

Analytical Study of the Effects of Tribal Elements on the Functioning of Roads through Mamasani District along Bushehr-Shiraz Road Network during the Qajar Period

Aref Eshaghi*
Ali Akbar Ja'fari**
Fareydoon Allahyari***

1. Abstract

Bushehr had a high status and was of high importance among the southern entry routes and ports in Iran on the coast of the Persian Gulf during the Qajar period (1210-1344 AH/1788-1925 AD). This port city was considered the center of economic exchanges, political and cultural relations, and even military affairs. Connection of this important center with the inner cities and the capital, as well as the ongoing issues related to this connection through Bushehr-Shiraz road network, added to the need for paying more attention to this subject matter. The passage of this transportation route through the areas controlled by Mamasani tribes and their strong impacts on the security and prosperity of activities along this road or insecurity, sluggishness, and the many problems created in this regard indicated the active and reactive effects of this road network triggered by the tribal structure of inhabitants surrounding it.

Considering the importance of this issue, this study aimed to investigate the effects of tribal elements on the functions of the roads through Mamasani District along Bushehr-Shiraz road network during the Qajar period. In fact, we sought to answer this question: "What effects did the Lor tribes of Mamasani District have on the functioning of the roads in this region along the important Bushehr-Shiraz road network during the Qajar period?" This research dealt with this issue through library, documentary, and field study methods.

2. Introduction

The security of Bushehr-Shiraz communication routes and the dominance of Mamasani tribes over an important part of these routes were among the socio-political factors creating tension in the region. The importance of the means of communication in fulfilling the interests of Britain, local rulers, and the central government created new socio-political and economic relations in the areas where these roads passed, as well as their surrounding areas. These new relations caused the mentioned areas to undergo new serious socio-political changes. The course of these historical developments affected an important part of the history of southern Iran. Therefore, the central subject of this research was to investigate and explain

* PhD Candidate in Local History, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, University of Isfahan, Isfahan, Iran

** Assistant Professor of History Department, Faculty of Literature and Humanities, University of Isfahan, Isfahan, Iran
(Corresponding Author) a.jafari@ltr.ui.ac.ir

*** Full Professor of History Department, Faculty of Literature and Humanities, University of Isfahan, Isfahan, Iran

the effects of tribal elements on the functions of the roads through Mamasani District along Bushehr-Shiraz road network during the Qajar period. Moreover, the present study sought to answer this question: "What effects did the Lor tribes of Mamasani District have on the functioning of the roads in this region along the important Bushehr-Shiraz road network during the Qajar period?"

Despite the importance and status of Mamasani tribes in the developments of the southern regions of Iran, little research has been conducted in this regard. Particularly, the subject of this article has not received much attention. This subject of study or other issues related to Mamasani tribes have been addressed mainly due to the historical connections of the mentioned tribes with Qashqai tribe, which has received more research attention. Some examples are the papers written by Mansour Nasiri Tayebi entitled "Pars State and Foreign Powers from Constitutionalism to the Reign of Reza Shah" and "The Role of the Qashqais in the History and Culture of Iran". Although the research paper by Ali Rasouli and Ali Shahvand entitled "Local Competitions in Pars State and Relocation of Bushehr-Shiraz Route from Shahi to Gereh Road (1909-1910 AD/1327-1329 AH) has not addressed the role of Mamasani tribes in Bushehr-Shiraz road network, it is a study about this communication route, thus dealing with the routes of this road network. Anyhow, the subject of this research was a new approach to some communication routes through this important road network.

Undoubtedly, due to the lack of resources and research background regarding Mamasani tribes, the study of this subject was associated with many difficulties. Therefore, attempts were made to fill in part of the information and historical data gaps through access to private unclassified documents of some local families, as well as interviews with local informants, who were oral narrators of the news about long-lived people and their predecessors though they had not witnessed the events and happenings themselves. It should be considered that an important part of the history of tribes, which is either about the events that have not been regarded in the official and national historiography or a different narrative from the official and governmental narrative, should be recognized based on this category of oral narrations that have been passed down from generation to generation.

3. Materials and Methods

In this research, library, documentary, and field study methods were applied to determine the effects of Mamasani tribes on the functioning of roads through Mamasani region in the important Bushehr-Shiraz road network during the Qajar period. To this goal, the researcher used the private unclassified documents obtained from local informants and through interviews with them.

4. Discussion, Results, and Conclusion

During the Qajar period, especially after the Nasserite era, the British government's attention to the strategic location of Bushehr City turned this port into a sea gate of trading and conducting Iranian foreign and cultural policies. The main transit route network for commercial goods was the royal road of Bushehr-Shiraz road network. An important part of this route overlapped with the roads that were dominated by Mamasani tribes during the mentioned period. The local government unions that were mainly affected by provision of interests and gaining revenues through unwritten contracts provided securities of the roads. The action and reaction of all the regions located along this trading route created a kind of political, social, and economic common market. They were strongly influenced by each other so that any insecurity in one region created a severe crisis on other regions. As

aforementioned, the issue of insecurity on Bushehr-Shiraz trading route and domination and rioting of Mamasani tribes urged the British agents, who had come up with a comprehensive policy on the background of Mamasani tribes' customs and their bio-social, cultural, moral, and ethnic backgrounds while performing political duties in the interests of their own government, to carefully take into account the economic, social, and cultural aspects of Mamasani region. The result of this recognition was the British government's perception of the fact that Mamasani tribes were not following its own interests. Therefore, the British government's strategy to get out of the crisis and provide security of the communication routes in Bushehr-Shiraz road network caused more British intervention in hope of fulfilling its political and economic interests. Mamasani District was put into crisis by Moin al-Tojjar Bushehri encroaching on its lands. This was associated with Qashqai leaders waging wars against Mamasani tribes with the central government's support, particularly through the intervention of Britain. Eventually, all these factors caused Solat al-Dawla Qashqa'i to compete with other local rulers along the royal road, especially the routes passing through Mamasani District. The Ghavamal-Mulk dynasty, with their own political and economic motives instead of collaborating with Mamasani tribes in caravans' passing through this region to make secure the royal road and the common routes of the tribes on Qashqai and Mamasani tribes, this region proposed the winter road of Qashqai regions to the British government rather than Mamasani roads. In addition to having no economic justification, this action could not politically serve Qashqai Ilkhan's interests. However, the Ilkhan took necessary steps in the direction of British interests to create a crisis and eliminate Mamasani tribes' power and dominance over Bushehr-Shiraz road network.

5. Keywords

Mamasani District, Bushehr-Shiraz road network, tribes, local rulers, Qajar, British government

6. References

1. Abrahamian, Yervand (1998). *Iran between Two Revolutions*. Translated by Kazem Firoozmand et al., Tehran, Markaz Publishing, 12th edition.
2. Akasheh, Eskandar Khan (1986). *Tarikh Bakhtiari*. Tehran, Yassavoli Publications.
3. Akhgar, Ahmad (1987). *My Life in Seventy Years of Contemporary Iranian History*. Bija, Khosheh Publications.
4. Asadpour, Hamid (2013). *History of Shabankareh*. Bushehr, Persian Gulf University, Tose'e Sabz Publishing Institute.
5. Asadpour, Hamid, Eshaqi, Aref (2014). *Re-analysis of the Dimensions of the Confrontation between the People of Mamasani and Moin al-Tojjar Bushehri based on Newly Found Local Documents*. Historical Research, 50th year, , Issue 2, Series 22.
6. Asadpour, Hamid, Eshaqi, Aref (2014). *The Importance of Mamasani Geography and its Civilizational Role in the Persian Gulf*. History of Islamic Culture and Civilization, 5th Year, Issue 17, Winter, pp. 115-143.
7. Baring, Walter (1882). *Reports on a Journey to Shushtar, Dizful, Behbahan, and Shiraz*. Tehran, Vol. 24.
8. Bayat, Kaveh (1993). *Moein-ol Tojjar Bushehri and his Campaign against Mamasani*. Ganjineh Asnad, pp. 10 -11.
9. Bowon, H. V. (2006). *The Business of Empire: The East India Company and Imperial British*. 1756-1836, Newyork, Cambridge.

10. *Constitutionalism in the South of Iran according to the British Ambassador's Report in Bushehr in 1332-1323 AH/1905-1915 AD*. Translated and edited by Hassan Zanganeh, Institute of Contemporary Iranian History Studies, Iranology Foundation, Bushehr Branch, Tehran.
11. Cox, Percy (1998). *Annual Reports of the British Consul General in Bushehr (1905-1911 AD/1329-1339 AH)*. Translated by Hassan Zanganeh, Tehran, Parvin Publications.
12. Curzon, George Nathaniel (1994). *Persia and the Persian Question*. Translated by Gholam Ali Vahid Mazandarani, Tehran, Elmi Farhangi Publications, Vols. 1 and 2.
13. Dobed, Baron (2006). *Travelogue of Lorestan and Khuzestan*. Translated by Mohammad Hassan Aria, Tehran, Elmiva Farhangi Publication.
14. Eshaqi, Aref (2012). *The Political and Economic Position of the Persian Gulf during the Reign of Shah Sultan Hossein Safavid*. Thesis, Persian Gulf University of Bushehr.
15. Fars Province Jihad Agricultural Organization (2006). *Socio-economic Organization Plan of Space and Rural Settlements of Doshmanziari District of Mamasani*. Consulting Engineers, Development and Appropriate Agricultural Technology, Vol. 1.
16. Fathinejad, Nasrollah (2014). *Memoirs of Nasrollah Khan Fathinejad*. Shiraz, Navid Publications.
17. Flandén, Eugene (2004). *Journey to Iran*. Translated by Hossein Noor Sadeghi, Tehran, Eshraqi.
18. Garmroudi, Mirza Fattah Khan (1991). *Mamasani Travelogue*. Edited by Fathuddin Fattahi, Tehran, Mostofi Publications, 2nd edition.
19. Gavbe, Heinz (1998). *Arjan and Kohgiluyeh*. Translated by Saeed Farhoudi, edited by Ahmad Eghtedari, Association of Cultural Works and Honors, Tehran.
20. Ghahremani, Hamid (1993). *History of Nomadic Events in Fars*. Tehran, Elmi Publications.
21. Habibi Fahliani, Hassan (1992). *Mamasani in the Passage of History*. Navid Shiraz Publications, 1st edition.
22. Habibi Fahliani, Hassan (2005). *Poetry, Music and Oral Literature of Mamasani People*. Shiraz, Fars Encyclopedia and Cultural Heritage and Tourism Organization Publication.
23. Haghayegh Negar Khormoji, Mohammad Jafar (1966). *Haghayegh Al-Akhbar Naseri*. Edited by Hossein Khadivjam, Tehran.
24. Hosseini Fasaei, Hassan (2009). *Farsnameh Naseri*. Edited by Dr. Mansour Rastgar Fasaei, Tehran, Amir Kabir, 4th edition, Vols. 1 and 2.
25. Ibn Batuteh (unpublished). *Ibn Batuteh's Travelogue*. Translated by Mohammad Ali Movahed, Agah Publications.
26. Ibn Hawqal (1987). *Surah Al-Ardh*. Translated by Dr. Jafar Sha'ar, Tehran, Bongah-e Tarjomeh and Nashr-e Ketab.
27. Ibn Khordadbeh (1971). *Masalekwa Mamalek*. Translated by Saeed Khakrand, Tehran, Institute of Historical Studies and Publications.
28. Ilami, Baba Khan (2013). *Political and Social History of Mamasani*. Shiraz, Adib Publications, Mostafavi Publishing Center.
29. Istakhri, Abu Ishaq (1961). *Masalakva Mamalak*. Tehran, Bongah-e Tarjomeh and Nashr-e Ketab.
30. Jones, Sir Harford (1353). *The Last Days of Lotfali Khan Zand*. Translated by Homa Nategh and John Greeny, Tehran, Sepehr Printing House.
31. Kitab-e Abi (1989). *Confidential reports of the British Foreign Office on the Iranian Constitutional Revolution*. Edited by Ahmad Bashiri, Tehran, Nashr-e No. 2, Vols. 4 and 5.

32. Le Strange, Guy (1985). *The Lands of the Eastern Caliphate: Mesopotamia, Persia, and Central Asia from the Moslem Conquest to the Time of Timur*. Translated by Mahmoud Erfan, Elmi Farhangi Publications, 2nd edition.
33. Majidi Koraei, Noor Mohammad (1992). *History and Geography of Mamasani*. Tehran, Elmi Farhangi Publications.
34. Malkolm, John (2001). *Southern Iran according to Travel Writers*. Travelogue of Sir John Malkolm, translated by Hassan Zanganeh, Shiraz, Navid Publications.
35. Masson, Charles (1843). *Narrative of a Journey to Kalat*. Eastren Balochestan, London, New Burlington St.
36. Mir Jafari, Hossein, Hashemi Ardakani, Majid (1974). *Shah Tahmasb Safavid's Decree to Maulana Razi al-Din Mohammad*. Historical Studies, Issue 2, Year 9, June-July, Series 51, pp. 95-110.
37. Mirk, Mohammad Ibn Masoud (2006). *Riyadh Al-Fardous*. Tehran, Dr. Mahmoud Afshar Publications, edited by Iraj Afshar and Fereshteh Zaranian.
38. Mirzaei Darreh Shouri, Gholamreza (2002). *Qashqais and the Struggles of the People of the South*. Tehran, Islamic Revolution Center Publications.
39. Moghaddasi, Abu Abdullah Mohammad Ibn Ahmad (1982). *Ahsan Al-Taqaqim Fi Ma'rifah Al-Aqalim*. Translated by Dr. Ali Monzavi, Tehran, Iranian authors and translators.
40. Monteith, William (1857). *Notes on the Routes from Bushehr to Shiraz*. Royal Geographical Society of London, Vol. 27.
41. Moriah, James (2007). *Travelogue*. Translated by Abolghasem Sari, Tehran, Toos, Vol. 2.
42. Motaharizadeh, Musa (2004). *Nasser Divan Kazerun according to the Documents*. Tehran, Kazerunieh Publications.
43. Nasiri Tayebi, Mansour (2005). *Fars Province and Foreign Powers from Constitutionalism to the Reign of Reza Shah*. Tehran, Documentation and Research Services Center.
44. Niebuhr, Carsten (1975). *Niebuhr's Travelogue*. Translated by Parviz Rajabi, Touka Publications.
45. Nylstroom, Gostav (1993). *Memoirs of Major Gostav Nylstroom*. Translated by Afshin Parto Bushehr, General Directorate of Islamic Culture and Guidance.
46. Oberling, Pierre (2006). *British Tribal Policy in Southern Iran*. Translated by Kaveh Bayat, Noor Monthly, Issue 4.
47. Qadameh Ibn Jafar Baghdadi (1991). *Al-Kharajwa Sonat Al-Kitab*. Translated by Hossein Qara Chanlu, Tehran, Alborz Publications.
48. Rasouli, Ali, Shahvand, Ali (2016). *Local competitions in Pars and the relocation of the Bushehr-Shiraz route through Shahi to Gereh (1909-1910 AD/1327-1329 AH)*. Historical Research of Iran and Islam, Vol. 18, spring and summer.
49. Razmara, Hossein Ali (1951). *Geographical Culture of Iran*. Tehran, Geographical Department of the Army Headquarters, Vol. 7.
50. Gholi Mirza, Reza (1967). *Travelogue of Rezagholi, Vice Chancellor of Fars*. Edited by Asghar Farmanfarmai Qajar, Tehran, Tehran University Press.
51. Rezaei, Aziz (2009). *History, Geography, and Culture of Mamasani*. Noorabad Mamasani, Faryad Kavir.
52. Sadid al-Saltanah Bandar Abbasi, Mohammad Alikhan (1992). *Northern lands around the Persian Gulf and the Sea of Oman a Hundred Years Ago*. Edited by Ahmad Eghtedari, Tehran, Jahan Moaser Publication.

53. Sadid al-Saltanah Minabi Bandar Abbasi, Mohammad Alikhan (1983). *Sadid al-Saltanah Travelogue "Al-Tadqiq fi Sir al-Tariq"*. Edited and annotated by Ahmad Eghtedari, Tehran, Behnashr Publications.
54. Saeedinia, Habibollah (2010). *Bushehr Customs and Its Role in Persian Gulf Trade in the Qajar Period*. Bushehr, Persian Gulf University Press.
55. Schwartz, Powell (2005). *Historical Geography of Persia*. Translated by Keyikavous Jahandari, Tehran, Association of Cultural Works and Honors.
56. Sepehr, Mohammad Taqi Ibn Mohammad Ali (1998). *Nasekh-al Tavarikh*. Edited by Jahangir Ghaem Maghami, Tehran, Amir Kabir.
57. Shahbazi, Abdullah (1987). *Unknown Tribe (Research on the Kohmare Sorkhi Settlers of Fars)*. Tehran, Ney Publishing Center.
58. Shahshahani, Soheila (1980). *A Look at the History of Mamasani Khans*. Ayandeh Magazine, 6th year.
59. Sykes, Sir Percy (1991). *History of Persia*. Translated by Seyed Mohammad Taghi Fakhr Daei Gilani, Tehran, Donyeye Ketab Publications, Vol. II.
60. *Vaqaye al-Ittifaqiya (1983) (A Collection of Reports by British Cryptographers in the Southern Provinces from 1913 to 1943)*. Edited by Saeedi Sirjani, Tehran.
61. Von Mikusch, Dagobert (1998). *Wasmus*. Translated by Keykavous Jahandari, Qom, Bushehr Studies Center in collaboration with Hamsayeh Publications.
62. Vosoughi, Mohammad Baqer (2005). *History of the Persian Gulf and Neighboring Countries*. Tehran, Samt Publications.
63. Hemmati, Abuzar (2008). *"The War of the Mamasanis and Alexander the Great in the City of Cyrus"*. Faraso Social and Cultural Quarterly, 1st year, Vol. 2, summer.

Interviews:

64. Interview No. 1: interview with *Karimi, Iraj* (aged 85); date of interview: 2019/09/03
65. Interview No. 2: interview with *Goodarzi, Hassan* (aged 70); date of interview: 2013/11/08
66. Interview No. 3: interview with *Khajavi, Ali* (aged 60); date of interview: 2018/02/01

فصل نامه علمی پژوهش های تاریخی (نوع مقاله: پژوهشی)

معاونت پژوهش و فناوری دانشگاه اصفهان

سال پنجاه و هفتم، دوره جدید، سال سیزدهم

شماره چهارم (پیاپی ۵۲)، زمستان ۱۴۰۰، صص ۳۸-۱

تاریخ وصول: ۱۳۹۹/۱۱/۲۵، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۵/۴

Doi: <http://dx.doi.org/10.22108/jhr.2021.126567.2121>

بررسی تحلیلی تأثیر عناصر ایلی بر کارکرد راه های ممسنی در محور بوشهر شیراز در دوره قاجار

عارف اسحاقی* - علی اکبر جعفری** - فریدون الهیاری***

چکیده

در دوره قاجار (۱۲۱۰ تا ۱۳۴۴ ق/ ۱۷۸۸ تا ۱۹۲۵ م)، در میان مبادی ورودی جنوبی و بنادر ایران در کناره خلیج فارس، بوشهر جایگاه عالی و اهمیت بسیار داشت. این شهر بندری، مرکز مبادلات اقتصادی و ارتباطات سیاسی و فرهنگی و حتی مسائل نظامی محسوب می شد. ارتباط این مرکز مهم با شهرهای داخلی و پایتخت و مسائل پیش روی این ارتباط که از محور بوشهر شیراز انجام می شد، بر ضرورت توجه بیشتر به آن می افزود. عبور این محور مواصلاتی از نواحی زیر سلطه ایل ممسنی و تأثیرگذاری شدید ایل ممسنی بر امنیت و رونق و روانی فعالیت های این راه یا ناامنی و بی رونقی و ایجاد مشکلات متعدد، بیان کننده تأثیرپذیری کنشی و واکنشی این محور از ساختار ایلی ساکنان اطراف آن بوده است.

با عنایت به اهمیت موضوع، این پژوهش با هدف بررسی اثرگذاری عناصر ایلی بر کارکردهای راه های ممسنی در محور بوشهر شیراز در دوره قاجار، قصد آن دارد به این پرسش پاسخ گوید: ایل لر ممسنی بر کارکرد راه های این منطقه در محور مهم بوشهر شیراز در دوره قاجار چه تأثیری گذاشته است؟ پژوهش به شیوه مطالعه کتابخانه ای و اسنادی و مطالعه میدانی، این موضوع را بررسی کرده است.

واژه های کلیدی: ممسنی، محور بوشهر شیراز، ایلات، حکام محلی، قاجاریه، دولت انگلستان.

* دانشجوی دکتری گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران eshaghi.aref@gmail.com

** دانشیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران (نویسنده مسؤول) a.jafari@ltr.ui.ac.ir

*** استاد گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران f.allahyari@ltr.ui.ac.ir



مقدمه

امنیت مسیرهای ارتباطی بوشهرشیراز و تسلط ایل ممسنی بر بخش مهمی از این مسیرها، از عوامل تنش‌زای سیاسی اجتماعی بود. اهمیت راه‌های ارتباطی در تأمین منافع انگلیس و حکام محلی و حکومت مرکزی، مناسبات سیاسی اجتماعی و اقتصادی جدیدی را در مناطق محل عبور این راه‌ها و پیرامون آن ایجاد کرد. مناسبات جدید باعث شد این مناطق همواره دستخوش تغییرات سیاسی اجتماعی جدی و تازه‌ای قرار گیرد. سیر این تحولات تاریخی بر بخش مهمی از تاریخ جنوب کشور تأثیر گذاشت؛ از این رو مسئله محوری این پژوهش، بررسی و تبیین تأثیر عناصر ایلی بر کارکردهای راه‌های ممسنی در محور بوشهرشیراز در دوره قاجار است؛ پس پژوهش حاضر در پی پاسخ به این پرسش است: طوایف لر ممسنی بر کارکرد راه‌های این منطقه در محور مهم بوشهرشیراز در دوره قاجار چه تأثیری گذاشته‌اند؟

باوجود اهمیت و جایگاه ایل ممسنی در تحولات مناطق جنوبی ایران، در این باره پژوهش‌های چشمگیری انجام نشده است. به‌ویژه به موضوع این مقاله، توجه چندانی نشده و به طور عمده، با عنایت به ارتباطات تاریخی ایل ممسنی با ایل قشقایی که بیشتر به آن نگریسته شده، حسب ضرورت، این موضوع یا موضوعات دیگری درباره ایل ممسنی بررسی شده است.

