مالی و انسانی، ایران به پنج ناحیه امنیتی-نظامی تقسیم‌بندی شد که هر ناحیه دارای یک لشکر بود؛ لشکر مرکز، لشکر شمال غرب، لشکر شرق، لشکر غرب، و لشکر جنوب (قشون، ش ۱، حوت ۱۳۰۰، صص ۲-۱؛ شععه پهلوی، اسفند ۱۳۱۱، ش ۷، ص ۲). واحدهای پیاده‌نظام در این چینش و مبارزه با قاچاق نقشی اساسی داشتند (پیاده‌نظام، دی ۱۳۱۵، ش ۱، ص ۶۶؛ پیاده‌نظام، بهمن ۱۳۱۸، ش ۲، ص ۸۸). لشکر مهم جنوب که به تأمین امنیت در سواحل خلیج فارس و دریای عمان مرتبط می‌شد، حوزه استحفاظی اصفهان، کاشان، کرمان، بلوچستان و بنادر جنوب را اداره می‌کرد. در سال ۱۳۰۵ پس از یک سلسله‌مطالعات تجدیدنظر در سازمان کل قشون و لشکرهای آن ضروری شد. از جمله لشکر جنوب با یک تیپ مختلط در فارس، یک هنگ مختلط در خوزستان - که در همین سال به تیپ تبدیل شد - و پنج گردان مختلط به‌ترتیب در اصفهان، یزد، بهبهان، بوشهر و بندرعباس شکل گرفت. سپس هنگ‌های مستقر در کرمان و خوزستان به تیپ مستقل ارتقاء داده شدند. در مرداد ۱۳۰۷، لشکر جنوب منحل شد و یگان‌های تابعه آن از جمله تیپ‌های مختلط مستقل فارس، کرمان، خوزستان، و اصفهان استقلال یافتند و مستقیماً با مرکز مرتبط شدند (کاظمی و البرز، ۱۳۵۵، صص ۱۵۲-۱۱۸؛ قشون، ش ۴۳، ص ۱۶؛ حوت ۱۳۰۰، صص ۳-۴).

این توزیع نیروها، امنیت سواحل خلیج فارس در جنوب و دریای عمان در جنوب شرقی را پوشش می‌داد (نفیسی، ۱۳۴۵، ص ۴۶). با کمک لشکر جنوب عملیات پاک‌سازی سرحدات خلیج فارس از سال ۱۳۰۱ش آغاز شد. براین اساس در ۱۹ فروردین ۱۳۰۱، ارتش برای دستگیری امام‌قلی خان از قاچاقچیان و اشرار فارس و ممسنی اعزام شد. در ۱۷ خرداد ۱۳۰۱، لشکر جنوب به پاک‌سازی حوزه کازرون اقدام کرد. راهزنان به‌صورت کامل جاده‌های میان شیراز و آباد و از جنوب به کازرون و بنادر خلیج فارس را مسدود کرده بودند و «تجار پریشان و مستأصل» شده بودند (نوبخت، ۱۳۴۲ق، ص ۷۲). در ۲۲ شهریور همین سال یک گردان از لشکر جنوب به سوی دالکی، دشتستان و بوشهر حرکت کرد. بنادر جنوب از مدت‌ها پیش تمرکز نظامی را تجربه نکرده بود و جولانگاه قاچاقچیان و حکام خودسر محلی شده بود (نوبخت، ۱۳۴۲ق، ص ۷۵)؛ براین اساس وقارالملک به‌عنوان حکمران کل بنادر تعیین شد و ایجاد نظم و امنیت در بنادر به‌صورت جدی پیگیری شد (حبل‌المتین، ۲۲ دی ۱۳۰۳، ش ۱۳، ص ۱). به گمرکات جنوب، اسلحه و تسلیحات نظامی اعطا شد (ساکما، ۱۳۰۶/۱۰/۲۴). در اوایل سال ۱۳۰۲ قشونی صدنفری به‌فرماندهی سیداحمد صفایی، به بندر جاشک (جاسک) وارد شد و امنیت را در آن‌جا برقرار ساخت؛ «حوضه داخلی جاشک، منظم و گمرک جاشک که به‌ریاست یک نفر



بوشهری به نام میرزا حاجی خان است، فوق العاده منظم و از موقع ورود قشون، عایداتش هم در تزیید است» (حبل المتین، ۱۰ آذر ۱۳۰۳، ش ۱۴، ص ۲۱). نیروهای نظامی با هدف جلوگیری از گسترش فعالیت‌های قاچاقچیان، در سال ۱۳۰۴ ش/۱۹۲۵ م نیز به این بندر اعزام شدند (ساکما، ۲۴۰/۵۳۷۶). در ۱۴ آبان ۱۳۰۲ نیروهای نظامی به دزدان (زاهدان) و بلوچستان وارد شدند (نوبخت، ۱۳۴۲ ق، ص ۱۰۴). راهزنان محدوده لارستان و بندرعباس - که همواره به ناامنی دچار بود - سرکوب شدند و امنیت برای تردد بازرگانان مستقر شد (حبل المتین، ۲۵ شهریور ۱۳۰۳، ش ۷، ص ۱۱). ابوالقاسم خان سالار احتشام، حاکم میناب و میرزا علی اصغر خان رئیس قشون بندرعباس، میناب و جاسک در استقرار امنیت در این مناطق و جلب رضایت تجار نقشی مهم ایفاء کردند (حبل المتین، ۱۱ اسفند ۱۳۰۳، ش ۶، ص ۱۲). براساس فرمان رئیس قشون ایالتی کرمان در دی ماه سال ۱۳۰۳، حسین امیری به ریاست قشون میناب و مضافات آن تعیین شد و با اعلام حکومت نظامی، حمل هرگونه سلاح سرد و گرم را ممنوع اعلام کرد (حبل المتین، ۱ ادی ۱۳۰۳، ش ۱۵، ص ۲۳). حملات تفنگچی‌های مسلح به بوشهر دفع شد و امنیت در آن بندر نیز مستقر شد (حبل المتین، ۸ دی ۱۳۰۳، ش ۱۱، ص ۲۴). حبل المتین براساس گزارشی به امضای عموم تجار و ملاکین و کسبه و اهالی میناب در ۲۹ خرداد ۱۳۰۴، با اشاره به اقدامات سرهنگ علی اصغر خان یزدی ریاست کل قشون ایالت بندرعباس در سرکوب اشرار و دستگیری و تعقیب عباس خان و ابراهیم خان از راهزنان و قاچاقچیان معروف و ۳۰ تن از افراد آنها، می‌نویسد: «پس از چندین سال، امید است امسال اولین سالی باشد که اهالی میناب، شب‌ها موقع خوابیدن، یقین بدانند که صبح، دارای زن و بچه و اموال خود هستند» (حبل المتین، ۲۹ خرداد ۱۳۰۴، ش ۱۷، ص ۱۸). در روز سه‌شنبه ۲۷ مرداد ۱۳۰۴، ابراهیم خان که سال‌ها به قاچاق و چپاول و سرقت اموال مردم میناب و توابع آن مشغول بود، در اسکله گمرک بندرعباس درملاً عام تیرباران شد (حبل المتین، ۲۰ شهریور ۱۳۰۴، ش ۲۹، ص ۱۵). امنیت در خوزستان با استقرار نیروهای امنیتی در بنی‌طُرف، معشور (بندر ماهشهر)، فلاحیه، هویزه، جراحی، هندیجان، عنا، شهرهاشم، باوی، قصبه، آل‌کنیریه، محمره، آبادان، مسجد سلیمان، رامهرمز و حمیدیه تا سال ۱۳۰۳ ش کامل شد (نوبخت، ۱۳۴۲ ق، ص ۲۱۵). با تقویت حکمران نظامی و استقرار امنیت، بلدیة یا شهرداری در آبادان (عبادان) تأسیس شد و میرزا احمد گیلانی به ریاست آن انتخاب شد (حبل المتین، ۲۰ بهمن ۱۳۰۳، ش ۱۳، ص ۴). با اقدامات و فرمان‌های نایب حسین علی خان نامجو حاکم نظامی فلاحیه (شادگان) و مضافات در ابتدای سال ۱۳۰۴، نظم و امنیت در راه‌ها و جاده‌های این منطقه شکل گرفت (حبل المتین، ۱۱ اردیبهشت ۱۳۰۴، ش ۱۷، ص ۱۲). در اواخر سال ۱۳۰۷ و اوایل ۱۳۰۸



عملیات خلع سلاح و سرکوب اشرا و قاچاقچیان مسلح در سرحدات جنوب فارس از جمله ایلات قشقایی به رهبری صولت الدوله و بهارلو به ریاست کاظم خان، انجام شد. در این زمان اشرا با حمله به سمیرم در پی سرقت ذخیره تریاک این منطقه و قاچاق آن بودند (ساکما، ۲۶۰/۴۶۴). نیروهای دولتی در آذر ۱۳۰۸ قلعه گراش را تصرف کردند و زادن خان یکی از اشرا منطقه را شکست دادند. در بهمن ۱۳۰۸ تدریجاً امنیت در لار، گراش، لامرد، گله دار، بستک، گاو بندی، اشکنان، جم، طاهری، کنگان، دیر، کاک، آبدان، دشتی و خورموج، برازجان و پشت کوه و دشتستان برقرار شد. در همین زمان در برازجان اسلحه قاچاق کشف و ضبط شد (ساکما، ۲۹۳/۴۱۵۹۳۱). در مرداد و شهریور ۱۳۰۹ عملیات علیه بویراحمادی‌ها به پیروزی رسید و رهبران آن‌ها سرتیپ خان، شکرالله خان و غلام حسین خان اعدام شدند. در اواخر آذر ۱۳۰۹ قلعه مزینان (مزیجان) در ۷۲ کیلومتری جنوب شرقی داراب تصرف شد و با سیاست و زور، بشارت خان و ابراهیم خان که سال‌ها به قاچاق و راهزنی کاروان‌های تجاری مشغول بودند، از بین رفتند (جان‌پولاد، ۱۳۸۵، صص ۶۰-۸۷). مرادعلی مراد یکی از اشرا و قاچاقچیان معروف در وسعت تقریبی ۱۸ هزار کیلومتر مربع در محدوده سیرجان، حاجی آباد، نیریز و شهر بابک فعالیت می‌کرد. حسین خان بچاق چی نیز در منطقه شرق جاده کرمان، سیرجان، حاجی آباد و بندرعباس راهزنی می‌کرد. او با گرفتن عوارض، کاروان‌های تجاری را عبور می‌داد. با اعزام نیروهای نظامی هر دوی این افراد سرکوب شدند (مصور رحمانی، ۱۳۳۸، صص ۳۷).

