

## چکیده :

با سقوط جزیره هرموز دولت صفویه برای کنترل بیشتر بر مناطق ساحلی و در دست داشتن تجارت خلیج فارس تصمیم گرفت شهری جدید بنا نهد. این شهر جدید با نام بندر عباسی در کنار روستا و قلعه گمبرون ایجاد گردید. بندر عباسی در مدت اندکی توانست به عنوان یکی از بنادر مهم تجاری جهان برای خود جایگاهی کسب کند. دلایل رشد آن در این مدت کم را می توان معلول عوامل گوناگون دانست. اما آن چه در این میان نقش بسیار موثری بر عهده داشت حضور تجارتخانه های خارجی در آن شهر بود. اروپاییان پیش از سقوط هرموز به واسطه ممانعت پرتغالیان از تجارت در خلیج فارس نقش چندانی در بازرگانی ایران ایفا نمی کردند. با تصرف هرموز به وسیله نیروهای صفویه و ایجاد بندر عباسی آنها برای این کار مجالی یافتند. به ویژه که صفویان هم از آنها حمایت می کردند. در این میان دو تجارتخانه هلندیان و انگلیسی ها فعالیت بیشتری داشتند. به گونه یی که اکثر تجارت از طریق نمایندگی هایی که آنها در بندر عباسی دایر کردند صورت می گرفت. اما بین آن دو شرکت نیز همیشه رقابت و درگیری بود. آنها گاهی برای کسب امتیازات بیشتر دست به اقدامات نظامی هم می زدند. با ضعف دولت صفویه در اواخر عمر آن بندر عباسی شاهد کاهش شدید تجارت بود. به دنبال آن کم حضور تجارتخانه های نیز در بندر عباس کم رنگ تر شد. در این مقاله موضوعات بالا به همراه کارکرد و چگونگی اداره تجارتخانه های خارجی و نیز دلایل افول تجاری بندر عباسی مورد بررسی قرار گرفته است.

کلید واژه: بندر عباسی- دولت صفویه- تجارتخانه انگلیسی ها- تجارتخانه هلندیان- تجارتخانه فرانسویان

## مقدمه:

ظهور و استقرار دولت صفویه در ایران تحولات و تغییرات چشمگیری در سیاست خارجی ایران را در پی داشت که ارتباط مستقیم با اروپا و گسترش تجارت با آن یکی از آنها بود. تا پیش از صفویان حکومتگران ایرانی بیشتر با واسطه (به ویژه ترکان و نیزیان) با اروپا در ارتباط بودند؛ اما با کشف راه دریایی به شرق این رابطه دیگر بدون واسطه بود. در این میان نقش بندر عباسی در این روابط حائز اهمیت خاصی است. چرا که پس از سقوط هرموز، بندر عباسی همان جایگاه را به دست آورد و به مهم ترین مرکز تبادل و تقابل اروپاییان تبدیل گردید. این تغییر و تحول در راستای سیاست عباس اول نسبت به خلیج فارس بود که آن را می توان به «تبدیل سیاست کرانه یی به پس کرانه یی» تعبیر نمود و در دراز مدت نتایج بس وخیمی را به دنبال داشت که این موضوع خود مقال و مجالی خاص را می طلبد. این مقاله به بررسی عملکرد تجارتخانه های دو کشور انگلیس و هلند می پردازد و در صدد است به این سئوالات پاسخ دهد: چه عواملی در رشد بندر عباسی نقش عمده ایفا نمودند؟ دلایل کاهش نقش و اهمیت بندر عباسی چه بود؟ دلایل گرایش هلندیان و انگلیسی ها به ایجاد تجارتخانه در بندر عباسی چه بود؟ هرچند فرانسویان نیز در بندر عباسی حضور داشتند ولی نقش و حضور آنها پررنگ نیست. از این رو در مورد آنها فقط به گزارشی چند سطری بسنده شده است.

در این جا ضروری است به نکات چندی اشاره شود: ۱- در این مقاله اسامی شهرها به همان صورتی نوشته شده است که در آن دوره نگاشته می شد. از این رو همه جا بندر عباس را بندر عباسی

و هرگز را هرگز نوشتن شده است. ۲- دیگر آن که همیشه منافع اقتصادی ارتباط مستقیم با منافع سیاسی دارد. از این رو ناگزیر در موارد متعددی به اتفاقاتی که در اصفهان روی می داد نیز اشاره شده است.

### ۱- رونق بندر عباسی

با فتح و ویرانی هرمز، اندک مدتی پس از آن بندر عباسی توانست همان رونق و جایگاه هرمز را به دست آورد. در سال ۱۶۱۷م/۱۰۲۶ هـ که فیگوتروا از بندرعباسی دیدن کرد در آن جا فقط دوپست خانه وجود داشت. ( فیگوتروا، ۶۸: ۱۳۶۳) ولی ۱۰ سال بعد هنگام بازدید هربرت (Herbert) از آن جا، تعداد این خانه ها به هزار خانه افزایش یافته بود. (Steensgaard, 1973: 399) او که در سال ۱۶۲۸م/۸-۱۰۳۷ هـ از بندر عباسی دیدن کرده است می نویسد: «گم برون [بندرعباسی] شهری در کنار دریا است که پس از سقوط هرمز رو به آبادی نهاده و مردم هرمز که به آنجا مهاجرت کرده اند، به سرعت هرچه تمام تر ابنیه و عمارت برپا نموده اند». ( لکهارت، ۱۳۴: ۱۳۲۰) در ابتدا گویا تنها تجاری از هندوستان و هلند و انگلیس در بندر عباسی ساکن بودند. (و ثوقی، ۳۴: ۱۳۸۴) بعد از آن تجار سایر نقاط نیز به آن روی می آورند.

در هر حال در زمان هربرت وضعیت بندر عباسی به گونه یی بود که می توانست با بهترین شهرهای ایران لاف همسری بزند و به واسطه ی حضور بازرگانان انگلیسی، هلندی، دانمارکی، پرتغالی، ارمنی، گرجی، روسی، هندی، ترک و عرب این بندر یکی از مهم ترین مراکز تجاری آسیا به شمار می رفت. (

لکه هارت، ۱۳۴: ۱۳۲۰) به ویژه در فصل زمستان که تجار نقاط مختلف با انواع کالا از قبیل ابریشم، قالی و پنبه به آن جا روی می آوردند. از دید هربرت دولت صفوی در هیچ نقطه یی از ایران نمی توانست به اندازه ی بندر عباسی از درآمد گمرکی برخوردار باشد. (همان جا) بوسبای (Boothbay) که هم زمان با هربرت از بندرعباسی دیدن کرده می نویسد: «زمانی که من برای اولین بار از بندرعباس دیدن کردم در شهر تنها هجده خانه بود، اما حالا شهر بزرگی مانند اکثر شهرهای انگلیس است.» (Steensgaard.1973:399) او در ادامه می نویسد که هیچ جایی از نظر تجاری در آسیا مانند بندر عباسی نیست. (همان جا)

دلیل رشد سریع بندرعباسی چه بود؟ به نظر می رسد که مهم ترین عامل وجود امنیت در بندرعباسی و راه های داخلی ایران باشد. راه های داخلی ایران، از طریق سیستم منظم راهداری، که عباس اول آن را گسترش داد، توانست اطمینان بازرگانان را برای تجارت به دست آورد. در واقع، در منابع عصر صفوی، تا اواخر حکومت عباس دوم، هیچ اشاره یی به ناامنی در راه های داخلی ایران وجود ندارد.

(Steensgaard.1973:400) از سوی دیگر، بعد از اخراج پرتغالی ها از هرموز، آنها به جز یک بار، دیگر نتوانستند برای تجارت در خلیج فارس تهدیدی جدی ایجاد کنند. بعد از مدتی آنها با دریافت نیمی از عوارض گمرک بندر کنگ، که از سوی عباس اول به آنان واگذار گردید، از رونق تجارت در منطقه سود بردند. از دیگر عوامل مؤثر رشد بندرعباسی، موقعیت مناسب جغرافیایی آن بود. این بندر علاوه بر قرار گرفتن در مدخل خلیج فارس، دارای بهترین لنگرگاه برای کشتی ها نیز بود. (تاورنیه بی تا: ۶۸۸) از این رو کشتی ها هنگام ورود به لنگرگاه از طوفان در امان بودند. عامل دیگر نزدیکی به هندوستان بود. (دولیه دلاند، ۷۵: ۲۵۳۶) هند از دیر باز به عنوان کشوری با ثروت های بیکران شهرت داشت و

یکی از دلایل تلاش اروپاییان برای یافتن راه دریایی به شرق تجارت با هندوستان بود. تجارت عمده‌ی خلیج فارس و دریای سرخ با هندوستان صورت می‌گرفت. در حقیقت، هندوستان با منابع عظیم تجاری خود در گذشته هرموز و در آن دوره بندرعباسی را رونق می‌بخشید. عامل دیگر وجود تجارتخانه‌های اروپاییان در بندرعباسی بود. برخلاف دیدگاه لکه‌هارت که اجازه عباس اول به انگلیسی‌ها برای ایجاد تجارتخانه در بندرعباسی را تنها عامل رشد آن می‌داند (لکه‌هارت، ۴۱۴: ۱۳۴۳) به نظر می‌رسد که وجود رقیب آنها، یعنی هلندیان، در رشد تجاری بندرعباسی، مؤثرتر بوده است؛ زیرا همانطور که در مبحث تجارتخانه‌های خارجی مطرح خواهد شد، از دهه‌ی ۳۰ سده‌ی ۱۷م / دهه‌ی ۴۰ سده‌ی ۱۱ هـ تا اواخر دوره‌ی صفویه تجارت خارجی ایران در خلیج فارس به طور عمده در دست هلندیان بود. در مجموع چهار عامل بالا مهم‌ترین عوامل مؤثر در رشد بندرعباسی بودند. اما دو عامل امنیت و تجارتخانه‌های خارجی از اهمیت بیشتری برخوردار بودند. از این رو زمانی که امنیت کاهش یافت و تجارتخانه‌های خارجی از بندرعباسی بیرون رفتند، علی‌رغم وجود لنگرگاه مناسب و نزدیکی به هندوستان، دچار رکود شد و کم‌کم به عنوان بندری درجه دو مطرح گردید.

## ۲- رونق تجاری بندرعباسی

پس از شکست حمله‌ی پرتغالی‌ها به بندرعباسی در سال ۱۶۲۵م/ ۱۰۳۴ هـ تجارت در آن جا اندک رونق گرفت. در این زمان تعداد کشتی‌ها و مقدار کالا‌هایی که به بندرعباسی وارد شده نشان‌دهنده‌ی این رونق تجاری است. در سال ۱۶۲۲م/ ۱۰۳۱ هـ که دلاواله از بندرعباسی دیدن کرده بود، فقط سه کشتی بصره‌یی در لنگرگاه وجود داشت. (دلاواله، ۱۲۲۶: ۱۳۸۰) در سال‌های ۷- ۱۶۲۶م/ ۶- ۱۰۳۵ هـ شش بازرگان همراه با شصت و پنج عدل کالا از سورات هندوستان به بندرعباسی رسیدند. این در حالی است که در سال ۱-

۱۶۳۰م/۱۰۴۰ هـ کشتی سلطنتی جیمز (Royal James) با صد مسافر همراه با ششصد و هشتاد و نه عدل کالا از سورات به بندر عباسی آمد و از آن جا با هفتاد مسافر و هشتصد عدل کالا به سورات برگشت. (Steensgaard.1973:27)

۸ سال بعد مقدار ورود کالا بیشتر گردید. در سال ۱۶۳۸م/۱۰۴۸ هـ هشت کشتی هلندی به بندر عباسی رسید. دو کشتی به طور مستقیم از باتاویا (جاوه امروزی) می آمدند. محموله ی آنها ادویه، فلفل و کالاهای آسیای شرقی به ارزش ۲۱۴۳۶۲ فلورین (هر تومان در حدود ۴۲ فلورین) بود. یک کشتی از وینگورلا (Vingurla) با محموله یی به ارزش ۲۸۶۰۷ فلورین و چهار کشتی از سورات با محموله یی به ارزش ۲۱۷۱۶۷ فلورین می آمدند. محموله کشتی اول فلفل و چهار کشتی دیگر بیشتر شکر بود. یک کشتی نیز از موجه می آمد و در مسیرش از باتاویا شکر و قهوه به ارزش ۳۶۲۷۸ فلورین با خود به بندر عباسی آورده بود. (همان، ۴۰۰) مجموع کالاهایی که فقط هلندیان در این سال به بندر عباسی وارد کردند بالغ بر ۴۹۶۰۰۰ فلورین برابر با ۱۱۸۰۰۰ تومان ارزش داشت. در اوت سال ۱۶۳۹م/ربیع الثانی ۱۰۴۹ هـ سه کشتی هلندی از باتاویا از طریق سورات به بندر عباسی آمدند. کالای آنها فلفل، جوز هندی، میخک، شصت و چهار صندوق لباس، بیست و هشت عدل پارچه کتان و غیره به وزن ۴۵۰۰۰۰ پوند و ارزش ۲۲۴۲۴ فلورین بود. در اکتبر/رجب یک کشتی از باتاویا با محموله یی به ارزش ۴۶۲۶۸ فلورین وارد بندر عباسی شد. (Steensgaard.1973:400)