از این دست آثار باید از تألیفات منصور نصیری طیبی با نام *ایالت فارس و قدرت‌های خارجی از مشروطیت تا سلطنت رضاشاه و نقش قشقایی‌ها در تاریخ و فرهنگ ایران* نام برد. مقاله علمی پژوهشی علی رسولی و علی شهوند با نام «رقابت‌های محلی در فارسی و جابه‌جایی مسیر بوشهرشیراز از راه شاهی به راه جره ۱۹۰۹-۱۹۱۰/م ۱۳۲۷-۱۳۲۹ق»

نقش طوایف ایل ممسنی را بر راه‌های بوشهرشیراز بررسی نکرده است؛ اما مطالعه‌ای است درباره این محور ارتباطی که موضوع مسیرهای این محور را واکاوی کرده است؛ از این رو، موضوع این پژوهش رویکرد تازه‌ای است به بخشی از مسیرهای ارتباطی این محور مهم.

بی‌تردید باتوجه به کمبود منابع و پیشینه پژوهش‌هایی درباره ایل ممسنی، بررسی موضوع این پژوهش با دشواری‌های بسیاری همراه بوده است؛ پس تلاش شد از راه‌هایی، بخشی از خلاءهای اطلاعاتی و داده‌های تاریخی جبران شود. راه‌هایی همچون: دسترسی به اسناد طبقه‌بندی‌نشده خصوصی برخی خانواده‌های محلی و مصاحبه با افرادی که از منطقه مطلع بودند و اطلاعاتی داشتند؛ اگرچه خود شاهد حوادث و رویدادها نبوده، راوی شفاهی اخبار معمران و پیشینیان‌اند. نباید از نظر دور داشت بخش مهمی از تاریخ ایلات یا درباره رویدادهایی است که تاریخ‌نگاری رسمی و ملی به آنها توجهی نکرده است یا روایت متفاوتی است از روایت رسمی و حکومتی؛ پس تاریخ ایلات را باید برپایه این دسته از روایت‌های شفاهی شناخت که نسل‌به‌نسل انتقال یافته است.

جغرافیای تاریخی منطقه ممسنی

شهرستان ممسنی با مساحت تقریبی ۶ هزار و ۶۳۸ کیلومتر مربع در شمال غربی استان فارس و غرب رشته کوه زاگرس قرار دارد. این شهرستان از طرف شمال و شمال غربی به استان کهگیلویه و بویراحمد، از شمال شرقی به سپیدان (اردکان) از جنوب و جنوب غربی به کازرون و استان بوشهر، از مغرب به شهرستان گچساران و از مشرق به شهرستان شیراز محدود می‌شود (رضایی، ۱۳۸۸: ۷؛ مجیدی، ۱۳۷۱: ۱؛ حبیبی، ۱۳۷۱: ۵۱).

نوبندگان با مرکزیت انبوران و شولستان از اسامی تاریخی این منطقه است. بررسی‌های جغرافیای تاریخی منطقه نشان می‌دهد منطقه ممسنی بخشی از کوره‌شاپور بوده است (لسترنج، ۱۳۶۴: ۲۸۵). در این کوره، شهرهایی وجود دارد که از شاپور بزرگ‌تر بودند؛ همچون کازرون و نوبندگان که مرکز انبوران است (گاوبه، ۱۳۷۷: ۴۹). پس از اینکه مسلمانان ولایت انبوران را فتح کردند، آنجا نام نوبندگان یا بندگان نو و جدیدالاسلام بر خود گرفت. از این زمان، واژه انبوران بر تمام ممسنی اطلاق شد و نوبندگان مرکز این منطقه شد. به طور تقریبی پس از قرن چهارم قمری/دهم میلادی، از واژه انبوران و مرکز آن دیگر خبری نیست و شولستان جایگزین آن شد. شولی‌ها در قصبه فهلیان این منطقه مستقر شدند و نام خود را بر این سرزمین گذاشتند (اسدپور، ۱۳۹۳: ۱۲۶).

ابن بطوطه اطراف کازرون را بلاد شول گفته است (ابن بطوطه، بی‌تا: ۲۶۶/۱). فسایی در فارسنامه، ممسنی را یکی از بلوکات فارس شمرده است که به دو ناحیه گرمسیری و سردسیری تقسیم می‌شود. او در این باره معتقد است جانب جنوبی ممسنی، گرمسیری است که نخل و نارنج را به‌خوبی می‌پروراند؛ ولی از بی‌توجهی اهالی آن، تنها دو سه درخت برای نمونه یافت می‌شود؛ اما طرف شمالی ممسنی سردسیری است که برف را از سالی به سال دیگر نگاه می‌دارد. این بلوک در میانه شمال و غرب شیراز قرار دارد. درازی آن از توکل باد علیای ناحیه دشمن‌زیاری ممسنی تا ده توت ناحیه رستم ممسنی، ۲۶ فرسخ و پهنای آن از اسفیان ناحیه رستم تا چم‌گل ناحیه بکش، ۱۶ فرسخ است. این منطقه از مشرق به بلوک اردکان و کامفیروز و از شمال به بلوک دزکرد و نواحی کهگیلویه و از جنوب به بلوک کازرون و کوهمره‌شکفت محدود است و در قدیم، این بلوک را

شولستان می‌گفتند که قصبه آن نوبندگان بوده است (حسینی فسایی، ۱۳۸۸: ۱۵۶۰/۲).

منطقه ممسنی به لحاظ ایللی، از شمال با لرهای بویراحمد علیا و قلمرو ترک‌نشین‌های قشقایی و از مغرب به لرهای باوی کهگیلویه ختم می‌شود. شرق ممسنی را کوه‌های اردکان فرا گرفته است که قلمرو ترکان قشقایی است و در جنوب غربی این منطقه، لرهای حیات‌داوودی ساکن‌اند. در جنوب و جنوب شرقی نیز کازرونی‌ها و شیرازی‌ها سکونت دارند (گرمودی، ۱۳۷۰: ۲).

این شهرستان از جمله شهرستان‌های فارس است که تا سال ۱۳۲۵ش/۱۹۴۶م، بخشی از شهرستان کازرون فارس محسوب می‌شد و مرکز آن قصبه فهلیان علیا بود؛ اما پس از سال ۱۳۴۲ش/۱۹۶۳م، به فرمانداری ممسنی ارتقاء یافت و نورآباد با بافتی نوین در حکم مرکز فرمانداری انتخاب شد. براساس آنچه گفته شد، قلمرو ایل ممسنی گسترده‌تر بوده و در دوره قاجار علاوه‌بر ممسنی فعلی، بخش‌هایی از قلمرو سپیدان، بویراحمد، کهگیلویه، بوشهر، کازرون و کهمره را شامل بوده است. کریمی درباره مرزهای منطقه ممسنی در دوره قاجار می‌گوید: «در زمان قاجار مرز ممسنی از یک طرف کهمره سرخی نزدیک به شیراز، از طرف دیگر کنار تخته، بی‌بی حکیمه، باباکلان، سرگچینه، بویراحمد و از طرف دیگر تا همایجان، رودبال و کمهرکاکان کشیده شده بود» (مصاحبه شماره یک)؛ بنابراین براساس آنچه گفته شد، شهرستان ممسنی فعلی از مناطق تاریخی انبوران و شولستان برآمده است.

پراکندگی طوایف ایل ممسنی در مسیر راه ارتباطی بوشهر شیراز در دوره قاجار

ایل ممسنی از چهار طایفه جاوید، بکش، دشمن‌زیاری و رستم تشکیل شده است. فرمانی از شاه

تهماسب صفوی، نخستین سندی است که اسامی طوایف بکش و جاوید و رستم ایل ممسنی در آن آمده است (میرجعفری، ۱۳۵۳: ۱۰۵). طایفه بکش از شمال به منطقه رستم و جاوید، از جنوب به مناطق شاه‌یجان و کمارج، از مشرق به منطقه دشمن‌زیاری و از مغرب به منطقه ماهور می‌رسد. حسینی فسایی درباره محدودۀ جغرافیایی و تیره‌های این طایفه می‌نویسد: «بیشتر ناحیه بکش گرمسیر است. این طایفه به چند تیره تقسیم می‌شوند: آل‌میر که آنها را آل‌امیر نیز گویند، باباسالار، تیره علی‌وند (عالیوند)، تیره کرائی که این ناحیه مشتمل بر هشت قریه آباد است» (حسینی فسایی، ۱۳۸۸: ۱۵۶۲/۲).

فرهنگ جغرافیایی ایران محدوده و قلمرو ایلی بکش را این‌گونه معرفی می‌کند: «بکش نام یکی از دهستان‌های پنج‌گانه بخش فہلیان و ممسنی شهرستان کازرون است که مشخصات آن به قرار زیر است: از شمال ارتفاعات ناپاک و قلعه سفید، از جنوب ارتفاعات ماهور میلانی، از خاور کوه‌های دشمن‌زیاری و از باختر ارتفاعات پشت ماهور قرار گرفته است» (رزم‌آرا، ۱۳۳۰: ۳۰/۷).

طایفه جاوید از شمال به منطقه رستم و بویراحمد، از جنوب به منطقه دشمن‌زیاری، از مشرق به شهرستان سپیدان و از مغرب به دهستان بکش متصل است. همین اثر، درباره حدود و ثغور طایفه جاوید می‌نویسد: «جاوید از دهستان‌های پنج‌گانه فہلیان و ممسنی شهرستان کازرون است» (رزم‌آرا، ۱۳۳۰: ۵۸/۷). در زمان قاجار، مرزهای جغرافیایی منطقه جاوید وسعت چشمگیری داشته است؛ به گونه‌ای که برخی از مناطق ذکرشده در حوزه جغرافیایی این منطقه، مانند برم‌فیروز که منطقه وسیعی از کوه‌های شهرستان سپیدان و کمهرکاکان است و همچنین مناطق همایجان و رودبال تا سرناباد و گلیله، اکنون

در حوزه شهرستان سپیدان قرار دارند. طایفه جاوید در قدیم به حالت کوچ‌رو زندگی می‌کردند. مرز کوچ این طایفه در فصل زمستان، ناحیه گرمسیر ماهورمیلانی بوده است و در تابستان تا مناطق بیضاء، بنو، اردکان و همایجان چراگاه داشته‌اند؛ اما در اواخر زمان قاجار، به علت زندگی یکجانشینی، به مناطق ذکرشده منحصر شده است. این طایفه از ایل‌های قدیم لر ممسنی است که در جوار سه ایل بزرگ، یعنی بکش و رستم و شول، در نواحی بیضاء، بنو، همایجان و ش‌ع‌باشت کهگیلویه سکومت داشته است (میرجعفری، ۱۳۵۳: ۱۰۴ و ۱۰۵).

محمد میرک در کتاب *ریاض‌الفردوس خانی* که در سال ۱۰۸۲ق و در عهد شاه سلیمان صفوی (۱۰۷۹ تا ۱۱۰۵ق/ ۱۶۶۶ تا ۱۶۹۴م) نوشته است، در شمار ایلات چهارده‌گانه ممسنی، از این شاخه ایلی ممسنی ذکری به میان نیاورده است (میرک، ۱۳۸۵: ۲۳). همچنین از شاخه‌ای از طایفه جاوید نام برده شده است که در دوران شاه تهماسب صفوی از این ایل جدا شدند و در ایل بابادی بختیاری سکونت اختیار کردند (عکاشه، ۱۳۶۵: ۷۰۰).

قلمرو زیست طایفه رستم از شمال به دشت روم (دشت ریم) بویراحمد علیا و از جنوب به مناطق طایفه بکش و بخش ماهور میلانی و از شرق به ناحیه جاوید و از مغرب به باشت و باوی محدود می‌شد. گرمرویی درباره جغرافیای زیستی طایفه رستم می‌گوید: «... املاک مرغوب زیادی در تصرف این طایفه می‌باشد به غایت حاصلخیز است و آب فراوانی دارد. خصوصاً محل خوبی در گرمسیر دارند که مانند و نظیری ندارد. طول محال مزبور سه فرسخ و نیم تخمیناً می‌باشد و عرض آن در بعضی جاها یک فرسخ و نیم است. طرف جنوب و شمال آن، دو کوه بزرگ و صعب و سختی است... اهل این طایفه در

اوضاع امنیت مستغنی می‌باشند. مکرر در سنوات قبل طایفه مزبوره را غارت کرده‌اند... . خاصه در عهد نواب فرهادمیرزا، کل این طایفه را به وضعی چپاول کرده‌اند که هیچ چیز آنها باقی نمانده است» (گرمودی، ۱۳۷۰: ۱۴۲).

قلمرو زیستی طایفه دشمن‌زیاری از شمال به شهرستان سپیدان، از شرق به شهرستان شیراز، از جنوب و جنوب غرب به شهرستان کازرون و از مغرب به بخش مرکزی شهرستان ممسنی منتهی می‌شود. عوامل جغرافیایی، ساختارهای اجتماعی، اقتصاد، قومیت‌ها، مذهب و آداب و رسوم به صورت متقابل بر چگونگی سکونت مردم این منطقه تأثیرگذار بوده است (تکم، ۱۳۸۵: ۱/۱). گرمودی درباره این طایفه می‌گوید: «طایفه دشمن‌زیاری [که] املاک خوبی در دست این طایفه است، لکن آن قدر توانایی ندارند که به قدر کفاف در آن جاها زراعت نمایند و اکثر اوقات خوراک آنها بلوط است و علف صحرا و همیشه منتظر هستند که در عالم آشوبی شود یا صاحب امتیاز فارس را معزول نمایند تا اینکه فرصت را غنیمت دانسته و مال مردم را در طرق و شوارع چپاول کنند...» (گرمودی، ۱۳۷۰: ۱۳۶).

ایل ممسنی در گزارش سفرنامه‌نویسان انگلیسی

دولت انگلیس بسیاری از نواحی جهان و از جمله شبه‌قاره هند را تصرف خود داشت. در آغاز استقرار حکومت قاجار در ایران نیز در عمل از سمت شمال غربی هندوستان که با حکومت محلی بلوچستان (خانات کلات) هم‌مرز بود و از سوی آب‌های خلیج فارس و دریای عمان با ایران همسایه شد. تصمیم ناپلئون بناپارت و حمله به هند از خاک ایران باعث شد دولت انگلیس در لندن و حکومت وابسته با آن در هند، هیئت‌های سیاسی به ایران اعزام کنند. افسران

اطلاعاتی انگلیس نیز باتوجه به مسیر لشکرکشی اسکندر مقدونی، شروع به شناسایی مسیرهایی کردند که پیشروی سپاهیان ناپلئون بناپارت به هند از آن امکان‌پذیر بود (همتی، ۱۳۸۷: ۱۶ و ۱۷). گردآوری اطلاعات مربوط به زبان و آداب و رسوم قبایل و اقوام نواحی مسیر مطالعه، از جمله مأموریت‌های این افراد بود (Bowen, 2006: 151).

سرجان ملکم (Sir John Malcolm)، سفیر اعزامی حکومت هند انگلیس به دربار فتحعلی‌شاه، از سال ۱۸۰۰ تا ۱۸۱۰ م/ ۱۲۲۵ تا ۱۲۳۵ ق، سه بار و با اهداف سیاسی و اقتصادی به ایران سفر کرد. کاروان هدایای ملکم در نخستین سفرش، در مسیر بوشهر به شیراز، با حمله ممسنی‌ها روبه‌رو شد. ملکم در گزارش سفر سوم خود به تهران، درباره این حادثه می‌نویسد: «آنچه افراد از ساکنان کوه‌هایی که از آن عبور کردیم، دیدند آنها را بر آن داشت تا داستان‌های شگفت‌آوری که ما راجع به طایفه ممسنی، طایفه‌ای که بر خود می‌بالد که اسم و راه و رسم خود را از زمان اسکندر کبیر تاکنون دست‌نخورده حفظ کرده است، با ویژگی‌هایی که به آنها گفته بودیم، باور کنند» (ملکم، ۱۳۸۰: ۴۲). این گونه که ملکم بیان می‌کند، ممسنی‌ها تا دو قرن پیش خاطره جنگ با اسکندر را به یاد داشته‌اند.

جیمز موریه (James Justian Morier)، عضو هیئت‌های سیاسی انگلیس و وزیر مختار بعدی آن کشور در دربار فتحعلی‌شاه قاجار، اطلاعات درخور توجهی درباره ممسنی‌ها جمع‌آوری کرده است. موریه در دومین سفر خود به تهران که از مسیر بوشهر به شیراز صورت گرفت، شاهد نبرد ممسنی‌ها با سربازان قاجار بود. توصیف او از ممسنی به شرح زیر است: «تعداد ممسنی‌ها در حال حاضر در حدود ۱۰ تا ۱۲ هزار خانوار است. روایت قومی متداول آنها

حاکمی از این است که از بازماندگان رستم قهرمان ایران هستند. آنها به اصل و نسب باستانی خود بسیار افتخار می‌کنند. دو طایفه اصلی آنها رستمی و زالی نام دارند. کارهای بزرگ این شخصیت در شاهنامه فردوسی به تفصیل بیان شده است. آنها این کتاب را با شور و شوق فراوان می‌خوانند و این امری عادی است که ببینیم حتی یکی از افراد پایین‌ترین قشر آنها اشعاری از شاهنامه را با شور و هیجان از بر بخوانند. تاریخ این قوم جذابیت خاصی دارد. به استناد روایت کویتوس کورتیوس، ممسنی‌ها همان مردمی‌اند که مقاومتی سرسختانه در مقابل پیشروی اسکندر در شرق از خود بروز دادند و درحقیقت، یکی از عوامل توقف پیشروی او در تاکستان بودند. شهر آنها در نزدیکی شهر کوروش در خجند واقع بود. ممسنی‌ها هرچند در شهرها زندگی می‌کردند، اما امروزه چادرنشین‌اند. ممسنی‌های باستان در ترکستان (آسیای میانه) و ممسنی‌های امروزی در فارس ساکن‌اند. بعید نیست که یکی بازمانده دیگری باشد؛ زیرا می‌دانیم که جابه‌جایی تمام یک قبیله از ناحیه‌ای به ناحیه دیگر در شرق امری متداول است» (موریه، ۱۳۸۶: ۴۷).

چارلز ماسون (Masson) انگلیسی دیگری است که در راستای سیاست‌های کمپانی هند شرقی بریتانیا، در سال‌های ۱۸۳۶ تا ۱۸۴۰/۱۸۴۱ تا ۱۲۵۵ ق پژوهش‌های گسترده‌ای انجام داده است. او درباره ممسنی‌های بلوچ و براهویی و پیوند نژادی آنها با اقوام ممسنی فارس می‌نویسد: «شایان ذکر است شاخه‌هایی از ممسنی در استان سیستان و در تپه‌های لرستان در شمال غربی شیراز ساکن‌اند. اینها دارای ریشه مشترک می‌باشند. لازم به یادآوری است که نام ممسنی بسیار قدیمی است و همان ایل نیرومندی هستند که در باختر شمالی با اسکندر جنگیدند» (Masson, 1843: 340).

بارون کلمنت دوبد (Baron Celement Augustus DeBode)، نایب اول سفارت روسیه تزاری در تهران، به دنبال شناسایی طوایف و اقوام جنوب و غرب ایران بود و هم‌زمان، مسیر حرکت اسکندر و تیمور را بررسی کرد. او در سال ۱۲۵۷ ق/۱۸۴۲ م از ممسنی بازدید کرد. نامبرده به هم‌نژادی ممسنی‌های زمان اسکندر و دوره قاجار اشاره کرده است: «کیتوس کورتیوس (Quintus Curtius) از مردمی به نام ممسنی یاد می‌کند که مدتی با شجاعت در برابر حمله لشکریان اسکندر به باختر در نزدیکی مرکنده [سمرقند کنونی] ایستادگی کردند. هرچند مسافت زیادی میان قوم بالا و طایفه ممسنی مورد نظر ما وجود دارد، هیچ بعید نیست ممسنی‌های فعلی در زمان‌های دور جزئی از این قوم بوده‌اند. اگر جریان مهاجرت نژاد زند را در نظر بگیریم که از شمال خاور به جنوب باختر بوده، مثلاً از آسیای میانه به خلیج فارس آمده‌اند، پس محتمل است که بخشی از ممسنی‌ها به این مهاجرت عمومی پیوسته باشند، و در همان حال بدنه اصلی قوم در چراگاه‌های پیشین باقی مانده و یا پشت دیوار شهرهای این ناحیه سکنی گزیده‌اند» (دوبد، ۱۳۸۵: ۱۷۱).