۲. مبارزه دریایی

مهم‌ترین بخش نوآوری‌های نظامی ایران در دوره پهلوی اول، دگرگونی ساختار نیروی دریایی بود که به‌طور مستقیم بر مبارزه با قاچاق در منطقه خلیج فارس و دریای عمان تأثیر گذاشت (یکرنگیان، ۱۳۳۶، صص ۲۶۸-۲۶۹). از سال ۱۳۰۶ ش در محافل سیاسی و نظامی کشور به لزوم تأسیس نیروی دریایی قدرتمند برای مبارزه با تجارت غیرقانونی در سواحل خلیج فارس و دریای عمان بیشتر توجه شد: «به عقیده ما بهترین مخارج ضروری برای مملکت فعلاً همان اصلاح بحریه خلیج فارس است که هم عایدات گمرک جنوب را چندبرابر نموده و دیگر کسی جرأت نمی‌کند امتعه قاچاق وارد کند و از این قبیل شرارت‌ها که برای ساکنین ساحلی فوق‌العاده ناگوار است جلوگیری می‌شود و هم وضعیت خراب یک عده معتنابهی از تجار و کسبه سواحل خلیج فارس که در اثر شیوع همین قاچاق از پای درآمده [و] از هستی ساقط [شده‌اند] و یا مجبور به مهاجرت به سایر نقاطی که تحت نفوذ دولت ایران نیست کرده‌اند، ترمیم شده و بالاخره از این شکست بزرگی که به تجارت



جنوب وارد آمده جلوگیری خواهد شد» (اطلاعات، شماره ۳۳۰، ۱۳۰۶/۳/۳، ص ۱).
پیرو این شرایط در اواخر اسفند ۱۳۰۶، مهدی قلی خان رئیس الوزراء و فیروز میرزا وزیر امور مالیه طی نامه‌ای به مجلس شورای ملی ایجاد نیروی دریایی نظامی منظم ایران در خلیج فارس را خواستار شدند: «نظر به اینکه حفاظت خلیج و سواحل آن از وظایف دولت است و بایستی توجه بیشتری در آتیه نسبت به این منظور گردد و نظر به اینکه در سواحل خلیج فارس اجناس قاچاق انحصاری روزبه‌روز در تزايد بوده و اداره کل گمرکات با وسایل موجوده فعلی قادر نیست که از قاچاق اجناس مزبور کاملاً جلوگیری کند و از این حیث همه‌ساله مبالغ کلی خسارت متوجه خزانه دولت و تجار صحیح‌العمل می‌گردد و نظر به اینکه دولت برای اداره کردن و نگاهداری کشتی‌هایی که اکنون در خلیج ایران دارد و یا ممکن است در آتیه خریداری شود، متخصص کافی ندارد و شاید تا چندی هم تربیت چنین متخصص در داخله ایران فراهم نگردد، لذا لازم است که از یک طرف بر عده کشتی‌های موجود فعلی افزوده و از طرف دیگر متخصصین ماهری از خارجه استخدام شوند» (اطلاعات، شماره ۶۲۹، ۱۳۰۶/۱۲/۲۸، ص ۱).

ایران براساس پیشنهاد کارشناسان ایتالیایی در استخدام نیروی دریایی (ساکما، ۱۳۸۳/۲۴۰) ساخت ۲ فروند ناو توپ‌دار به ظرفیت ۹۵۰ تن و ۴ ناو توپ‌دار به ظرفیت ۳۲۰ تن را برای خدمات ساحلی، عملیات مبارزه با قاچاق و پاسداری از منافع خود در خلیج فارس به کارخانه‌های کشتی‌سازی ایتالیا سفارش داد (خلیج ایران، س ۲، ش ۲، آذر ۱۳۰۹، ص ۱؛ مدنی، ۱۳۴۱، ص ۸۰). تجهیز ایران به کشتی‌هایی سبک با وزن ۲۶۰ تا ۳۵۰ تن برای جلوگیری از قاچاق در آب‌های کم‌عمق و خورهای کوچک خلیج فارس انجام شد (اطلاعات، ش ۱۷۴، ۱۳۰۸/۳/۵، ص ۲؛ ش ۱۷۸، ۱۳۰۸/۳/۱۱، ص ۳؛ ش ۸۲۵، ۱۳۰۸/۴/۱۲، ص ۲؛ ش ۸۳۹، ۱۳۰۸/۴/۳۰، ص ۳؛ ش ۸۴۵، ۱۳۰۸/۶/۶، ص ۲). در همین زمان تأسیسات دریایی جدیدی در بوشهر، خرم‌شهر و بندر شاه‌پور ساخته شد و این بنادر به‌عنوان پایگاه‌های عمده دریایی ضدقاچاق در خلیج فارس به فعالیت پرداختند (ساکما، ۱۳۸۳/۱۲۲۴۸۳؛ نفیسی، ۱۳۴۵، ص ۴۷).

در سال ۱۳۰۶ ش اعتبار خرید شناور نظامی و استخدام ملوان برای آن برای جلوگیری از حمل و نقل اجناس قاچاق در خلیج فارس تأمین شد (ساکما، ۱۳۸۳/۲۴۰؛ گاه‌نامه: پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ج ۱، ۱۳۵۶، ص ۶۵). هدف اصلی توسعه نیروی دریایی، دستگیری راهزنان دریایی و قاچاقچیان، به‌ویژه قاچاقچیان اسلحه بود تا مقررات قرنطینه (کنترل مرز دریایی) اجرا شود و تجارت غیرقانونی متوقف شود. در ۵ مرداد ۱۳۰۶ ش، وزیر مالیه ایران در نامه‌ای به وزارت امور خارجه ایجاد پست‌های بازرسی را در جزایر سه‌گانه



تنب کوچک و بزرگ و ابوموسی برای مبارزه با قاچاق کالا در خلیج فارس خواستار شد. پیرو این درخواست یک کشتی کوچک نیروی دریایی به این مناطق اعزام شد تا این معضل را بررسی کند (گاه‌نامه: پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ج ۱، ۱۳۵۶، ص ۵۸). در ۱۳۰۷ش نیروی دریایی تازه‌تأسیس ایران با توقیف یک قایق باری تجاری حامل قند و شکر، چای و روپیه قاچاق که از امارت دبی حرکت کرده بود و در آب‌های جزیره تنب قرار داشت، آن را به بندر لنگه منتقل کرد (حبل‌المتین، س ۳۶، ش ۴۴، ۲۴ مهر ۱۳۰۷، ص ۱۴). انگلستان به این اقدام ایران اعتراض کرد؛ چون این جزیره را به شیخ رأس‌الخیمه متعلق می‌دانست. ایران در واکنش به این اعتراضیه، جزایر سه‌گانه را به خود متعلق دانست و کشتی توقیف‌شده را حامل کالای قاچاق معرفی کرد (گزیده اسناد خلیج فارس، ج ۳، ۱۳۷۳، ص ۹۸، سند شماره ۱۳۳۸). ایران در جریان مذاکرات دور اول با انگلستان درباره جزایر خلیج فارس، درخواست نمایندگان این کشور مبنی بر اعطای مالکیت کامل جزیره سیری به ایران درقبال انصراف از ادعا بر جزایر سه‌گانه را به شدت رد کرد. تیمورتاش در این باره اظهار کرد:

«جزیره سیری اصولاً بخشی از ایران است و نمی‌تواند مورد مذاکره قرار گیرد. هم‌چنین ایران از ادعای خود بر جزیره تنب و ابوموسی نمی‌تواند صرف‌نظر کند. جزایر تنب به قلمرو ایران نزدیک‌تر است تا قلمرو اعراب، و از آنجایی که به‌عنوان انبار کالاهای قاچاق استفاده می‌شوند کنترل آن برای ایران بسیار حیاتی است» (جعفری ولدانی، ۱۳۷۶، صص ۲۰۸-۲۰۹). در دستورالعمل لرد کاشندون^۱ معاون پارلمان وزارت امور خارجه بریتانیا با اشاره به این موضوع آمده‌است:

«از قوانین متعدد چنین برمی‌آید که دولت ایران در مقابله با سلطه بریتانیا در سرتاسر خلیج فارس سیاست خشنی را در پیش گرفته‌است. دولت ایران ادعای خود را درباره بحرین در جامعه ملل مطرح کرده‌است؛ مأموران گمرک ایران در ماه ژوئیه یک قایق عربی را در نزدیکی جزایر تنب و ابوموسی توقیف کرده‌اند و دولت ایران ادعای خود را درباره این جزیره پیش کشیده‌است» (شیخ‌الاسلامی، ۱۳۶۶، صص ۲۱۲-۲۱۳). تصمیم وزارت مالیه در شهریور ۱۳۰۷، مبنی بر تأسیس خطوط تلگرافی در گمرکات بنادر جنوب با هدف آنکه «فوراً از حمل قاچاق مطلع شده و با یکدیگر نسبت به تعقیب قاچاقچیان تشریک‌مساعی نمایند»، نقشی مهم در همکاری بیشتر با نیروی دریایی و فشار بر گردانندگان قاچاق داشت (حبل‌المتین، س ۳۶، ش ۳۹-۴۰، ۲۰ شهریور ۱۳۰۷، ص ۲۰). اداره بحریه شاهنشاهی در ۱۰ اردیبهشت ۱۳۱۱ رسماً اعلام کرد که نیروی دریایی ایران در خلیج فارس شامل ۴ کشتی جنگی، ۹ ناو و ۱۷ کرجی وظیفه حراست از مرزهای دریایی جنوب و مبارزه با

1. Lord Kashandown



قاچاق کالا را آغاز کرده است (گاهنامه: پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ج ۱، ۱۳۵۶، ص ۹۲). از ابتدای سال ۱۳۱۲، شعبه‌هایی از نیروی دریایی در بوشهر و بندرعباس نیز تأسیس شد. در بندر شاهپور، خرم‌شهر و خسروآباد، اداره موسوم به بندری در سال ۱۳۱۴ شکل گرفت. مقدمات تأسیس یک پایگاه دریایی بزرگ در بندر شاهپور از سال ۱۳۱۹ آغاز شد. در جزایر هنگام، قشم و کیش نیز پادگان‌هایی ساخته شده بود. در محدوده آب‌های بندر بوشهر تا شاهپور چند موتور دریایی، و ناوهای کرکس و شهباز انجام وظیفه می‌کردند (رائین، ۱۳۵۶، صص ۷۹۵-۷۹۶). دستور به کارگیری کشتی‌های جنگی با هدف جلوگیری از قاچاق کالا در بندر خلیج فارس و دریای عمان رسماً از سال ۱۳۱۲ش ابلاغ شد (ساکما، ۲۴۰/۱۶۴۳۵)؛ چنانکه در اردیبهشت همین سال ناو شاه‌رخ با غرق یک لنج بزرگ در خلیج فارس و دستگیری قاچاقچیان، این فرمان را اجرایی کرد (اطاق تجارت، سال ۴، شماره ۶۳، اول خرداد ۱۳۱۲، ص ۴۲). هم‌چنین انتصاب فرماندهان باتجربه و کاردان برای گردان امنیه بنادر جنوب در دستور کار قرار گرفت (ساکما، ۲۶۵۶).

دستگیری قاچاقچیان و تحویل آن‌ها به مأموران سرحدی گمرکات جنوب و تلاش در جهت شناخت هویت عناصر اصلی آنان با استفاده از کشتی‌های نیروی دریایی انجام شد (ساکما، ۲۷۸۰۴/۸۵۵۹۴). اداره مالیه در نامه‌ای به وزارت جنگ در این سال بر تأثیر گشت دریایی ناوهای سیمرخ و پلنگ در خلیج فارس در جلوگیری از توسعه قاچاق کالا تأکید کرد (ساکما، ۲۴۰/۴۹۳۲). پیرو این فرمان‌ها، در ۱۵ خرداد ۱۳۱۴ در بندر کلات یک لنج حامل قند، قماش، چای، و ابریشم مصنوعی، و در بندر جزء^۱ لنگه و حدود بردگان کالای قاچاق از قند و کنف، و در بنک مابین دیلم و گناوه نیز یک لنج کویتی حاوی قند، چای و قماش قاچاق ضبط شد (اطاق تجارت، سال ۶، شماره ۱۱۶، نیمه دوم مرداد ۱۳۱۴، ص ۲۷). لنگه، شیب‌کوه و کیش از مراکز قاچاق مروارید بودند (کیهان، ج ۳، ۱۳۱۰، صص ۳۷-۳۸؛ ایران‌شهر، س ۳، ش ۱۱، مهر ۱۳۰۴، صص ۶۹۹-۷۰۴؛ س ۳، ش ۱۲، آبان ۱۳۰۴، صص ۷۴۷-۷۶۵). بخش عمده سود مروارید نصیب قاچاقچیان و ضابطان می‌شد (خلیج ایران، س ۲، ش ۱۷، ۵ فروردین ۱۳۱۰، ص ۷). اگرچه در پاره‌ای موارد موازی‌کاری و اختلافاتی بین گارد ساحلی با نیروی دریایی به وجود می‌آمد (ساکما، ۲۴۰/۵۲۲۱۹)، باین‌حال با تسلیح نیروهای مرزی دریایی به کشتی نظامی، توانمندی ایران در مبارزه با قاچاق در کرانه‌های جنوبی در مقیاسی وسیع گسترش یافت (ساکما، ۲۴۰/۱۲۵) و قاچاق کالا حتی در دریا و دور از سواحل نیز به شدت محدود شد (ساکما، ۲۴۰/۴۲۷۸؛ ساکما، ۲۴۰/۵۳۲۱۹). با اقدامات گارد ساحلی، کشتی‌های قاچاقی که از جنوب خلیج فارس برای تخلیه کالاهای خود به ساحل ایران نزدیک می‌شدند به بازگشت و فرار مجبور می‌شدند.

۱. جزء: روستایی کوچک از توابع بخش شیبکوه شهرستان بندر لنگه در استان هرمزگان واقع در جنوب ایران است.



(اطلاعات، شماره ۱۲۴۳، ۱۳۰۹/۱۱/۱، ص ۲). در برخی موارد نیز قاچاقچیان کالاهای غیرقانونی را به دریا می‌ریختند (حبل‌المتین، س ۳۸، ش ۵، ۱۰ دی ۱۳۰۸، ص ۱۴). براساس این توانمندی بود که امکان درگیری با قاچاقچیان در بنادر کوچک و دوردستی مانند مچاهیل، چیرویه و خورزایج به‌وجود آمد (ساکما، ۲۴۰/۹۶۱۱۸).

د- شناسایی مبادی و عوامل اصلی قاچاق

سرشماری نفوس کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های جنوب از جمله قشم، میناب، بندرعباس، جیرفت و چابهار در سال ۱۳۱۱ نقشی مهم در نظارت دولتی بر تحولات اقتصادی این مناطق داشت (ساکما، ۹۸/۲۹۳/۳۹۷۶). با هدف مبارزه بهتر با قاچاقچیان، مبادی ورودی و خروجی قاچاق کالا شناسایی شد و از چگونگی عملیات قاچاقچیان اطلاع کسب شد (ساکما، ۲۴۰/۴۲۷۹). بنادر مقام (اطلاعات، شماره ۱۲۱۳، ۱۳۰۹/۹/۲۴، ص ۳؛ شماره ۱۱۴۰، ۱۳۰۹/۶/۲۹، ص ۳)، مغویه (حبل‌المتین، س ۳۴، ش ۷، ۳ اسفند ۱۳۰۴، صص ۱۸-۱۹؛ س ۳۸، ش ۵، ۱۰ دی ۱۳۰۸، ص ۱۴)، مهتابی (حبل‌المتین، س ۳۳، ش ۲۳، ۲۵ اردیبهشت ۱۳۰۵، ص ۱۸)، بندر طاهری و توابع، کوستک و سیریک (حبل‌المتین، س ۳۶، ش ۴۱-۴۲، ۱۰ مهر ۱۳۰۷، ص ۱۹) از این دسته محسوب می‌شدند. بنادر شمالی حوزه فرمانداری بوشهر نیز از مناطق عمده در تجارت غیرقانونی بودند (ساکما، ۳۵۵/۵۰۶؛ حبل‌المتین، س ۳۸، ش ۹، ۱۵ بهمن ۱۳۰۸، ص ۱۵). گزارش مأموریت فرحی، مفتش وزارت‌خانه کل مالیه به جزایر و بنادر جنوب که آبادی‌های اطراف گناوه و بندر دیلم را مراکز عمده ورود کالای قاچاق تشخیص می‌دهد، نمونه‌ای از اقدامات شناسایی مراکز واردات و صادرات قاچاق است. پس از این مأموریت، فرحی در نامه‌ای به اداره گمرکات و مالیه بنادر جنوب، درباره چگونگی مبارزه با قاچاقچیان محدوده بوشهر، دیلم و گناوه و ارسال تجهیزات قایق موتوری، اسب و اعزام مأموران «بصیر و مورداعتماد» فرمان‌هایی را مطرح کرد (ساکما، ۲۴۰/۸۸۱۹۲). وزیر مالیه نیز در نامه‌ای به اداره کل نظمیّه درباره خلاصه راپرت مأمور اعزامی به بوشهر دایر بر طرز عمل قاچاقچیان مقابله با آنان را خواستار شد (ساکما، ۲۴۰/۴۲۶۶). پیرو این گزارش، ستاد ارتش وزارت جنگ در فرمانی رسمی به مأموران نظامی و امنیتی دستگیری ملوانان و مکاریان کشتی‌های قاچاق و ایادی اصلی آنان را در محدوده بوشهر، خرم‌شهر و بندرعباس خواستار شد (ساکما، ۲۴۰/۸۸۱۹۲). ایجاد گارد ساحلی برای مبارزه با قاچاقچیان براساس این گزارش و سایر مطالعات منطقه‌ای انجام شد. گارد ساحلی علاوه بر نیروی پیاده‌نظام و دریایی از سواره‌نظام نیز استفاده می‌کرد که به تدریج به علت قابلیت‌های آن در تعقیب خاطیان کارایی بیشتری یافت (سواره‌نظام،



دی ۱۳۱۵، ش ۱، ص ۳؛ *سوار نظام*، فروردین ۱۳۱۸، ش ۱، ص ۱۷؛ براین اساس بر تعداد نیروهای نظامی در این مناطق افزوده شد.