شاید کمتر شهری در مدتی اندک این چنین رشد کرده باشد. کشتی ها بیشتر در فصل زمستان که آب و هوای بندر عباسی مناسب بود به آن جا رفت و آمد می کردند. از این رو تجار نیز برای خرید و فروش در این فصل به آن جا می رفتند. (همان جا) به هنگام ورود کشتی های هلندی و انگلیسی، فروشندگان با کالاهای گوناگون از اطراف و اکناف به بندر عباسی می رفتند تا

اجناس خود را بفروشنند و کالاهای خارجی خریداری کنند. از سوی دیگر، چون مسافرین عازم هندوستان نیز در این بندر جمع می شدند، لذا در هنگام ورود کشتی ها، جمعیت زیادی در آن جا گرد می آمدند. (فلور، ۶۹: ۱۳۵۶) بیشتر تجاری که در هنگام ورود کشتی ها به بندر عباسی می رفتند ایرانی، ارمنی و هندیان هندوی مقیم ایران، معروف به بانی، بودند. (تاورنیه، بی تا: ۶۸۸) تجار ایرانی گاهی اوقات خود و گاهی نیز نمایندگان خود را برای خرید کالا می فرستادند. آنها کالا های خریداری شده را به شهرهای دیگر از جمله اصفهان، شیراز، مشهد و حتی تبریز انتقال می دادند. برخی اوقات نیز تجارتخانه های خارجی خود اجناس وارداتی را برای فروش به شیراز و اصفهان که دارای نمایندگی بودند، می بردند.

با سقوط هرموز پرتغالی ها که هنوز مسقط را در دست داشتند با بندر عباسی به رقابت برخاستند. تلاش عمده ی آنان بر روی تغییر مسیر تجاری از بندر عباسی به سوی مسقط متمرکز شده بود. (Milles, 1960: 191) پس از بیرون راندن پرتغالی ها از مسقط به وسیله ی اعراب در سال ۱۰۶۰/م ۱۶۵۰ هـ، اعراب همان سیاست پرتغالی های دنبال کردند. آنها با ایجاد يك ناوگان دریایی قوی موفق شدند امنیت را در حوزه ی نفوذ خود برقرار سازند و تهدیدی جدی برای بندر عباسی به شمار آیند. در این میان بسیاری از بازرگانان به دلیل تعرفه های سنگین گمرکی و بدرفتاری های ماموران گمرک با آنان تجارت در مسقط را بر بندر عباسی ترجیح می دادند. (فلور، ۲۵۹: ۱۳۷۰) برای مقابله با این مسئله در سال ۱۰۷۵/م ۱۶۶۴ هـ شاهبندر بندر عباسی به دستور عباس دوم از هلندیان خواست تا بر ضد مسقط دست به اقدام نظامی بزنند. هلندیان، همچون همیشه، از پذیرش این درخواست خودداری کردند. تا این که در سال ۱۰۷۷/م ۱۶۶۶ هـ با افزایش تعرفه های در مسقط تجار دوباره به بندر عباسی روی آوردند. (همان جا)

### ۳- عوارض گمرکی بندر عباسی

اخذ عوارض گمرکی از کشتی‌ها به هنگام ورود به بندر عباسی یکی از وظایف شاهبندر بود. شاهبندر به مثابه‌ی مدیر گمرک امروزی فعالیت می‌کرد. متأسفانه از مقدار عوارض اخذ شده از کالاها اطلاعات چندانی در دست نداریم. زیرا بسیاری از اسناد مالی مربوط به تجارت در بندر عباسی هنوز چاپ نشده است. یکی از اسناد موجود مربوط به سال ۱۶۳۸م/۱۰۴۸هـ است که از کالاهای خصوصی یک تاجر گرفته شده است. طبق این سند از کالاهای او ۱۰/۷۵٪ برای عشر و ۳/۶٪ برای Koorooch گرفته شد. مفهوم این اصطلاح هنوز مشخص نشده است. برخی آن را مالیات صادرات تعبیر کرده‌اند و برخی دیگر آن را معادل Koruja مالیات مخصوصی که پرتغالیان از غیر مسیحیان در هرموز اخذ می‌کردند، می‌دانند. (Steensgaard.1973:63) شاید این کلمه همان خراج فارسی باشد. ۱/۲۲٪ نیز به عنوان Erssoom پرداخت می‌شد. (همان جا) شاید این کلمه نیز همان رسوم فارسی باشد. علاوه بر آن ششصد و پنجاه دینار نیز به عنوان هدیه به شاهبندر پرداخت می‌گردید. در مجموع برای هر عدل صد دینار مالیات و ششصد و پنجاه دینار نیز برای شاهبندر پرداخت می‌شد که مجموع آن شانزده درصد ارزش کالا محسوب می‌گردید. (همان ص ۶۴) در کنار آن مبالغی نیز به عنوان راهداری اخذ می‌شد. (افشار، ۱۵: ۱۳۸۰) ولی از مبلغ دقیق آن اطلاعی در دست نداریم. اما می‌دانیم که در دوره‌ی عباس اول مامورین مالیات از تاجران به خصوص انگلیسی‌ها مبالغ هنگفتی به عناوین مختلف می‌گرفتند. از این کار بازداشت. (همان، ۱۲-۱۰ و ۱۶) در فرمانی دیگر تاکید شده است که تنها عشر کالا از تاجران انگلیسی گرفته شود و نه بیشتر. (همان، ۱۰)



به نظر می رسد که دیگر عوارض دریافتی غیر قانونی بوده و حکام و شاهبندرها آن را برای خود می گرفتند. در مورد میزان عوارض گمرکی که در سال های بعد گرفته می شد اطلاعات اندکی در دست داریم. می دانیم که بعد از مرگ عباس اول میزان آن افزایش یافته است.

در مورد بهای حمل و نقل کالا نیز اطلاعات کمی در دست است. در سال ۱۶۲۲م/۱۰۳۱هـ هم زمان با محاصره ی هرموز، برای انتقال صد من تبریزی از لار به بندر عباسی بیست و پنج محمودی پرداخت می شد. (Steensgaard.1973:36) در سال ۱۶۳۶م/۱۰۴۵-۶هـ برای حمل صد من تبریزی از شیراز به بندر عباسی که بیست و پنج روزه طی می شد پنجاه محمودی اخذ می گردید. (همان، ۴۰) در حالی که در سال ۱۶۵۲م/۱۰۶۲هـ برای انتقال صد من تبریزی از اصفهان به بندر عباسی در طی شصت و پنج روز صد و ده محمودی پرداخت شده است. (Steensgaard.1973:36) جدول زیر هزینه حمل و نقل کالا از اصفهان به بندر عباسی در سال های مختلف را نشان می دهد. (واحد پول به دینار است) (Mattee.1999:57)

سال	صد من تبریزی	یک بار
۱۶۱۸م/۱۰۲۷هـ	۲۵۰۰-۲۷۵۰	۱۸۰۰-۱۹۸۰
۱۶۳۴م/۱۰۴۴هـ	۱۰۰۰	۷۲۰۰
۱۶۳۵م/۱۰۴۵هـ	۱۱۰۰۰	۷۹۰۰
۱۶۳۷م/۱۰۴۷هـ	۱۵۰۰۰	۱۰۸۰۰
۱۶۴۴م/۱۰۵۴هـ	-----	۴۸۰۰
۱۶۵۱م/۱۰۶۱هـ	۷۲۰۰	۵۲۰۰
۱۶۵۳م/۱۰۶۳هـ	۱۱۰۰	۷۹۰۰
۱۶۵۶م/۱۰۶۶هـ	۷۴۰۰	۵۳۰۰
۱۶۶۱م/۳- ۱۰۷۲هـ	۷۲۰۰	۵۲۰۰
۱۶۷۸م/۱۰۸۹هـ	۱۳۰۰۰-۱۴۰۰۰	۹۳۰۰-۱۰۱۰۰

مهم ترین مقیاس وزن در ایران عصر صفوی من شاهی بود. هر من شاهی برابر با دو من تبریزی و یازده و نیم پوند هلندی و پنج کیلو و ششصد

گرم بود. (Steensgaard.1973:415) هر عدل برابر با هجده من شاهی و هربار برابر با دو عدل یا سی و شش من شاهی بود. (همان، ۴۱۶)

ارزش پول در دوره ی عباس اول بدین ترتیب بود:

۱۰۰۰۰ دینار=۱ تومان  
۱۰۰۰ دینار=۱ هزار  
۲۰۰ دینار=۱ عباسی  
۱۰۰ دینار=۱ محمودی  
۵۰ دینار=۱ شاهی  
۲۰ دینار=۱ بیستی  
۵ دینار=۱ غاز  
(همان، ۴۱۸)

#### ۴- تجارتخانه های خارجی در بندر عباسی

##### ۴-۱. انگلیسی ها

ظهور ترکان عثمانی سد و حائل بین اروپا و دیگر کشور های شرقی ایجاد کرد. از این روی آنها در صدد یافتن مسیر دریایی برای ارتباط با شرق برآمدند. اولین و مهم ترین مقصد آنها هند بود. ولی اندکی بعد دریافتند که شرق تنها در هند خلاصه نمی شود و دیگر کشورهای شرق نیز منبع بالقوه ثروت و تجارت هستند. انگلیسی ها در سال ۱۶۰۰م/۹-۱۰۰۸ هـ شرکت هند شرقی انگلیس را با اسم اختصاری ایک (EIC) در لندن تاسیس کردند. در ۱۲ سال ابتدایی تاسیس آن ایک هر سال تعدادی کشتی برای تجارت به هندوستان می فرستاد. در سال ۱۶۰۸م/۱۰۱۷ هـ آنها توانستند در سورات از بنادر مهم هندوستان برای خود پایگاهی ایجاد کنند. (صالح محمد العابد، ۲۵: ۱۹۷۶) در سال ۱۶۱۶م/۱۰۲۵ هـ مدیران ایک در هندوستان دریافتند با توجه به زمستان سرد ایران، این کشور می تواند بازار مناسبی برای فروش ماهوت های انگلیسی باشد. از این رو در همین سال از سوی نمایندگی ایک در سورات دو

نفر به نام های ریچارد استیل (R.Steel) و جان کروئیر (J.Crowther) برای بازاریابی کالاهای انگلیسی به اصفهان فرستاده شدند. آن دو علی رغم مخالفت های رابرت شرلی موفق به گرفتن فرمانی از عباس اول شدند که طبق آن ایک می تواند در هر نقطه یی از ایران به تجارت بپردازد. (ویلسون، ۲۵: ۱۳۴۸) در همان سال ادوارد کونوک (E.Conock) همراه با کشتی جیمز با مقداری کالا از جمله ماهوت انگلیسی از بندر سورات به سوی جاسک حرکت کرد. پرتغالی ها برای آن که رقیبی در تجارت با ایران برای آنها پیدا نشود، به منظور جلوگیری از ورود کشتی جیمز به جاسک کشتی هایی را بدان سوی فرستادند. (Tuson, 1972: 173) علی رغم تلاش پرتغالی ها برای ممانعت از ورود کشتی جیمز آن کشتی بعد از ۲۷ روز دریانوردی به بندر جاسک رسید و موفق به فروش کالاهای خود گردید. «این مسافرت با آن که فی حد نفسه دارای اهمیت تجاری نبود، معذالك چون ابتدای عملیات تجاری و بحری انگلیسی ها در خلیج فارس به شمار می رود از لحاظ تاریخی حائز اهمیت مخصوص می باشد.» (ویلسن، ۱۰۵: ۱۳۴۸)

با حضور انگلیسی ها در خلیج فارس ایرانیان سعی کردند از توان آنها برای اخراج پرتغالی ها سود ببرند. هرچند انگلیسی ها در ابتدا حاضر به همکاری نبودند ولی سرانجام بر اثر تهدید و فشار امام قلی خان حاضر به پذیرش مشارکت در بیرون راندن پرتغالی ها شدند. (ویلسن، ۱۱۱: ۱۳۴۸ - دلاواله، ۱۱۵۳: ۱۳۸۰) اما با نگاهی به مفاد قرارداد همکاری و نتایج حاصله از آن به سادگر می توان پی برد که اخراج پرتغالیان بیش از همه به سود انگلیسی ها بوده است. از این رو برخلاف پندار منابع خارجی باید گفت که انگلیسی ها خود نیز تمایل داشتند که رقیبی قدرتمندی چون پرتغال را از خلیج فارس بیرون برانند.