والتر بارینگ (waiter Baring) از مأموران انگلیسی بود که از سال ۱۸۷۹ تا ۱۸۸۲ م/ ۱۲۹ تا ۱۲۹۹ ق، در زمان ناصرالدین شاه قاجار در ایران مشغول خدمت بود. او همراه کاپیتان ولز (captain wells) در سال ۱۲۶۱ ش/۱۲۹۹ ق/ ۱۸۸۱ م، مسیر شوشتر به دزفول و بهبهان و شیراز را پیمود و شرح مسافرت خود را یادداشت کرد (همتی، ۱۳۹۴: ۴۲ و ۴۳). بارینگ در این مسیر از منطقه کهگیلویه و ممسنی نیز عبور کرد. در بخشی از گزارش سفر، او به عشایر و فهرست خوانین طوایف منطقه اشاره

کوتاهی کرده است. او درباره ایل ممسنی می‌گوید: «تل اسپید، اولین دهکده ممسنی است که ما وارد آن شدیم. در این دهکده برج چهارگوشی که دارای سوراخ‌های دیده‌بانی است، بر بالای تپه‌ای قرار دارد و اطراف آن را خانه‌ها احاطه کرده است. در هر روستای ممسنی یکی یا تعداد بیشتری از این برج‌ها دیده می‌شود. در تل اسپید نهر آبی است که از میان کشتزارهای برنج می‌گذرد. ممسنی که از اینجا تا شیراز ادامه دارد، دارای طوایف زیر است: رستم- رئیس: الله‌قلی‌خان، بکش- رئیس: شریف‌خان، جاوی- رئیس: محمدعلی‌خان، فلهیون- رئیس: میرزاهادی، دشمن‌زیاری- رئیس: مرادقلی‌خان، مصلح- رئیس: علی‌خان. ممسنی‌ها همیشه به خاطر گردنکشی مشهور بوده‌اند و تا گذشته نه چندان دور، مسافرت از منطقه آنها امکان‌پذیر نبود. با وجود این فرهادمیرزا، شاهزاده حاکم بر فارس، این مردم سرکش را مطیع کرد و در حال حاضر آمدورفت از این ناحیه نسبتاً ایمن است. به نظر می‌رسد ممسنی‌ها از یک نژاد عالی هستند. خصوصیات بسیاری از آنها به طور شگفت‌انگیزی شبیه ایرانیان باستان است که در تخت‌جمشید به تصویر کشیده شده‌اند. گویی کدخدای تل اسپید از درون یکی از این حجاری‌ها به بیرون گام نهاده است» (Baring, 1882: 19 till 22) گروه کوچ‌نشینان عرب که والتر بارینگ گزارش آن را آورده است، بعدها ایل خمه را به ایلخانی قوام تبدیل کردند. بیشتر رقابت‌ها و تضادها میان دو طیف از سران محلی فارس بوده است: نخست صولت‌الدوله، نخستین ایلخان انتخابی اتحادیه ایل قشقایی فارس و دیگری قوام‌الملک، کلاتر شیراز و ایلخان انتصابی و غیر ایلیاتی ایل خمه. این دو ایلخان براساس ضرورت گاهی متحد و زمانی دشمن همدیگر بودند (رک: اسناد ش ۷۵ و ۷۶؛ مصاحبه شماره یک).

مسیرهای ارتباطی بوشهر به شیراز

در منطقه جنوب ایران شبکه پیچیده‌ای از راه‌های ارتباطی وجود دارد که نقطه به نقطه این سرزمین را همانند شریان‌های بدن به یکدیگر متصل می‌کند. اهمیت هریک از این راه‌ها به وضع ویژه سیاسی نظامی و عوامل مختلف دیگر بستگی دارد.

الف. جاده شاهی بوشهر شیراز

اهمیت و موقعیت استراتژیک بوشهر در دوره قاجار و گذشتن مسیر ارتباطی بوشهر به تهران از خاک ایالت فارس، بیش از همه بر اهمیت این ایالت افزوده بود. در این دوره، بوشهر در جایگاه مرکز تجاری و بارانداز کالاها اهمیت فراوانی داشت. در این دوره، انگلیسی‌ها تلاش خود را برای رساندن سریع و ارزان کالاهای تجاری از بوشهر به مهم‌ترین شهر پس‌کرانه‌ای خلیج فارس، یعنی شیراز، انجام می‌دادند (وثوقی، ۱۳۸۴: ۳۸۸). کالاها در بیشتر مواقع از راه شیراز به مناطق داخلی ایران منتقل می‌شد. اصفهان در حکم مرکز بازرگانی در جنوب پایتخت، امکان توسعه سلطه بریتانیا بر نواحی غربی ایران را فراهم می‌کرد (سعیدی‌نیا، ۱۳۸۹: ۱۷۵). در منطقه جنوب ایران، شبکه پیچیده‌ای از راه‌های ارتباطی وجود داشت که پیشرفت اقتصادی کشور را باعث می‌شد. وجود این راه‌ها نخست در کانون توجه بریتانیا و سپس برای تجار و اقتصاد ایران بود (دشتی، ۱۳۸۰: ۹۳).

در زمان قاجار، جاده‌ها بیشتر کوره‌راه‌ها و مسیرهای سختی بودند که به طور معمول، در آنها از اسب و قاطر استفاده می‌شد (کرزن، ۱۳۷۳: ۶۲۷/۱). دیگر سیاحان اروپایی و بعضی از نویسندگان ایرانی، عبور از این مسیرهای ارتباطی صعب‌العبور را بی‌نهایت سخت می‌دانستند (اخگر، ۱۳۶۶: ۹۹؛ کرزن، ۱۳۷۳: ۲۴۳/۱؛ نیلستروم، ۱۳۷۲: ۲۵؛ فن میکوش، ۱۳۷۷: ۱۱۱؛ رسولی، ۱۳۹۵: ۴۴).

در دوره قاجار راه شاهی، دومین مسیر پررفت و آمد و همچنین کوتاه‌ترین و اصلی‌ترین مسیر ارتباطی بوشهر به شیراز بود (کرزن، ۱۳۷۳: ۸۵/۱). درحقیقت، تمام کالاهایی که از اقیانوس هند و بازارهای مجاور آن خریداری می‌شد، از راه جاده زمینی به شیراز حمل می‌شد. رونق تجارت باعث شد عده‌ای از تجار ساکن پس‌کرانه‌ها، از جمله شیراز و کازرون و یزد، به این بندر مهاجرت کنند (وثوقی، ۱۳۸۴: ۳۸۸). این جاده، به جز بخش مسیر بوشهر به برازجان، از مناطق سخت کوه‌های زاگرس و کتل‌های (گردنه‌های سخت) ملو و کمارج و هوشنگ، معروف به دختر (حسینی فسایی، ۱۳۸۸: ۵۹۰/۱)، و پیرزن عبور می‌کرد.

سدیدالسلطنه در کتاب *سفرنامه سدیدالسلطنه*، مسیر بوشهر به مشهد از راه تهران را بیان کرده و این مسیر را پیموده است. او از بوشهر به چغادک و احمدی و از آنجا به برازجان، کنار تخته، گردنه دالکی که راهی سنگلاخ و ممتد و سخت بود و گردنه ملو رسیده است. «این مسیر، بسیار سخت و صعب و تمام رو به فراز باید رفت. منزل بعد کمارج، کازرون و میان کتل که راهی بس سخت و دشوار دارد و بین دو گردنه سخت، دختر و آخر گردنه پیرزن واقع شده است» (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۴۰ تا ۴۰).

سر هارفورد جونز (Sir Harford Jones) در کتاب *آخرین روزهای لطفعلی خان زند*، در گزارش سفرش از شیراز به بوشهر، درباره دشواری راه و کتل‌ها می‌نویسد: «بعد از دشت کازرون وارد گردنه تنگی بین این دشت و دشت کمارج شدیم. این گردنه، بیش از یک‌ونیم مایل طول دارد و پرتگاه‌های دو طرف آن در برخی نقاط به هم پیوسته‌اند. این راه گاهی از ته دره‌ها و گاه از روی تپه‌ها عبور می‌کند» (جونز، ۱۳۵۳: ۴۶). عبور از این گردنه‌ها به گونه‌ای سخت بوده که جونز به لطفعلی خان گفته است: «تا وقتی که

حضرت عالی گردنه‌های بین کتل دختر و دالکی را در اختیار داشته باشید، قاجارها هرگز نخواهند توانست به آسانی به بوشهر نزدیک شوند» (جونز، ۱۳۵۳: ۴۸). اوژن فلاندن در گزارش مبسوطی شرح عبور خود از جاده شیراز بوشهر را بیان کرده است. فلاندن پس از شیراز به خانه زنیان رسیده که کاروان‌سرایی داشته و پس از عبور از دسترچیان (دشت ارژن)، به کتل پیرزن رفته است که به روایت او، این جاده از مشکل‌ترین راه‌های ایران است. پس از کمی طی راه، به کاروان‌سرایی رسیده و از آنجا به کتل وحشتناک دختر و به کازرون رسیده است. فلاندن پس از عبور از کازرون و شاپور و کمارج، به دالکی و از آنجا به دهستان حمادی رسیده و راهی بوشهر شده است (فلاندن، ۱۳۸۳: ۳۳۹ تا ۳۶۳).

در کتاب *سفرنامه رضاقلی میرزا نایب‌الایاله فارس*، درباره این مسیر آمده است که شاهزادگان قاجار از شیراز پس از طی ماهورات به کاروان‌سرای خانه زنیان، چشمه مروارید، دشت ارژن، چشمه سه لمان، کوه پیرزن، دشت برم و از آنجا به گردنه دختر و سپس کازرون رسیدند (رضاقلی میرزا، ۱۳۴۶: ۱۳۴ تا ۱۵۰).

ب. مسیر تنگستان و دشتی به فراشبند و فیروزآباد

این مسیر از مناطق قشلاقی ایل قشقایی می‌گذشت و به شیراز می‌رسید. ابتدا موقعیت این مسیر را به صورت میدانی بازسازی می‌کنیم و آن را با منابع تاریخی تطبیق می‌دهیم.

راهی که از خورموج به سنا و شنبه و از آنجا به بردخون در کنار ساحل عبور می‌کرد و از این مسیر، به دوراهک می‌رسید. شنبه از راه کوهستانی و صعب‌العبور دشت پلنگ که محل مناقشه خوانین جعفریگلو و خوانین دشتی بود، شاخه‌ای به رباط جم و ریز و شاخه دیگر به بوشگان می‌رسید. در

منطقه ریز، راه دو شاخه می‌شد و مسیر شرق آن به بلوک دژگاه و از آنجا از راه گردنه که به مسیر دیگری به نام دهرم‌آغام شهید و از گردنه مورتی به فراشبند و گره و بالاده و سپس به کازرون ختم می‌شد. مسیر دیگر، شاخه فراشبند به اهرم بود که این جاده از راه دشت پهنا پهن، از بوشگان می‌گذشت و از آنجا مسیر را به سمت خین و کلمه، اهرم و بوشهر ادامه می‌داد.

مسیر دیگری از منطقه پشت‌پر به پشت‌کوه می‌رفت و از آنجا به گردنه انجیری و چھوک به ده رود سفلی و علیا می‌رسید و از راه گردنه چھی به احمد و محمد و اهرم ختم می‌شد. طایفه شش بلوکی با عبور از راه مسقان، بوشگان، نوجین و خانیک به قنات باغ و گردنه پهناپهن می‌رفتند که امتداد این مسیر از دم کوه نثار به طرف بوشگان اهرم بود. جاده‌ای نیز مستقیم از پشت پر امتداد می‌یافت و از تنگ ارم به راشک و دیسکون می‌رسید و از آنجا به برازجان ختم می‌شد. این جاده پیش از کلمه از راه جاده‌ای کوهستانی به منطقه برازجان و بوشهر پیوند می‌خورد. شاخه دیگری از این راه نرسیده به بالاده از سهره دادین به سر مشهد-بز پر و از آنجا به مورد خیر و تنگ ارم و دالکی و برازجان و بوشهر می‌رسید.

جاده بز پر (پشت پر) به قلعه تیر در روستای حسین‌آباد، رودخانه شور عبدالخانی، باغدشت و گره می‌رفت و سپس به گردنه نرگس‌زار، کتل شی‌تنگ، روستای رمقان و مسقان می‌رسید و پس از بگدانه، به سمت دشت نمک و کره بس ادامه می‌یافت و پس از عبور از سربالایی کوه، از روستای چنار فاریاب عبور می‌کرد و از راه گردنه ارژنی به رودخانه قره‌قاچ می‌رسید. این مسیر پس از گذشتن از دشت خانه خبیس به جاده شیراز کازرون و چنار شاه‌یجان نورآباد ممسنی می‌رسید (مصاحبه شماره دو. مطالعات میدانی پژوهشگر).

این راه‌های ارتباطی از فراشبند، فیروزآباد، قز قلعه و کوار عبور می‌کردند و در نهایت به شیراز می‌رسیدند. بنابراین در اتصال شبکه و سرشاخه‌های مسیرها به یکدیگر، سهره داین رباطی بسیار مهم بود؛ چون این نقطه از طرفی مناطق نرسیده به کهگیلویه و ممسنی و کازرون را با کمک مسیرهای دیگر به کرانه‌های خلیج فارس متصل می‌کرد و از سوی دیگر، دروازه‌های جدیدی برای ورود به کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس از راه کوه‌های زاگرس و جاده‌های ساحلی بود. برای مثال از راه قیر و کارزین، خنج و لار یا دارالمیزان، اسیر، مهر، گله‌دار، لامرد و ده شیخ به سواحل خلیج فارس و بندرعباس می‌رسید. جناح و بستک نیز از راه جاده خور در جناح به بندر آفتاب یا از راه بستک به این سواحل و بندرعباس راه می‌یافت. در کلاف پیچیده راه‌های ارتباطی، این قسمت از جنوب کشور جاده میان‌بری بود که از جره و بالاده جدا می‌شد و از راه شی‌تنگ به منطقه کوهمره سرخی و از آنجا به سیخ دارنگون و چنار راهدار و شیراز منتهی می‌شد. این راه به مسیر گره (جره) معروف بود که شاخه‌های متعدد را آن در ادامه، واکاوی می‌کنیم.

قسمتی از راه به بیشاپور، پس از عبور از ممسنی یا شولستان، به کازرون و از آنجا به گره می‌رفت و پس از گذشتن از سرمشهد، بزپر، مورد خیر، تنگ ارم و دالکی به برازجان می‌رسید. نویسنده سفرنامه رضاقلی میرزا درباره این مسیر می‌نویسد: «در آن وهله که اینجانب از تعاقب خانعلی‌خان رستم ممسنی به دالکی مراجعت کردم، به دلیل فتنه ولی‌خان بکشی از راه کوهستانی بالای سر دالکی که راهی است بسیار صعب، با مرارت و مشقت تمام، وارد گره شده، این قدر تصدیع و مرارت در آن راه کشیده که مافوق بر آن متصور نبود» (رضاقلی میرزا، ۱۳۴۶: ۶۸).

کارستن نیبور (Carsten Niebuhr) که در زمان زندیه مسیر بوشهر به پاسارگاد را طی کرده، پس از عبور از بوشهر، گرمسیر، موستان، تنگسیر، اهرم، خورموج، لاور، کنار بندر، جنیر، سهو، صندلی، فراشبند، آویز، خانیک، جره، کازرون، رمقان و مسقان به چنار راهدار رسیده و از آنجا به شیراز رفته است (نیبور، ۱۳۵۴: ۱۶۵ تا ۱۶۹). این نشان می‌دهد نیبور از اهرم به خورموج رفته و از آنجا به لاور رئیس‌غلام، لاور پایین، سهو کوه سیاه و کنار بندک رسیده و پس از عبور از راه دشت پلنگ، از راهی میان‌بر یا مسیر پنهان به سمت فراشبند حرکت کرده است؛ سپس به آویز، خانیک، نوجین و گره ادامه مسیر داده است. این خط سیر، مسیری است که در منابع به‌اختصار از آن با نام راه تنگستان و دشتستان به گره یاد شده است (رضاقلی میرزا، ۱۳۴۶: ۶۵؛ میرزایی دره‌شوری، ۱۳۸۱: ۸۰).

نیبور در راه برگشت از شیراز، برای رسیدن به بوشهر، از راه چشمه‌سفید و سینه‌سفید و بنداون، در نزدیکی خان‌زنیان، به روستای موردک و پاپون کهمره نودان رفته است؛ سپس از راه کلونی عبدویی به گره و از آنجا از راه پنهان و کوه صندل در ارتفاعات مسیر بوشگان، طلحه، فاریاب و کلمه به اهرم رسیده است. مسیر رفت نیبور از راه خورموج به فراشبند، که شرح آن آمد، عبور کرده که جز فراشبند در مسیر راه فیروزآباد نبوده است. در راه بازگشت به بوشهر، از مسیر فراشبند عبور نکرده و رسولی فقط به مسیر برگشت نیبور اشاره کرده است؛ اما به نظر می‌رسد در تطبیق مکان‌ها و خط سیر مسیرها دچار اشتباه شده است.

ج. مسیرهای ارتباطی منطقه ممسنی در شبکه

ارتباطی بوشهر شیراز

از منطقه ممسنی یا شولستان، راهی به جاده شاهی بوشهر شیراز پیوند می‌خورد که از نورآباد به کرکان (کرگان) و از آنجا به کتل پیرزن و درنهایت، از راه

دشت ارژن و بن‌رود به شیراز ختم می‌شد. راه دیگر اتصالی، راهی بود که نقطه آغازش گناوه بود و از راه ماهور میل‌اتون به بابامنیر و خومه‌زار می‌رسید (اسحاقی، ۱۳۹۱: ۲۵). این مسیر با استفاده از چهار جاده ارتباطی به مسیر بوشهر به شیراز متصل می‌شد. خط سیر نخست: راه بوشهر گناوه به روستای میل‌اتون و از آنجا به نورآباد ممسنی می‌رسید.^۱ خط سیر دوم: راه بوشهر گناوه از میشان و باباکلان می‌گذشت و از آنجا به هفت برم ماهور، بابامنیر، مرغ و برم‌سیاه می‌رسید. خط سیر سوم: راه کوتاه کلور کریم بود که به گردنه سینه‌سفید و از آنجا به کوه درا می‌رفت. از کوه درا با دو مسیر، رفتن به شیراز ممکن می‌شد: یک مسیر از راه کوه درا به طرف خشت و کمارج می‌رفت و به راه بوشهر شیراز می‌رسید. از این راه، رسیدن به شیراز از راه‌هایی ممکن بود که پیش از این نام برده شد.

مسیر فرعی دیگری در راه بوشهر شیراز به سمت راست می‌پیچید (Monteith, 1857: 116) که از راه بوشگان کازرون به منطقه بازرنگان و از آنجا به چنار شاه‌یجان و از مله نعل (حسینی فسایی، ۱۳۸۸: ۵۹۱/۱) به نورآباد ممسنی و بوان و کرکان می‌رسید. در این مکان، راه دو قسمت می‌شد: راهی به کلگه شیراز، راشک، منطقه سرناباد، پل جوجق و گویم می‌رفت و از آنجا به شیراز می‌رسید. راه دیگر از کلگه شیراز به بند دروازه، دروازه ورود به شیراز از طرف مناطق جنوبی، می‌رسید و سپس به هرایجان و از آنجا به قلات و شیراز می‌رفت. قسمت دوم مسیر، از کرکان به دشت دشمن‌زیاری می‌رسید. شوارتس (Schwartz) درباره کرکان معتقد است کرکان نقشه روس‌ها در پوزه نوبندگان شهر نورآباد، همان هریمان نقشه انگلیسی‌هاست که در مشرق نوبندگان و غرب شاپور قرار داشت. مقدسی «منزلگاه کرک» را بین راه شیراز و دشت ارژن بیان کرده که به کرکان، واقع در

راه ارجان‌شیراز، نزدیک بوده و در همان دره قرار داشته است (شوارتس، ۱۳۸۲: ۲۲۸). این گفته شوارتس نشان می‌دهد انگلیسی‌ها و روس‌ها در راستای منافع و طرح‌های خود در مناطق جنوبی، این مسیر را بررسی کرده‌اند.

جغرافی‌نویسان مسلمان، این مسیر را با تفاوت‌هایی در منزلگاه‌ها، از طرف شیراز به بهان یا به عکس گزارش کرده‌اند (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۵۴؛ مقدسی، ۱۳۶۱، ۲/۲۷۴ و ۲۷۵؛ ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۲۸؛ اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۱۶ و ۱۱۷). قدامه درباره این راه گفته است: «از امران تا نوبندگان ۱ شش فرسخ، از نوبندگان تا کرکان ۲ پنج فرسخ، از کرکان تا حراره ۳ پنج فرسخ، از حراره تا خلان ۴ پنج فرسخ است» (قدامه، ۱۳۷۰: ۲۸). ابن‌بلخی از آن نام برده و نوشته است: «منزل اول جویم (گویم) پنج فرسنگ، منزل دوم خلار پنج فرسنگ، منزل سوم حراره (گلگاه شیراز) پنج فرسنگ، منزل چهارم دیه گوز (ده گردو) از تیر مردان چهار فرسنگ، منزل پنجم گوسنجان (گوسنگان) سه فرسنگ، منزل ششم نوبندگان (نوبندگان) سه فرسنگ، منزل هفتم خوبدان (فهلان) چهار فرسنگ» (ابن‌بلخی، ۱۳۶۳: ۱۶۲).

