

علل و عوامل قحطی‌های فارس در فاصله سال‌های ۱۳۲۴-۱۲۹۳ش/۱۹۴۵-۱۹۱۴م

ظریفه کاظمی*

دریافت مقاله: ۱۳۹۰/۱۰/۱۵

پذیرش مقاله: ۱۳۹۰/۱۲/۲۹

چکیده

در سال‌های ۱۲۹۳-۱۳۲۴ش/۱۹۴۵-۱۹۱۴م که دنیا دو جنگ جهانی را پشت سر گذاشت، عواقب وخیم و مخربی، بر بیشتر کشورهای دور از صحنه جنگ علاوه بر کشورهای محور، قابل مشاهده بود. ایران آن موقع صحنه کشمکش و رقابت‌های دو کشور روسیه در بخش شمالی و انگلیس در بخش جنوبی بود، هر یک از آن دو به دنبال تأمین منافع خود دم از حمایت ایران می‌زدند. در این شرایط ایران چیزی جز ضرر و زیان عایدش نشد. قحطی هم یکی از مصائبی بود که نصیب کشور ما شد، فارس و جنوب هم گرفتار این مشکل گردید. مردم ایران گرچه قحطی را بارها تجربه کرده بودند، اما این بار، خشکسالی‌های متوالی و حضور نیروهای متفقین این مسئله را تشدید می‌کرد. فارس در معرض عبور و حمل و نقل متفقین قرار داشت که در پی آن آسیب شدیدتری بر اقتصاد منطقه وارد شد و قحطی این ایالت را از سایر ایالات متمایز ساخت. این پژوهش با رویکردی توصیفی-تحلیلی بر آن است تا به علل و عوامل قحطی‌های فارس در طول سی سال از آغاز جنگ جهانی اول تا پایان جنگ جهانی دوم بپردازد.

کلیدواژه: قحطی، خشکسالی، متفقین، جنگ جهانی، فارس.

مقدمه

در رابطه با موضوع پژوهش «علل و عوامل قحطی‌های فارس در فاصله سال‌های ۱۳۲۴-۱۲۹۳ ش / ۱۹۴۵-۱۹۱۴م»، در برخی از آثار مکتوب اشاراتی آمده است، از جمله عبدالرسول نیر شیرازی نویسنده کتاب *تحفه نیر* در طول سال‌های جنگ جهانی اول شاهد وقایع این ایالت بوده و از نزدیک قحطی و مصایب ناشی از آن را بر مردم فارس مشاهده کرده و دیده‌های خود را به رشته تحریر درآورده است.

آن لمبتون نویسنده کتاب *ایران عصر قاجار*، مشاهدات خود را درباره قحطی در جنگ جهانی دوم ثبت کرده است. در برخی آثار پژوهشی جدید نیز، هر چند به طور مختصر، به این موضوع پرداخته شده است از جمله در کتاب *قحطی‌های ایران* اثر احمد کتابی.

تاکنون پژوهشی در زمینه قحطی در جنوب به شیوه این پژوهش صورت نگرفته است. در تحقیق پیش‌رو با توجه به دسته‌بندی انجام شده، که قحطی را از سه منظر عوامل طبیعی، داخلی و خارجی مورد بررسی قرار داده است.

روش‌شناسی

این پژوهش به شیوه توصیفی و تحلیلی و با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای صورت گرفته است. همچنین از آرشیو اسناد ملی ایران و اسناد وزارت خارجه نیز استفاده شده است.

وسعت ایالت فارس

ایالت فارس در سال ۱۳۳۱ق/۱۹۱۳م، از جنوب شرقی تا مغرب به موازات سواحل خلیج فارس، از جاسک تا زیدون در بهبهان به طول ۱۱۲۸ کیلومتر، گسترده شده بود. همچنین از خیرآباد

نیریز تا بندر بوشهر، از شمال به جنوب، در حدود ۵۰۴ کیلومتر وسعت داشت (نیرشیرازی، ۱۳۸۴: ۱). سایکس^۱ بندر میناب را در سال‌های جنگ جهانی اول جزء حوزه ایالت فارس دانسته، وی در سفری که به نواحی جنوب شرقی ایران داشته از رودخانه‌ای به نام «دزدی» و مکانی به نام «بریتی» نام برده و آنها را جزء ایالت فارس دانسته است (سایکس، ۱۳۶۳: ۳۲۴-۳۲۳). بندرعباس نیز در سال ۱۳۳۲ق/۱۹۱۴م، جزء محدوده اداری فارس بود (سفیری، ۱۳۶۴: ۳۱).