در سال ۱۹۳۷/۱۳۱۵، گزارشی جامع و فراگیر از وضعیت قاچاق مال‌التجاره در سرحدات خلیج فارس و دریای عمان برای اطلاع و استفاده وزارت جنگ ایران تهیه شد (ساکما، ۲۴۰/۴۲۶۷). تدریجاً تمام سرحدات جنوب از جمله خوزستان صاحب اداره تفتیش قاچاق شدند (ساکما، ۲۴۰/۴۴۵۱۹؛ ۲۴۰/۷۹۳۳۸). هم‌چنین در حوزه چابهار به‌عنوان مهم‌ترین بندر دریای عمان - با تعیین افسر اداره سرحدی، گارد مرزی گمرکات این منطقه تقویت شد (ساکما، ۲۴۰/۵۸۴۳۱). ساخلوی بندر چابهار و جاسک به‌عنوان زیرمجموعه به‌هنگم مستقل بنادر اضافه شد (ساکما، ۳۶۵/۴۸۵). چابهار از مبادی اصلی ورود کالاهای قاچاق از هند از جمله پوست گاو و گاو میش، پارچه‌های ابریشمی، ادویه، برنج، جواهرات و به‌ویژه مشروبات الکلی بود (ساکما، ۲۴۰/۹۳۷۹۵؛ ۲۴۰/۸۶۱۸۰؛ ۲۴۰/۲۸۶۲۷؛ *حبل‌المتین*، س ۳۷، ش ۳۶-۳۷، ۵ شهریور ۱۳۰۸، صص ۲۶-۲۷). در سال ۱۳۱۵ با اعزام بازرسی وزارتی اداره مالی، ساختار مالی و گمرکی و موضوع قاچاق در جاسک و چابهار دقیقاً بررسی شد (ساکما، ۲۴۰/۴۵۹۳۲). پیرو این نظارت، ضمن تقاضای احداث دو اسکله و تأمین اعتبار برای تعمیرات ضروری ساختمان گمرک چابهار (ساکما، ۲۴۰/۲۹۹۲۹)، دستوری هم برای جلوگیری از انتقال اسکناس‌های درشت به مقصد این بندر و ممانعت از قاچاق آن صادر شد (ساکما، ۲۴۰/۴۳۹). در سال ۱۳۱۵ فتح‌الله‌خان حیات‌داودی از خوانین بندر ریگ به‌جرم قاچاق دستگیر و به شیراز تبعید شد (ساکما، ۳۵۵/۶۰۸). آفاخان لیراوی نیز در سال ۱۳۱۷ به زندان محکوم شد (ساکما، ۲۹۴/۳۰۲). در همین سال عدلیه استان چهارم که بخش‌هایی از خلیج فارس هم جزئی از آن بود به موضوع قاچاق کالاهای ممنوع ورود به وسیله غلام حسین و ابراهیم لیراوی پرداخت (ساکما، ۹۸/۲۹۸/۹۲۲۴). در سال ۱۳۱۷ ش ۱۹۳۸ م به بخش مبارزه با قاچاق مجدداً توجه شد و تشکیلات اداری و تأسیسات عمرانی جدیدی به آن اضافه شد (ساکما، ۲۴۰/۵۴۷۰؛ ساکما، ۲۴۰/۴۳۰۴۹). براین اساس نظارت بر تجارت غیرقانونی در کرانه‌ها از جمله بستک و لارستان افزایش یافت (ساکما، ۲۹۳/۳۹۰۷۶). حکومت بندرعباس و میناب در ۱۳۱۸ طی اختطاریه‌ای به تجار و ساکنان منطقه، تحویل سلاح‌های غیرمجاز را خواستار شد (ساکما، ۳۵۵/۵۸۸). در ناحیه دشتستان نیز ضمن کشف اسلحه، مقادیر گوناگونی از کالاهای قاچاق از جمله پارچه ضبط شد (ساکما، ۲۴۰/۳۱۳۰۳؛ ساکما، ۲۴۰/۳۱۲۹۹). لشکر شرق نیز که بخشی از سواحل دریای عمان در حوزه آن قرار داشت به کشف تریاک قاچاق اقدام کرد (ساکما، ۲۴۰/۸۲۴۵).



نتیجه‌گیری

جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان در زمینه صادرات و واردات انواع کالا نقش حیاتی در اقتصاد ایران عصر پهلوی اول ایفا می‌کردند. مجموعه‌ای از بازرگانان داخلی و شرکت‌های خارجی از ملیت‌های گوناگون در زمینه خرید و فروش مال‌التجاره در این مناطق به تکاپوهای اقتصادی می‌پرداختند. هم‌زمان با رونق و شکوفایی تجاری، معضل قاچاق به‌عنوان پدیده‌ای تخریبی گسترش یافت. ضعف شدید زیرساخت‌های اقتصادی حاصل از اواخر دوره قاجار، نبود امنیت و معضل راهزنی، تأسیسات فرسوده گمرکی، کمبود نیروی انسانی و تجهیزات عناصر امنیتی، فروپاشی بخش زراعی و تجاری، فساد و رشوه‌خواری مأموران گمرکات، بیکاری، علاقه‌مندی به کالاهای خارجی به‌علت کیفیت بهتر یا تبلیغات، محدودیت و ممنوعیت ورود برخی کالاها به کشور، ارزانی کالاهای وارداتی قاچاق و گران‌بودن کالاهای صادراتی قاچاق و مرزهای طولانی آبی و خاکی در جنوب و جنوب شرقی از مهم‌ترین علل رونق پدیده قاچاق در خلیج فارس و دریای عمان بین سال‌های ۱۳۰۰-۱۳۲۰ ش بوده‌است. سیاست دولت پهلوی اول بیانگر تلاش فراگیر، ممتد و همه‌جانبه در مبارزه با قاچاق کالا در کرانه‌های ساحلی و مناطق پسابندر جنوب ایران است. براین اساس در مبارزه با قاچاق به سه بخش تصویب قوانین مختلف در مجلس و هیئت وزیران، اقدامات عمرانی برای رشد اقتصاد این مناطق، و در نهایت نیروی نظامی توجه شد. تمرکز دولت‌های وقت به امر مبارزه با قاچاق کالا به‌عنوان یکی از معضلات اقتصادی مناطق جنوبی، سبب تحرکات عملی متعددی شد. ایجاد گارد ساحلی و تجهیز آن برای مبارزه با قاچاقچیان، اعطای سلاح و پاره‌ای تسلیحات نظامی و دفاعی به مأموران گمرکات جنوب، انتصاب فرماندهان باتجربه و کاردان برای گردان امنیه بنادر جنوب، افزایش تعداد نیروهای نظامی در این مناطق و اعزام نیرو به نواحی پر حادثه، خرید شناورهای نظامی از اروپا و استخدام ملوانان بخشی از اقدامات جلوگیری از حمل و نقل اجناس قاچاق بود. تأسیس نیروی دریایی قدرتمند در خلیج فارس از مهم‌ترین عوامل مبارزه با امر قاچاق کالا در جزایر و بنادر جنوب ایران در این زمان است. مهم‌ترین علل مبارزه حکومت پهلوی اول با قاچاق، جلوگیری از قدرت‌گیری مالی نیروهای محلی مرکز‌گرای، سهم‌بودن برخی از عناصر اصلی حاکمیت در فعالیت‌های اقتصادی‌ای که قاچاق سود آن‌ها را کاهش می‌داد و نیاز دولت به رونق و کسب درآمد بیشتر از بنادر جنوب برای تأمین هزینه‌های سنگین برنامه‌های نظامی و عمرانی خود بود. پیامد برنامه مبارزه با تجارت غیرقانونی کالا، محدودیت امکان قاچاق حتی در نواحی فراساحلی و کاهش شدید ورود و خروج این دسته از کالاها بود؛ باین حال به‌علت گستردگی منطقه و پیچیدگی موضوع، فعالیت قاچاق هرگز به‌صورت کامل خاتمه نیافت.^۱

۱. براین اساس بود که روزنامه حبل‌المتین با کنایه نوشت: «فلان آقا متکفل شده‌اند که جلوگیری کامل از قاچاق بنمایند، آری خدا حلال کند! جای آن است که ملاحظه فرمائید چگونه هزاران هزار فقره اشیاء ممنوعه حمل می‌شود» (حبل‌المتین، س ۳۹، ش ۱۲، آذر ۱۳۰۹، ص ۱۰).