در دشت دشمن‌زیاری دوباره راه دو قسمت می‌شد: یک راه از مشایخ و هفت‌برم دشمن‌زیاری به قره‌قاج و از آنجا به دشت ارژن و شیراز می‌رسید. مسیر دیگری از منطقه دشمن‌زیاری و کوه تاسک به کوهمره نودان یا کنده‌ای و از آنجا به راه بوشهر شیراز متصل می‌شد. این مسیر خط سیر راه کلونی عبدویی به کازرون را طی می‌کرد یا به بخشی از راه شاهی بوشهر شیراز طی می‌کرد. درحقیقت، مسیر پریکه‌دان یا مسیر دشت، کلاه‌سیاه، هفت‌برم و قره‌قاج تمامی کتل‌ها و صعّب‌العبور بودن راه شاهی بوشهر شیراز را دور می‌زد و مسافرت از این مسیر را

آسان می‌کرد؛ اما در دوره قاجار از این مسیرها استفاده نمی‌شد. مسیر دیگری با عبور از کوه درا به دشت نوان و از راه بابامنیر به خومه‌زار و گچگران می‌رسید و از آنجا به هرایز و بیدرود می‌رفت که شامل دو دره بزرگ به نام‌های دلی‌خشک و دره‌دختر بود.

درنهایت، تمام مسیرهای ذکرشده در دشت یا رباط مرزنگی به هم می‌رسیدند و از راه بله‌زار و بن رود به هم متصل می‌شدند؛ سپس از راه خان‌زنیان و حسین‌آباد و چنار راهدار، به شیراز می‌رسیدند (مصاحبه شماره ۳؛ مطالعات میدانی پژوهشگر).

مسیر ارتباطی دیگری که از منطقه ممسنی به شیراز می‌رسید، راهی بود که از این منطقه به چنار یا چنارشاهیجان می‌رفت و از چنار سه مسیر را طی می‌کرد: مسیر نخست، مسیر کتل‌کمارج و ملو تا برازجان بود که پیش‌تر ذکر شد؛ مسیر دیگر، راه موردک به تنگ ابوالحیات و گاو کشک و دشت ارژن و چشمه سفید به شیراز بود. فتح‌علی‌شاه قاجار برای عزیمت به خوزستان و لرستان از راه شولستان به بهان عبور کرد و پس از عبور از خان‌زنیان، دشت ارژن، کازرون، چنارشاهیجان و سرآب بهرام در نزدیکی فهلان، قصبه بلوک ممسنی، فرود آمد و در آنجا، ممسنی‌ها لشکریان را مسموم کردند (حسینی فسایی، ۱۳۸۸: ۷۴۲/۱).

نیبور در مسیر برگشت از شیراز به بوشهر، بخشی از راه تنگ ابوالحیات به موردک را آمده است. مسیر دیگری نیز از راه موردک به غار شاپور و از آنجا به بیشاپور و کازرون می‌رسید که بخش دیگر مسیر از نقاطی عبور می‌کرد که نیبور گذشته است. شاخه دیگری از این راه، از تنگ ابوالحیات به کلونی عبدویی و به کازرون و گره می‌رسید که باز، مسیر نیبور را طی می‌کرد. علاوه بر مسیرهای ذکرشده، راه ارتباطی دیگری بوشهر را به شیراز متصل می‌کرد که از تنگستان، دشتی، فراشند و فیروزآباد، مقرر سنتی

ایل قشقایی، می‌گذشت. سفیر انگلیس درباره این مسیر می‌نویسد: «به دلیل ناامنی مسیر بوشهر - برازجان - شیراز همه کالاها از طریق فیروزآباد ارسال می‌گردید» (مشروطیت در جنوب ایران، ۱۳۸۶: ۲۰۴). گزارش میرزا محمدخان کشیکچی از مقابله با تجاوز انگلیسی‌ها توسط مؤیدالدوله، حاکم فارس، و مردم یکی از شواهد مسیر فیروزآباد است که مؤیدالدوله از سمت فیروزآباد به طرف برازجان رفت (حقایق‌نگار خورموجی، ۱۳۴۵: ۲۰۹).

کرزن در این باره می‌نویسد: «جاده کج دیگری هم بین شیراز و بوشهر از طریق فیروزآباد وجود دارد که مسافتش ۲۱۰ تا ۲۲۰ مایل است و از همین راه بود که لشکر ایران در جنگ ۱۸۵۷م توپخانه خود را به میدان نبرد آورد و در همان جا رها کرد» (کرزن، ۱۳۷۳: ۲۷۹؛ رسولی، ۱۳۹۵: ۴۷). بخش دیگری از راه گره و فیروزآباد، از ایل راه طایفه شش‌بلوکی قشقایی می‌گذشت. این مسیر از چنار فاریاب، گره‌بس، رمقان، شی‌تنگ (مسقان) و بلوک گره می‌گذشت. این طایفه در کوچ خود از ییلاق، در سرحد چهار دانگه، به قشلاق خود، یعنی اهرم و دزدگاه (دژگاه) و فراشبند و گره، از این مسیر می‌گذشتند (شهبازی، ۱۳۶۶: ۴۸؛ رسولی، ۱۳۹۵: ۴۷).

البته باید گفت در مناطق تنگستان و دشتستان بوشهر، طوایف فارسیمدان و شش‌بلوکی قشقایی زندگی می‌کردند و در صورت لزوم، برای سرکوب حکام محلی یاغی، هم از چریک‌های قشقایی و هم نیروهای حکام محکی تنگستان و دشتستان استفاده می‌شد. رضاقلی میرزا نایب‌الایاله فارس برای سرکوب جمال‌خان دشتی از فارسیمدان‌ها، مال‌احمدی‌ها، شش‌بلوکی‌ها، چریک‌های هم‌پیمان مادر عبدالله‌خان دشتی و محمدباقرخان تنگستانی استفاده کرد (رضاقلی میرزا، ۱۳۴۶: ۶۲ تا ۶۵). علی رسولی و شهوند از چند منبع

استفاده کرده‌اند که ذکر آنها آمده است و به علت‌های زیر، در پژوهش خود دچار لغزش و اشتباه شده‌اند:

۱. مسیری که صولت‌الدوله قول امنیت آن را به انگلیسی‌ها داد، چنانکه منابع تصدیق کرده‌اند، مسیر فیروزآباد بود. این جاده، مسیر گره نبود و بخشی از این مسیر به این راه پیوند می‌خورد؛

۲. به مسیر رفت سفر نیبور از بوشهر به شیراز هیچ اشاره‌ای نشده است؛ در صورتی که بخشی از مسیر جایگزین، در این خط سیر واقع شده بود؛

۳. مسیر منطبق با راه جایگزین راه شاهی بوشهر، با هیچ مکانی در بلوک گره هم‌پوشانی نداشته است؛

۴. مسیر جایگزین جاده شاهی همچنان که گفته شد، مسیر شاخه فراشبند به اهرم بود که این جاده از دشت پهنا پهن، از بوشگان می‌گذشت و از آنجا به خین و کلمه، اهرم و بوشهر ادامه می‌داد. این جاده، راه گره نیست. پس از فراشبند و پهناپهن از راه بوشگان، ادامه دو خط سیر برای نیبور ممکن بود: یک مسیر، راه احمد و محمد به خین، کلمه و اهرم بود و دیگری مستقیم از بوشگان به طلحه، فاریاب یا تنگ زرد از کلمه عبور می‌کرد و به اهرم می‌رسید. این مسیر، راه برگشت نیبور بود؛

۵. ذکر چند مکان در بلوک گره با مسیر گره یا جره تفاوت اساسی دارد؛

۶. این مسیر از تنگستان و دشتستان و فراشبند عبور می‌کرد و به فیروزآباد می‌رسید؛

۷. پس از فراشبند، مسیر فیروزآباد به بویران و مورلی و نیز شیجو به سیخ دارنگون و شیراز بود یا مسیر بویران و رمقان و مسقان واقع در کوهمره سرخی به شیراز و همچنین مسیر بویران به کوار و شیراز. راه جایگزین مسیر شاهی، ممکن بود این سه مسیر باشد؛ اما باتوجه به مسافت کم، قافله‌ها از مسیر بویران به مورلی بیشتر استفاده می‌کردند؛

۸. با توجه به جمیع مطالب و بررسی میدانی، استفاده از مسیر جره به جای مسیر فیروزآباد، امر اشتباهی بود؛ چون خط سیر این دو مسیر متفاوت بود و به اشتباه، نویسندگان به چنین استنباطی، یعنی جابه‌جایی مسیر بوشهر شیراز از راه شاهی به راه گره یا جره، رسیده‌اند.

قشقای‌ها اعم از طوایف شش‌بلوکی، عمله، دوقوزلو و فارسیمدان، مرکب از تیره‌ها و خرده تیره‌های قره‌امیر شاملو، دنگزلی، عین‌خجالة، کایدلی، بیرام‌قلی، شملی، تیره بزرگ اولاد، توللی و کلبلی، و دیگر طوایف و تیره‌ها پس از رسیدن به جاده شیراز کازرون از سه مسیر، جاده ایل‌روی قشقای را ادامه می‌دادند: مسیر نخست پس از عبور از ده‌شیخ و گذر از امامزاده دو برادران، از سمت سینه کوه سرخ به پس‌کوهک و دوکوهک، در امتداد جاده گویم، از قلات به بیضاء و کامفیروز می‌رسیدند. مسیر دوم، از جاده گردنه قره‌چمن به روستای خرک چرمکان می‌رسیدند و قلات مسیر بیضاء را ادامه می‌دادند. جاده سوم، از خان‌زنیان و قره‌قاج به سمت مشایخ و حسنی و هرایجان می‌رسیدند؛ یا مسیر را به بلمینی منطقه دشمن‌زیاری ممسنی و سرناباد جاوید و بلوک همایجان متشکل از روستاهای چنار، بنگستان، نمازگه، بیدرکت، جلال مهر در منطقه جاوید و دیگر مناطق متعلق به شهرستان سپیدان (مصاحبه شماره ۱) ادامه می‌دادند. به علاوه، جاده‌های فرعی دیگری از راه رودخانه شش پیر به بنو یا ابنو می‌رفتند و پس از عبور از رودخانه خارستان یا رودخانه اکی‌چای قاراشن (مکانی که دو رودخانه به هم متصل می‌شوند)، از راه گردنه‌های سخت به دز کرد، حسن‌آباد، خسروشیرین، پادنا، سمیرم و سرحد چهار دانگه می‌رسیدند (مصاحبه شماره ۲؛ مطالعه‌های میدانی پژوهشگر).

طایفه عمله قشقای از مسیر قز قلعه و کوار و شیراز به درودزن می‌رسیدند و از راه گردنه سه‌چه به بکان و شیلان می‌رفتند و از آنجا به سده و آس‌وپاس و از رباط چهاردره به خسروشیرین و ساری‌یاتان می‌رسیدند. این راه از چغه و سغاد عبور می‌کرد و به آباده و شهرضا می‌رسید. این ایل‌رو از مسیرهایی که پیش‌تر ذکر کردیم، از سه مسیر فیروزآباد-کوار-شیراز به بیضاء یا فراشبند، آویز، گنبد، خانیک، آبنو، نوجین، باغدشت، جره، بیدکان و ایلان می‌رفتند و از راه شی‌تنگ به کهمره‌سرخی یا کتل پیرزن، راه خود را به خسروشیرین ادامه می‌دادند. باتوجه به بررسی تاریخی و میدانی شبکه راه‌های ارتباطی در محور بوشهر شیراز و نقش و تأثیر راه‌های منطقه ممسنی در این مسیرها، اهمیت و کارکرد مسیرهای ارتباطی منطقه ممسنی عبارت‌اند از:

۱. ارتباط مستقیم با بنادر گناوه و دیلم که علاوه بر بوشهر، باعث رونق دو بندر مهم دیگر می‌شد؛
۲. دورزدن کتل‌های دختر، پیرزن، ملو و کمارج و درنهایت، آسان‌کردن سفر با استفاده از این مسیرها؛
۳. تنوع و فراوانی مسیرهای ارتباطی منطقه ممسنی در شبکه راه‌های بوشهر شیراز، ایجاد ظرفیت‌های جدیدی را در جایگزینی و تعویض مسیرهای ارتباطی، بنا به ضرورت‌های پیش‌آمده، باعث شود؛
۴. ارتباط جاده شاهی بوشهر شیراز با مسیرهای ارتباطی اصفهان و خوزستان و بهبهان، از راه منطقه ممسنی، رونق مناطق و معاضدت ایلی بیشتری را موجب می‌شد.

تأثیرگذاری ایلات ممسنی بر کارکرد راه‌های ارتباطی بوشهر شیراز

در کل، امنیت این مسیر تجاری برعهده خوانینی بود که این راه از حوزه نفوذ آنها می‌گذشت. در

اواخر دوره قاجار و حتی پیش از آن، راه شاهی به ترتیب از تنگستان، منطقه نفوذ زایر خضرخان اهرمی و قلعه چغادک و منطقه چاه‌کوتاه، حوزه نفوذ شیخ حسین چاه‌کوتاهی و احمدخان انگالی، و دشتستان، قلمرو نفوذ غضنفرالسلطنه برازجانی و اسماعیل‌خان دشتستانی، می‌گذشت؛ همچنین از منطقه خشت و دالکی، حوزه نفوذ محمدخان دالکی، و قلعه کمارج، زیر نفوذ خورشیدخان کمارجی و حیدرخان کمارجی، و تنگ ترکان، حوزه نفوذ ولی‌خان و باقرخان بکش ممسنی و سپس محمدعلی‌خان کشکولی، و کازرون، قلمرو باقرخان بکش ممسنی و حسام‌الدوله فرزند فرمانفرما و سپس ناصر دیوان کازرونی، عبور می‌کرد (نصیری طیبی، ۱۳۸۴: ۵).

در حوزه نفوذ حکام محلی بر مناطق واقع در مسیرهای ارتباطی بوشهرشیراز، نکته حائز اهمیت این است که نصیری طیبی در ذکر خوانین منطقه دچار اشتباه شده است و تنها به اسامی خوانین متأخر زمان قاجار که با قشقایی‌ها در ارتباط بوده‌اند، بسنده کرده است. در این پژوهش، این اشتباه اصلاح و بازسازی شده است. منابع تاریخی نشان می‌دهد منطقه کازرون در قیومیت و حوزه نفوذ سران ایلی ممسنی بوده است.

سرهنگ ویلیام مونتایث (Monteith william) در این باره می‌گوید: «راهی وارد دره کازرون می‌شود که از منطقه لرها و لک‌های ممسنی می‌گذرد. آنها فقط یک فرمانبرداری ظاهری از دولت قاجار دارند و در گذشته، مهم‌ترین پشتیبان شاهزادگان زند بودند. کریم خان زند وابسته به قبیله زند، یکی از شانزده شاخه قوم لر بود که با بختیاری‌ها از کردستان تا کرمان پراکنده‌اند. دولت قاجار هرگز موفق نشد آنها را به اطاعت وادار کند. دولت مجبور است در هر شرایطی پادگان نیرومندی در کازرون داشته باشد. اگر این طوایف فرصتی و موقعیتی به دست آورند، برای روی

کارآمدن حاکم لر یا لک دیگری در فارس لحظه‌ای درنگ نخواهند کرد».

بنابر گفته او، تسلط لرهای ممسنی بر جاده تجاری بوشهرشیراز، ترانزیت کالاهای انگلیسی را با مشکل مواجه کرده بود (Monteith, 1857: 116). دره کازرون در منطقه شایبر و شاپور، حوزه نفوذ خویبارخان بکش و بعدها ولی‌خان بود که باقرخان پسر خود را حاکم کازرون کرد. فسایی در این باره می‌گوید: «ولی‌خان که طبعی سرکش داشت، با بهره‌گیری از موقعیت خود و اوضاع نابسامان دولت قاجاریه، به توسعه‌طلبی خود در ایلات و راهزنی و شرارت ادامه می‌داد؛ به طوری که شکایت و گله‌های بسیاری از اعمال نفوذ و قطاع‌الطریقی ایلات او به نظر والی فارس رسید که بدون ملاحظه باقرخان پسر او را که حاکم شهر کازرون بود و گویا چندین بار آن شهر و نواحی را غارت نموده بود، به شیراز احضار و گوشزد کرد که از کار بد خود دست بردارد؛ ولی او همچنان بی‌اعتنا به دستور والی بود» (فسایی، ۱۳۸۸: ۷۶۸/۱؛ رضاقلی‌میرزا، ۱۳۴۶: ۶۷).

اوژن فلاندن می‌نویسد: «تفنگچیان ایل ممسنی که پیوسته در مسیرهای کازرون به شاپور بر تعدادشان اضافه می‌شد، امنیت ما را تأمین کردند» (فلاندن، ۱۳۸۳: ۳۴۳). در زمان جلوس محمدشاه قاجار، معتمدالدوله، غلام گرجی تبار دربار فتحعلی‌شاه، به شیراز حمله کرد و شاهزادگان، یعنی تیمورمیرزا و رضاقلی‌میرزا و شجاع‌السلطنه، با خانواده‌های خود در محاصره قرار گرفتند. شاهزادگان قاجار با مدد سواران ممسنی به سرکردگی جان‌محمدخان، پسر ولی‌خان، مسیر غرب را از شیراز تا شولستان طی کردند و قسمت راه کازرون، تنگ‌ترکان به ممسنی را با همراهی باقرخان بکش، حاکم کازرون، به منزل ولی‌خان آمدند (رضاقلی‌میرزا، ۱۳۴۶: ۱۳۷). پس از

ممسنی، از راه زیدون بهبهان به جراحی و فلاحی و اهواز آمدند و با کشتی به بصره رفتند (حسینی فسایی، ۱۳۸۸: ۷۶۴/۱). این مطلب نشان می‌دهد ایل ممسنی در این دوران بر تمامی مسیرهای شیراز ممسنی تسلط داشتند که بخشی از جاده بوشهر شیراز بود.

ظل‌السلطان نیز سه‌بار والی فارس شد و برای تحبیب طایفه بکش، بلوک کهمره را به شریف‌خان سپرد (شهشانی، ۱۳۵۹: ۷۲۷). به گفته رضاقلی میرزا، حکومت کازرون از جانب نواب حاجیه مفوض باقرخان ممسنی بود (رضاقلی میرزا، ۱۳۴۶: ۱۵۰). منطقه تنگ‌ترکان و چهل چشمه حوزه نفوذ ایل ممسنی بود. شاهد این مدعا را باید در سفرنامه رضاقلی میرزا و اشعار شکست انگلیسی‌ها در تنگ‌ترکان توسط نیروهای ایل ممسنی دید. رضاقلی میرزا در این باره می‌نویسد: «پس از چند دقیقه ملاحظه کردیم که سواری از تنگ‌ترکان به تعاقب ما آمده و همه‌جا اسب تاخته. نزدیک آمد او را شناختیم، طفلی بود از الوار که چابک‌سوار ولی خان ممسنی بود... تنگ‌ترکان وسیع‌تر از جاده عربان (نوعی درشکه) سهل و آسان به نظر ما آمد. در سه‌چهار دقیقه خود را به خانه ولی‌خان رساندیم...» (رضاقلی میرزا، ۱۳۴۶: ۱۶۱ و ۱۶۲).

آیت‌الله سیدمحمد ابطحی فهلیانی که تنها روحانی بانفوذ مناطق ممسنی و رستم بود، با حکم جهاد علیه انگلیسی‌ها، عشایر چهارگانه ممسنی را علیه قشون نظامی بریتانیا ترغیب و تشویق کرد. این نیروی رزمی در تنگه ترکان کازرون، راه را بر قشون مهاجم انگلیس بستند و با آنها زدوخورد کردند. در این درگیری‌های مسلحانه، تعدادی از سربازان هندی و چندین صاحب‌منصب انگلیسی کشته شدند و مقادیر درخور ملاحظه‌ای اسلحه و دواب انگلیسی‌ها به تصرف چریک‌های بکش، جاوید، دشمن‌زیاری،

رستم و ممسنی درآمد. حمله‌های ممسنی‌ها در تنگه ترکان و چهل چشمه فارس به‌صورت جنگ‌وگریز و شبیخون‌های پی‌درپی بود. در این باره، تعدادی ترانه حماسی لری ممسنی در وصف جدال چریک‌های ایل ممسنی با قشون انگلیسی در تنگه تنگ ترکان و کازرون سروده شده است که افزون‌بر جنبه‌های حماسی و بیان رشادت جنگاوران ایلی، نمادهایی از جنبه اسلامی و میهن‌دوستی و اجنبی‌ستیزی در آن بازتاب یافته است (حبیبی، ۱۳۸۴: ۳۴).

براساس آنچه ذکر شد، باتوجه به روحیه استعمارستیزی در جنگ جهانی اول و حوادث پیش از آن، در زمان قاجار بین مناطق دشتی و دشتستان، ممسنی و کهگیلویه روابط سیاسی و اجتماعی و اقتصادی درهم‌تنیده‌ای وجود داشته است. در سفرنامه رضا قلی میرزا این مطلب به‌وضوح دیده می‌شود: «عقیده ولی‌خان درمورد حمله به شیراز علیه معتمدالدوله این بود که نامه‌هایی از سوی شاهزادگان به میرزامنصورخان طباطبایی حکومت بهبهان و کهگیلویه و سران عشایر آن سامان نوشته شود و آنها را به کمک بخواهند و به اتفاق طوایف ممسنی و دشتی و دشتستانی به شیراز حمله نموده، فرمانفرما را از شیراز آزاد نمایند و اگر در اثر وجود سپاهیان عراق و آذربایجان توفیقی به دست نیامده، لااقل دستبردی به شهر شیراز زده و ضرب شستی نشان دهند. با پیشنهاد ولی‌خان موافقت شد و پیک‌هایی به سوی کهگیلویه و بهبهان و دشتی و دشتستان فرستاده شد؛ به طوری که رضایت شاهزادگان جلب گردید» (رضاقلی میرزا، ۱۳۴۶: ۱۵۸ و ۱۵۹).