۱. عوامل طبیعی

۱-۱. صعب‌العبوری و خرابی راه‌ها

در بعضی مناطق فارس، به دلیل صعب‌العبوری جاده‌ها، حرکت به کندی و سختی صورت می‌گرفت و حمل و نقل کالا در آن شرایط سخت‌تر می‌شد. نمونه این جاده‌ها را در مسیری چون جاده شیراز به کازرون می‌توان دید. استفاده از این راه همواره برای مسافران و تجار پر مخاطره بوده است. در این مسیر، سلسله جبالی از طرف جنوب شرقی به سمت شمال غربی کشیده شده و دارای دره‌های عمیق و گردنه‌های بسیار صعب‌العبور هستند.

جمال‌زاده وضعیت راه شیراز به بوشهر را این‌گونه بیان می‌کند: «طول راه بوشهر به تهران ۲۰۵ فرسنگ است. روز به روز از اهمیت این راه کاسته شده و بر اهمیت راه محمره (خرمشهر) می‌افزاید به طوری که اغلب مال‌التجاره‌ای که باید به تهران و اصفهان برود از این راه می‌رود و فقط مال‌التجاره شیراز از راه بوشهر می‌رود. درشکه‌هایی که در راه تهران و اصفهان تردد می‌نمایند می‌توانند تا آباده هم که واقع بین راه اصفهان و شیراز است، بروند ولی از

1. Sir Percy Syex

یافت (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۰: ش ۱۳۳۸، ۲). طبیعی است چنین مواردی پیامدش اختلال در سرعت حمل و نقل و ارسال نشدن به موقع کالاهای ضروری و مورد نیاز به متقاضیان آن و بالاخره گرانی و کمیابی است.

۱-۳. خشک‌سالی

خشک‌سالی پدیده‌ای طبیعی و اقلیمی است، خصوصیات آن نیز بستگی به مدت، استمرار، شدت و وسعت منطقه دارد که می‌تواند کوتاه با زیان کم یا طویل‌المدت، شدید و کشنده باشد (منگه، ۱۳۷۷: ۴۲۴؛ کردوانی، ۱۳۸۰: ۲۳). در صورتی که خشک‌سالی طولانی شود و اقدام به موقع و مناسبی صورت نگیرد امکان بروز قحطی را فراهم می‌کند. در طول ادوار گذشته ایران بارها شاهد کمبود باران و پیامد آن خشک‌سالی بوده، به طوری که زندگی مردم را تحت تأثیر قرار داده و اثرات مخربی بر معیشت مردم گذاشته است. از سال‌های ۱۲۹۳-۱۳۲۴ش/۱۹۱۴-۱۹۴۵م، ایران و بخش جنوبی آن شاهد کم‌بارشی و خشک‌سالی بود، به طوری که در سال ۱۳۳۳ق/۱۹۱۵م، در کازرون به واسطه کم‌بارشی قیمت مواد خوراکی افزایش یافت (روزنامه حیل‌المتین، ۱۳۳۳ق، ش ۴۳: ۱۶).

روزنامه اطلاعات در طی مقاله‌ای به خشک‌سالی جنوب پرداخته و می‌نویسد: «در طی خشک‌سالی ۱۳۱۰ش/۱۹۳۰م، در جنوب، در منطقه دشتستان و تنگستان آب جاری که به کار عمل آوردن غلات و نخیلات بخورد ندارد و اگر مقداری هم بود برای مشروب نمودن مزارع کفایت نمی‌کرد، به طوری که آب انبارهای مخصوص در دامنه سراسیمی‌ها احداث نموده تا از تجمع باران برای شرب اهالی استفاده کنند. در همین سال در سراسر مملکت، جز در تنگستان و

آباده به بوشهر حمل مال التجاره فقط با قاطر ممکن است. از بوشهر به تهران مال التجاره از ۲ ماه تا ۳ ماه می‌رسد» (جمالزاده، ۱۳۷۶: ۵۴-۵۳).

توجه به تعمیر راه شیراز به بوشهر مورد توجه دولت قرار داشت و اقداماتی از سوی دولت صورت می‌گرفت تا وضعیت راه بهبود و حمل و نقل راحت‌تر صورت گیرد (اسناد ملی ایران، ش ۲۹۰۰۰۴۶۷۵). اما اشکالات حمل و نقل به علت کمبود وسایل باربری در داخل کشور، کار جمع-آوری غله و توزیع آن را مشکل می‌کرد (امینی، ۱۳۸۱: ۷۹).