در هر حال در قراردادی که بین امام قلی خان حاکم فارس و شرکت هند شرقی انگلیس در میناب

بسته شد دو طرف در موارد زیر به توافق رسیدند:

۱- تقسیم غنائیم به طور مساوی ۲- اداره ی قلعه ی هرموز پس از تصرف آن از سوی طرفین ۳- تقسیم درآمد گمرک هرموز بین دو طرف به صورت مساوی ۴- کالا هایی که انگلیسیان برای شاه و والی فارس وارد ایران کنند از هرگونه عوارض گمرکی معاف باشد ۵- واگذاری اسرای مسیحی به انگلیسی ها و اسرای مسلمان به ایران به جز فرمانده پرتغالی ها در هرموز که باید به ایران تسلیم شود ۶- پرداخت مخارج کشتی، وسایل و سلاح های آتشین آن از سوی طرفین به صورت مساوی. (آشتیانی، ۱۳۲۸: ۸۷، لوریمر، ۱۹۶۷: ۳۸، شاردن، ۱۳۳۶: ۲۸۰)

پس از عقد قرار داد برای فتح هرموز تمهیداتی در نظر گرفته شد که مهم ترین آنها عبارت بودند از: ۱- تصرف قلعه ی پرتغالیان در قشم ۲- شورانیدن مردم عمان بر ضد پرتغالیان برای جلوگیری از رسیدن آب و آذوقه ۳- تصرف راس الخیمه (آشتیانی، ۱۳۲۸: ۱۲۲، لوریمر، ۱۹۶۷: ۳۶) پس از این مقدمات نیروهای ایرانی از طریق خشکی و انگلیسی از طریق دریا قلعه ی هرموز را محاصره کردند و سرانجام در ۱۳ آوریل ۱۶۲۲م/ ۱۰ جمادی الاخر ۱۰۳۱ پرتغالیان تسلیم شدند و هرموز به تصرف درآمد. (دور القواسم، ۲۶، Steensgaard.1973:345)

پس از تصرف هرموز انگلیسی ها بندر عباسی را به عنوان مرکز تجاری خود در خلیج فارس برگزیدند که این مرکز نزدیک به ۱۵۰ سال فعال بود. (Tuson 1972:173) این مرکز زیر نظر شعبه ی شرکت هند شرقی در سورات هندوستان اداره می شد. (عبدالمیر محمد امین، ۱۳: ۱۳۶۷) در سال ۱۶۲۳م/ ۱۰۳۲ هـ عباس اول به انگلیسی ها اجازه داد تا دو باب منزل برای اقامت خود در بندر عباسی اجاره کنند. اما به آنها اجازه ساختن ساختمانی خاص را از ترس تبدیل شدن آن به قلعه نداد. (لوریمر، ۴۷: ۱۹۶۷) تجارت در بندر عباسی برای انگلیسی ها نسبت به جاسک به مراتب مناسب

تر بود، زیرا راه بسیار خوبی آن جا را به اصفهان پایتخت، پایتخت دولت صفوی، متصل می ساخت و انگلیسی ها آسان تر از پیش می توانستند کالاهای خود را به داخل ایران انتقال دهند. (ویلسن، ۱۱۱: ۱۳۴۸) علاوه بر آن این مناسب بودن راه باعث جذب بیشتر تجار به بندرعباسی برای خرید کالاهای انگلیسی می شد که خود در فروش کالاهای انگلیسی تاثیر به سزایی داشت. از سوی دیگر موقعیت طبیعی آن بندر که دارای حفاظی برای کشتی ها در برابر باد بود، مزیت دیگری برای کشتی های انگلیسی محسوب می گردید. هنوز مدتی از حضور انگلیسی ها در ایران نگذشته بود که برای تجارت آنها با ایران، رقیبی قدرتمند پدیدار گشت. در هلند نیز هم زمان با انگلیس، شرکتی با نام کمپانی هند شرقی هلند، واک (VOC)، برای تجارت با شرق تاسیس شده بود. هلندیان با این عنوان که در هنگام درگیری انگلیسی ها با پرتغالی ها از آنها حمایت کرده اند برای خود سهمی از تجارت با ایران را مطالبه نمودند. (فلسفی، ۹۴: ۱۳۱۶) اولین ضربه یی که در اثر ورود هلندیان به تجارت انگلیسی ها در بندر عباسی وارد آمد در سال ۱۶۴۵م/ ۱۰۵۵ هـ بود. در این سال در اثر اختلافی که بین ایران و هلند پیش آمد هلندیان به زور متوسل شدند و جزیره ی قشم را مورد حمله قرار دادند و قلعه ی آن را تصرف کردند. عباس دوم از روی ناچاری حاضر به مصالحه شد و به هلندیان امتیازاتی واگذار کرد؛ از جمله خرید ابریشم از هر نقطه از ایران و صدور آن بدون پرداخت عوارض گمرکی. (ویلسن، ۱۳۲: ۱۳۴۸) این امتیازات ضربه هولناکی به منافع انگلیسی ها در بندر عباسی وارد کرد؛ زیرا انگلیسی ها در طی همکاری برای فتح هرموز امیدوار بودند انحصار صادرات ابریشم را به دست آورند. همچنین هر چه از میزان عوارض دریافتی گمرک بندرعباسی کم می شد، سهم انگلیسی ها از نصف آن عوارض نیز کمتر می شد. علاوه بر آن تجارت ایک از درگیری هایی که بین دولت صفوی و هلندیان روی داد نیز

لطمه خورد. چرا که تجارت منوط به وجود بازرگانان برای خرید کالا است و در طی درگیری ها هیچ کس مایل نبود خود و سرمایه اش را به خطر اندازد و به بندرعباسی برود. سرانجام عمال ایک از ترس عواقب درگیری ایران با هلند، در ژوئن ۱۶۴۵م/ربیع الاخر ۱۰۵۵هـ اموال تجارتخانه ی خود را از بندرعباسی به بصره انتقال دادند. (همان جا)

بعد از صلحی که بین ایران و هلند برقرار شد انگلیسی ها دیگر نتوانستند نفوذ سابق خود را به دست آورند. این روند کاهش نفوذ به خصوص در سال های دهه ی ۵۰ سده ی ۱۷م به ویژه بعد از جنگ های هلند و انگلیس در همان دهه بیشتر شد. از عوامل دیگری که به این کاهش نفوذ کمک کرد رقابت شرکت ماجراجویان انگلیسی با ایک، شایعه ی ورشکستگی ایک و نیز ادعای ایران مبنی بر به پایان رسیدن عمر فرمان عباس اول بود، به گونه یی که از اجرای تمامی فرمان هایی که تا آن زمان صادر شده بود جلوگیری گردید. این عمل نزدیک بود موجب قطع کامل روابط تجاری ایران و انگلیس گردد. حتی پیشنهادهایی برای تعطیلی دفتر کمپانی در بندر عباسی ارائه شد. ولی عملی نگردید. (لوریمر، ۹۱: ۱۹۶۷)

در این جا لازم است در مورد پرداخت نیمی از عوارض گمرکی بندرعباسی به انگلیسی ها توضیحاتی داده شود که همیشه باعث اختلاف بین ایران و شرکت بود. همان طور که اشاره شد یکی از مفاد قرارداد همکاری ایران و شرکت برای تصرف هرموز پرداخت نیمی از عوارض گمرک بندرعباسی به ایک بود. در ابتدا گمرک بندرعباسی درآمد اندکی داشت. در سال ۱۶۲۴م/۱۰۳۳هـ درآمد آن ۲۲۵ تومان برابر با ۶۷۵ لیره بود. در حالی که درآمد هرموز در هنگام رونق آن ۱۸۲۰۰۰ لیره و در دوران رکود ۲۰۰۰۰ لیره بود. (عبدالامیر محمد امین، ۱۴: ۱۳۶۷) با رونق گرفتن بندرعباسی باز هم سهم انگلیسی ها افزایش نیافت. در سال ۱۶۲۹م/۱۰۳۸هـ سفیر هند همراه با کالاهای

فراوان وارد بندر عباسی شد. او با این بهانه که يك سوم اجناس هدایای فرمانروای هند برای شاه ایران است از پرداخت عوارض گمرکی خودداری کرد.

درآمد انگلیسی از گمرک بندرعباسی در سال ۳۱-۱۶۳۰م/۱۰۴۰هـ ۵۵۰ تومان بود. ولی در سال ۳-۱۶۳۲م/۱۰۴۲هـ به ۲۴۲ تومان کاهش یافت. این نوسان درآمد همچنان ادامه داشت. يك در سال ۴-۱۶۳۳م/۱۰۴۳هـ ۳۴۱ تومان و در سال ۴۰-۱۶۳۹م/۱۰۴۹هـ ۲۰۰ تومان دریافت کرد. در حالی که انگلیسی ها امیدوار بودند در این سال ۵۰۰ تومان به دست آورند. درآمدها در سال ۴۱-۱۶۴۰م/۱۰۵۰هـ به ۷۰۰ تومان و در سال ۱۶۴۳م/۱۰۵۳هـ به ۶۰۰ تومان و در سال ۱۶۴۷م/۱۰۵۷هـ به ۶۱۲ تومان و در سال ۱۶۴۸م/۱۰۵۸هـ به ۶۳۵ تومان رسید. (لوریمر، ۵۷: ۱۹۶۷) بیشترین درآمد مربوط به سال های ۱۶۵۰ و ۱۶۵۱م/۱۰۶۱ و ۱۰۶۲هـ می شود که به ترتیب ۷۵۰ و ۲۲۵۰ تومان ذکر شده است. (عبدالمیر محمد امین، ۱۴: ۱۳۶۷)

دلایل کاهش درآمد يك از دید لوریمر عبارتند از: ۱- رکود تجارت در برخی مواقع ۲- خدعه و نیرنگ ایرانیان ۳- خیانت برخی از کارگزاران شرکت ۴- خودداری هلندیان از پرداخت عوارض. (لوریمر، ۵۷: ۱۹۶۷) تاورنیه در این باره می نویسد: شاهبندر برای آن که از پرداخت نیمی از عواید گمرک به انگلیسی ها خودداری ورزد با تجار تیبانی کرد. او باری را که ۱۰۰۰ تومان ارزش داشت ۲۰۰ تومان قیمت گذاری می کرد و به انگلیسی ها اجازه نمی داد که کالاها را باز و تفتیش کنند. حتا آنها را به گمرک خانه نیز راه نمی داد. «شاهبندر بهانه می آورد که تجار از بازرسی و تفتیش بارهای خود شاکي هستند و می گویند اگر این رفتار را ترك نکنند دیگر کالاهای خود را به بندر عباس نمی آورند.» (تاورنیه، بی تا: ۶۸۹) علاوه بر آن تاورنیه می نویسد که شاهبندر شبانه و بدون اطلاع انگلیسی

ها قسمت عمده ی بار تجار را به خانه های صاحبانش می فرستاد. (همان جا)

اداره ی مرکزی شرکت در سورات برای ملزم کردن ایرانیان به پرداخت سهم انگلیسیها پیشنهاد ایجاد پایگاه نظامی در مسقط برای اعمال فشار بر ایران را داد. ولی این طرح از سوی لندن رد شد. در سال ۱۶۶۰م/۱۰۷۰هـ اداره ی مرکزی در لندن پیشنهاد محاصره ی دریایی بندرعباسی را ارائه داد. اما کارکنان شرکت در سورات آن را نپذیرفتند؛ به این دلیل که برای این کار حداقل وجود هشت کشتی جنگی مناسب لازم بود. در حالی که تنها دو کشتی برای این کار وجود داشت. علاوه بر آن وجود یک پایگاه تدارکاتی قوی لازم بود که این خود مستلزم صرف هزینه های گزاف بود. (لوریمر، ۹۲: ۱۹۶۷) در سال ۱۶۶۲م/۱۰۷۲هـ کمپانی، ریچارد کرادوک را برای نظارت بر تجارت و مصالح شرکت به بندر عباسی فرستاد. او دستور داشت هزار تومان یا مبلغی در همین حدود به عنوان سهم شرکت دریافت کنند. (همان ۱۰۳) در سال ۱۶۶۳م/۱۰۷۳هـ اداره ی مرکزی در لندن پیشنهاد داد تا تعداد کارکنان ایک به دو یا سه نفر کاهش یابد تا موظف به دریافت پنجاه درصد سود گمرکی بندرعباسی باشند و یا این که تمامی کارمندان از آن جا خارج شوند و هر سال فردی را برای اخذ نیمی از عواید گمرکی به بندر عباسی بفرستند. (همان ۹۲)