تأیید تسلط ایل ممسنی بر بخشی از مسیرهای ارتباطی بوشهر شیراز را باید در فارسنامه ناصری و گفته‌های سیاحان اروپایی جست‌وجو کرد. حسینی فسایی در این باره می‌گوید: «ولی‌خان، پسر

خوبیارخان بکش ممسنی، اغلب به غارت تجار اشتغال دارند و جواهرات زیادی دارند که معتمدالدوله در سال ۱۲۵۱ق از او جواهرات و غنایم را مطالبه می‌کند. ولی‌خان استنکاف کرد. جنگ شروع شد. خانواده ولی‌خان به قلعه گل و گلاب می‌رود. لشکر معتمدالدوله از شولستان گذر کرد و والی کهگیلویه و بهبهان به استقبال و خدمتگزاری آمدند. قلعه گل و گلاب به توپ بسته شد و زنان طایفه بکش از ترس بی‌ناموسی، گیسوان خود را به هم گره زده و از بالای قلعه خود را به زیر انداختند. نواب میرزا و معتمدالدوله، والی فارس، پیرزندان وارد شیراز شدند و در خارج دروازه باغشاه، برجی ساختند و حدود ۷۰ تا ۸۰ نفر از اسیران طایفه ولی‌خان، اهالی شول و جورج کامفیروز را که با ولی‌خان دوستی داشته، زنده در دیوار برج گذاشته که بعد از چند روز مردند. نهایتاً ولی‌خان را اسماعیل‌خان قراچه دستگیر می‌کند و اول به کازرون، بعد به تهران و از آنجا به اردبیل و سپس تبریز بردند و سال‌ها زنده بودند تا اینکه با فرزندش، هادی‌خان و باقرخان، بدرود زندگانی نمودند» (حسینی فسایی، ۱۳۸۸: ۷۶۸/۱ تا ۷۷۱).

این وقایع نشان می‌دهد طایفه بکش بر جاده تجاری شاهی بوشهرشیراز تسلط داشتند و به مال‌التجاره کاروان‌های تجاری انگلیس دسترسی داشتند و از این راه نیز، ثروت هنگفتی به دست آورده بودند؛ به گونه‌ای که معتمدالدوله، والی فارس، به علت غارت مال‌التجاره‌های انگلیس، به ممسنی لشکرکشی کرد. این همان مطلبی است که سرهنگ ویلیام مونتایث نیز آن را تصدیق و بیان کرده است (Monteith, 1857: 116).

لشکرکشی‌های حکومت مرکزی قاجار به این ناحیه، یکی از رخدادهای تاریخی مهم منطقه ممسنی بود. معین‌التجار بوشهری، از تجار معروف دوره ناصری و مالک بلوکات ممسنی، با نفوذی که در

دربار قاجار داشت، برای جلوگیری از اتحاد ایل ممسنی و بویراحمدی‌ها و بختیاری‌ها، از حکومت قاجار درخواست اعزام نیرو و تسلیحات سنگین نظامی کرد.^۲ معین‌التجار در پی مبارزه با اشرار این منطقه بود و با دو هدف این اقدام را انجام داد: یکی ایجاد امنیت راه شاهی بوشهراصفهان و دیگری جلوگیری از اغتشاشات منطقه ممسنی برای عبور ایلات (سند شماره ۳) از مسیرهای ارتباطی این منطقه و تأمین منافع خود (بیات، ۱۳۷۲: ۶ و ۷). حکومت قاجار نیز با تقاضای ایشان موافقت کرد و نیروهای زیر فرمان خود را همراه جوادآقا (امیر همایون)، فرزند بوشهری، روانه منطقه کرد (بیات، ۱۳۷۲: ۷).

باید گفت این عملکرد امیر همایون به علت تصمیم‌گیری شخصی و نداشتن رایزنی کافی با مقام‌های ذی‌صلاح، بیشتر به لشکرکشی خصوصی شباهت داشت تا روند متعارف جنگ یک دولت (سند شماره ۸). هنگام حرکت لشکر، تلگرافی از امام قلی‌خان‌رستم، بعضی کدخداهای ممسنی و حجج‌الاسلام واصل شد مبنی بر اینکه ما مطیع دولتم و مالیات مرسوم خود را داده‌ام و می‌دهیم و بی‌جهت توپ و نظام دولت را بر سر خانه‌های ما می‌آورند و با ما مقابله می‌کنند. ما فقط از ناموس خود دفاع می‌کنیم و قصد یاغیگری نداریم. باوجود این اقدامات، حکومتی‌ها حمله‌های متعددی به ممسنی‌ها کردند که به شکست آنها منجر شد (بیات، ۱۳۷۲: ۷). در پی خسارت وارده به لشکر و بی‌فرمانده اردوی اعزامی به ادامه عملیات (سند شماره ۱۰)، تلگراف امام‌قلی‌خان که پیش‌تر ذکر شد، به مرکز رسید و دستور مذاکره و مصالحه صادر شد (سند شماره ۹ و ۱۱ و ۱۲). بلافاصله قوام‌السلطنه از معین‌التجار بوشهری خواست به سرعت نماینده‌ای در شیراز تعیین و معرفی کند که غائله ممسنی هرچه سریع‌تر تمام

شود (سند شماره ۱۳). در مذاکراتی که بین طرفین صورت گرفت، امام‌قلی‌خان شرط دخالت نکردن در شاحسنی را نپذیرفت و معین‌التجار بوشهری این اقدام خان را نافی انتظامات و اصلاح در ممسنی دانست (سند شماره ۱۱).

در نهایت با مذاکره‌ها و دستورهای آینده، براساس اسناد وزارت دفاع، قوام‌السلطنه رئیس‌الوزرا به علت وخامت اوضاع مملکت و به هم خوردن نظم منطقه جنوب، با به رسمیت شناختن کلانتری امام‌قلی‌خان بر طایفه رستم (اسناد شماره ۹ و ۱۱ و ۱۲) و همچنین مداخله نکردن در شاحسنی موافقت کرد؛ پس امام قلی‌خان حاضر شد قلعه‌های خود را خراب کند و به نوگک، منزل پدری خود، برگردد؛ همچنین تمام بدهی خود را به مالک پرداخت کند. بنابراین قوام‌السلطنه از معین‌التجار خواست به امیر همایون خبر دهد اردو را مراجعت دهد که بیش از این اسباب خسارت او فراهم نشود که در این وضعیت، مقرون به صلاح است (اسناد شماره ۱۱ و ۱۴).

براساس اسناد، سران قشقایی به علت‌هایی همچون حکومت بر منطقه ممسنی و امنیت ایل‌راه قشقایی (سند شماره ۳)، در تبعید بعضی از سران ممسنی، از جمله امام‌قلی‌خان رستم، نقش مهمی ایفا کردند (بیات، ۱۳۷۲: ۷). نکته دیگری که باید به آن اشاره کرد، دستگیری ولی‌خان توسط اسماعیل قراچه است. از اصلی‌ترین علت‌های این اقدام باید به دشمنی ایل قاجار با ایل لر ممسنی، طرح صولت‌الدوله برای حکومت بر این منطقه و تغییر مسیر تجاری جاده شاهی بوشهر شیراز برای بهره‌برداری از منافع اقتصادی آن اشاره کرد. بخش دیگری از این مسیر که شاپور بود نیز در حوزه نفوذ خوانین دشمن‌زیاری ممسنی، یعنی محمدرضاخان و بعدها باباخان ایلامی، قرار داشت. بخش دیگر این

مسیر، از دشت ارژن تا خان‌زنیان، از مناطق نفوذ ایل ممسنی و بعدها ایاز کیخا دره‌شوری می‌گذشت. آنچه در منابع تاریخی این دوره آمده است اینکه روابط خوانین مناطق ذکر شده و حوزه‌های نفوذ آنها به علت اشتراک‌های فرهنگی و زبان و تأثیرپذیری کنشی و واکنشی این مناطق هم‌جوار به امنیت یا وجود بحران، نوعی درهم‌تنیدگی و وابستگی اجتماعی ایجاد کرده بود؛ یعنی در صورت بروز هرگونه تهدیدی، منافع هر کدام از آنها به خطر می‌افتاد. بنابراین با تعامل و معاضدت حتی ظاهری، امنیت این مسیر را تأمین می‌کردند (نصیری، ۱۳۸۴: ۵؛ سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۸۶ و ۸۷).

عوارض راه‌داری و فواید اقتصادی این کار، از منابع مهم درآمد خوانین در این مسیر بود (اوبرلینگ، ۱۳۸۵: ۷۱). بنابراین رقابت خوانین مناطقی که از این مسیر می‌گذشت بر سر عوارض راه‌داری و گاهی قافله‌زنی‌های جزئی، همکاری سران محلی و ارتباط آنها با سارقان منطقه (سند شماره ۲) و گروه اوباش در این مسیر ارتباطی، به ویژه در گرده‌های بین کتل دختر و دالکی، بر امنیت این مسیر تأثیر می‌گذاشت. چنانکه جونز در این باره می‌گوید: «اوباش راه را سد کرده و با تفنگ فتیله‌ای کاروان‌ها را غارت می‌کردند» (جونز، ۱۳۵۳: ۴۸). مجموعه این عوامل زمینه‌های ناامنی و بی‌ثباتی را ایجاد می‌کرد؛ به شکلی که بعضی از خوانین با ترفندهایی، خوانین دیگر را از گردونه رقابت حذف می‌کردند؛ برای مثال، نظام‌السلطنه حکم گرفتاری خورشیدخان کمارجی را صادر کرد. درحقیقت، این کار به تحریک صولت‌الدوله انجام شد؛ چون با این عمل، خورشیدخان (مطهری‌زاده، ۱۳۸۳: ۲۵)، همچون ولی‌خان بکش ممسنی، از قدرت منطقه کنار گذاشته می‌شد.

نمونه دیگری از نزاع‌های خوانین محلی در مسیر

بوشهرشیراز، درگیری و اختلافات مزمن اسماعیل خان شبانکاره‌ای با خان برازجان، میرزا محمدخان یا همان غضنفرالسلطنه، بود که هرکدام برای دست‌اندازی به قلمرو دیگری و برکناری یکدیگر تلاش می‌کردند (اسدپور، ۱۳۹۲: ۷۷). بنابراین انگلیس برای جلوگیری از اتحاد خوانین منطقه، بین آنها اختلاف ایجاد می‌کرد و در راستای تأمین منافع خود در درازمدت، کسی را انتخاب می‌کرد؛ هرچند در اجرای این برنامه سیاسی، اقتصادی متضرر می‌شد. فن میکوش در این باره می‌گوید: «مستر جیک، نایب کنسول بریتانیا در بوشهر، تجار فارس را در اتاق تجارت جمع و متحد می‌کرد و به‌خوبی که چه کند آنها به میل و اراده او قافله‌هایشان را از راه بوشهرشیراز یا مسیر تنگستان، اهرم، فراشبند، شیراز بفرستد. این انتخاب راه بر این سیاست استوار بود به خانی ابراز محبت کند و یا خان دیگر را مطیع و فرمانبردار خود سازد؛ زیرا رفت‌وآمد قافله‌ها منبع اصلی درآمد خان‌های ایل محسوب می‌شد» (فن میکوش، ۱۳۷۷: ۲۴؛ رسولی، ۱۳۹۵: ۴۵).

البته براساس سند شماره ۲، این کار همیشه مقدور نبود و تابع اوضاع زمانی و وقایع منطقه‌ای بود (سند شماره ۲). بنابراین باید گفت مسیر شاهی بوشهرشیراز دائمی نبود و رقابت میان خوانین مناطق بر سر کسب منافع حاصل از راهداری، گاهی مسیر راه شاهی را نیز تغییر می‌داد. درآمد تأمل برانگیز دیگری نیز وجود داشت و آن پاسخ‌گونبودن راهدارها در زمانی بود که کاروان سرقت می‌شد (سند شماره ۱).

چرایی و چگونگی تأمین امنیت راه‌های منطقه

ممسنی در شبکه مسیرهای ارتباطی بوشهرشیراز وضعیت سیاسی و اجتماعی و اقتصادی مناطق جنوبی و پیامدهای حاصل از آن، باعث بی‌نظمی و

بی‌ثبات منطقه‌ای شد که پیامد آن ایجاد راهبردهای جدید و نامعقول برای تأمین منافع شخصی بود. در این بخش، این عوامل را بررسی می‌کنیم. هر چه از عمر حکومت قاجار می‌گذشت، اقتدار و حاکمیت سیاسی دولت بر ولایت‌ها و ایالت‌ها کاهش می‌یافت و حکومت قاجار توان نظامی مقابله با ایالات را نداشت (آبراهامیان، ۱۳۷۷: ۱۶۸).

کنش و واکنش تمام مناطقی که در این خطوط مواصلاتی قرار گرفته بودند، حلقه‌ای از روابط سیاسی و اجتماعی و اقتصادی را به وجود آورده بود که حیات منطقه و تداوم قدرت اتحادیه جنوب را به هم تنیده بود؛ به طوری که مناطق مستقر بر این راه‌های مهم، از نظر فرهنگی و سیاسی و اقتصادی، بازار مشترک‌المنافع را ایجاد کرده بودند که به‌شدت از یکدیگر متأثر بودند؛ پس نبود انسجام یا عملکرد فریب‌دهنده در هر منطقه، دیگر مناطق جنوب را در بحران شدیدی قرار می‌داد که حاصلی جز ویرانی سازوکارهای فرهنگی و اقتصادی و اجتماعی این مناطق نداشت.

در سفرنامه رضاقلی میرزا آمده است خان‌علی خان رستم همراه لره‌های کهگیلویه، از راه منطقه ماهور به حیات داوودی‌ها حمله کردند و آنها را غارت کردند. درنهایت نیز با کمک سران و نیروهای دشتستانی، خان‌علی خان را به عقب‌نشینی وادار کردند (رضاقلی میرزا، ۱۳۴۶: ۶۶). این مطلب نشان می‌دهد راه‌های ماهور میلانی ممسنی به علت راهزنی و غارت مناطق هم‌جوار، از جمله دشتستان، توسط ایل ممسنی امنیت نداشت. راه‌های میلان و مسیر ممسنی-بهبهان به شوشتر نیز ناامن بود. فسایی در این باره می‌نویسد: «مشیرالملک با عیال به عزم کربلای معلا از راه شولستان ممسنی، بهبهان و شوشتر، از کازرون حرکت نمود و چون به سرآب سیاه ممسنی رسیدند، جماعت الوار بر سر آنها آمده و تمام اسباب آنها را به یغما

بردند» (حسینی فسایی، ۱۳۸۸: ۷۵۵/۱).

مطلب دیگری که تأییدی بر این ماجرا دارد، نزاع ولی‌خان ممسنی با حسام‌الدوله، فرزند فرمانفرما، است. ولی‌خان همیشه با حسام‌الدوله در نزاع بود. هنگام حمله خان‌علی‌خان رستم، ولی‌خان به کازرون حمله کرد و این منطقه را به تصرف خود درآورد و غارت کرد که در آخر، از حسام‌الدوله شکست خورد و از راه ماهورات و خشت عقب‌نشینی کرد. رضاقلی میرزا به علت اغتشاش‌های راه کمارج که در سلطه ولی‌خان بکش بود، از راه دالکی خود را به گره و کازرون رساند (رضاقلی میرزا، ۱۳۴۶: ۶۷ و ۶۸).

صولت‌الدوله در محرم سال ۱۳۲۹ق/۱۹۱۱م، محمدعلی‌خان کشکولی را برای تعقیب سارقان ممسنی و بوی‌ر احمدی‌ها اعزام کرد. در همان ماه، محمدعلی‌خان با طایفه جاوید درگیر شد و در ادامه، برای سرکوب سارقان بکش و دیگر طوایف ممسنی به مناطق آنها عزیمت کرد و با توپ، قلعه‌های آنها را ویران کرد (نصیری، ۱۳۸۴: ۸۴؛ بیات، ۱۳۷۲: ۷). درحقیقت، طوایف ممسنی به حکومت قاجار و حضور انگلیس و منافع آنها در مناطق جنوبی معترض بودند و همچنین، با مصالح سران قشقایی و ارتباط آنها با انگلیسی‌ها، در راستای تأمین سود و نفوذ و سلطه انگلیسی‌ها، مخالف بودند؛ پس به این علت، به سرقت کاروان‌های تجاری انگلیسی و قاجارها اقدام می‌کردند. سران قشقایی نیز به حمایت از انگلیسی‌ها، به طوایف ممسنی حمله می‌کردند.

اعتراض و درخواست غرامت وزیر مختار روسیه به علت کشته‌شدن و زخمی‌شدن دو قزاق روس در نزدیک دشت ارژن، در محور بوشهر شیراز، بود؛ چون قنصل روس محمدعلی‌خان کشکولی را در میان مهاجمان دیده بود، آن را به قشقایی‌ها نسبت دادند (نصیری، ۱۳۸۴: ۱۸؛ سند شماره ۱). محمدعلی‌خان

کشکولی فرزند خضریگ بود و نباید او را با محمدعلی‌خان، فرزند جانی‌خان که فتح‌علی‌شاه در سال ۱۲۳۴ق/۱۹۱۵م به او منصب ایل‌بیگی داد، اشتباه گرفت (حسینی فسایی، ۱۳۸۸: ۷۱۹/۱).

سران قشقایی برای نشان‌دادن قدرت خود و ترس انگلیسی‌ها از اتحاد ایلات، به منظور تأمین منافع خود، گه‌گاه سیاست اتحاد با ایل ممسنی را در پیش می‌گرفتند. کتاب آبی در این باره می‌نویسد: «بیشتر توجه به طرف اوضاع راه کازرون و بوشهر معطوف بود، در پنجم دسامبر (۱۹۱۱ میلادی) در سینه‌سفید، پنجاه نفر سارقین ممسنی و قشقایی به کاروانی زده، سیزده قاطر و چهارده الاغ و ده بار را برده‌اند. مستحفظین همراه کاروان مذکور که سی نفر توپچی یک عراده توپ صحرایی و سی‌وشش نفر سوار بودند، به شلیک اول فرار کردند. بلافاصله سیصد نفر سوار با یک عرابه توپ مأمور استرداد اموال مسروقه شدند» (کتاب آبی، ۱۳۶۳: ۵/۹۹۹).

درباره حمله و غارت بوی‌راحمدی‌ها باید گفت: «بوی‌راحمدی‌ها از طایفه کهگیلویی (هستند) چند روز است در چهل مایلی شیراز، راه بوشهر را سد نموده‌اند. تمام وسائل مربوطه، مقطوع است، قوافل در دشت ارژن جمع شده‌اند و اشرار و ایلات تهدید می‌نمایند که آنها را غارت کنند» (کتاب آبی، ۱۳۶۳: ۵/۷۵۵).

درباره تمایل همکاری سران ایل ممسنی با انگلیس در کتاب خاطرات نصرالله‌خان فتحی‌نژاد نکته حائز اهمیت وجود دارد. محمدعلی‌خان، رئیس اس‌پی.آر کازرون، با هجوم حیدرخان کمارجی روبه‌رو شد و برای کمک گرفتن از ایل ممسنی نزد فتح‌الله‌خان صمصام دیوان، کلانتر طایفه جاوید له‌له، آمد. در این زمان، طایفه جاوید با بهادرخان، کلانتر طایفه بکش، در تدارک جنگ بودند. فتح‌الله‌خان به بهادرخان نامه‌ای نوشت مبنی بر اینکه رئیس پلیس

امنیت جنوب کازرون، برای دفع حیدرخان کمارجی، به کمک ایل ممسنی احتیاج دارد. بهادرخان پذیرفت و برادر خود، غلام حسین خان، را همراه با تفنگچیان طایفه بکش در اختیار فتح‌الله خان قرار داد. مخاصمه بین حیدرخان کمارجی و چریک‌های ایل ممسنی یک ماه ادامه یافت و در نهایت، حیدرخان ترک مخاصمه کرد؛ سپس ممسنی‌ها کازرون را ترک کردند و محمدخان را تا دشت ارژن که از دسترسی حیدرخان خارج بود، بدرقه کردند (فتحی‌نژاد، ۱۳۹۳: ۷۴ تا ۷۷).

این مطلب نشان می‌دهد: ۱. ایل ممسنی در بعضی مواقع با مناطق پیرامون خود از در رقابت و تضاد درآمده بود؛ ۲. همکاری با اس.آر.پی ممکن است نشانه‌ای بر تمایل سران ممسنی به انگلیس، در راستای تأمین منافعشان باشد؛ اما انگلیسی‌ها به علت تجربه و شناخت پیشین از ممسنی‌ها، سران قشقایی را ترجیح دادند. نکته تأمل‌برانگیز در پژوهش‌های مربوط به ایلات مناطق جنوبی این است که باید منافع سران ایلات واقع در مسیر بوشهرشیراز را با ایلات مناطق جنوب از یکدیگر تفکیک کرد؛ چون سیاست سران ایلات و عشایر فارس برای بسط قدرت و مطامع شخصی خود از یک طرف و تطمیع و تحریک آنها به وسیله انگلیسی‌ها از طرف دیگر، مجالی برای تصمیم ایلات به وجود نیاورد؛ پس این ایلات به اطاعت از سران ایلی خود مجبور بودند.