منبع

اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)، اسناد شماره:

- ۲۴۰/۱۱۱۳۸؛ ۲۴۰/۸۷۰؛ ۲۴۰/۴۳۹؛ ۲۴۰/۲۹۲؛ ۲۴۰/۲۷۳؛ ۲۴۰/۱۲۵؛ ۹۸/۲۹۸/۹۲۲۴؛ ۹۸/۲۹۳/۳۹۷۶
- ۲۴۰/۴۷۱۹؛ ۲۴۰/۴۳۷۹؛ ۲۴۰/۴۳۷۸؛ ۲۴۰/۴۲۶۷؛ ۲۴۰/۴۲۶۶؛ ۲۴۰/۳۸۳۱؛ ۲۴۰/۲۵۱۱؛ ۲۴۰/۱۴۶۰
- ۲۴۰/۱۱۴۲۲؛ ۲۴۰/۱۰۰۶۵؛ ۲۴۰/۸۲۴۵؛ ۲۴۰/۵۹۸۳؛ ۲۴۰/۵۴۷۰؛ ۲۴۰/۵۳۷۶؛ ۲۴۰/۴۹۳۲
- ۲۴۰/۲۴۰۳۳؛ ۲۴۰/۲۰۹۰۵؛ ۲۴۰/۲۰۱۴۷؛ ۲۴۰/۱۷۸۱۰؛ ۲۴۰/۱۶۴۳۵؛ ۲۴۰/۱۴۰۴۰؛ ۲۴۰/۱۳۰۰۸
- ۲۴۰/۳۱۳۰۳؛ ۲۴۰/۳۱۲۹۹؛ ۲۴۰/۳۰۹۹۱؛ ۲۴۰/۲۹۹۲۹؛ ۲۴۰/۲۹۴۰۲؛ ۲۴۰/۲۸۹۹۳؛ ۲۴۰/۲۸۶۲۷
- ۲۴۰/۵۲۲۱۹؛ ۲۴۰/۴۸۹۲۲؛ ۲۴۰/۴۵۹۳۲؛ ۲۴۰/۴۴۵۱۹؛ ۲۴۰/۴۳۰۴۹؛ ۲۴۰/۳۴۷۸۸؛ ۲۴۰/۳۲۲۰۲
- ۲۴۰/۸۵۲۳۵؛ ۲۴۰/۷۹۳۳۸؛ ۲۴۰/۷۵۹۹۳؛ ۲۴۰/۷۴۹۴۸؛ ۲۴۰/۵۸۴۳۱؛ ۲۴۰/۵۳۲۱۹؛ ۲۴۰/۵۲۴۹۳
- ۲۹۱/۲۴۷۲؛ ۲۹۰/۲۸۸؛ ۲۶۰/۴۶۴؛ ۲۴۰/۹۶۱۱۸؛ ۲۴۰/۹۳۷۹۵؛ ۲۴۰/۸۸۱۹۲؛ ۲۴۰/۸۶۱۸۰
- ۲۹۳/۱۳۴۸۶۰؛ ۲۹۳/۱۲۲۴۸۳؛ ۲۹۳/۳۹۰۷۶؛ ۲۹۳/۳۲۶۹۱؛ ۲۹۳/۶۹۲۱؛ ۲۹۳/۴۵۱۷؛ ۲۹۳/۱۱۰۸
- ۳۵۵/۶۰۸؛ ۳۵۵/۵۸۸؛ ۳۵۵/۵۰۶؛ ۳۵۵/۲۱؛ ۳۱۰/۳۶۱۶۲؛ ۲۹۴/۳۰۲؛ ۲۹۳/۴۱۵۹۳۱؛ ۲۹۳/۳۲۶۹۱
- ۲۶۵۶/۴۹۴۵؛ ۲۷۸۰۴/۸۵۵۹۴؛ ۳۶۵/۴۸۵

کتاب

- اسنادی از اتاق بازرگانی بوشهر. (ج ۱). (۱۳۹۳). (مجتبی پریدار، کوشش گر). تهران: اتاق بازرگانی بوشهر و نشر آدابوم.
- جان پولاد، احمد. (۱۳۸۵). سرگذشت یک افسر ایرانی. تهران: پردیس و شیرازه.
- جعفری ولدانی، اصغر. (۱۳۷۶). نگاهی تاریخی به جزایر ایرانی تنب و ابوموسی. تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین الملل وزارت امور خارجه.
- رائین، اسماعیل. (۱۳۵۶). دریانوردی ایرانیان: از عصر استعمار تا امروز. تهران: جاویدان.
- رحیم زاده صفوی، علی اصغر. (۱۳۰۸). ایران اقتصادی. تهران: چاپخانه اتحادیه طهران.
- شیخ الاسلامی، جواد. (۱۳۶۶). قتل اتابک و شانزده مقاله تحقیقی دیگر. تهران: کیهان.
- صفایی، ابراهیم. (۱۳۶۸). خاطره های تاریخی. تهران: کتاب سرا.
- قائم مقامی، جهانگیر. (۱۳۲۶). تاریخ تحولات سیاسی نظام ایران. تهران: مطبوعات.
- قائم مقامی، جهانگیر. (۱۳۵۵). تاریخ زاندارمری ایران از قدیم ترین ایام تا عصر حاضر. تهران: بی نا.
- کاظمی، محمد؛ البرز، منوچهر. (۱۳۵۵). تاریخ پنجاه ساله نیروی زمینی شاهنشاهی ایران. تهران: آیین ملی بزرگداشت پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی.
- کوهی کرمانی، حسین. (۱۳۲۴). تاریخ تریاک و تریاکی در ایران. تهران: کتاب فروشی محمدعلی علمی.



- کیهان، مسعود. (۱۳۱۰). *جغرافیای مفصل ایران*. (ج ۳). تهران: مطبعه مجلس.
- گاه‌نامه: پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی. (ج ۱). (۱۳۵۶). تهران: کتابخانه پهلوی.
- گزیده اسناد خلیج فارس. (ج ۳). (۱۳۷۳). (مینا ظهیرنژاد، کوشش گر). تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- لواء مختاری، پاشا. (۱۳۲۹). *تاریخ هفتادساله پلیس ایران*. تهران: چاپخانه ارتش.
- مجموعه مصوبات مجلس شورای ملی. (دوره هفتم). (ج ۱). (۱۳۰۷). تهران: انتشارات مجلس شورای ملی.
- مدنی، احمد. (۱۳۴۱). *دریانوردی خلیج فارس و پیشینه‌های تاریخی آن*. تهران: اداره کل انتشارات و رادیو.
- مصور رحمانی، غلام‌رضا. (۱۳۶۸). *کهنه‌سریاز: خاطرات سیاسی و نظامی سرهنگ ستاد غلام‌رضا مصور رحمانی*. تهران: رسا.
- نقیسی، سعید. (۱۳۴۵). *تاریخ معاصر ایران از کودتای سوم اسفندماه ۱۲۹۹ تا بیست‌وچهارم شهریورماه ۱۳۲۰*. تهران: فروغی.
- نویخت، حبیب‌الله. (۱۳۴۲ق). *شاهنشاه پهلوی*. تهران: مطبعه مجلس.
- یکرنگیان، میرحسین. (۱۳۳۶). *گلگون‌کفنان: گوشه‌ای از تاریخ نظامی معاصر: از عصر درخشان صفوی تا حادثه ناگوار شهریور ۲۰*. تهران: کتاب‌فروشی محمدعلی علمی.

نشریات

- اشعه پهلوی*: (اسفند ۱۳۱۱، ش ۷).
- اطاق تجارت*: (اول آبان ۱۳۰۸؛ (سال ۴، شماره ۶۳، اول خرداد ۱۳۱۲)؛ (سال ۵، شماره ۸۴-۸۵، نیمه اول اردیبهشت ۱۳۱۳)؛ (سال ۶، شماره ۱۱۶، نیمه دوم مرداد ۱۳۱۴).
- اطلاعات*: (شماره ۳۳۰، ۶۳/۳، ۱۳۰۶/۲۸، شماره ۶۲۹، ۶/۱۲/۲۸، ۱۳۰۶/۳/۵، شماره ۷۷۴، ۱۳۰۸/۳/۵، شماره ۷۷۸، ۱۳۰۸/۳/۱۱)؛ (شماره ۸۲۵، ۸/۴/۱۲، ۱۳۰۸/۴/۳۰، شماره ۸۳۹، ۱۳۰۸/۴/۳۰)؛ (شماره ۸۴۵، ۸/۶/۶، ۱۳۰۸/۶/۶)؛ (شماره ۱۱۴۰، ۹/۶/۲۹، ۱۳۰۹/۶/۲۹)؛ (شماره ۱۲۱۳، ۹/۹/۲۴، ۱۳۰۹/۹/۲۴)؛ (شماره ۱۲۳۴، ۱۲/۲۱، ۱۳۰۹)؛ (شماره ۱۲۴۳، ۹/۱۱/۱، ۱۳۰۹).
- ایران باستان*: (اسفند ۱۳۱۱، ش ۷).
- ایران‌شهر*: (س ۳، ش ۱۱، امهر ۱۳۰۴)؛ (س ۳، ش ۱۲، آبان ۱۳۰۴).
- پیاده‌نظام*: (دی ۱۳۱۵، ش ۱)؛ (بهمن ۱۳۱۸، ش ۲).
- چهره‌نما*: (سال ۱۳۲۲، ش ۹).
- حبل‌المتین*: (۲۵ شهریور ۱۳۰۳، ش ۷)؛ (۱۰ آذر ۱۳۰۳، ش ۱۴)؛ (۱۳۰۳، ش ۱۵)؛ (۸ دی ۱۳۰۳، ش ۱۱)؛ (۲۲ دی ۱۳۰۳، ش ۱۳)؛ (۲۰ بهمن ۱۳۰۳، ش ۱۳)؛ (۱۱ اسفند ۱۳۰۳، ش ۶)؛ (۱۱ اردیبهشت ۱۳۰۴، ش ۱۷)؛ (۲۹ خرداد ۱۳۰۴، ش ۱۷)؛ (۵ تیر ۱۳۰۴، ش ۹)؛ (۱۳ شهریور ۱۳۰۴، ش ۲۳)؛ (۲۰ شهریور ۱۳۰۴، ش ۲۳).