انگلیسی ها که دریافتند ارسال نماینده به اصفهان یا محاصره بندرعباسی سودی در بر ندارد در سال ۱۶۶۴م/۱۰۷۴هـ اداره ی مرکزی در سورات دستور داد تنها دو نفر از کارمندان در شهر باقی بمانند و دیگران از آن خارج شوند. (لوریمر، ۹۳: ۱۹۶۷) در سال ۱۶۶۹م/۱۰۸۰هـ ایک تعداد کارمندان خود را به یک نفر برای دریافت عواید گمرکی تقلیل داد. (همان جا) در همین سال رولت نماینده شرکت در بندرعباسی توانست هشتصد و پنجاه تومان دریافت کند. ولی او در سال بعد برای دریافت این مبلغ پیشنهاد ارسال نیروی نظامی داد که مورد تایید واقع



نشده. در سال ۱۶۷۲م/۱۰۸۳ هـ هزار تومان دریافت شد که بسیار کمتر از آن چیزی بود که انتظار می رفت. در سال بعد این مبلغ علی رغم پرداخت صد لیره برای به دست آوردن آن به ششصد و پنجاه تومان کاهش یافت. در سال ۱۶۷۴م/۱۰۸۵ هـ مدیر ایک در سورات دو پیشنهاد برای دولت صفوی فرستاد: ۱- هر سال مبلغی معین در حدود سه هزار تومان از سوی ایران به شرکت پرداخت شود. ۲- تمامی کشتی هایی که کالاهای انگلیسی حمل می کنند عوارض خود را به ایستگاه بپردازند. ( لوریمر، ۱۰۳: ۱۹۶۷) ولی هنگامی که شرکت دریافت پیشنهاد دوم در دوران جنگ ضربات فراوانی به بار می آورد آن را پس گرفت. (همان جا)

در سال ۱۶۷۷م/۱۰۸۸ هـ شرکت پذیرفت که سالانه هزار تومان از عواید گمرکی بندرعباسی را دریافت کند. این در حالی بود که فریر می نویسد که در همان سال شاهبندر بیست و دو هزار تومان به عنوان نصف درآمد بندرعباسی به شاه پرداخت. (همان جا) در سال ۱۶۸۰م/۱۰۹۱ هـ بیتیت توانست هزار تومان دریافت کند. در سال ۱۶۸۹م/۱۱۰۱ هـ ایرانیان به بهانه ی حمله دزدان دریایی به رعایایشان از پرداخت هر گونه وجهی خودداری کردند. (همان جا) در سال بعد بر اثر جنگ بین انگلیس و هلند تجارت از بندرعباسی به بندر کنگ انتقال یافت و ایران هیچ پولی به شرکت نپرداخت. در سال ۱۶۹۵م/۷-۱۱۰۶ هـ مدیر شرکت توانست هزار پانصد تومان از مبلغ دو سال آخر را دریافت کند. او از ایرانیان خواست تا بدهی های خود را تا اول مارچ ۱۶۹۲م/جمادی الاخر ۱۱۰۳ هـ بپردازند. ولی ایرانیان تا سال بعد هیچ پولی پرداخت نکردند. (همان جا)

در اوایل سال ۱۶۹۷م/رجب ۱۱۰۸ هـ شرکت درخواست پرداخت حقوق معوقه ۵ ساله خود را نمود. ایران بدهی آن سال خود را پرداخت کرد و قرار شد بدهی ۴ سال دیگر نیز به علاوه هر سال هزار تومان بپردازد. شرکت در سال ۱۶۹۹م/۱۱۱۱ هـ هزار تومان دریافت کرد. در سال بعد ایران تنها نهصد

و هشتاد و دو تومان پرداخت. بین سال های ۱۷۰۰ تا ۱۷۰۵م/ ۱۱۱۲ تا ۱۱۱۷ هـ شرکت هیچ مبلغی دریافت نکرد. در سال ۱۷۰۶م/ ۱۱۱۸ هـ قرار شد ایک هزار تومان نقد دریافت کند و از پنجهزار و نهصد و هشتاد و هشت تومان باقی مانده دولت صفوی تنها حاضر به پرداخت دوهزار و سیصد و شش تومان شد و آن را به صورت ابریشم تحویل داد و در سال ۱۷۰۸م/ ۱۱۲۰ هـ ایک تصفیه حساب کرد. (لوریمر، ۱۰۴: ۱۹۶۷) بعد از آن گویا هر سال از سوی ایران هزار تومان به شرکت پرداخت می شد. ولی معلوم نیست این روند تا کی ادامه یافت. (آژند، ۶۷۸: ۱۳۸۰)

مشکلات شرکت تنها محدود به دریافت سهم خود از عواید گمرک بندر عباسی نبود. در این دوره مقامات ایرانی در بندر عباسی نسبت به کارگزاران ایک رفتار نامناسبی در پیش گرفتند. در سال ۱۶۶۳م/ ۴-۱۰۷۳ هـ به دستور شاهبندر، واسطه ی ایرانی شرکت را در حضور مدیر ایک به چوب بستند و هزار تومان از او گرفتند. (لوریمر، ۹۳: ۱۹۶۷) ۶ سال بعد در سال ۱۶۶۹م/ ۱۰۸۰ هـ ایرانیان تعطیلی بندر عباسی و ایجاد بندری جدید در ناحیه ی ریگ یا در جایی دیگر را به عنوان تهدید مطرح کردند. (همان جا) این عوامل موجب کاهش تجارت انگلیسی ها در بندر عباسی شد. فریر که در سال ۱۶۷۷م/ ۱۰۸۸ هـ از آن جا دیدن کرده است می نویسد «تجارت انگلیسی ها در بندر عباس بسیار کم است و فقط به صدور دوا و ابریشم و [پشم] بز و خرما و اسبقناعت می کنند.» با وجود این مخرج نگهداری کنسولگری در بندر عباسی برای آنها بسیار گزاف بود. (Fryer.1912:164)

در سال ۱۶۸۳م/ ۱۰۹۴ هـ انگلیسی ها برای آن که ایران را به اتخاذ رویه ی دوستانه تری وادارند، کشتی شارل دوم را برای حمله به بندر عباسی فرستادند. ولی زمانی که این کشتی به آب های آن جا رسید با یک ناوگان نیرومند هلندی همرا با تعداد زیادی از نیروهای ایرانی که از بندر عباسی دفاع می کردند روبرو گردید. از این

رو بدون آن که بتواند دست به اقدامی بزند، ناچار به بازگشت شد. (لوریمر، ۹۵: ۱۹۶۷) این ناوگان هلندی نه برای دفاع از بندر عباسی بلکه برای تحت فشار قرار دادن ایران به محاصره‌ی بندر عباسی پرداخته بود. در سال ۱۶۸۴م/ ۱۰۹۵ هـ ایران از ترس حمله پرتغالیان رویه‌ی متعادلتری نسبت به ایک در پیش گرفت. اعتماد الدوله پیشنهاد کرد بدهی ایران به شرکت به صورت اقساط پرداخت شود و کالاهای ایران به وسیله‌ی کشتی‌های انگلیسی منتقل شود، مشروط به این که ایک متعهد شود که کشتی‌های درجه اول خود را بفرستد. (همان، ۹۶)

در همین دوره شرکت تصمیم گرفت دو نفر از اعضای تجارتخانه بندرعباسی برای حفظ منافع ایک در اصفهان ساکن شوند. در عین حال شرکت در تلاش بود تا انحصار ابریشم و پشم کرمان را به دست آورد. (همان جا) تا سال ۱۶۹۷م/ ۱۱۰۸ هـ ایک توانست نفوذ دوباره‌ی خود را در دربار ایران احیا کند. زیرا در این سال شرکت توانست فرمانی از سلطان حسین بگیرد که طبق آن کمپانی می‌توانست در ازای دریافت فوری پول از حاکم بندرعباسی اجناس خود را به او واگذار کند و از پرداخت هدایا به خان‌ها و حکام خودداری نماید و در برابر هر کس که می‌خواست برای آنها در بندر عباسی مشکلی ایجاد کند، حمایت شود. (لوریمر، ۹۸: ۱۹۶۷)

تا سال ۱۷۲۳م/ ۱۱۳۵ هـ اتفاق خاصی در مورد حضور انگلیسی‌ها در بندر عباسی روی نداد. در این سال در اثر درگیری‌یی که بین نیروهای شاهبندر و انگلیسی‌ها رخ داد اوضاع شهر آشفته و تجارت تعطیل شد. علت آن بود که یک انگلیسی از یکی از سپاهیان شاهبندر خواست تا قداره آش را تمیز کند. (لکه‌هارت، ۲۰۵: ۱۳۴۳) در طی درگیری یکی از سربازان کشته شد. هنری فاولر (Henry Faweller)، واسطه‌ی کل تجاری شرکت هند شرقی انگلیس در بندرعباسی به شاهبندر اعتراض کرد. کار به جنگ و جدال بین طرفین انجامید «کشتی جنگی بریتانیا که در کنار شهر لنگر انداخته بود بنا به

دستور فاوُلر به خانه شاهبندر آتش گشود و یکی از حصارهای آن فرو ریخت. «(همان، ۴۷۲) شاهبندر حاضر به مصالحه و مجازات عاملان قتل سرباز انگلیسی شد. اما انگلیسی ها قبول نکردند و نبرد دو هفته دیگر ادامه پیدا کرد. لکههارت مدعی است که طی این نبرد شاهبندر و دویست تن از سربازان وی به قتل رسیدند. (همان جا) ولی گزارش های هلندیان به چنین چیزی اشاره نمی کنند. (لکههارت، ۳۰۷: ۱۳۴۳) نیروهای ایرانی پس از مدتی موفق شدند تجارتخانه ی انگلیسی ها را محاصره کنند و مانع از ورود آب و غذا به آن جا شوند. در نتیجه سربازان محصور در تجارتخانه شراب را با آب شور مخلوط و مصرف کردند که خود باعث بیماری در بین سربازان گردید. (همان ۴۷۲) سرانجام بر اثر وساطت اتلام (Tlam)، مدیر واک در بندر عباسی، کار به مصالحه کشید. به ادعای لکههارت قرار شد که فاوُلر هزار تومان غرامت بپردازد. (همان جا) اما به اعتقاد هلندیان قرار شد که انگلیسی ها دو هزار تومان به شاهبندر وام بدهند. (همان ۳۰۷) در همین سال حمله افغانه روی داد و مدتی بعد بندر عباسی به تصرف آنها در آمد و عملاً تسلط صفویان بر آن شهر پایان یافت.

۲-۴ محل تجارتخانه و ساختار اداری آن اروپاییان محل سکونت و انبارهای خود را **FACTORY** می نامیدند. امروزه فاکتوری به معنی کارخانه است. اما در آن دوره به نظر می رسد که نزدیکترین معنی تجارتخانه باشد. زیرا که در این مراکز کالایی تولید نمی شد بلکه این مراکز محل مبادله کالا بودند. در ابتدا محل شرکت در بندر عباسی زمینی بود که از سوی عباس اول به آن واگذار شده بود و مابین تجارتخانه های فرانسسه و هلند قسماً قرار داشت. (لوریمر، ۱۲۳: ۱۹۶۷) بعدها در غرب شهر در نزدیکی دریا برای خود خانه یی ساختند: «از نقاشی دو بروین معلوم می شود که تجارتخانه بنایی نسبتاً عظیم بود بود که در راهرو آن به

سوی ساحل باز می شده است. بادگیری بزرگ در وسط سقف آن نمایان می باشد. بدون شك وسط این بنا حیاط وسیعی وجود داشته که برای بار کردن چهارپایان یا تخلیه بار آنها مناسب بوده است. سنبوق (نوعی قایق که از لنج کوچکتر و از قایق های معمولی بزرگتر بود.) از مرداب کوچکی واقع در نزدیکی بنا به کشتی بار حمل میکرده یا در آن آب ساکت بارها را پیاده می کردند.» (لکهارت، ۴۳۳: ۱۳۴۳)

به گفته فریر پیش از این، این ساختمان کاروانسرا بود. به عقیده ی او هندی هایی که به عنوان خدمتکار در آن جا کار می کردند، دروازه های آن را به عنوان خدایی که به آنها خیر و برکت می بخشد پرستش می کردند. (Fryer-1912:159) گویا ساختمان ایک زیباترین و مستحکم ترین بنا در بندرعباسی بوده است. (همانجا) علاوه بر این ساختمان، شرکت در ایسین، منطقه یی خوش آب و هوا که آب بندر عباسی از آنجا تامین می شد، باغی داشته است. (لکهارت، ۴۳۳: ۱۳۴۳)