نبود امنیت در راه‌ها در منطقه ماهر و جاده بوشهرشیراز و همچنین منازعات سران ایل قشقایی و ممسنی در مناطق ایل‌روی قشقایی، از جمله منطقه دشمن‌زیاری ممسنی که با مسیرهای ایل‌روی قشقایی هم‌پوشانی بسیاری داشت، مناطق جنوبی را در بحران ناامنی فرو برد. در زمان ریاست باباخان بر منطقه دشمن‌زیاری، میان دو ایل قشقایی و دره‌شوری نزاعی روی داد که وقایع اتفاقیه درباره آن می‌نویسد: «طایفه

دره‌شوری (دره‌شولی) از ایلات قشقایی از داراب‌خان ایل‌یگی فرار نموده که برونند در ایلات بختیاری، داراب‌خان خبر شده آدمی فرستاده نزد خان باباخان دشمن‌زیاری ممسنی که ممانعت از رفتن آنها بکند. هنگام عبور طایفه دره‌شوری از ممسنی، خان باباخان دشمن‌زیاری جلوگیری طایفه مذکور می‌نماید. فی‌مابین طرفین به نزاع انجامیده جنگ می‌نمایند. هشت نفر از طایفه خان باباخان دشمن‌زیاری ممسنی زخم‌دار و کشته می‌شوند و پنج نفر از طایفه دره‌شوری زخمی و کشته می‌شوند، از جمله مهدی‌کیخا، برادر حاجی باباکیخا طایفه دره‌شوری، کشته شده است. ایل دره‌شوری با هم‌دستی دیگر طوایف ممسنی، بکش، جاوی و رستم غارت می‌گردد. بعد از جنگ نمودن طایفه دره‌شوری می‌روند در ایلات بختیاری» (وقایع‌التفاقیه، ۱۳۶۲: ۴۸ و ۴۹؛ ایلامی، ۱۳۹۲: ۲۲۲).

با وجود این درگیری‌ها، مسیرهای راحت و کوتاه و ایل‌روی قشقایی‌ها در منطقه دشمن‌زیاری نیز ناامن می‌شد. این مطالب نشان می‌دهد برخورد سران قشقایی با طوایف و ایلاتی که در مجاورت راه‌های تجاری بوشهرشیراز بودند یا بر بخش‌هایی از این راه تسلط داشتند، براساس ضرورت تأمین منافع سران قشقایی بوده است.

علت‌های طرح گشایش راه فیروزآباد از سوی صولت‌الدوله را باید این‌گونه برشمرد: تشدید ناامنی‌های راه شاهی در اواخر سال ۱۳۲۷ق/ ۱۹۰۹م و اوایل سال ۱۳۲۸ق/ ۱۹۱۰م؛ توافق نکردن حکومت مرکزی و صولت‌الدوله در برقراری امنیت در مسیر بوشهرشیراز و مشکلاتی که برای تجارت به وجود آمده بود؛ کمبایی و گرانی کالاهای وارداتی، نظیر شکر، به علت افزایش حق راهداری؛ اعتراض‌های مکرر انگلیسی‌ها؛ از همه مهم‌تر، انتساب هسته این ناامنی‌ها به صولت‌الدوله و ایل قشقایی (رسولی، ۱۳۹۵: ۴۷).

علت‌های دیگر انتخاب این مسیر ارتباطی عبارت‌اند از: ۱. توان صولت‌الدوله در برقراری امنیت پایدار در این مسیر؛ ۲. زدودن انتساب اتهام ناامنی مسیرهای شاهی به سران قشقایی در زمان قاجار و انتساب آنها به ایل ممسنی. ۳. کسب درآمد مالی راهداری و گرفتن نبض تجارت بوشهر شیراز در دست خود؛ ۴. به تحلیل رفتن توان مالی و تفرقه و درنهایت، تضعیف حکام محلی منطقه ممسنی و مناطق پیرامونی این مسیر؛ ۵. از رونق افتادن راه تجاری بوشهر شیراز و استفاده نکردن از راه‌های جایگزین منطقه ممسنی و همچنین رونق مناطق قشلاقی ایل قشقایی؛ ۶. هم‌پوشانی و تشریک منافع انگلیس و سران قشقایی در رویارویی با ممسنی‌ها و به دنبال آن، استفاده ابزاری سران قشقایی از حمایت انگلیس.

اختلاف سهام‌الدوله و ناتوانی دولت مرکزی در حمایت از ایشان و نیز اوضاع آشفته فارس و شکایت‌هایی که از شیراز درباره سختی وضع حکومت سهام‌الدوله شده بود (کتاب آبی، ۱۳۶۳: ۸۱۰/۴)، موجب شد او از حکومت فارس برکنار شود و تا ورود حاکم جدید، قوام‌الملک نایب‌الایاله شود. نارضایتی صولت‌الدوله از این انتصاب موجب شد تعهد خود را از راه‌گره بردارد. با تشدید مجدد ناامنی‌ها و تهدید به مداخله نظامی انگلیس در جنوب و اولتیماتوم دولت ایران برای بازگشایی راه یا یاغی دولت‌بودن (اوبرلینگ، ۱۳۸۵: ۶۴ و ۸۵)، با تقاضای دولت مرکزی، صولت‌الدوله امنیت جاده‌ها را پذیرفت.

نتیجه

در دوره قاجار، به‌ویژه پس از عهد ناصری، توجه انگلیسی‌ها به موقعیت استراتژیک بوشهر جلب شد؛ بنابراین این بندر را به بارانداز دروازه دریایی ورود و خروج تجارت و سیاست خارجی و فرهنگی ایران

تبدیل کرد. مسیر اصلی ترانزیت کالاهای تجاری، راه شاهی بوشهر شیراز بود. بخش مهمی از این مسیر، با راه‌هایی که در این دوره در تسلط ایل ممسنی بود، هم‌پوشانی بسیاری داشت. اتحادیه حکومت‌های محلی ذکرشده در این پژوهش، با قراردادهای نانوشته که بیشتر از تأمین منافع و کسب درآمد متأثر بود، امنیت این خطوط مواصلاتی را تأمین می‌کردند.

کنش و واکنش تمام مناطق مستقر در این مسیر تجاری، نوعی بازار مشترک‌المنافع سیاسی و اجتماعی و اقتصادی ایجاد کرده بود که به‌شدت از یکدیگر متأثر بودند؛ آن گونه که نبود انسجام و ایجاد ناامنی یا عملکرد آزاردهنده در هر منطقه، مناطق دیگر را در بحران شدیدی قرار می‌داد. همان‌طور که در این پژوهش گفته شد، ناامنی راه تجاری بوشهر شیراز و تسلط و آشوب‌زایی طوایف ایل ممسنی و همچنین شناخت مأموران انگلیسی که ضمن انجام وظایف سیاسی محول‌شده، در راستای منافع دولت خود، با دقت تمام جنبه‌های اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی منطقه ممسنی را بررسی می‌کردند، مسئله اصلی این راه بود. انگلیسی‌ها در بررسی‌های خود، به سیاست جامعی از چگونگی زیست‌اجتماعی و آداب و بن‌مایه‌های فرهنگی و اخلاقی و قومیتی طوایف ایل ممسنی دست یافتند. نتیجه این شناخت، درک انگلیسی‌ها از تأمین نشدن منافع خود توسط ایل ممسنی بود. بنابراین راهبرد انگلیس در برون‌رفت از بحران تأمین امنیت مسیرهای ارتباطی جاده بوشهر شیراز، با علم به همواری مسیرهای ارتباطی منطقه ممسنی، باعث دخالت بیشتر انگلیس در راستای تأمین منافع سیاسی و اقتصادی خود شد.

با دست‌اندازی معین‌التجار بوشهری به اراضی ممسنی و جنگ‌های نیابتی او و سران قشقایی، با حمایت حکومت مرکزی و همچنین با دخالت

کتابنامه

۱. آبراهامیان، یرواند، (۱۳۷۷)، *ایران بین دو انقلاب*، ترجمه کاظم فیروزمند و دیگران، چ ۱۲، تهران: مرکز.
۲. ابن حوقل، (۱۳۶۶)، *صورة الارض*، ترجمه جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
۳. ابن خردادبه، (۱۳۷۰)، *مسالك و ممالك*، ترجمه سعید خاکرند، تهران: مؤسسه مطالعات و انتشارات تاریخی.
۴. اصطخری، ابواسحاق، (۱۳۴۰)، *مسالك و ممالك*، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۵. ابن بطوطه، (بی تا)، *سفرنامه ابن بطوطه*، ترجمه محمدعلی موحد، تهران: آگاه.
۶. اخگر، احمد، (۱۳۶۶)، *زندگی من در هفتاد سال تاریخ معاصر ایران*، بی جا: خوشه.
۷. اسحاقی، عارف، (۱۳۹۱)، *جایگاه سیاسی و اقتصادی خلیج فارس در زمان شاه سلطان حسین صفوی*، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه خلیج فارس بوشهر.
۸. اسدپور، حمید، (۱۳۹۲)، *تاریخ شبانکاره*، بوشهر: دانشگاه خلیج فارس.
۹. ایلامی، باباخان، (۱۳۹۲)، *تاریخ سیاسی، اجتماعی ممسنی*، شیراز: ادیب.
۱۰. جونز، سرهارفورد، (۱۳۵۳)، *آخرین روزهای لطفعلی خان زند*، ترجمه هما ناطق و جان گرینی، تهران: چاپخانه سپهر.
۱۱. حقایق نگار خورموجی، محمدجعفر، (۱۳۴۵)، *حقایق الاخبار ناصری*، به کوشش حسین خدیوچم، تهران: کتابفروشی زوار.
۱۲. حبیبی فهلیانی، حسن، (۱۳۷۱)، *ممسنی در گذر راه تاریخ*، شیراز: نوید شیراز.

انگلیس، سه جریان به وجود آمد و این سه جریان، منطقه ممسنی را در بحران قرار داد. در نهایت، مجموعه این عوامل باعث شد صولت الدوله قشقایی در رقابت با دیگر حکام محلی واقع در مسیر جاده شاهی، از جمله ایل ممسنی و خاندان قوام الملک، با انگیزه‌های سیاسی و اقتصادی خاص خود، مسیر جاده قشلاقی و مناطق قشقایی را به دولت انگلیس پیشنهاد کند و این گونه از راه‌های ممسنی استفاده نشد. او به جای همراهی با طوایف ایل ممسنی در عبور کاروان‌های تجاری از این منطقه و تأمین امنیت جاده شاهی و مسیرهای مشترک ایل روی قشقایی و طوایف ممسنی، این مناطق را به انگلیس پیشکش کرد و در راستای گسست ایلات مناطق جنوبی و سیاست انگلیس عمل کرد.

این اقدام علاوه بر اینکه توجیه اقتصادی نداشت، از نظر سیاسی نیز موفق نشد منافع ایلخان قشقایی را تأمین کند؛ پس ایلخان بنا به ضرورت، در راستای منافع انگلیس و ایجاد بحران و حذف قدرت طوایف ایل ممسنی در مسیرهای ارتباطی جاده بوشهر شیراز، گام برداشت.

پیوست

۱. برای اطلاع بیشتر از مسیرهای ارتباطی بخش ماهور میلانی ممسنی با بوشهر (ر.ک: اسدپور، حمید و عارف اسحاقی، (۱۳۹۳)، «اهمیت جغرافیای ممسنی و نقش تمدنی آن در کرانه‌های خلیج فارس»، *تاریخ فرهنگ و تمدن اسلامی*، س ۵، ش ۱۷، ص ۱۱۵ تا ۱۴۳.
۲. برای اطلاع بیشتر درباره چگونگی نقش معین‌التجار بوشهری در انسجام‌داشتن طوایف ایل ممسنی با مناطق پیرامونی (ر.ک: اسدپور، حمید و عارف اسحاقی، (۱۳۹۳)، «بازکای ابعاد رویارویی مردم ممسنی با معین‌التجار بوشهری با تکیه بر اسناد نویافته محلی»، *پژوهش‌های تاریخی*، س ۵۰، دوره جدید، س ۶، ش ۱، پیاپی ۲۲.

۱۳. -----، (۱۳۸۴)، شـــــعر، موسیقی و ادبیات شفاهی مردم ممسنی، شیراز: دانشنامه فارس و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری.
۱۴. حسینی فسایی، حسن، (۱۳۸۸)، فارسنامه ناصری، تصحیح و تحشیه دکتر منصور رستگار فسایی، ج ۱ و ۲، چ ۴، تهران: امیرکبیر.
۱۵. دوبد، بارون، (۱۳۸۵)، سفرنامه لرستان و خوزستان، ترجمه محمدحسن آریا، تهران: علمی فرهنگی.
۱۶. دشتی، رضا، (۱۳۸۰)، تاریخ اقتصادی و اجتماعی بوشهر در دوره قاجاریه با تکیه بر نقش تجار و تجارت، تهران: پازینه.
۱۷. رضاقلی میرزا، (۱۳۴۶)، سفرنامه رضاقلی نایب‌الایاله فارس، به کوشش اصغر فرمان‌فرمای قاجار و سعید نفیسی، تهران: دانشگاه تهران.
۱۸. رضایی، عزیز، (۱۳۸۸)، تاریخ جغرافیا و فرهنگ ممسنی، نورآباد ممسنی: فریاد کویر.
۱۹. رزم‌آرا، حسینعلی، (۱۳۳۰)، فرهنگ جغرافیایی ایران، ج ۷، تهران: دایره جغرافیایی ستاد ارتش.
۲۰. سایکس، سرپرسی، (۱۳۷۰)، تاریخ ایران، سیدمحمدتقی فخرداعی گیلانی، ج ۲، تهران: دنیای کتاب.
۲۱. سازمان جهاد کشاورزی استان فارس، (۱۳۸۵)، طرح ساماندهی اقتصادی-اجتماعی فضا و سکونتگاه‌های روستایی بخش دشمن‌زیاری شهرستان ممسنی، ج ۱، شیراز: مهندسین مشاور، توسعه و تکنولوژی کشاورزی مناسب (تکم).
۲۲. سپهر، محمدتقی‌بن محمدعلی، (۱۳۷۷)، ناسخ التواریخ، به کوشش جهانگیر قائم‌مقامی، تهران: امیرکبیر.
۲۳. سدیدالسلطنه بندرعباسی، محمدعلیخان، (۱۳۷۱)، سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش، تحشیه و تعلیقات احمد اقتداری، تهران: جهان معاصر.
۲۴. سدیدالسلطنه مینابی بندرعباسی، محمد علیخان، (۱۳۶۲)، سفرنامه سدیدالسلطنه؛ التذقیق فی سیر الطریق، تصحیح و تحشیه احمد اقتداری، تهران: بهنشر.
۲۵. سعیدی‌نیا، حبیب‌الله، (۱۳۸۹)، گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت خلیج فارس در دوره قاجاریه، بوشهر: دانشگاه خلیج فارس.
۲۶. شهبازی، عبدالله، (۱۳۶۶)، ایل ناشناخته (پژوهشی در کوچ‌نشینان سرخی فارس)، تهران: نی.
۲۷. شوارتس، پاول، (۱۳۸۴)، جغرافیای تاریخی فارس، ترجمه کیکاووس جهاننداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
۲۸. عکاشه، اسکندر خان، (۱۳۶۵)، تاریخ بختیاری، تهران: یساولی.
۲۹. فتحی‌نژاد، نصرالله، (۱۳۹۳)، خاطرات نصرالله خان فتحی‌نژاد، شیراز: نوید.
۳۰. فن میکوش، داگوبرت، (۱۳۷۷)، واسموس، ترجمه کیکاووس جهاننداری، قم: مرکز بوشهرشناسی با همکاری انتشارات همسایه.
۳۱. فلاندن، اوژن، (۱۳۸۳)، سفر به ایران، ترجمه حسین نورصادقی، تهران: اشراقی.
۳۲. قهرمانی، حمید، (۱۳۷۲)، تاریخ وقایع عشایری فارس، تهران: علمی.
۳۳. قدامه‌بن جعفر بغدادی، (۱۳۷۰)، الخراج و صنعه الکتاب، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: البرز.

۳۴. کاکس، سرپرسی، (۱۳۷۷)، گزارش‌های سالانه سرپرسی کاکس سرکنسول انگلیس در بوشهر (۱۹۱۱-۱۹۰۵ م/ ۱۳۳۹-۱۳۲۹ ق)، ترجمه حسن زنگنه، تهران: پروین.
۳۵. کتاب آبی، (۱۳۶۸)، گزارش‌های محرمانه وزارت امور خارجه انگلیس درباره انقلاب مشروطیت ایران، به کوشش احمد بشیری، ج ۵ و ۵، تهران: نو.
۳۶. کرزن، جرج ناتانیل، (۱۳۷۳)، ایران و قضیه ایران، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، ج ۱ و ۲، تهران: علمی و فرهنگی.
۳۷. گاوبه، هانیس، (۱۳۷۷)، ارجان و کهگیلویه، ترجمه سعید فرهودی، تصحیح و تحشیه احمد اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
۳۸. گرمودی، میرزافتاح‌خان، (۱۳۷۰)، سفرنامه ممسنی، به کوشش فتح‌الدین فتاحی، چ ۲، تهران: مستوفی.
۳۸. لسترنج، گای، (۱۳۶۴)، جغرافیای تاریخی و سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، چ ۲، تهران: علمی و فرهنگی.
۴۰. مطهری‌زاده، موسی، (۱۳۸۳)، ناصر دیوان کازرون به روایت اسناد، تهران: کازرونیه.
۴۱. مجیدی‌کرائی، نورمحمد، (۱۳۷۱)، تاریخ و جغرافیای ممسنی، تهران: علمی و فرهنگی.
۴۲. مشروطیت در جنوب ایران به گزارش بالیوز بریتانیا در بوشهر در سال‌های ۱۳۳۳-۱۳۲۲ ق/ ۱۹۱۵-۱۹۰۵ م، (۱۳۸۶)، ترجمه و تدوین حسن زنگنه، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران و بنیاد ایران‌شناسی شعبه بوشهر.
۴۳. موریه، جیمز، (۱۳۸۶)، سفرنامه، ترجمه ابوالقاسم سری، ج ۲، تهران: توس.
۴۴. میرزایی دره‌شوری، غلامرضا، (۱۳۸۱)، قشقای‌ها و مبارزات مردم جنوب، تهران: مرکز انقلاب اسلامی.
۴۵. میرک، محمدبن مسعود، (۱۳۸۵)، ریاض‌الفردوس، تصحیح ایرج افشار و فرشته ضرانیان، تهران: دکتر محمود افشار.
۴۶. مقدسی، ابو عبدالله محمدبن احمد، (۱۳۶۱)، احسن‌التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ترجمه دکتر علی منزوی، تهران: مؤلفان و مترجمان ایران.
۴۷. ملک، جان، (۱۳۸۰)، جنوب ایران به روایت سفرنامه‌نویسان، سفرنامه سرجان ملک، ترجمه حسن زنگنه، شیراز: نوید.
۴۸. نصیری طیبی، منصور، (۱۳۸۴)، ایالت فارس و قدرت‌های خارجی از مشروطیت تا سلطنت رضاشاه، تهران: مرکز اسناد و خدمات پژوهشی.
۴۹. نیبور، کارستن، (۱۳۵۴)، سفرنامه نیبور، ترجمه پرویز رجبی، بی‌جا: توکا.
۵۰. نیلستروم، گوستاو، (۱۳۷۲)، شاخه نبات، خاطرات سرگرد گوستاو و نیلستروم، ترجمه افشین پرتو، بوشهر: اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۵۱. وثوقی، محمدباقر، (۱۳۸۴)، تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، تهران: سمت.
۵۲. وقایع‌الانفاهیه، (۱۳۶۲)، مجموعه گزارش‌های خفیه‌نویسان انگلیس در ولایات جنوبی از سال ۱۲۹۱ تا ۱۳۲۲ قمری، به کوشش سعیدی سیرجانی، تهران: نوین.
- ب. مقاله
۵۳. اسدپور، حمید و عارف اسحاقی، (۱۳۹۳)، بازکاوی ابعاد رویارویی مردم ممسنی با معین‌التجار

۶۳. مصاحبه شماره سه: مصاحبه با علی خواجوی، ۶۰ سال، تاریخ مصاحبه ۱۳۹۷/۱۱/۱۲.

د. منابع لاتین

64. Baring, Walter , (1882), Reportes on a journey to Shushtar, Dizful, Behbahan, and Shiraz, Tehran, vol.24.

65. Bowon, H.v, (2006), The Business of Enite of the East India compary and Inperial British, 1756-1836, Newyork, combridg.

66. Masson , Charles , (1843), Narrative of a journey to Kalat, Eastren Balochestan , London , New Burlington Street ..

67. Monteith , William , (1857), Notes on the routes from bushire to shiraz , journal of royal Geographical, society of London , vol.271

بوشهری با تکیه بر اسناد نویافته محلی، پژوهش‌های تاریخی، س ۵۰، دوره جدید، س ۶، ش ۲، پیاپی ۲۲.

۵۴. اسدپور، حمید و عارف اسحاقی، (۱۳۹۳)، اهمیت جغرافیای ممسنی و نقش تمدنی آن در کرانه‌های خلیج فارس، تاریخ فرهنگ و تمدن اسلامی، س ۵، ش ۱۷، ص ۱۱۵ تا ۱۴۳.

۵۵. اوبرلینگ، پیر، (۱۳۸۵)، «سیاست قبیله‌ای انگلیس در جنوب ایران»، ترجمه کاوه بیات، ماهنامه نور، ش ۴.

۵۶. بیات، کاوه، (۱۳۷۲)، «معین‌التجار بوشهری و لشکرکشی او به ممسنی»، گنجینه اسناد، ش ۱۰ و ۱۱.

۵۷. رسولی، علی و علی شهوند، (۱۳۹۵)، «رقابت‌های محلی در فارسی و جابه‌جایی مسیر بوشهرشیراز از راه شاهی به راه جره ۱۹۱۰-۱۹۰۹ م/۱۳۲۹-۱۳۲۷ق»، مجله پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام، ش ۱۸، ص ۳۹ تا ۶۴.