۱-۲. بلایای طبیعی

از جمله مسائلی که امور مربوط به حمل و نقل را مختل می‌کند بلایای طبیعی نظیر سیل، برف و زلزله است. در سال ۱۳۰۷ش/۱۹۲۸م، به واسطه سیلی که در برخی از مناطق فارس رخ داد تعدادی جاده خراب و مسدود گردید از جمله راه بین زرقان و پل خان بسته و آب رودخانه کر از روی پل بالا آمده و راه پل خان را بر مسافران بست (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷: ش ۷۱۷، ۳).

در دی ماه سال ۱۳۰۸ش/۱۹۲۹م، به علت کولاک، گردنه کولی کش آباده کاملاً مسدود شده و به واسطه آن پست با مشکل مواجه گردید به طوری که تا اول بهمن ماه همچنان راه بسته و ۱۲ روز پست‌ها منتظر گشایش جاده بودند و هواپیما هم نتوانست به دلیل بدی هوا از تهران پرواز کند (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸: ش ۹۵۴، ۲).

در خرداد ۱۳۱۰ش/۱۹۳۰م، سه زلزله متوالی اتفاق افتاد. این حادثه به روستاهای لنگه تا حوالی بستک آسیب رساند و کوه بستک را شکاف داده و از هم متلاشی نمود و منجر به بسته شدن راه عبور قافله گردید. با این اوصاف راهی که هشت روز طی مسیر آن طول می‌کشید به ۱۶ روز افزایش

دشتستان و بنادر جنوب، باران کافی باریده بود. اهالی آن سامان آن قدر در مضیقه واقع شدند که آب مورد نیاز غالباً از بنادر خارج وارد می‌شد. در سال مذکور در پی ناامیدی مردم از نزول باران، اهالی برای رفع گرسنگی، ناچار مقداری غلات از شیراز و کازرون با قیمت گزاف وارد نمودند. در اثر نیامدن باران مرتعی برای چرای احشام، گاو و گوسفندان نمانده بود و چهارپایان این صفحات هم از بی‌علافگی مردند. اهالی راضی به فروش دام خود شدند و گوسفندی که پنج تومان قیمت داشت را به پنج قران چون مشتری نبود فروختند. تنگستان و دشتستان فاقد صنعت بودند، عده‌ای از اهالی آنجا به ناچار برای کسب روزی به طرف شیراز و بهبهان و غیره مهاجرت کرده‌اند» (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۱، ش ۱۶۶۶: ۲).

انگلیسی‌ها که همواره به دنبال منافع خود در ایران بودند، از فقر و بی‌پولی مردم استفاده کرده اعضای سابق ژاندارمری را اخراج و به جای آنها فقرا و زارعین را که از خشکسالی صدمه دیده بودند استخدام می‌کردند (سفیری، ۱۳۶۴: ۲۳۸؛ میرزایی، ۱۳۸۱: ۲۱۶). شرکت «کام کاکس»^۱ نیز به کمک سربازان هندی و کارگران ارزان محلی که به علت جنگ، بیماری و قحطی شدیداً دچار فقر شده بودند، کار احداث جاده را از بوشهر آغاز و با سرعت جاده شوسه را به دالکی متصل کردند (اتابک زاده، ۱۳۷۳: ۲۸۸).

۴-۱. ملخ خوارگی

ملخ خوارگی از دیگر مواردی است که منجر به کمبود و قحطی می‌شود. علاوه بر آفات بومی موجود در محل که بر اثر خشکسالی زیادتر و مضرتر می‌شوند، آفات دیگری نیز اغلب به طور

ناگهانی ظاهر می‌گردند. در مورد اول مانند آفت سن و در مورد دوم، ملخ‌های دریایی را می‌توان نام برد. معمولاً در بسیاری از مناطق ملخ بومی وجود دارد، اما خطرناک‌ترین نوع ملخ برای محصولات، ملخ دریایی است. این نوع ملخ که از روی دریاها عبور کرده و به منطقه مورد نظر هجوم می‌برد، به ملخ دریایی معروف شده است. موطن اصلی آنها را اغلب شمال آفریقا می‌دانند. ملخ دریایی همچون حیوانات علفخوار کل محصول را می‌خورد و به اصطلاح کشاورزها «خاک تراش» می‌کند. آفت سن گندم نیز موجب خشک شدن ساقه گندم و به این طریق مانع دانه بندی کامل دانه شده و، از سوی دیگر، مغز دانه گندم را خورده و آن را پوک می‌کند، این آفت با تخم‌ریزی زیر برگ و دسته گندم جمعیت خود را زیاد می‌کند (کردوانی، ۱۳۸۰: ۱۱۲-۱۱۱).