تا پیش از سال ۱۶۶۲م/۳-۱۰۷۲هـ تمام شعب تجارتخانه ی شرکت در ایران به وسیله ی مدیر شرکت در بندر عباسی اداره می شد و چون بیشتر اوقات این مدیر در آن جا ساکن بود شعب دیگر در شهرهای تبریز و اصفهان تعطیل بود. در این سال کرادوک، مدیر تجارتخانه، به دلیل بدی آب و هوای بندر عباسی بیشتر اوقات در اصفهان و شیراز بود. (لوریمر، ۱۲۳: ۱۹۶۷) تا سال ۱۶۸۲م/۱۰۹۳هـ در تجارتخانه یک یا دو نفر به عنوان کارمند مشغول به کار بودند. در این سال بعد از ورود جان گیبس (John Gibbs) مدیر جدید به بندر عباسی برای او چهار معاون تعیین گردید که بر حسب اولویت در مشاغل شان می توانستند در هنگام غیبت یا مرگ مدیر جانشین او گردند. (همان جا) در سال ۱۶۸۴م/۱۰۹۵هـ از سوی اداره ی مرکزی سورات فرمانی صادر شد مبنی بر این که دو نفر از معاونین باید به عنوان کنسول در اصفهان ساکن شوند. (همان جا)

در سال ۱۶۹۲م/۱۱۰۳ هـ اصفهان به عنوان مرکز آموزش کاتبان جدید شرکت انتخاب گردید. در سال بعد به نمایندگی ایک در ایران اختیار داده شد تا از میان اصفهان و بندر عباسی هر جایی را که مایل است برای سکونت انتخاب کند. در همان سال علاوه بر چهار معاون، چهار نویسنده نیز بر کادار اداری تجارتخانه افزوده شد (لوریمر، ۱۹۶۷: ۱۲۴) در سال ۱۶۹۵م/۷-۱۱۰۶ هـ دستور داده شد که فقط معاون شرکت در اصفهان بماند. از این روی مدیریت شرکت به بندر عباسی انتقال یافت. در سال بعد دو نفر از معاونان مدیر به عنوان نمایندگان شرکت به مشهد و تبریز فرستاده شدند. در سال ۱۶۹۷م/۹-۱۱۰۸ هـ نیز دستور داده شد که شعبه اصفهان به عنوان شعبه مرکزی ایک در ایران باشد. (همان جا) این مرکزیت تا پایان دوره ی صفویه ادامه یافت.

### ۳-۴ مدیران شرکت هند شرقی انگلیس در بندر عباسی

در مورد مدیران شرکت در بندر عباسی متأسفانه اطلاعات اندکی در دست داریم. در برخی از منابع تنها به اسم آنان اشاره شده و از عملکرد آنان آگاهی چندانی نداریم. اولین مدیری که ما از وی اطلاعاتی در دست داریم کرادوک (Craddick) است. وی در سال ۱۶۶۲م/۳-۱۰۷۲ هـ این مقام را در اختیار داشت. دوران تصدی او همراه با تغییر مرکزیت ایک از بندرعباسی به شیراز و اصفهان بود (لوریمر، ۱۹۶۷: ۹۲) در سال ۱۶۶۹م/۱۰۸۰ هـ رولت (Rolt) به عنوان مدیرتجارتخانه در بندرعباسی منصوب شد. وی با معاون خود یونگ (Young) درگیر بود. تا این که در سال ۱۶۷۳م/۱۰۸۴ هـ توانست معاون خود را به اتهام اختلاس از بندر عباسی به سورات بفرستد. (Carre- vol:III-p:803) در سال ۱۶۸۰م/۱۰۹۱ هـ پیتیت (Pettit) این منصب را در اختیار داشت و در منابع فقط به تلاش های وی برای دریافت سهم ایک از عوارض گمرکی بندر عباسی اشاره شده

است. (همان، ۹۵) در سال ۱۶۹۴م/۶-۱۱۰۵هـ —  
 برنگیون (Brangion) عهده دار این مقام بود. در  
 همین دوره اعراب مسقط بندر کنگ را مورد تاراج  
 و بندر عباسی را در معرض تهدید قرار  
 دادند. (Milles.1960:219) در سال ۱۶۹۸م/۱۰-۱۱۰۹هـ —  
 بیرویل به عنوان مدیر شعبه بندر عباسی به  
 ایران آمد. (لوریمر، ۱۲۰:۱۹۶۷) از فعالیت های وی  
 اطلاعی در دست نیست. در سال ۱۷۱۸م/۱۱۳۰هـ بیفیس  
 این پست را برعهده داشت که با یعقوب سلطان  
 ، حاکم بندر عباسی درگیر بود. یعقوب سلطان که  
 در این هنگام منصب حکومت بندر عباسی را  
 برعهده داشت از سوی دولت مرکزی برای دفع حملات  
 اعراب مسقط زیر فشار بود. از آن جایی که دفع  
 این حملات بدون یک نیروی دریایی کارآمد نامیسر  
 بود از این رو او از هلندیان و انگلیسیان  
 خواست تا برای حمله به مسقط کشتی در اختیارش  
 قرار دهند. اما آنها حاضر به پذیرش این  
 درخواست یعقوب سلطان نشدند. در سال  
 ۱۷۲۳م/۱۱۳۵هـ فاولر مدیر تجارتخانه بود. در  
 زمان وی بین نیروهای انگلیسی و شاهبندر  
 درگیری هایی رخ داد که پیش از این بدان  
 اشاره شد. (لکهارت، ۳۰۵:۱۳۴۳)

در پایان این مبحث لازم است در مورد صادرات و  
 واردات ایک نیز توضیحاتی ارائه گردد. از مقدار  
 صادرات و واردات شرکت در دوره ی صفویه آماری  
 در دست نیست. همان گونه که اشاره شد فریر در  
 سال ۱۶۷۷م/۱۰۸۸هـ تجارت انگلیسی ها را بسیار  
 اندک توصیف کرده است. در مجموع به دلیل برتری  
 هلندیان در این دوره بیشتر تجارت خارجی ایران  
 از طریق آنها انجام می گرفت. مهم ترین اقلام  
 صادراتی ایران به وسیله ی ایک عبارت بودند از  
 : ابریشم ، پشم کرمان ، شراب و عرق شیراز ، پسته و  
 خشکبار و مهم ترین واردات آن عبارت بودند  
 از : انواع پارچه ، رنگ ، سرب ، حلبی و باروت که از  
 انگلیس وارد می شد و چوب صندل ، آبنوس ، عاج ، شکر  
 و پارچه های نخی که از هندوستان می  
 آمد. (لکهارت، ۱۳۳:۱۳۲۰)

## ۵-تجارتخانه ی هلندیان در بندر عباسی

### ۱-۵-هلندیان در بندر عباسی

با تاسیس شرکت هند شرقی انگلیس هلندیان نیز که تازه خود را از سلطه ی اسپانیا نجات داده بودند برای تجارت با مشرق زمین شرکت هند شرقی را بنیان نهادند. این شرکت در سال ۱۶۰۲م/۱۱- ۱۰۱۰ هـ برای سفر دریایی به هند شرقی از سوی صاحبان کشتی های هلندی تاسیس گردید. (Belgrave.1972:14) این شرکت را به اختصار واك (VOC) که مخفف Verenigde Ostindische Copmania بود می نامیدند. (فلور، ۹: ۱۳۷۰) تا پیش از سال ۱۶۳۳م/۱۰۳۲هـ واك هیچ کشتی یی به ایران نفرستاد. شاید دلیل آن تسلط پرتغالی ها بر هرموز و راه های تجاری ایران باشد. در این سال اولین کشتی واك به نام فان هوسدن (van Heusden) وارد بندرعباسی شد. در همین سال واك توانست با عقد قراردادی با عباس اول رسماً فعالیت های تجاری خود را آغاز کند. (همان، ۱۱) ورود هلندیان موجب نگرانی انگلیسیان گردید. زیرا آنها می پنداشتند با اخراج پرتغالیان می توانند انحصار تجارت خارجی ایران را به دست آورند. اما اکنون با رقیبی به مراتب قوی تر از پرتغال روبرو شده بودند. عباس اول از ورود هلندیان استقبال کرد. هدف او از تشویق هلندیان برای تجارت با ایران ایجاد موازنه ی قدرت با انگلیسی ها بود. (Maathee.1999:109) از این رو در فرمانی که برای امام قلی خان فرستاد هلندیان را از تمامی عوارض از جمله راهداری معاف کرد. (فلور، ۲۰: ۱۳۵۶)

ریاست نخستین گروه از هلندیان را فردی به نام هوبرت ویس نیچ (Hubert Visnich) بر عهده داشت. (سایکس، ۲۷۶: ۱۳۷۷) کسی که دو سال بعد به عنوان اولین نماینده ی واك در بندر عباسی منصوب گردید. (فلور، ۱۸: ۱۳۵۶-آژند، ۲۴۳: ۱۳۸۰) وی به فرمان یان پیترز کوئن (Jan Pieters Coen) حکمران



کل باتاویا مامور ایجاد شعبه یی از واک در بندر عباسی بود. او در ۲۰ ژوئن ۱۶۳۳م/ ۲ رمضان ۱۰۳۲هـ همراه با کالاهایی با کشتی فان هوسدن ابتدا به هرموز رفت. بعد از تصرف هرموز از سوی نیروهای صفوی-انگلیسی چیزی جز ویرانه از آن باقی نمانده بود. از این رو ویس نیچ به بندر عباسی رفت. (فلور، ۱۹: ۱۳۵۶) با تاسیس تجارتخانه ی هلندیان در بندر عباسی در سال ۱۶۲۳م/ ۱۰۳۲هـ (لوفت، ۴۸: ۱۳۸۰) تلاش آنان برای به دست آوردن امتیازات تجاری نیز شروع گردید. دو امتیاز مهمی که آنها در پی آن بودند یکی انحصار تجارت ابریشم و دیگری عدم پرداخت عوارض گمرکی بود. (صالح محمد العابد، ۲۹: ۱۹۷۶) پس از مرگ عباس اول آنها توانستند موقعیت خود را در بندر عباسی تحکیم بخشند. آنها موفق شدند تجارت ادویه با ایران را در دست بگیرند. (ویلسن، ۱۳۰: ۱۳۴۸) ماندلسو که در سال ۱۶۳۸م/ ۱۰۴۸هـ از بندر عباسی دیدن کرده می نویسد که هلندیان در آن جا به طور کامل استقرار یافته اند و فلفل و زعفران و گلپر و سایر ادویه خود را در تمام ایران به فروش می رسانند. (همان، ۱۳۱)

به موازات افزایش نفوذ، هلندیان خواهان امتیازات بیشتری بودند. آنها در سال ۱۶۴۵م/ ۱۰۵۵هـ یک ناوگان دریایی را به فرماندهی بلوک (Block) به خلیج فارس فرستادند. (لوفت، ۵۷: ۱۳۸۰) آنها خواستار استرداد چهار هزار و نهصد تومان پولی شدند که ایرانیان پیش از این از نمایندگان واک به عنوان عوارض گمرکی گرفته بودند. (لوریمر، ۶۵: ۱۹۶۷) مولف دور القواسم این مبلغ را وام هلندیان به ایرانیان می داند. (صالح محمد العابد، ۳۱: ۱۹۷۶) بلوک قشم را تصرف کرد. از این رو عباس دوم ناچار به پذیرش مذاکره گردید. هلندیان نیز بلوک را برای مذاکره به دربار صفوی فرستادند. او توانست پیش از مرگش که در اصفهان روی داد امتیاز صادرات از هر یک از بنادر ایران را بدون پرداخت

عوارض گمرکی به دست آورد. (همان جا) با به دست آوردن این امتیاز جدید سلطه هلندیان بر بازارهای ایران بیشتر شد. در سال ۱۶۵۰م/۱۰۶۰هـ یک ناوگان متشکل از ده کشتی بزرگ همراه با کالاهای فراوان به بندر عباسی وارد شد. در سال بعد ناوگانی متشکل از یازده کشتی با کالاهایی به ارزش صد هزار لیر انگلیس به بندر عباسی رسید. ورود این ناوگان بزرگ به تجارت ایک در بندر عباسی صدمات فراوان وارد کرد. در سال ۱۶۵۲م/۱۰۶۲هـ کشتی ها محموله یی به ارزش صد و بیست هزار لیره به بندر عباسی وارد ساختند که تجارت انگلیسی ها را در آن جا با شکست کامل روبرو ساخت. (لوریمر، ۶۶: ۱۹۶۷)