۵۸. شهشانی، سهیلا، (۱۳۵۹)، نگاهی به تاریخ خوانین ممسنی، مجله آینده، س ۶، ص ۷۲۲ تا ۷۳۰.

۵۹. میرجعفری حسین و مجید هاشمی اردکانی، (۱۳۵۳)، «فرمان شاه طهماسب صفوی به مولانا رضی‌الدین محمد»، مجله بررسی‌های تاریخی، ش ۲، س ۹، شماره مسلسل ۱۱۰، ص ۵۱ تا ۹۵.

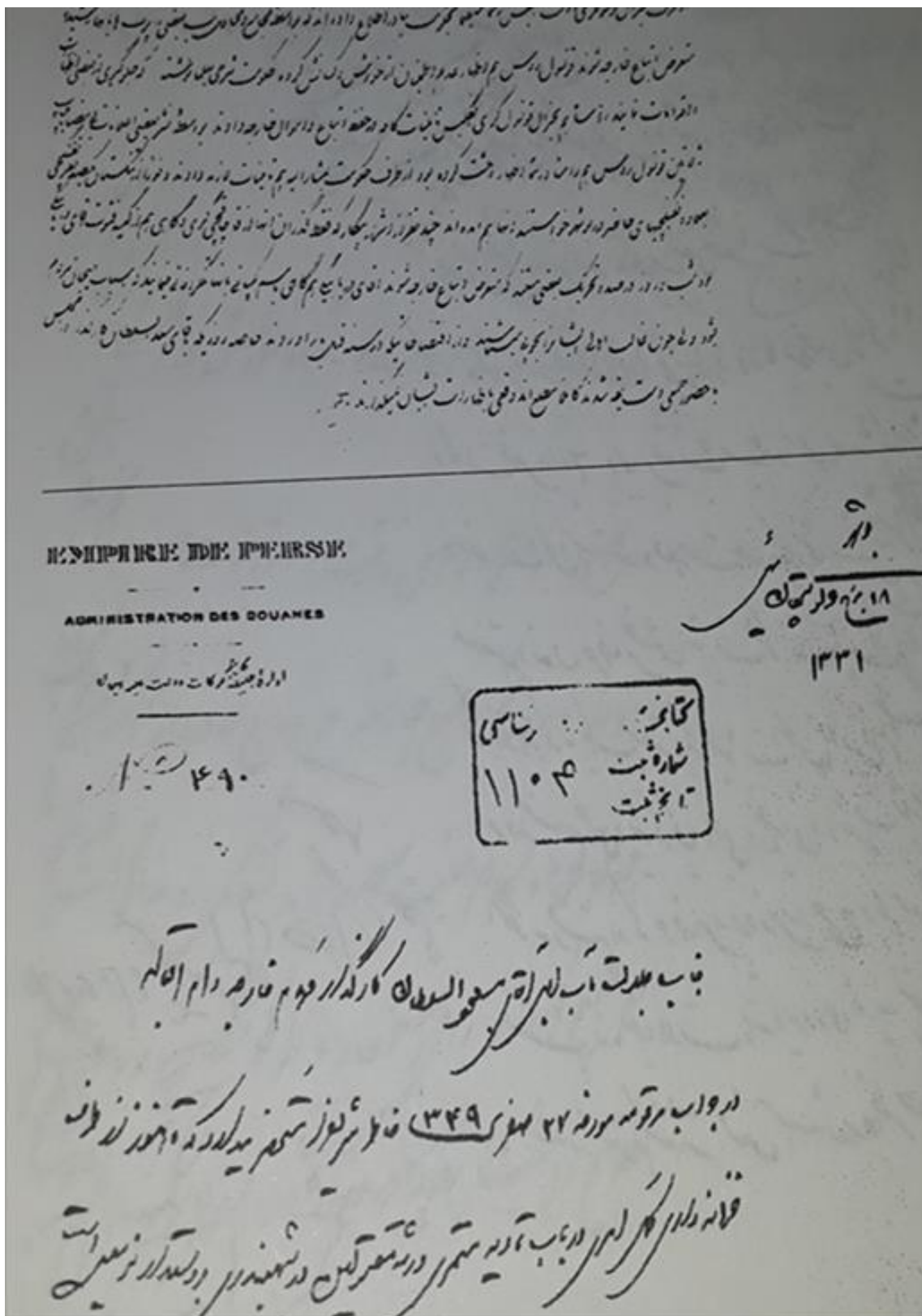
۶۰. همتی، ابوذر، (۱۳۸۷)، «جنگ ممسنی‌ها و اسکندر مقدونی در شهر کورش»، فصلنامه فرهنگی اجتماعی فراسو، س ۱، ش ۲.

ج. مصاحبه

۶۱. مصاحبه شماره یک: مصاحبه با ایرج کریمی، ۸۵ سال، تاریخ مصاحبه ۱۳۹۸/۶/۱۲.

۶۲. مصاحبه شماره دو: مصاحبه با حسن گودرزی، ۷۰ سال، تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۸/۱۷.

پیوست (اسناد)



سند شماره ۱: جواب رئیس گمرکات جنوب آقای گلستان به مسعود السلطان کارگزار مهم خارجه. برگرفته از مرکز ایرانشناسی بوشهر به تاریخ محرم ۱۳۲۹ قمری.

No. C/ / of 1912.
British Consulate-General, BUSHIRE,
3rd January, 1912.

To: Mirza Ahmed Khan,
Ma'sud-us-Sultan,
Karguzar of the Gulf Ports,
Bushire.

کتابخانه بوشهرشناسی
شماره ثبت ۴۰۵
تاریخ ثبت ۱۳۰۵

I trust that your health is good and free from complaint.

In his letter No. C/411 of the 17th September 1911 Mr Chick had the honour to address you on the subject of the anchors and other gear to the value of nine tomanp stolen in the month of March last from Messrs Gray Paul & Co's lighters.

No answer having been received to the above letter, I presume that (according to his custom) the Kalantar has done nothing in the matter, although Mr Bill raised a strong protest against his slothness in his letter No. C/521 of December 15th, 1911 to His Excellency the Governor of the Gulf Ports.

Nothing therefore can be more natural than a third robbery of the same kind which has just been reported to me by Messrs Gray Paul & Co. from above lighters "No. 4" and "No. 5" during the night of Friday 29th December the following articles were stolen:-

3 coil ropes	value	Krns	30
3 blocks	"	"	12
3 coils	"	"	12

خداوند متعال را شکر
بوشهر ۱۳۰۵
مهر ۱۳۰۵

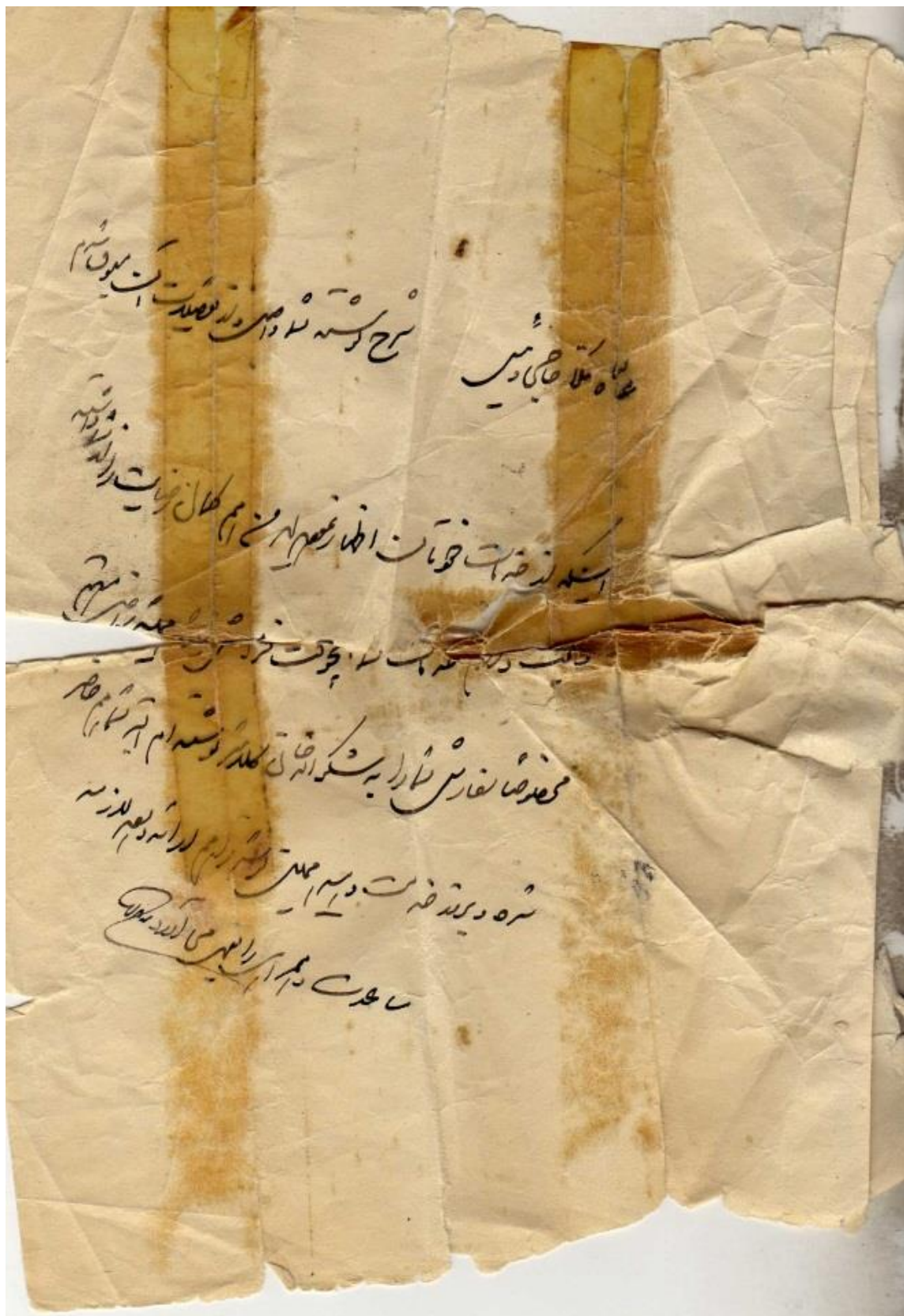
سند شماره ۲: نامه فونسلگری انگلیس به میرزا احمدخان مسعودالسلطان، کارگزار بنادر خلیج فارس. برگرفته از مرکز
ایرانشناسی بوشهر به تاریخ ژون ۱۹۱۲.

۱۱۲۹
۲۲، ۲۲، ۲۲

عادی
مهر سردار

اردو چون احشام قشای از آن حدود عبور نمایند هیچ مراقبت نماند به اتفاق لوی
ریخته و در صورت بیادری برکت و تراریش کاشه حیدر پور غرضه دینیه
اندک است فایده به پادگان اردکان
راجع به نشاندن صورت محکم نشاندن عرفی را به پادگان اردکان
بدون کتب اجازه از نشاندن اعدام نمودند اما در صورت محکم نشاندن عرفی
به ایل ایل قشای نمودند و در
عبث نماز شد تفاوت در
نام پادگان اردکان
محل نگهداری

سند شماره ۳: نامه فرمانده پادگان اردکان فارس به کدخدای تیره میساری جاوید برای تأمین امنیت بلوک همایجان و جلوگیری از نزاع ایل قشایی و ممسنی‌ها در زمان عبور احشام قشایی‌ها از مناطق سرحد طایفه جاوید. محل نگهداری: آرشیو شخصی، اسناد خانواده ملا بهزاد کریمی.

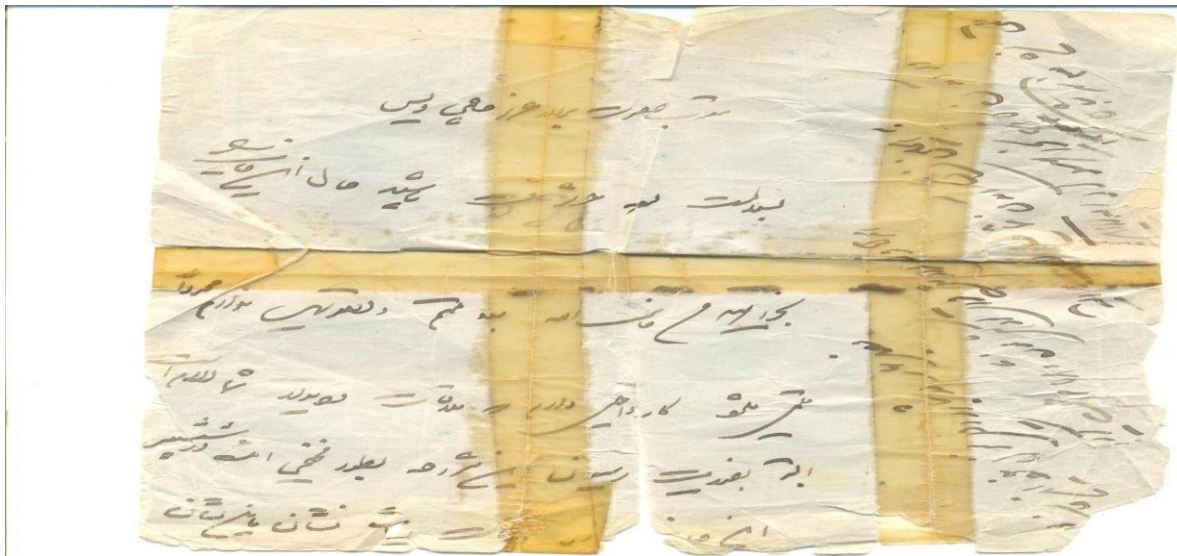


سند شماره ۴: نامهٔ صولت‌الدوله قشقایی به عالیجناب ملا حاجی ویس، برای ایجاد امنیت در سرحدات ممسنی. محل نگهداری: آرشیو شخصی، اسناد خانواده ملا بهزاد کریمی.

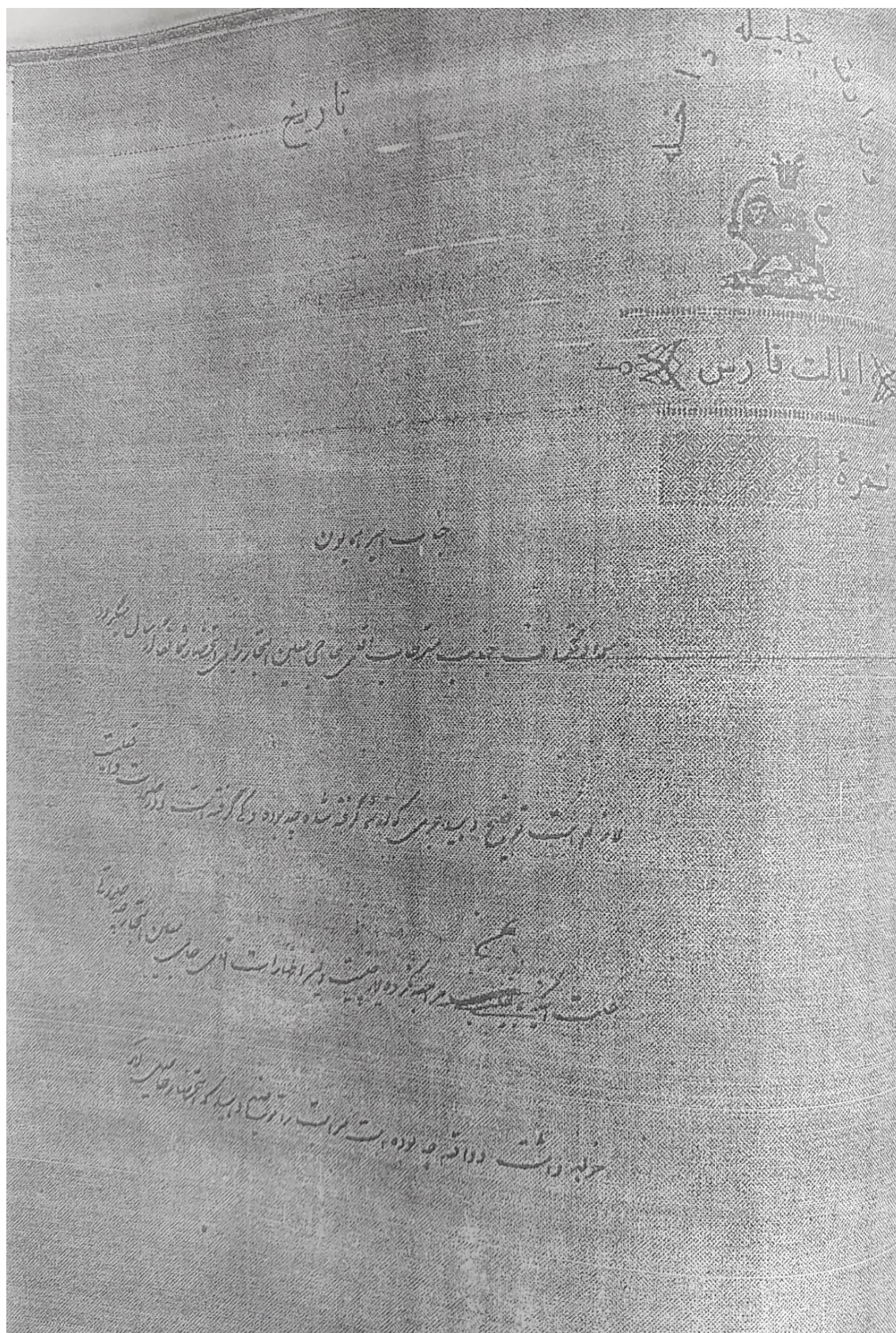
[illegible]



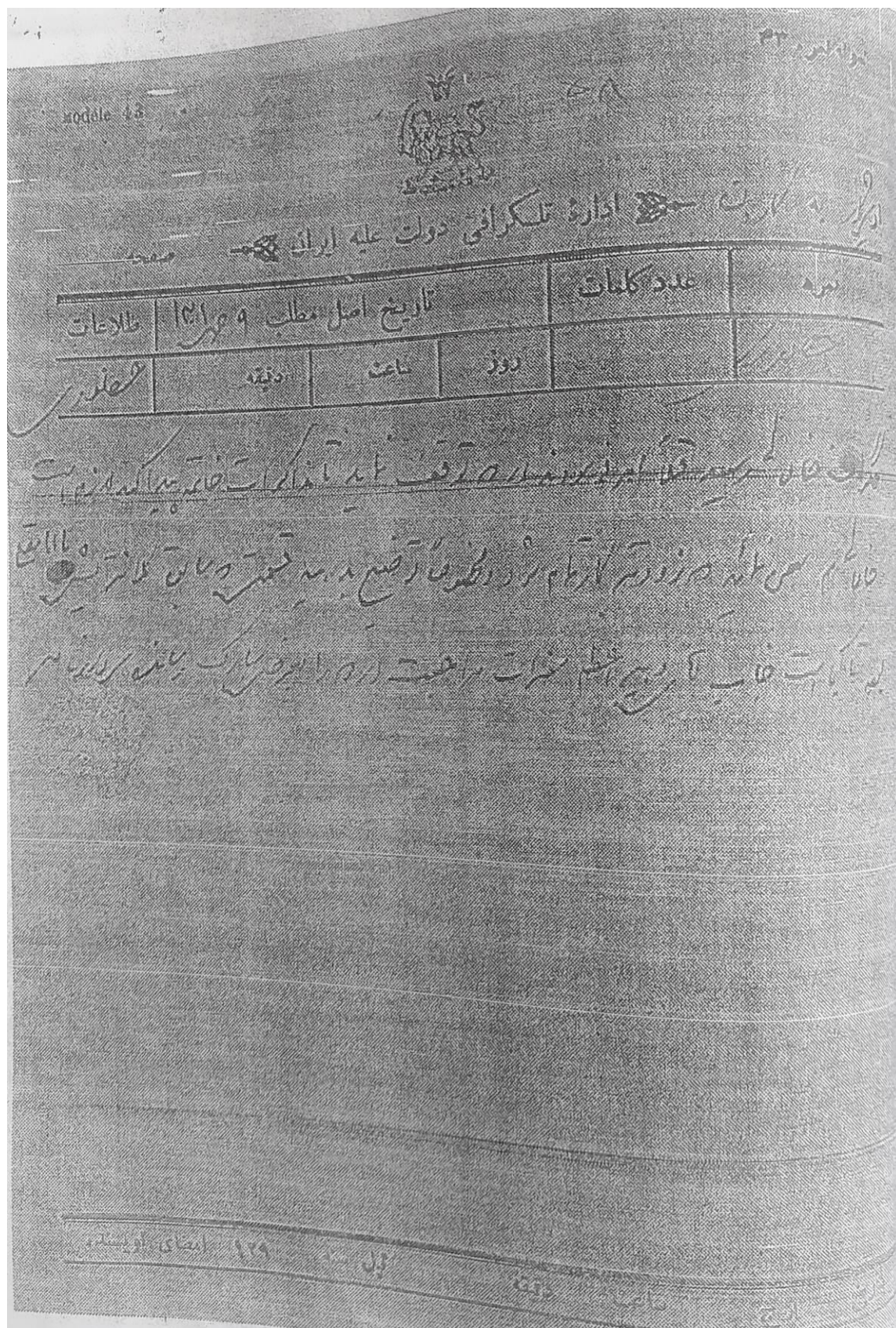
سند شماره ۶: نامه رضایت قوام‌الملک از اقدامات عالیجناب قاید حاجی ویس به علت تأمین امنیت ساخلونشین‌های منطقه ممسنی. محل نگهداری: آرشیو شخصی، اسناد خانواده ملابهاد کریمی.