ش ۲۹؛ (س ۳۴، ش ۷، ۳ اسفند ۱۳۰۴)؛ (س ۳۳، ش ۲۳، ۲۵ اردیبهشت ۱۳۰۵)؛ (س ۳۴، ش ۲۳، آذر ۱۳۰۵)؛ (س ۳۶، ش ۳، ۳ دی ۱۳۰۶)؛ (س ۳۶، ش ۶، ۲۶ دی ۱۳۰۶)؛ (س ۳۶، ش ۱۶-۱۷، ۱۴ فروردین ۱۳۰۷)؛ (س ۳۶، ش ۲۳، ۲۵ اردیبهشت ۱۳۰۷)؛ (س ۳۶، ش ۲۹، ۵ تیر ۱۳۰۷)؛ (س ۳۶، ش ۳۱-۳۰، ۱۹ تیر ۱۳۰۷)؛ (س ۳۶، ش ۳۹-۴۰، ۲۰ شهریور ۱۳۰۷)؛ (س ۳۶، ش ۴۱-۴۲، ۱۰ مهر ۱۳۰۷)؛ (س ۳۶، ش ۴۴، ۲۴ مهر ۱۳۰۷)؛ (س ۳۷، ش ۳۶-۳۷، ۵ شهریور ۱۳۰۸)؛ (س ۳۷، ش ۴۳-۴۲، ۱۶ مهر ۱۳۰۸)؛ (س ۳۸، ش ۵، ۱۰ دی ۱۳۰۸)؛ (س ۳۸، ش ۹، ۱۵ بهمن ۱۳۰۸)؛ (س ۳۹، ش ۱۲، آذر ۱۳۰۹)؛ (س ۲۱، ش ۲۸، ۱۳ ربیع الاول ۱۳۳۲).

خلیج ایران: (س ۲، ش ۲، آذر ۱۳۰۹، ص ۱)؛ (س ۲، ش ۱۷، ۵ فروردین ۱۳۱۰).

سواره نظام: (دی ۱۳۱۵، ش ۱)؛ (فروردین ۱۳۱۸، ش ۱).

طوفان: (سنبله ۱۳۰۰)؛ (س ۲، ش ۵۲، ۲۲ حمل ۱۳۰۲).

عصر حدید: (ش ۲، اسفند ۱۳۰۶)؛ (ش ۲۱، اردیبهشت ۱۳۰۹)؛ (ش ۲۵، مرداد ۱۳۰۹).

علوم مالیه و اقتصاد: (س ۱، ش ۲، جوزا، سرطان و اسد ۱۳۰۳)؛ (س ۱، ش ۳، سنبله، میزان، و عقرب ۱۳۰۳).

قشون: (ش ۱، حوت ۱۳۰۰)؛ (شماره ۲، ۹ حوت ۱۳۰۰)؛ (ش ۳، ۱۶ حوت ۱۳۰۰).

قلم آزاد: (شماره ۱۱-۲، آذر ۱۳۰۸)؛ (ش ۵۰، فروردین ۱۳۰۹)؛ (ش ۸-۹، مرداد و شهریور ۱۳۰۹)؛ (ش ۱۲، اردیبهشت ۱۳۱۰).

اردیبهشت ۱۳۱۰).

گمرکات ایران: (ش ۵۴، اردیبهشت ۱۳۱۳)؛ (ش ۵۵، خرداد ۱۳۱۳)؛ (ش ۶۷، خرداد ۱۳۱۴)؛ (ش ۷۷، فروردین ۱۳۱۵).

نامه اقتصاد و بازرگانی: (س ۴، ش ۹، آذر ۱۳۲۰)؛ (س ۴، ش ۱۰، دی ۱۳۲۰).

نامه بازرگان: (ش ۳، اردیبهشت ۱۳۱۷)؛ (ش ۴، خرداد ۱۳۱۷)؛ (ش ۷، مهر ۱۳۱۹)؛ (ش ۱۳، فروردین ۱۳۱۸)؛ (ش ۱۵، خرداد ۱۳۱۸).

نامه راه: (س ۱، ش ۴، شهریور ۱۳۱۹).

نامه ماهانه ژاندارمری: (س ۱۳۳۳، ش ۲).

نظمیه: (خرداد ۱۳۰۴)؛ (تیر ۱۳۰۴، ش ۱)؛ (مرداد ۱۳۰۴).

نیروی هوایی شاهنشاهی: (اسفند ۱۳۴۹، ش ۳۰۷).

English translation of references

Documents

Sāzmān-e Asnād va Ketābxāne-ye Melli-ye Irān (Sākmā) (The National Library and Archives of Iran), document numbers:

98/293/3976; 98/298/9224; 240/125; 240/273; 240/292; 240/439; 240/870;



240/11138; 240/1460; 240/2511; 240/3831; 240/4266; 240/4267; 240/4278;
240/4279; 240/4719; 240/4932; 240/5376; 240/5470; 240/5983; 240/8245;
240/10065; 240/11422; 240/13008; 240/14040; 240/16435; 240/17810; 240/20147;
240/20905; 240/24033; 240/28627; 240/28993; 240/29402; 240/29929; 240/30991;
240/31299; 240/31303; 240/32202; 240/34788; 240/43049; 240/44519; 240/45932;
240/48922; 240/52219; 240/52493; 240/53219; 240/58431; 240/74948; 240/75993;
240/79338; 240/85235; 240/86180; 240/88192; 240/93795; 240/96118; 260/464;
290/288; 291/2472; 293/1108; 293/4517; 293/6921; 293/32691; 293/39076;
293/122483; 293/134860; 293/32691; 293/302; 310/36162; 355/21; 355/21;
355/506; 355/588; 355/608; 365/485; 27804/85594; 4945; 2656. [Persian]

Books

- “*Asnādi as otāq-e bāzargāni-ye Bušehr*” (Documents from Bushehr Chamber of Commerce) (vol. 1). (1393/2014). Edited by MojtabaParidar. Tehran: Otāq-e Bāzargāni-ye Bušehr(Bushehr Chamber of Commerce) vanašr-e Ābādbum. [Persian]
- “*Gāhnāme: Panjāhsālšāhanšāhi-ye Pahlavi*” (Chronology of the fifty-year Pahlavi Kingship) (vol. 1). (1356/1977). Tehran: Ketābxāne-ye Pahlavi. [Persian]
- GhaemMaghami, Jahangir. (1326/1947). “*Tārix-e tahavvolāt-e siyāsi-ye nezām-e Irān*” (History of political developments in Iran). Tehran: Matbu’āt. [Persian]
- GhaemMaghami, Jahangir. (1355/1976). “*Tārix-e žāndārmeri-ye Irān az qadim ta rinayyāmtāsr-e hāzer*” (History of the Iranian Gendarmerie from the earliest times to the present). Tehran: n. p. [Persian]
- “*Gozide-ye asnād-e Xalij-e Fārs*” (Excerpts from Persian Gulf documents) (vol. 3). (1373/1994). Edited by Mina Zahirnejad. Tehran: Dafter-e Motāle’āt-e SiyāsivaBein-ol-Melali-ye Vezārat-e Omur-e Xārejeh (Institute for Political and International Studies). [Persian]
- Jafari Valdani, Asghar. (1376/1997). “*Negāhi tārixī be jazāyer-e Irāni-ye TonbvaAbumusā*” (A historical look at the Iranian islands of Tunb and Abu-Musa). Tehran: Dafter-e Motāle’āt-e Siyāsi va Bein-ol-Melal-e Vezārat-e Omur-e