«تونوت» سیاح فرانسوی که در سال ۱۶۶۳م/۴- ۱۰۷۳هـ از بندر عباسی دیدن کرده می نویسد: «هلندیان در بندر [عباسی] اقتدار و تسلط کامل دارند و نفوذ و اعتبار آنها در آنجا به قدری است که چند روز پیش حاکم بندر، فرمانده هلندی ها را بر سر موضوعی رنجانده بود و فرمانده مزبور بیرق هلند را پایین آورده پاره کرد. شیخ از ترس نزد فرمانده رفته و پس از دادن پیشکش های زیاد با عجز و التماس از او درخواست نمود که بیـــــرق را برا فرزند.» (ویل سن، ۱۳۴: ۱۳۴۸) او در ادامه می نویسد که در بندر عباسی فقط شش کشتی وجود دارد. چهار تا از آن هلندیان و دو تا از آن اعراب و آرامنه. (همان جا) هلندیان از حمل مسافران فرانسوی از ترس آن که مبادا «بر مسایل مربوط به تجارت اطلاع حاصل نمایند» به هند و جاهای دیگر خودداری می کردند. (همان جا)

از آن جایی که تجارت با ایران در این دوره در دست هلندیان بود آنان با هر قیمتی که می خواستند تجار ایرانی را وادار به خرید کالا های خود می کردند. در سال ۱۶۷۷م/۱۰۸۸هـ برای وادار کردن تجار ایرانی به خرید کالا به قیمت پیدشهادی خود، محموله دو کشتی را آتش زدند. آنها تهدید کردند چنانچه تجارت بقیه محموله را به آن نرخ نخرند، آن را نیز آتش می

زنند. از این رو تجار ایرانی ناچار به خرید آن کالاها گردیدند. (لوریمر، ۱۰۶: ۱۹۶۷) راه دیگر مجبور کردن تجار به خرید کالا فروش زیر قیمت کالا در شهرهای بزرگی همچون اصفهان و شیراز بود. از آنجایی که تجار عموماً از همان اجناس در انبارهای خود داشتند این کار می توانست به قیمت ورشکستگی آنان تمام شود. (فلور، ۲۵: ۱۳۷۱) در هر حال در سال ۱۶۷۷م/ ۱۰۸۸هـ آنها بیش از پنجاه هزار تومان کالا از ایران صادر کردند. کالاهای صادراتی آنها عبارت بود از مخمل، ابریشم خام و غیره. (لوریمر، ۱۰۶: ۱۹۶۷)

گویا در سال ۱۶۷۸م/ ۱۰۸۹هـ میان حاکم بندر عباسی و مدیر واك كشمکش در گرفت. زیرا حاکم خواهان هدایای بیشتری از واك بود. هلندیان خود را مسلح ساخته آماده خروج از ایران شدند. اما اعتراض آنها بر شاه موثر واقع گردید. شاه سلیمان فرمان داد که حاکم اجازه دخالت در امور بازرگانی یا بازرگانان هلندی را ندارد. (فلور، ۹۸: ۱۳۷۱) در سال ۱۶۸۶م/ ۱۰۹۷هـ بار دیگر بین ایران و هلند اختلاف بروز کرد. هلندیان از ایرانیان شکایت داشتند که به آنها ابریشم نامرغوب تحویل می دهند. ولی در دربار ایران کسی به شکایت آنان رسیدگی نمی کرد. از این رو واك چهار کشتی جنگی به خلیج فارس فرستاد. این کشتی ها بندر عباسی را گلوله باران و جزایر قشم و هرموز را تصرف کردند. از آن جایی که ایران فاقد نیروی دریایی بود برای رفع اختلاف حاضر به مذاکره شد. هلندیان فردی به نام وان هول (Von Huvle) را برای مذاکره به اصفهان فرستادند. وی پس از چند سال سرگردانی در آن جا بدون به دست آوردن نتیجه یی خاص ناچار به بازگشت شد. (سانسون، ۱۱۰: ۱۳۷۷) گلوله باران بندر عباسی مصادف بود با زمانی که انگلیسی ها برای گرفتن سهم خود از درآمد گمرکی بندر عباسی يك کشتی جنگی به آن جا فرستاده بودند. فسایی در این مورد می نویسد که هلندیان علاوه بر قشم و هرموز به جزایر کیش و خارك نیز حمله بردند و آن دو جزیره را تصرف

کردند. آنها چندین بنا در جزیره ی خارك و بندر عباسی ساختند. از جمله آنها بنایی بود که «تاکنون عمارت حکومتی بندرعباس مشهور به عمارت ولندیزی است.» (فسایی، ۴۸۷: ۱۳۶۷) منظور از عمارت ولندیزی همان عمارت کلاه فرنگی است که در جای خود به آن اشاره خواهد شد. عباس اقبال این واقعه را مربوط به سال ۱۶۸۴م/۱۰۹۶هـ می داند. به اعتقاد او هلندیان بندر عباسی را تصرف کردند و سیزده کشتی ایرانی را توقیف کردند. شاه سلیمان عنوان کرد تا زمانی که نیروهای هلندی از مناطق متصرفی خارج نشوند حاضر به انجام هیچ گونه مذاکره یی نیست. هلندیان نیز که از يك سو با کاهش نفوذ خود در ایران و از سوی دیگر با قدرت یابی دوباره ی انگلیسی ها در خلیج فارس روبرو بودند پس از ۱۱ ماه در ۱۸ ژوئن ۱۶۸۵م/۲۴ رجب ۱۰۹۶هـ قشم و دیگر مناطق متصرفی را تخلیه کردند. (آشتیانی، ۹۵: ۱۳۲۸) ولی منابع دیگر هیچ اشاره یی به تصرف بندر عباسی از سوی نیروهای هلندی نمی کنند. عباس اقبال دلیل بروز این درگیری را خودداری شاه سلیمان از فروش ابریشم به زیر قیمت سابق می داند. (همان جا) اعمال خود سرانه هلندیان و تهدید حملات پی در پی آنان به بنادر ایران، باعث کاهش نفوذ آنان در دربار ایران گردید. به گونه یی که بعد از دیدار سلطان حسین از مرکز ایک در اصفهان هلندیان نیز از او خواستند تا از مرکز آنان بازدید کند. ولی سلطان این درخواست آنها را نپذیرفت. مدتی بعد «وقتی اجازه خواستند که برای حفظ منافع خود در بندرعباس قلعه ای بنا کنند، دولت از اعطای [آن حق نیز] امتناع ورزید.» (ویلسن، ۱۴۳: ۱۳۴۸)

در ابتدای رقابت تجاری هلند با انگلیس هلندیان برتری داشتند و مرکز تجاری آنها در بندر عباسی بیشتر فعال بود. آنها با ارزان تر فروختن کالاهای خویش رقبای خود را از میدان به در می کردند. در زمان عباس دوم واك کالا های مختلف اروپایی و بیشتر اجناس و محصولات

هندوستان را به ایران وارد می کرد. کالاهای وارداتی بیشتر شامل ماهوت های هندی به رنگ های مختلف و دیگر محصولات هندی مانند ادویه، قند، نیل، چوب های قیمتی، عطریات، نقره، سرب، مس و پارچه های ابریشمین سورات و ساحل کروماندل (Coromandel) و مانند آن بود. واک هیچ گونه عوارض گمرکی برای واردات خود نمی پرداخت. ولی مجبور بود که لااقل سالی ششصد بار ابریشم به قیمتی که دولت صفوی تعیین می کرد بخرد. این تعیین قیمت همان طور که اشاره شد موجب درگیری هایی بین ایران و هلند گردید. بنابراین هلندیان از صادرات خود سود چندانی نمی بردند. علاوه بر ابریشم، مخمل، پارچه های ابریشمی، قالی و به خصوص میوه و شراب و گاهی نیز چینی های ایران که در کرمان و مشهد ساخته می شد از ایران به هندوستان و اروپا صادر می شد. (همان، ۹۵)

یکی دیگر از اقلام صادراتی پشم بز کرمان بود. این پشم ها به وسیله ی نمایندگان که در کرمان بودند خریداری و سپس به بندر عباسی منتقل و از آنجا صادر می شدند. برای خرید این پشم ها همیشه بین واک و ایک رقابت بود. (فلسفی، ۱۰۲: ۱۳۱۶) هلندی ها مدتی نیز از هرموز و بندر عباسی سنگ مرمر و سنگ های گران قیمت دیگر به هندوستان و جاوه می بردند. ولی چون دولت صفوی با این کار مخالفت کرد به جای آن نمک صادر کردند. نمک ایران با کشتی های هلندی حتی تا چین و ژاپن هم می رفت. (فلور: ۱۰: ۱۳۶۵) کمپفر که در سال ۱۶۸۵م/ ۱۰۹۶هـ از بندر عباسی دیدن کرده است می نویسد که هلندیان توانستند موافقت ایران را برای وارد کردن کالا هر سال تا حدود بیست و پنج هزار تومان بدون پرداخت عوارض گمرکی به دست آورند و قرار شد اگر بیش از این مقدار کالا وارد کنند ده درصد قیمت کالا مالیات بپردازند. وی در ادامه می نویسد که حدود ارزش کالاهایی که به وسیله ی هلندیان به ایران وارد می شد از بیست هزار تومان تجاوز نمی

کرد. (کمپفر، ۱۱۵: ۱۳۶۰) طبق اسناد هلندیان برای هر بار چهار غار بیگی مالیات می گرفتند. (فلور، ۲۹: ۱۳۵۶) ما همچنین اطلاعاتی در مورد مقدار فروش سالانه واك در بندر عباسی در اوایل سده ی ۱۸م در دست داریم. (جدول ضمیمه) (فلور، ۹۲: ۱۳۷۱) پس از ورود ورود کشتی واك به بندر عباسی هلندیان از طریق نامه به تاجار بزرگ در شهرهای دیگر اطلاع می دادند. حاجی عبدالرضا و حاجی عبدالوهاب دو تن از تاجار بزرگ بودند. آن دو ساکن شیراز و یکی از طرف های اصلی معامله با واك بودند. (همان، ۲۵) تصمیم به فروش کالا را می بایست شورای واك در بندر عباسی تایید می کرد. این شورا متشکل از مدیر و نماینده ی اداره ی مرکزی واك، معاونین او و بازرگانان هلندی ساکن در بندرعباسی بود. شورا می بایست مسائلی همچون قیمت های سال قبل، ورود این کالاها به وسیله ی بازرگانان دیگر تا آن زمان و نیز وضعیت قیمت ها در اصفهان را در نظر می گرفت. از این رو شعبه ی اصفهان می بایست ماهانه فهرست قیمت های تعداد ویژه یی از کالاهای را به بندر عباسی می فرستاد. (همان، ۲۶) در پایان باید گفت دیوید مورگان می نویسد که هلندیان در این دوره در بندرعباسی يك کارخانه ی ادویه سازی ایجاد کرده بودند. ولی منابع دیگر به ویژه هلندی به آن اشاره یی ندارند. شاید ذکر این مطلب ناشی از اشتباه مترجم باشد. زیرا همان گونه که اشاره شد اروپایی ها مرکز بازرگانی خود در بندر عباسی را FACTORY می خواندند.

## ۲-۵ جایگاه واك در بندر عباسی

مقر واك در ابتدا در جنوب غربی شهر و در کنار تجارتخانه ی ايك و نزدیک به تجارتخانه فرانسوی ها قرار داشت. (فلسفی، ۱۰۵: ۱۳۱۶) در سال ۱۶۹۸م/ ۱۰-۱۱۰۹هـ (لکههارت، ۴۳۳: ۱۳۴۳ یا ۱۷۰۲م/ ۱۱۱۴هـ) (فلور، ۹: ۱۳۶۵) یاکوبس هوگ کامر (Jacobos Hoogkamer) مدیر واك در بندر عباسی

در آخرین بخش شرقی شهر ساختمانی دیگر بنا کرد. دوبروین سیاح هلندی آن را زیباترین ساختمان شهر می دانست. «خانه ای که به شرکت ما [واک] تعلق دارد، در سمت شرق واقع است. این خانه بسیار بزرگ است و انبارهای عالی برای مهمات دارد. بین اتاق که پنجره های آن و نیز محل اقامت رئیس که به دریا باز می شوند، راهرو پرشکوه زیبایی وجود دارد. اتاق ها بوسیله این پنجره ها با مطبوع ترین هوای دنیا تهویه می شود.» (لکهارت، ۴۳۳: ۱۳۴۳)

این مرکز در حقیقت يك دژ بود «چنانکه می توانست در برابر گروههای مهاجم غارتگر مقاومت کند.» (فلور، ۹: ۱۳۶۵) این مرکز محل انبار انواع کالاها و مراکز تجاری بود که ایرانیان و بازرگانان برای خرید کالا به آنجا می رفتند. (همان جا) ایرانیان آن را «کلاه فرنگی» می نامیدند. سدید السلطنه توصیف بسیار جالبی از آن ارائه داده است:

«از طرف مشرق و مغرب و شمال محاط حصاری است مرتفع از اضلاع اربعه چهار برج محکم داشت. دو برج آن بعد از امامان مسقط به فروش رسیده و انبار تجار شده، از طرف جنوب عمارت دو طبقه ای بنا گردیده طبقه تحتانی مخصوص انبار کالاها و طبقه فوقانی اجارتگاه بود با اطاق هایی با نهایت عرض و وسعت و همه ابنیه با ساروج و سنگ بنا شده و چوب ساج، معروف به شاه چوب در آن بکار برده اند. بعد از انقضای سه قرن، هنوز با نهایت رهانت موجود است. چون از قدیم نشیمنگاه حکومت عباسی گردیده از انهدام مصون مانده است. عرض فضا از دیوار شمالی تا اول ساختمان ۱۲۰ قدم، طول دیوار از سمت مغرب تا مشرق ۲۰ [قدم می باشد].» (محمد علی خان سدید السلطنه، ۲۱۱: ۱۳۶۳)

این ساختمان نزدیک به ساحل بنا گردیده بود و اکنون از آن به عنوان حوزه علمیه استفاده می شود. در سال ۱۶۲۵م/ ۱۰۳۴ هـ که ویس نیچ رئیس مرکز بود برای آن که بتواند مراودات تجاری هلندیان با شاه را به سهولت انجام دهد، شعبه

اصلی شرکت را در اصفهان قرار داد و خود ریاست آن و سرپرستی هئیتی مرکب از چهار تاجر هلندی و سه نفر مباشر که در حکم شورای امور تجارتهای هلندی در ایران بودند، بر عهده گرفت. (فلور، ۲۱: ۱۳۵۶) شعبه ی بندر عباسی نیز برای نظارت در ورود و خروج کالاها و مرکز بایگانی شرکت در نظر گرفته شد. (همان جا) نمایندگی واك در ایران می بایست با سه مرکز ارتباط داشته باشد؛ آن سه مرکز عبارت بودند از: شاه ایران، حکران کل باتاویا و روسای واك در هلند. امور این نمایندگی به طور کامل تحت نظارت شعبه ی واك در سورات بود و از طریق دستوراتی که از رئیس شرکت در سورات دریافت می شد به وظایف محوله می پرداخت. (همان، ۲۲) هلندیان علاوه بر بندر عباسی و اصفهان، مدتی در شیراز و لار نیز که راه کاروان رو میان اصفهان و بندر عباسی بود، تجارتخانه یی ایجاد کردند. (فلور، ۱۱: ۱۳۷۰) این شعبات علاوه بر کارمندان هلندی، عده یی ایرانی نیز در استخدام خود داشتند که به عنوان منشی یا مترجم کار می کردند. (فلور، ۲۲: ۱۳۵۶)

### ۳-۵ مدیران واك در بندر عباسی

در مورد روسای واك در بندر عباسی اطلاعات چندانی نداریم و آن چه موجود است تنها به سال ریاست آنها اشاره دارد. همان گونه که اشاره شد، اولین آنها هوبرت ویس نیچ بود. (فلور، ۲۶۱: ۱۳۷۰) در اواخر حکومت عباس دوم فردی به نام هنری بوان ویچ این منصب را بر عهده داشت. با مرگ وی هوبر دولرس، سفیر فوق العاده واك نزد عباس دوم، به عنوان مدیر جدید برگزیده شد. او مجبور شد مسافرت خود به بندرعباسی را به تعویق بیندازد. زیرا در همین زمان عباس دوم نیز درگذشت. او تا جلوس شاه سلیمان و تجدید قرارداد با او، در اصفهان باقی ماند و پس از آن به بندرعباسی رفت. (فلسفی، ۱۰۷: ۱۳۱۶) پس از سال ۱۷۰۱م/ ۱۱۱۳هـ یاکوبس هوگ کامر به عنوان مدیر واك در بندر عباسی برگزیده شد. لکهارت به اشتباه سال های



حکومت او را بین ۱۶۹۸ تا ۱۷۰۱م/۱۱۰۸ تا ۱۱۱۳ هـ ذکر کرده است. (لکه‌هارت، ۴۳۲: ۱۳۴۳) ولی هوگ کامر در سال ۱۷۰۱م/۱۱۱۳ هـ به عنوان سفیر فوق العاده به ایران آمد. (فلور، ۲۱: ۱۳۷۱) پس او باید بعد از این سال این مقام را به دست آورده باشد.

در سال ۱۷۰۷م/۱۱۱۹ هـ فرانس کاستلین (Frans Castelijn) مدیر واک بود. وی با میر مرتضی از عمال شاه درگیر بود. میر مرتضی از واک خواست تا کالاهایی به ارزش چهار هزار تومان به او بدهد. ادعای میر مرتضی از آن جا ناشی می شد که سلطان حسین در سال ۱۷۰۵م/۱۱۱۷ هـ طبق فرمانی انحصار خرید کالاهای وارداتی هلند را به دو برادر واگذار کرد. حال او برای خود این انحصار را قائل می شد. کاستلین به دربار شکایت کرد. ولی به سبب مرگ اعتماد الدوله حامی میر مرتضی او نیز موضوع را رها کرد. (همان، ۲۳) بعد از کاستلین، ویلم باکر یا کوبس (Willem Backer Jacobez) به عنوان مدیر واک در بندر عباسی به کار مشغول شد. او با معاون خود مکاری یونیو در اصفهان اختلاف داشت. اختلاف آن دو از سال ۱۷۱۰م/۱۱۲۲ هـ بروز کرد. مکاری مدعی بود که یا کوبس قصد جان او را دارد. یا کوبس هم مکاری را به عدم انجام وظیفه متهم می کرد. یا کوبس با این بهانه که مترجم واک قصد جان او را کرده است به مقامات ایرانی پناه برد و با این کار خود ضربه سنگینی بر اعتبار واک در ایران وارد کرد. (همان، ۳۶)

باتاویا از اوضاع ایران به دلیل درگیری های مکاری ناراضی بود. از این رو در سال ۱۷۱۵م/۱۱۲۷ هـ هیندریک خرسیوس (Hendrick Crausius) به جای یا کوبس به عنوان مدیر واک در بندر عباسی منصوب گردید. او مامور بود «تا آنجا که می تواند هرچه بیشتر پول هایی را که مکاری به شاه وام داده بود، باز پس بگیرد. او همچنین می بایست بکوشد تا تعلیقه مربوط به

بازرسی کاروان ها را لغو کند.» (همان، ۴۹) باتاویا امیدوار بود خرسیوس بتواند واك را از اتهام صدور غیر قانونی طلا تبرئه کند. زیرا در غیر این صورت شاه دلیل قانونی برای لغو امتیازات واك در اختیار داشت. (همان جا) ولی گویا خرسیوس به بندر عباسی نرسید. زیرا در سال ۱۷۱۶م/۱۱۲۸هـ — یوان یسواکیتلار (Yoan Yasva Ketelaar) سفیر فوق العاده برای حل اختلاف تجاری ایران و هلند به عنوان مدیر واك برگزیده شد. (همان، ۹۳) وی تا ماه مه ۱۷۱۸م/جمادی الاخر ۱۱۳۰هـ در این مقام باقی ماند. در این تاریخ وی در بندرعباسی در گذشت. (فلور، ۱۳۹:۱۳۷۱) وی در زمانی که اعراب مسقط حملات خود را بر بندر عباسی و جزایر اطراف شدت بخشیده بودند از سوی مقامات ایرانی برای واگذاری کشتی به آنها تحت فشار قرار گرفت. ولی او حاضر به واگذاری هیچ کشتی یی نشد. (همان جا) با مرگ کیتلار شورای واك در بندر عباسی آدریان وان بیسوم (Adria Van Biesum) را به عنوان جانشین موقت او برگزید.

از سال ۱۷۱۹ تا ۱۷۲۲م/۱۱۳۱ تا ۱۱۳۴هـ یان اوتس (Jan Otes) مدیر واك در بندر عباسی بود. در سال ۱۷۲۱م/۱۱۳۱هـ بلوچ ها بندر عباسی را مورد حمله قرار دادند. هلندیان با آگاهی از تهاجم آنان خود را برای دفاع در برابر آنها آماده کردند. در این حمله واك نزدیک به بیست هزار لیره زیان دید. (فلور، ۹۵:۱۳۶۵) او نیز چون کیتلار برای دفع حملات اعراب از سوی دولت صفوی تحت فشار بود. (همان، ۵۹) در سال ۱۷۲۲م/۱۱۳۴هـ یوهان کروسه (Joan Krouse) مدیر واك در بندر عباسی بود. (همان، ۲۹۶) گویا کروسه در سال بعد می میرد و به جای او پیتر اتلام (Pieter Tlam) به طور موقت مدیریت واك را بر عهده می گیرد. (همان، ۲۷۹) او نیز همچون مدیران پیشین با کارگزاران دولت ایران درگیر بود. به ویژه که حالا افاغنه نیز به ایران حمله کرده بودند و برای خود از هلندیان درخواست سهمی می کردند.

پیتر اتلام در همان سال مرد و به جای او هرمان د باکوس (Hermanus De Backos) به طور موقت مدیریت واک را برعهده گرفت. (همان، ۳۰۷)

## ۶- تجارتخانه ی فرانسویان در بندر عباسی

نیم قرن بعد از تاسیس ایک و واک فرانسویان نیز برای تجارت با شرق به تشکیل شرکت هند شرقی فرانسه اقدام کردند. در سال ۱۶۶۴م/۱۰۷۴هـ شرکت تجارت هند شرقی فرانسه به وسیله کلبر وزیر دارایی فرانسه ایجاد گردید. (عبدالامیر محمد امین، ۱۸: ۱۳۶۷) گویا در همان سال فرانسویان شعبه یی از شرکت خود را در بندر عباسی دایر کردند. (دولیه دولاند، ۷۵: ۲۵۳۶) اما فعالیت آنها چشمگیر نبود. در سال ۱۶۷۴م/۱۰۸۵هـ فردی به نام پروت (Perrot) مدیریت شرکت در بندر عباسی را بر عهده داشت که شاردن او را «مردی با محبت ولی بی عرضه» توصیف می کند. (درکرس، ۲۲۷: ۱۳۸۰) فریر که در سال ۱۶۷۷م/۱۰۸۸هـ از بندر عباسی دیدن کرده است می نویسد که کار فرانسویان در بندر عباسی همچون سایر بنادر کساد است و اگر منابعی که مترجم آنان از ساختن شراب به دست می آورد نبود نمی توانستند در آن جا بمانند؛ زیرا مترجم ایشان یک دستگاه ماشین شراب گیری دارد و برای ایرانیان و خارجیان مقیم شیراز شراب تهیه می کند. عامل شرکت در آن جا صورت ظاهراً آراسته یی برای خود ترتیب داده است و هیچ کاری دیگر ندارد جز آن که اوقات خود را به دیدار و ملاقات های رسمی بگذراند. (ویلسن، ۱۳۵: ۱۳۴۸)

در دوره شاه سلیمان صفوی کنسول فرانسه و نماینده شرکت هند شرقی فرانسه در بندر عباسی فردی به نام مسیو مونت فره بود. او توانست از شاه ایران برای صادرات کالا معافیت گمرکی بگیرد. (سانسون، ۱۸: ۱۳۷۷) در قرارداد دیگری که در ۲۸ جمادی الثانی ۱۱۲۰هـ برابر با ۱۴ سپتامبر ۱۷۰۸ م بین ایران و فرانسه بسته شد ایران به شرکت فرانسوی اجازه ساخت خانه در

بندر عباسی داد. آنان همچنین اجازه داشتند پرچم فرانسه را بر بام منزل خود همچون سایر اروپاییان ب\_\_\_\_\_ اهتزاز در آورند. (لکه‌هارت، ۵۱۱: ۱۳۴۳) ساختمان شرکت هند شرقی فرانسه در کنار ساحل نزدیک جایگاه واك قرار داشت. (درکرس، ۲۲۷: ۱۳۸۰) هرچند مرکز تجاری فرانسه بندر عباسی بود. اما به دلیل بدی آب و هوا کارمندان آن به شیراز می رفتند و از آن جا معاملات خود را از انجام می دادند. (والسر سیبلا، ۱۱۰: ۱۳۶۴)

#### ۶- افول تجارت در بندر عباسی

پس از مرگ عباس اول به تدریج نظم و امنیت در کشور کاهش یافت. این موضوع به رکود تجارت در برخی از مناطق کمک کرد. آغاز این رکود به سال های ۴-۱۶۵۲م / ۴-۱۰۶۲ هـ، دوران جنگ های هلند و انگلیس در اروپا، بر می گردد. ولی این جنگ تنها به اروپا محدود نبود، بلکه دامنه ی آن به خلیج فارس نیز کشیده شد. هلندیان چندین بار به کشتی های انگلیسی در خلیج فارس حمله برده و آنها را توقیف کردند. «بعد از آن، نفوذ و تسلط هلندیان در خلیج فارس به قدری زیاد شد که تجارت بندرعباس تا مدتی به حال وقفه ماند (منظور تجارت انگلیسی ها است) و عمال کمپانی انگلیس در بصره مصلحت دیدند که تجارتخانه خود را از بصره به محل امن تری انتقال دهند.» (ویلسن، ۱۳۳: ۱۳۴۸) ولی هنوز تجارت در بندر عباسی وسوسه انگیز بود و تجار به مسافرت و تجارت در آن جا راغب بودند. سیاحانی که در دهه ی ۷۰ سده ی ۱۷م / نیمه ی دوم قرن ۱۱ هـ از بندر عباسی دیدن کرده اند همگی به رونق نسبی آن اذعان دارند. ولی کم کم به دنبال ضعف حکومت صفوی، از امنیت در جاده ها نیز کاسته می شد. در حالی که از دوره ی عباس اول تا پایان نیمه اول قرن ۱۷م / ۱۱ هـ هیچ گزارشی از ناامنی در مسیر بندرعباسی-اصفهان در دست نداریم (Steensgaard.1973:68) از نیمه ی دوم قرن

۱۷م/۱۱ هـ به گزارش های متعددی از غارت اموال مسافران در این مسیر بر می خوریم.