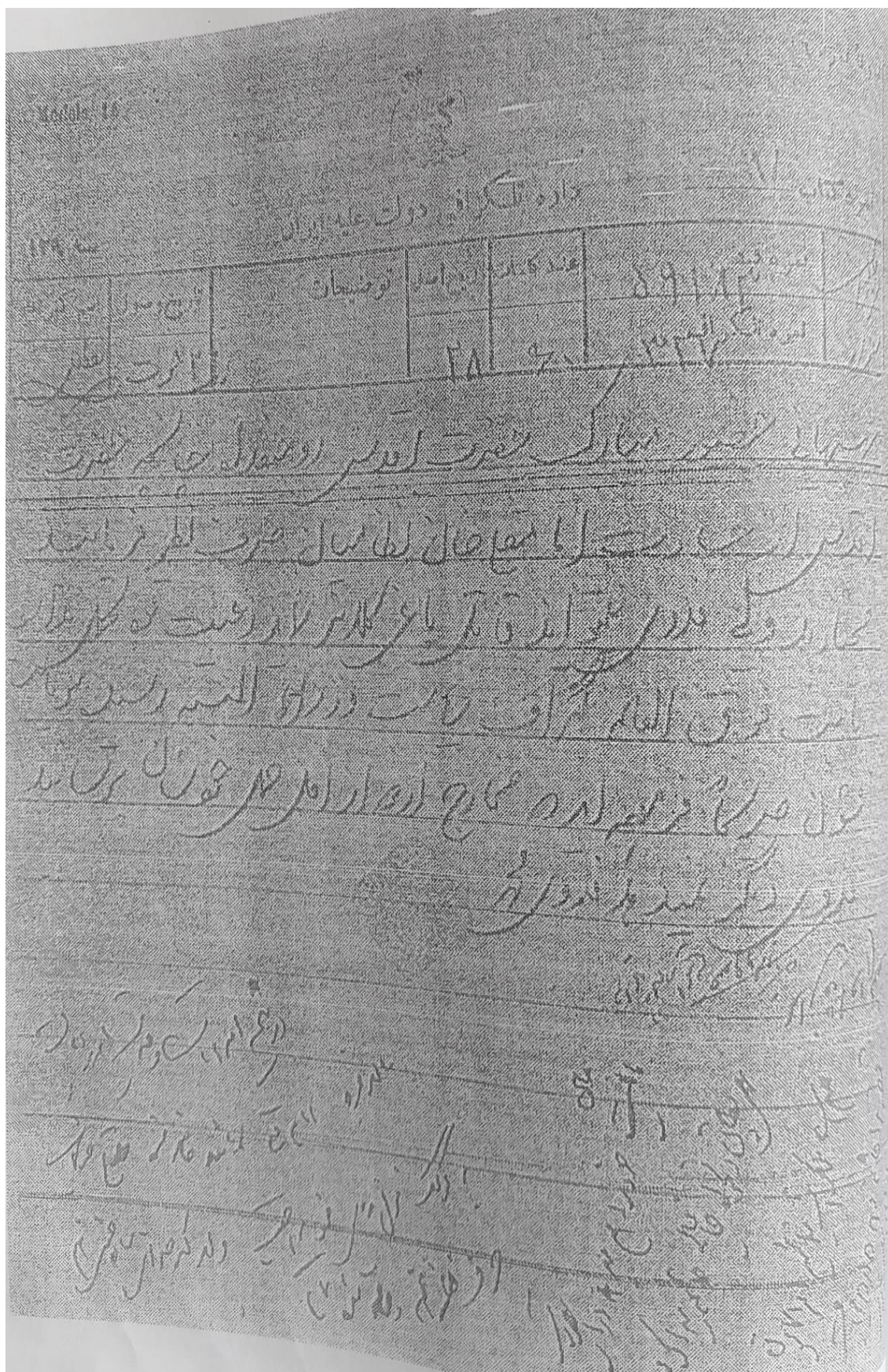
سند شماره ۷: نامه شکرالله‌خان اردکانی به ملاحاجی ویس برای نشست محرمانه و مخفی با محمدحسن‌خان کشکولی علیه صولت‌الدوله قشقایی. محل نگهداری: آرشیو شخصی، اسناد خانواده ملابهاد کریمی.



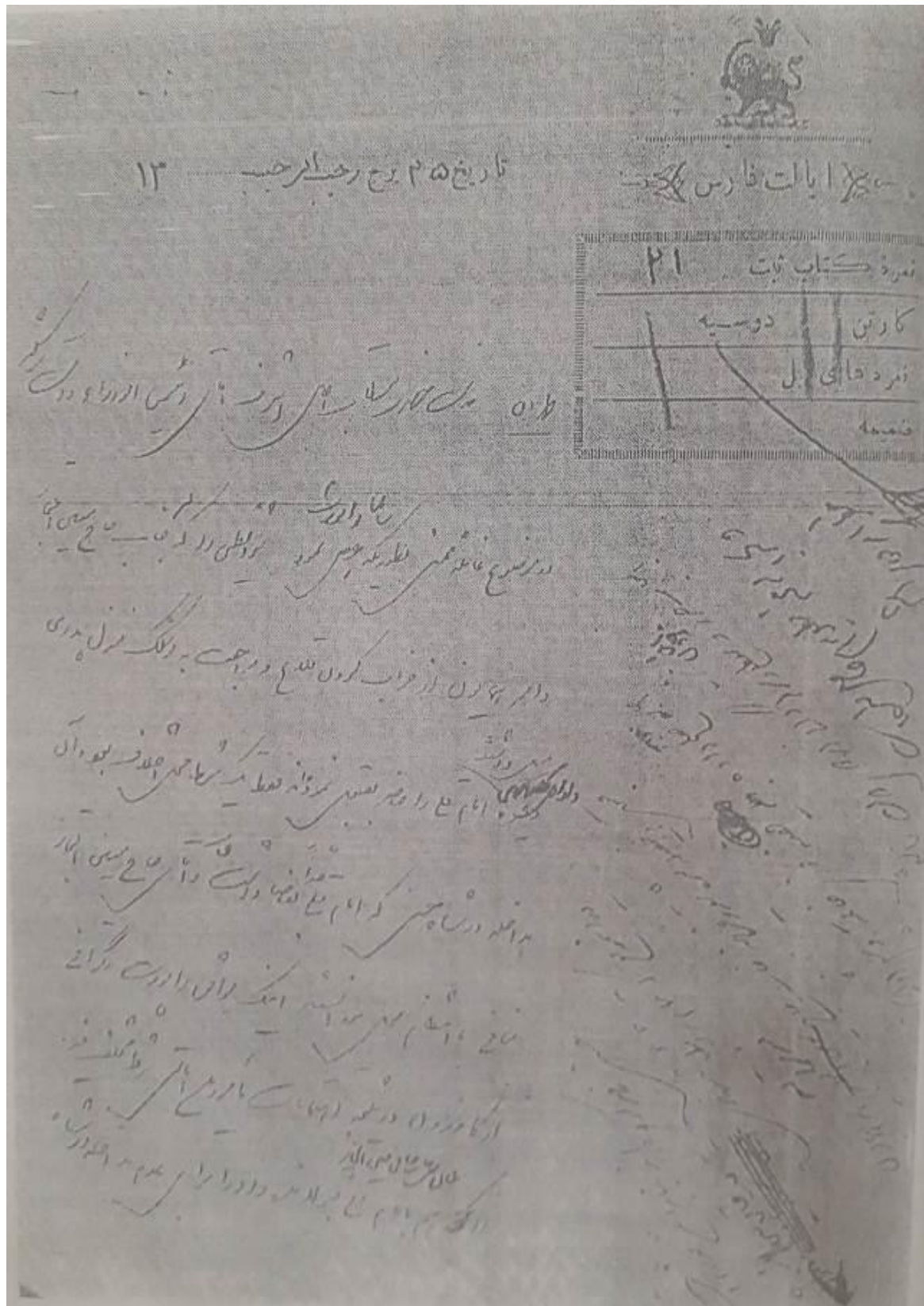
سند شماره ۸: نامه وزارت داخله به امیرهایون بوشهری برای توضیح علت لشکرکشی او به منطقه ممسنی. اسناد منتشرنشده سازمان اسناد کتابخانه ملی.



سند شماره ۹: گزارش تلگرام وصول نامه امامقلی خان رستم و شروع مذاکرات برای خاتمه درگیری در منطقه ممسنی. اسناد منتشر نشده سازمان اسناد کتابخانه ملی.



سند شماره ۱۰: گزارش تلگراف خسارت به لشکر و مخارج اردو. اسناد منتشر نشده سازمان اسناد کتابخانه ملی.



سند شماره ۱۱: نامه ایالت فارس به قوام السلطنه درباره مذاکراتی که بین دو طرف صورت گرفت و امامقلی خان شرط دخالت نکردن در شاحسنی را نپذیرفت که معین‌التجار بوشهری این اقدام خان را نافی انتظامات و اصلاح در منطقه ممسنی دانست. اسناد منتشر نشده سازمان اسناد کتابخانه ملی.

Modelo 43

۱۴۰۰

۴۳

اداره تلگرافی دولت علیه ایران

صفحه

نمبر	عدد کلمات	تاریخ اصل مطلب			اطلاعات
روز	ساعت	دقیقه			
امام قاسم خان شاهرودی به اطلاع می‌رساند که حضرت آیت الله العظمی بروجردی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است. امام قاسم خان شاهرودی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است. امام قاسم خان شاهرودی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است. امام قاسم خان شاهرودی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است. امام قاسم خان شاهرودی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است. امام قاسم خان شاهرودی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است. امام قاسم خان شاهرودی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است. امام قاسم خان شاهرودی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است. امام قاسم خان شاهرودی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است. امام قاسم خان شاهرودی در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در مشهد مقدس درگذشتند و در روز ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ در آنجا به خاک سپرده شدند. این مصداق باره است.					

۱۳۹۹/۱۲/۲۵

۱۳۹۹/۱۲/۲۶

۱۳۹۹/۱۲/۲۷

۱۳۹۹/۱۲/۲۸

۱۳۹۹/۱۲/۲۹

۱۳۹۹/۱۲/۳۰

۱۳۹۹/۱۲/۳۱

۱۳۹۹/۱۲/۳۲

۱۳۹۹/۱۲/۳۳

۱۳۹۹/۱۲/۳۴

۱۳۹۹/۱۲/۳۵

۱۳۹۹/۱۲/۳۶

۱۳۹۹/۱۲/۳۷

۱۳۹۹/۱۲/۳۸

۱۳۹۹/۱۲/۳۹

۱۳۹۹/۱۲/۴۰

۱۳۹۹/۱۲/۴۱

۱۳۹۹/۱۲/۴۲

۱۳۹۹/۱۲/۴۳

۱۳۹۹/۱۲/۴۴

۱۳۹۹/۱۲/۴۵

۱۳۹۹/۱۲/۴۶

۱۳۹۹/۱۲/۴۷

۱۳۹۹/۱۲/۴۸

۱۳۹۹/۱۲/۴۹

۱۳۹۹/۱۲/۵۰

۱۳۹۹/۱۲/۵۱

۱۳۹۹/۱۲/۵۲

۱۳۹۹/۱۲/۵۳

۱۳۹۹/۱۲/۵۴

۱۳۹۹/۱۲/۵۵

۱۳۹۹/۱۲/۵۶

۱۳۹۹/۱۲/۵۷

۱۳۹۹/۱۲/۵۸

۱۳۹۹/۱۲/۵۹

۱۳۹۹/۱۲/۶۰

۱۳۹۹/۱۲/۶۱

۱۳۹۹/۱۲/۶۲

۱۳۹۹/۱۲/۶۳

۱۳۹۹/۱۲/۶۴

۱۳۹۹/۱۲/۶۵

۱۳۹۹/۱۲/۶۶

۱۳۹۹/۱۲/۶۷

۱۳۹۹/۱۲/۶۸

۱۳۹۹/۱۲/۶۹

۱۳۹۹/۱۲/۷۰

۱۳۹۹/۱۲/۷۱

۱۳۹۹/۱۲/۷۲

۱۳۹۹/۱۲/۷۳

۱۳۹۹/۱۲/۷۴

۱۳۹۹/۱۲/۷۵

۱۳۹۹/۱۲/۷۶

۱۳۹۹/۱۲/۷۷

۱۳۹۹/۱۲/۷۸

۱۳۹۹/۱۲/۷۹

۱۳۹۹/۱۲/۸۰

۱۳۹۹/۱۲/۸۱

۱۳۹۹/۱۲/۸۲

۱۳۹۹/۱۲/۸۳

۱۳۹۹/۱۲/۸۴

۱۳۹۹/۱۲/۸۵

۱۳۹۹/۱۲/۸۶

۱۳۹۹/۱۲/۸۷

۱۳۹۹/۱۲/۸۸

۱۳۹۹/۱۲/۸۹

۱۳۹۹/۱۲/۹۰

۱۳۹۹/۱۲/۹۱

۱۳۹۹/۱۲/۹۲

۱۳۹۹/۱۲/۹۳

۱۳۹۹/۱۲/۹۴

۱۳۹۹/۱۲/۹۵

۱۳۹۹/۱۲/۹۶

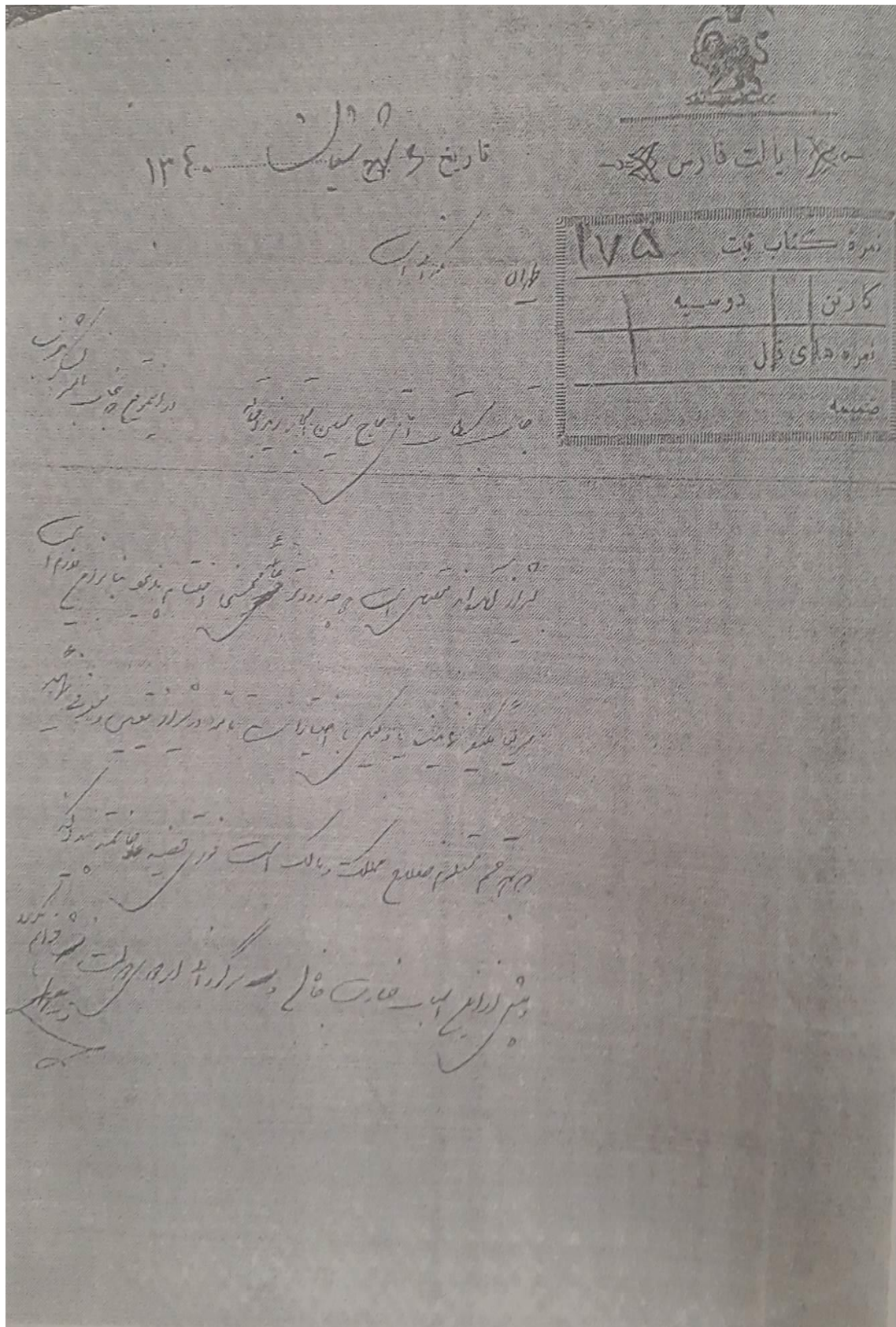
۱۳۹۹/۱۲/۹۷

۱۳۹۹/۱۲/۹۸

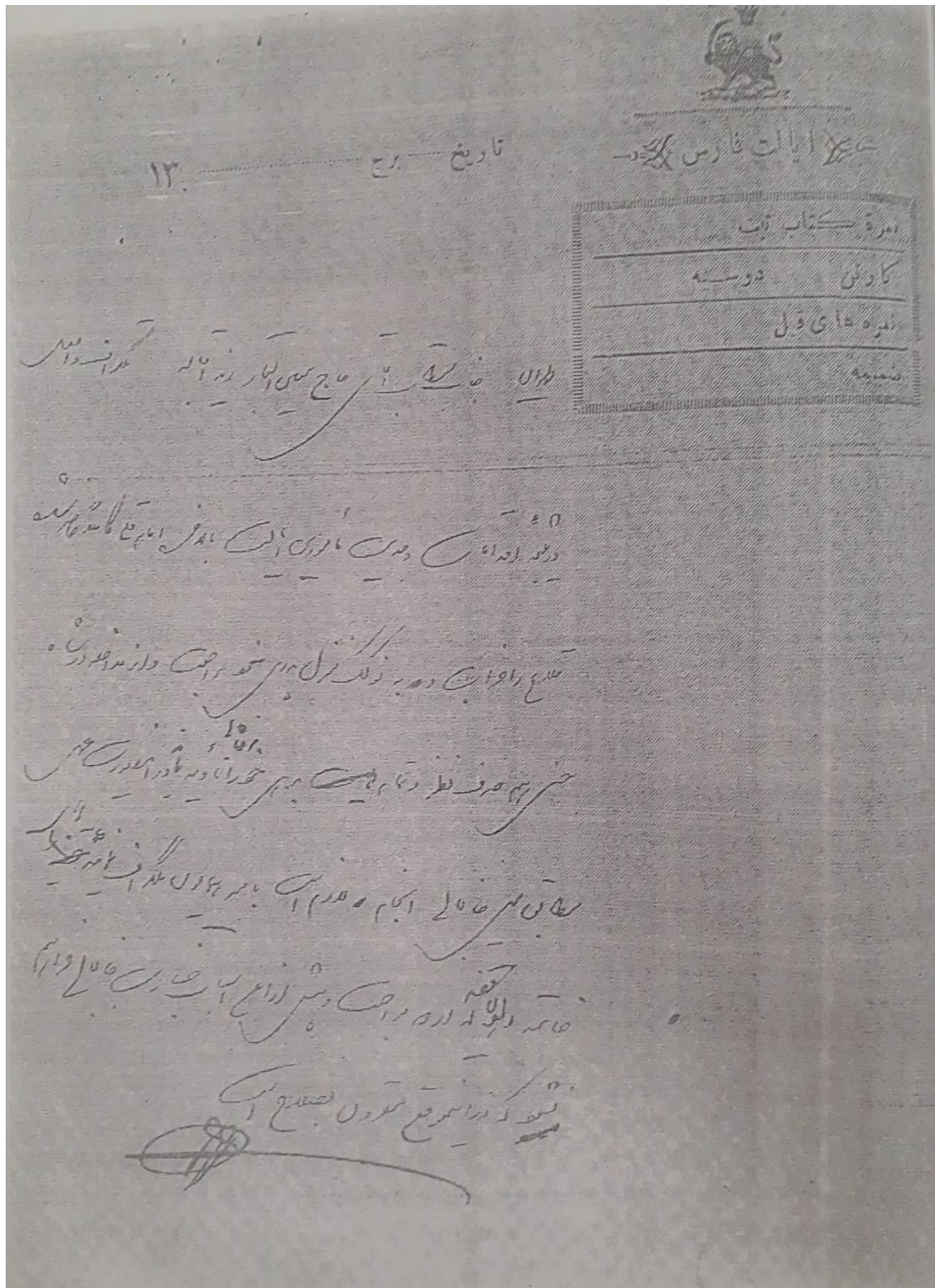
۱۳۹۹/۱۲/۹۹

۱۳۹۹/۱۲/۱۰۰

سند شماره ۱۲: موافقت قوام السلطنه رئیس الوزرا با کلانتری آن طرف امامقلی خان و حکم به اجرای قرارداد توسط امامقلی خان و خاتمه غائله ممسنی. اسناد منتشر نشده سازمان اسناد کتابخانه ملی.



سند شماره ۱۳: دستور قوام السلطنه به معین‌التجار بوشهری برای تعیین و معرفی نماینده‌ای در شیراز در راستای اتمام غائله ممسنی. اسناد منتشر نشده سازمان اسناد کتابخانه ملی.



سند شماره ۱۴: موافقت امام‌قلی خان با خراب کردن قلعه خود و عزیمت به منزل پدری در نوگگ و همچنین تأدیه تمام بدهی امام‌قلی خان به معین‌التجار بوشهری. اسناد منتشرنشده سازمان اسناد کتابخانه ملی.