- Xārejeh ((Institute for Political and International Studies). [Persian]
- Janpoulad, Ahmad. (1385/2006). *“Sargozašt-e yekafsar-e Irāni”* (The story of an Iranian officer). Tehran: PardisvaŠirāzeh. [Persian]
- Kazemi, Mohammad; & Alborz, Manouchehr. (1355/1976). *“Tārix-e panjāhsāle-ye niru-ye zamini-ye šāhanšāhi-ye Pahlavi”* (The fifty-year history of the Imperial Land Forces of Iran) (vol. 1). Tehran: Āyin-e Melli-ye Bozorgdāšt-e Panjāh-sāl-e Šāhanšāhi-ye Pahlavi. [Persian]
- Keyhan, Masoud. (1310/1931). *“Joqrāfiyā-ye mofassal-e Irān”* (Detailed geography of Iran) (vol. 3). Tehran: Matbāe-ye Majles. [Persian]
- KouhiKermani, Hossein. (1324/1945). *“Tārix-e taryākvataryākidarIrān”* (History of opium and opium-addicts in Iran). Tehran: Ketāb-foruši-ye Mohammad Ali ‘Elmi. [Persian]
- Lava Mokhtari, Pasha. (1329/1950). *“Tārix-e haftād-sāle-ye polis-e Irān”* (Seventy years history of Iranian police). Tehran: Čāpxāne-ye Arteš. [Persian]
- Madani, Ahmad. (1341/1962). *“Daryānavardi-ye Xalije Fārs va pišine-hā-ye tārixī-ye ān”* (Persian Gulf navigation and its historical backgrounds). Tehran: Edāre-ye Kol-le Entesārāt va Rādiyo. [Persian]
- MosavvarRahmani, Gholamreza. (1368/1989). *“Kohneh-sarbāz: Xāterāt-e siyāsivanezāmi-ye sarhang-e setādQolāmrezāMosavvar-e Rahmāni”* (Veteran: Political and military memoirs of Colonel Gholamreza Mosavvar Rahmani). Tehran: Rasā. [Persian]
- “Majmu’emosavvabāt-e majles-e šorā-ye melli”* (Collection of approvals of the National Assembly) (7th term) (vol. 1). (1307/1928). Tehran: Entesārāt-e Majles-e Šorā-ye Melli. [Persian]
- Nafisi, Saeed. (1345/1966). *“Tārix-e mo’āser-e Irānazkudetā-ye sevvom-e Esfand-māh-e 1299 tābišt-o čahārom-e Šahrivarmāh-e 1320”* (Contemporary history of Iran from the coup d’état of the 22nd of February 1920 to the 15th of September 1941). Tehran: Foruqi. [Persian]
- Nobakht, Habibollah. (1342 AH/1923). *“Šāhanšāh Pahlavi”* (Pahlavi Emperor). Tehran: Matbāe-ye Majles. [Persian]



- Raean, Esmael. (1356/1977). *“Daryānavardi-ye Irāniyān: Az asr-e este’ mārtaemruz”* (Iranian navigation: From the colonial era to the present day). Tehran: Jāvidān. [Persian]
- RahimzadehSafavi, Ali Asghar. (1308/1929). *“Irān-e eqtesādi”* (Economic Iran). Tehran: Čāpxāne-ye Ettehādie-ye Tehrān. [Persian]
- Safavi, Ebrahim. (1368/1989). *“Xātere-hā-ye tārixi”* (Historical memories). Tehran: Ketābsarā. [Persian]
- Sheikhholeslami, Javad. (1366/1987). *“Qatl-e Atābak va šānzdah maqāle-ye tahqiqi-ye digar”* (The murder of Atabak and sixteen other investigative articles). Tehran: Keyhān. [Persian]
- Yekrangian, Mirhosein. (1336/1957). *“Golgun-kafanān: Guše-eeztārix-e nezāmi-ye mo’āser: Az asr-e deraxšān-e Safavi tā hādese-ye nāgovār-e Šahrivar-e 20”* (War martyrs: A part of Contemporary military history: From the brilliant Safavid era to the tragic incident of September 1941). Tehran: Ketāb-foruši-ye Mohammad Ali ‘Elmi. [Persian]

Press

- “Asr-e Hadid”*: (no. 2, Esfand 1306 / March 1928); (no. 21, Ordibehešt 1309 / May 1930); (no. 25, Mordād 1309 / June 1930). [Persian]
- “Aša’e-ye Pahlavi”*: (Esfand 1311/March, 1932, no. 7). [Persian]
- “Čehre-namā”*: (year 1322/1943, no. 9). [Persian]
- “Ettelā’āt”*: (no. 330, 1306/3/3 / 25 May 1927); (no. 629, 1306/12/28 / 19 March 1928); (no. 774, 1308/3/5 / 26 May 1929); (no. 778, 1308/3/11 / 1 June 1929); (no. 825, 1308/4/12 / 3 July 1929); (no. 839, 1308/4/30 / 21 July 1929); (no. 845, 1308/6/6 / 28 August 1929); (no. 1140, 1309/6/29 / 20 September 1930); (no. 1213, 1309/9/24 / 15 December 1930); (no. 1234, 21 Dey 1309/ 11 January 1931); (no. 1243, 1309/11/1 / 21 January 1931). [Persian]
- “Gomrokāt-e Irān”*: (no. 54, Ordibehešt 1313 / May 1934); (no. 55, Xordād 1313 / June 1934); (no. 67, Xordād 1314 / June 1925); (no. 77, Farvardin 1315 / May 1936). [Persian]



“Habl-ol-Matin”: (25 Šahrivar 1303 / 16 September 1924, no. 7); (10 Āzar 1303 / 1 December 1924, no. 14); (1 Dey 1303 / 22 December 1924, no. 15); (8 Dey 1303 / 29 December 1924, no. 11); (22 Dey 1303 / 12 January 1925, no. 13); (20 Bahman 1303 / 9 February 1925, no. 13); (11 Esfand 1303 / 2 March 1925, no. 6); (11 Ordibehešt 1304, 1 May 1925, no. 17); (29 Xordād 1304 / 19 June 1925, no. 17); (5 Tir 1304 / 26 June 1925, no. 9); (13 Šahrivar 1304 / 4 September 1925, no. 23); (20 Šahrivar 1304 / 11 September 1925, no. 29); (year 34, no. 7, 3 Esfand 1304/22 February 1926); (year 33, no. 23, 25 Ordibehešt 1305 / 16 May 1926); (year 34, no. 23, Āzar 1305 / December 1926); (year 36, no. 3, 5 Dey 1306 / 27 December 1927); (year 36, no. 6, 26 Dey 1306 / 17 January 1928); (year 36, no. 16-17, 14 Farvardin 1307 / 3 April 1928); (year 36, no. 23, 25 Ordibehešt 1307 / 15 May 1928); (year 36, no. 29, 5 Tir 1307 / 26 June 1928); (year 36, no. 30-31, 19 Tir 1307 / 10 July 1928); (year 36, no. 39-40, 20 Šahrivar 1307 / 27 August 1928); (year 36, no. 41-42, 10 Mehr 1307 / 2 October 1928); (year 36, no. 44, 24 Mehr 1307 / 16 October 1928); (year 37, no. 36-37, 5 Šahrivar 1308 / 27 August 1929); (year 37, no. 42-43, 16 Mehr 1308 / 8 October 1929); (year 38, no. 5, 10 Dey 1308 / 31 December 1929); (year 38, no. 9, 15 Bahman 1308 / 4 February 1930); (year 39, no. 12, 3 Āzar 1309 / 24 November 1930); (year 21, no. 28, 13 Rabi^ʿ al-Awwal 1332 / 9 February 1914). [Persian]

“Irān-e Bāstān”: (Esfand 1311 / March 1933, no. 7). [Persian]

“Irān-Šahr”: (year 3, no. 11, 1 Mehr 1304 / 23 September 1925); (year 3, no. 12, 1 Ābān 1304 / 23 October 1925). [Persian]

“Nāme-ye Bāzargān”: (no. 3, Ordibehešt 1317 / May 1938); (no. 4, Xordād 1317 / June 1938); (no. 7, Mehr 1319 / October 1940), (no. 13, Farvardin 1318 / April 1939); (no. 15, Xordād 1318 / June 1939). [Persian]

“Nāme-ye EqtesādvaBāzargāni”: (year 3, no. 9, Āzar 1320 / December 1941); (year 4, no. 10, Dey 1320 / January 1942). [Persian]

“Nāme-ye Māhāne-ye Žāndārmeri”: (1333/1954, no. 2). [Persian]

“Nāme-ye Rāh”: (year 1, no. 4, Šahrivar 1319 / September 1940). [Persian]

“Nazmiyeh”: (Xordād 1304 / June 1925); (Tir 1304 / July 1925, no. 1); (Mordād 1304



/ August 1925). [Persian]

“*Niru-ye Havāyi-ye Šāhansāhi*”: (Esfand 1349 / March 1971, no. 307). [Persian]

“*Olum-e MāliyhvaEqtesād*”: (year 1, no. 2, Jozā, SaratānvaAsad 1303 / June, July, & August 1924); (year 1, no. 3, Sonboleh, MizānvaAqgrab 1303 / September, October, & November 1924). [Persian]

“*Otāq-e Tejārat*”: (1st of Ābān 1308/ 23rd of October 1929); (year 4, no. 63, 1st of Xordād 1312/22nd of May 1933); (year 5, no. 84-85, 1st half of Ordibehešt 1313/ end of April 1934); (year 6, no. 116, 2nd half of Mordād 1314/ 1st half of August 1935). [Persian]

“*Piyāde-Nezām*”: (Dey 1315 / January 1937, no. 1); (Bahman 1318 / February 1930, no. 2). [Persian]

“*Qalam-e Āzād*”: (no. 2-11, Āzar 1308 / December 1929); (no. 50, Farvardin 1309 / April 1930); (no. 8-9, MordādvaŠahrivar 1309 / August & September 1930); (no. 12, Ordibehešt 1310 / May 1931). [Persian]