«کاره» (Carre) سیاح و کارگزار فرانسوی که در سال ۱۶۷۴م/۱۰۸۵ هـ (دوره ی سلیمان صفوی) از بندر عباسی به بندر کنگ می رفت می نویسد که در همه جا راهزنان در کمین بودند تا بدانجا که برخی از مسافران از ترس راهزنان قصد بازگشت به بندر عباسی را داشتند. «مسافران مجبور بودند که همیشه چند نفر مسلح را همراه با کاروان خود داشته باشند.» (Carre.1948:320) در کنار حملات راهزنان به کاروان ها حملات دریایی اعراب را هزن و بلوچ ها نیز بر نا امنی در بندر عباسی افزود. علاوه بر آن حملات افغانه از سال ۱۷۱۹م/۱۱۳۲ هـ به بعد باعث نگرانی بیشتر تجار و عدم تمایل آنها برای تجارت با بندر عباسی گردید. (فلور، ۴۹:۱۳۶۵)

کاهش درآمد گمرکی بندرعباسی می تواند شاهی بر افول تجارت آن باشد. در حالی که در آمد گمرک بندر عباسی در دوره ی عباس دوم بیست و چهار هزار تومان بود (فلسفی، ۲۶۵:۱۳۴۵) در اوایل حکومت سلیمان به بیست و دو هزار تومان (Freyer.1912:160) و در اواخر حکومت او به ده هزار تومان کاهش یافت. (کمپفر، ۱۱۵:۱۳۶۰) هرچند در سال ۱۷۲۲م/۱۱۳۵ هـ این درآمد به پانزده هزار تومان رسید (گیلانتنز، ۸۶:۱۳۴۴) ولی حملات افغانه مانع از رشد دوباره آن گردید. این عوامل باعث شد که بازرگانان تمایل کمتری برای سفر و معامله در بندر عباسی داشته باشند. از این رو اروپاییان ترجیح دادند که پایگاه های تجاری خود را در مناطقی برقرار سازند که از امنیت بیشتری برخوردار باشد. در نتیجه نگاه ها معطوف به بصره شد. از این دوره به بعد است که شاهد افول بندر عباسی هستیم. افولی نزدیک به ۲۵۰ سال به طول انجامید تا دوران جنگ تحمیلی ادامه یافت.

## نتیجه گیری:

شکل گیری بندر عباسی در واقع نتیجه عدم تمایل شاه عباس برای حفظ جزیره ی هرموز به عنوان مرکز تجاری خلیج فارس بود. از این روی با سقوط حکومت هرموز عباس اول سعی کرد تجارت خلیج فارس را به خاک اصلی ایران انتقال دهد. در این راستا او توجه ویژه یی به بندر عباسی داشت. عوامل دیگری که در رشد بندر عباسی نقش عمده را ایفا نمودند عبارتند از: ۱- وجود تجارتخانه های خارجی ۲- موقعیت مناسب جغرافیایی بندر عباسی ۳- وجود امنیت نسبی در ایران و خلیج فارس.

در اواخر عمر دولت صفویه به دلیل عدم توجه دربار و دولت صفویه به مقوله امنیت و نیز افزایش قدرت اعراب کرانه ی جنوبی خلیج فارس کم کم شاهد از بین رفتن امنیت در خلیج فارس و سواحل جنوبی ایران هستیم. این عامل موجب گردید که به تدریج میزان ورود کالا به بندر عباسی کاهش می یابد و درآمدهای گمرکی این شهر به شدت تنزل پیدا می کند. حملات اعراب و بلوچ ها به بندر عباسی و کشیده شدن دامنه رقابت های قدرت های اروپایی به خلیج فارس و بندر عباسی از دیگر عوامل موثر در افول این شهر تجاری بودند.

با سقوط هرموز بندر عباسی به عنوان مهم ترین مرکز تجاری و داد و ستد کالا در خلیج فارس و حتی شاید در آسیا موجب روی آوردن تجار و بازرگانان از نقاط مختلف گردید. آمار و گزارش های اروپاییان نشان می دهد که بندر عباسی در دوران اوج رونق درآمدهای بسیاری را نصیب دولت ایران و شرکت های خارجی می کرد. از سوی دیگر به دلیل بکر بودن بازارهای ایران و نیاز فراوان آن به اجناس و کالای شرق آسیا و نیز نیاز کشورهای اروپایی به محصول ارزشمند

ابریشم شرکت های خارجی در واقع نقش واسطه را در این داد و ستد ایفا می کردند.

### منابع و مآخذ:

- ۱- اقبال آشتیانی، عباس: مطالعاتی در باب بحرین و جزایر سواحل خلیج فارس، چاپخانه مجلس، تهران، ۱۳۲۸
- ۲- تاریخ ایران دروه صفویه- پژوهش در دانشگاه کمبریج- ترجمه یعقوب آژند- انتشارات شفق- تهران- چاپ اول- ۱۳۸۰
- ۳- تاورنیه، ژان باتیست: سفرنامه تاورنیه- ترجمه ابوالقاسم ابوتراب نوری- کتابروشی سنایی و تایید اصفهانی- بی تا
- ۴- حسن بن حسن فسایی شیرازی: فارسنامه ناصری- تصحیح و تحشیه منصور رستگار فسایی- ۲ جلد- امیر کبیر- تهران- ۱۳۶۷
- ۵- جنگنامه کشم و جرون نامه- مولف ناشناس- تصحیح و تصحیح: محمد باقر و ثوقی و عبدالرسول خیر اندیش- مرکز نشر میراث مکتوب- تهران- ۱۳۸۴
- ۶- درکرسی، دیرک وان: شاردن و ایران- ترجمه اخوان تقوی- انتشارات فروزان روز- تهران- چاپ اول- ۱۳۸۰
- ۷- دفتر تاریخ- گردآورنده: ایرج افشار سیستانی- انتشارات بیداد موقوفات دکتر محمود افشار- تهران- ۱۳۸۰
- ۸- دلاواله، پیتر: سفرنامه پیتر دلاواله- ترجمه محمود بهفروزی- ۲ جلد- نشر قطره- تهران- چاپ اول- ۱۳۸۰
- ۹- دولیه دولند، آندره: زیبایی های ایران- ترجمه محسن صبا- انجمن دوستداران کتاب- تهران- ۲۵۳۶

- ۱۰- سانسون: سفرنامه سانسون-ترجمه محمد مهريار-  
انتشارات گل ها- اصفهان- چاپ اول- زمستان ۱۳۷۷
- ۱۱- سايكس، سرپرسي: تاريخ ايران- ترجمه  
محمدتقيفخرداعي گيلاني- دنياي كتاب- ۲ جلد- تهران  
- چاپ هشتم- ۱۳۷۷
- ۱۲- شاردن: سفرنامه شاردن- ترجمه محمد عباسي-  
امير كبير- تهران فروردين ۱۳۳۶
- ۱۳- صالح محمد العابد: دور القواسم في الخليج  
العربي ۱۸۲۰-۱۷۷۲م- جامعة البغداد- مطبعة  
العاني- بغداد ۱۹۷۶
- ۱۴- عبدالامير محمد امين: منافع انگليسي ها در  
خليج فارس- ترجمه علي مير سعيد قاضي- انتشارات  
زرين- تهران چاپ اول- بهار ۱۳۶۷
- ۱۵- فلسفي، نصر ا...: تاريخ روابط ايران و اروپا  
در دوره صفويه- چاپخانه ايران- تهران- ۱۳۱۶
- ۱۶- فلسفي، نصرا...: زندگاني شاه عباس اول-  
جلد ۳- انتشارات دانشگاه تهران- تهران- ۱۳۴۵
- ۱۷- فلور، ويلم: برافتادن صفويان، برآمدن محمود  
افغان- ترجمه ابوالقاسم سري- انتشارات توس-  
تهران- چاپ اول- زمستان ۱۳۶۵
- ۱۸- فلور، ويلم: اولين سفرای ايران و هلند - به  
كوشش داريوش مجلسي و حسين ابوترابيان-  
كتابفروشي طهوري- تهران- ۱۳۵۶
- ۱۹- فلور، ويلم: هلنديان در جزيره خارك- ترجمه  
ابوالقاسم سري- انتشارات توس- تهران- چاپ اول-  
بهار ۱۳۷۰
- ۲۰- فلور، ويلم: اختلاف تجاري ايران و هلند و  
بازرگاني هلند در عصر افشاريان و زنديان-  
ترجمه ابوالقاسم سري- انتشارات توس- تهران- چاپ  
اول- ۱۳۷۱
- ۲۱- فيدگوئروا، دن گارسياد سيلوا: سفرنامه دن  
گارسياد سيلوا فيگوئروا- ترجمه غلامرضا سميعي-  
نشر نو- تهران- چاپ اول- ۱۳۶۳
- ۲۲- كمپفر، انگلبرت: سفرنامه كمپفر- ترجمه  
كيكاووس جهانداری- انتشارات خوارزمي- تهران- چاپ  
دوم- آبان ۱۳۶۰



- ۲۳-گیلانتنز، پترس دی سرکیس: سقوط اصفهان- مترجم محمد مهریار- کتابفروشی شهریار- اصفهان- خرداد ۱۳۴۴
- ۲۴- لکه‌هارت، لارنس: شهرهای نامی ایران- ترجمه حسین سعادت نوری- انتشارات عرفان- اصفهان- مرداد ماه ۱۳۲۰
- ۲۵- لکه‌هارت، لارنس: انقراض سلسله صفویه و ایام استیلای افغانه در ایران- ترجمه مصطفی قلی عماد- دنیای کتاب- تهران ۱۳۴۳
- ۲۶- لوریمر، ج.ج: دلیل الخلیج- ترجمه مکتب الترجمة بدیوان حاکم قطر- القسم التاريخ- الجزء الاول- دوحه ۱۹۶۷
- ۲۷- لوفت، پاول: ایران در عصر شاه عباس دوم- ترجمه کیکاووس جهاننداری- کتابخانه تخصصی وزارت امور خارجه- تهران- ۱۳۸۰
- ۲۸- محمدعلی خان سدید السلطنه: بندر عباس و خلیج فارس «اعلام الناس فی احوال بندر عباس»- تصحیح و مقدمه احمد اقتداری- دنیای کتاب- تهران ۱۳۶۳
- ۲۹- والسر سیبلا، شوستر: ایران عصر صفوی از دیدگاه سفرنامه های اروپاییان- ترجمه غلامرضا وره‌رام- انتشارات امیر کبیر- تهران- چاپ اول- ۱۳۶۴
- ۳۰- ویلسن، سرآرنولد تالبوت: خلیج فارس- ترجمه محمد سعیدی- انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب- تهران- ۱۳۴۸

31-Belgrave.Sir Charles:The Pirate Coast-Lipralire-Du Libnan Beirut-second Impression1972

32-Carre.Abbe:The Travels of the Abbe Carre in India and New East 1672 to 1674-second series.No.Xcill Issued for 1948

33-Fryer.Gohn:East India and Persia-III volume –second serried-No XX Issued for 1912

34-Matthee.Rudolph:The politics of Tradis in Safavid Iran:slik for silver-1600-1730-Cambridge studies in Islamic Cilivization-1999

35-Milles.S.B:The Countries and Tribs of Persian Gulf with a new interdiction by J.B.Kelly-frank cussand Co.LTD.Londan - 1960

36-Steensgaard.Neils:Carracks.Caravns and Companis the  
structural-Crisis in European-Asian-Trade in sbo gtrykkerieri  
Odense-1973

37-Tuson.penel:The Records of British Residecy and Agencies  
in Persian Gulf-India Office Records-London-1972