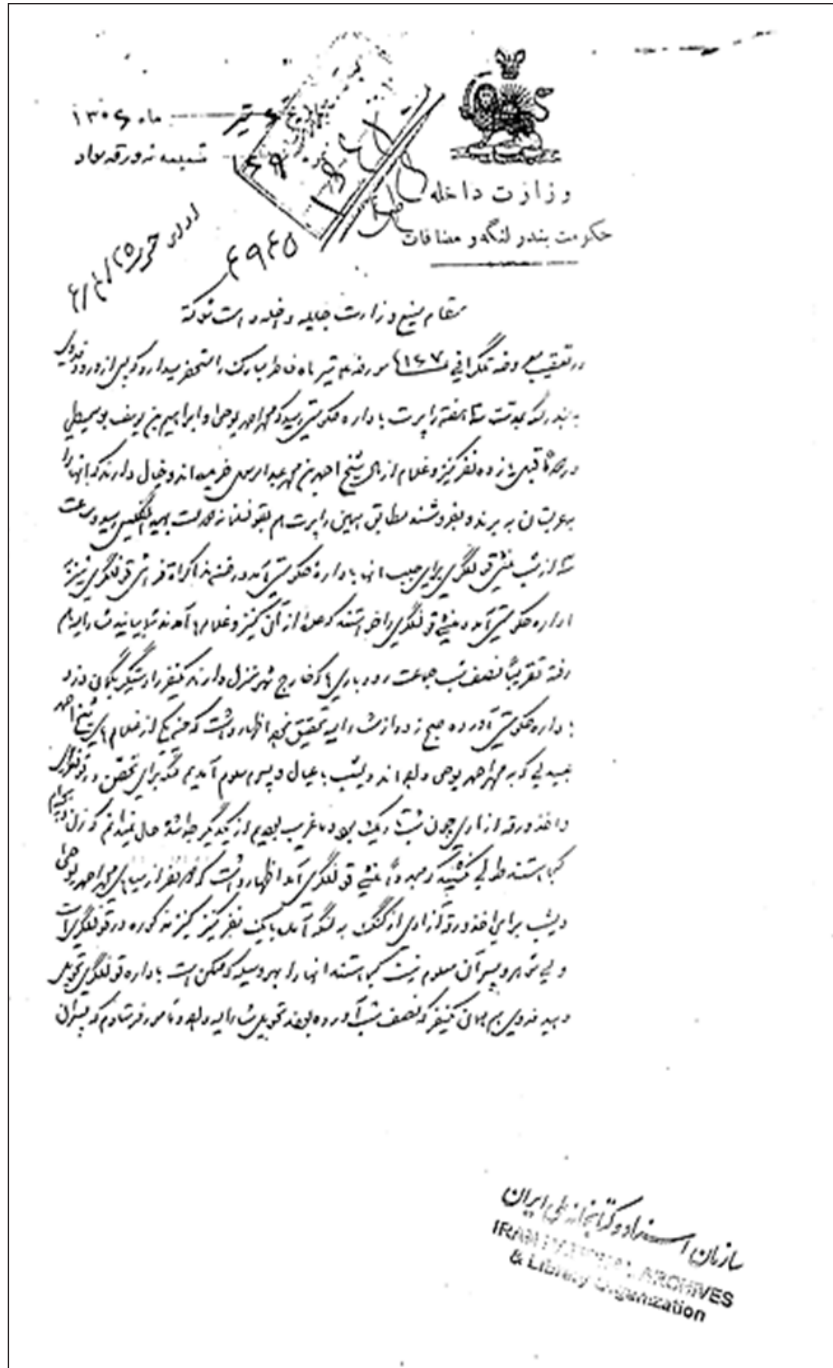
“*Qošun*”: (no. 1, Hut 1300 / March 1922); (no. 2, 9 Hut 1300 / 28 February 1922), (no. 3, 16 Hut 1300 / 7 March 1922). [Persian]

“*Savāre-Nezām*”: (Dey 1315 / January 1937, no. 1); (Farvardin 1318 / April 1939, no. 1). [Persian]

“*Tufān*”: (Sonbole1300/ September 1921); (year 2, no. 52, 22 Haml 1302/ 12 April 1923). [Persian]

“*Xalij-e Irān*”: (year 2, no. 2, 3 Āzar 1309 / 24 November 1930, p. 1); (year 2, no. 17, 5 Farvardin 1310 / 26 March 1931). [Persian]





سند شماره ۱

قاچاق انسان



۸۸۱۹۴ - ۲۵۱۸۴
 مورخه ۲۳ / ۱۱ / ۱۳۳۰
 ۷۷۹۹۰

دکن ۲
 شعبه ۲
 ضمیمه

وزارت جنگ
 ستاد ارتش

در جواب مراسله حروف و اعداد
 میزبه که ششم نمبر است با نمبر
 ذکر شود

۱۳ / ۹ / ۳۸
 ۱۴

بسم الله الرحمن الرحیم
 بطن در بر هر جزئی که
 میوه در آن است
 سر و زین باندن که
 ایقان چه در طرفین
 احوال در هر آن
 ایقان را کشیده

مهر
 ۱۳۳۰ / ۱۱ / ۲۳

وزارت جنگ
 ۱۳۳۰ / ۱۱ / ۲۳
 ۴۷۰۴۲

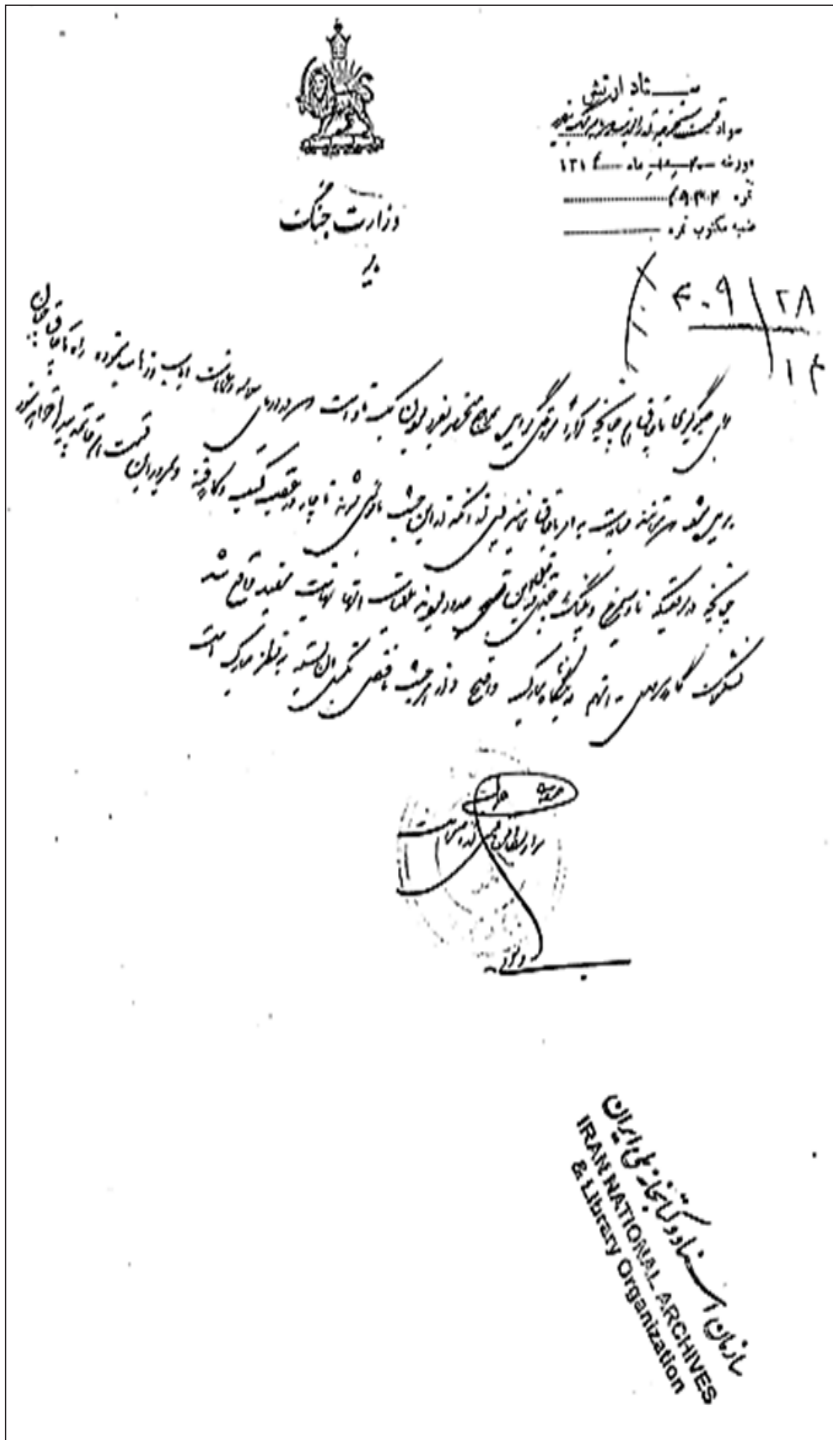
۵۹۲۱۵
 ۱۳۳۰ / ۱۱ / ۲۵

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران
 IRAN NATIONAL ARCHIVES
 & Library Organization

سند شماره ۳

شناخت عوامل اصلی قاچاق و لزوم مبارزه شدید با آنان





سند شماره ۶

اهمیت نیروی دریایی خلیج فارس
در مبارزه با قاچاق