مسئله قحطی و ملخ‌خوارگی سال‌های متعددی وجود داشت، از جمله در سال ۱۳۰۶ش / ۱۹۲۷م، موجب نگرانی عمومی شده بود به طوری که آقا سید یعقوب، نماینده شیراز در مجلس آن را مطرح کرد، وی اظهار داشت: «توجه آقای وزیر مالیه را به عرایض خود جلب نموده عرض می‌کنم مطابق مکاتیبی که به بنده از شیراز واصل شده خشک‌سالی به قدری در آن حدود زیاد است که اهالی فوق‌العاده در مضیقه و محصولات آنها دچار مخاطره می‌باشد. از طرف دیگر، ملخ در اطراف شیراز پیدا شده و زراعت دشتی و دشتستان را از بین برده- بنده خواستم به مجلس عرض کنم مجلس با ما مساعدت کند. از نقطه نظر خشک‌سالی صفحات فارس و این آفاتی که به آنجا آمده، تقاضا دارم آقای وزیر مالیه مأمور برای رسیدگی به عرایض بنده اعزام دارند و در صورتی که بدبختی اهالی را تصدیق می‌کنند، درصدد جبران برآمده اقدامات مقتضی را به عمل آورند» (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، ش ۲۵۷: ۱).

می‌نویسد: «اصلاً نمی‌توان به آن عنوان جاده داد، زیرا خطوط ارتباطی این کشور چیزی جز کوره راه‌هایی که بر اثر پای اسب و قاطر و الاغ به وجود آمده نیست». او در مجموع راه‌های ایران را به دو دسته تقسیم می‌کند: یکی راه‌های کاروان رو یا قاطررو (مالرو) که برای فراهم ساختن آن در گذشته کارهایی صورت گرفته، مانند راه کوهستانی تهران - مشهد سر از طریق مازندران، دوم راه‌هایی که هیچ‌گونه صرف وقت یا انرژی درباره آن نشده است مانند راه بوشهر و شیراز (کرزن، ۱۳۴۹: ۶۳۱-۶۲۸).

کارگزاران قاجار درباره این نقیصه معتقد بودند که خرابی راه‌ها موجب می‌گردد که دشمن نتواند وارد سرزمین ایران گردد. این تفکر متأسفانه مورد اقبال حکام محلی و ایلات نیز قرار گرفته و هر کدام به سهم خود برای تأمین امنیت خود، در سطح خرد، اقدام به ایجاد راه‌های ویران به منظور امنیت بیشتر می‌کردند، که اگر دشمنی‌های داخلی حکام محلی را نیز به آن اضافه کنیم وخامت اوضاع را در آن زمان نشان می‌دهد.

نتیجه چنین سیاستی کند شدن سرعت حمل و نقل در ایران و، به ویژه در صفحات جنوبی ایران، بود. برای مثال راه بندرعباس به لار ازابه رو نبود و لذا حمل و نقل کالا و مسافر با الاغ صورت می‌گرفت و قیمت هر خروار کالا ده تومان و هر مسافر هشت تومان می‌شد (لیتن، ۱۳۶۷: ۲۴۸). این مبلغ با توجه به درآمد مردم مبلغ گزافی بود. هرچند خرابی راه‌ها به صورت یک مشکل لاینحل باقی ماند (اسناد ملی ایران: ش ۱۳۰/۰۰۱۳۰۲۹۳).

آدمیت که جاده بوشهر به شیراز را چندین بار دیده بود وضعیت راه این مسیر را چنین می‌نویسد: «ده دالکی در سه فرسنگی برازجان در جاده شیراز واقع شده. مسافرین از بوشهر به دالکی را که پانزده فرسخ است، چون دارای کوه و کتل نیست بدون زحمت و تشویش طی می‌نمایند

براساس تلگرافی که در سال ۱۳۰۸ش / ۱۹۲۹م، از بندرعباس به روزنامه اطلاعات داده شد، هجوم ملخ منجر به آسیب دیدگی مزارع و درختان آن منطقه گردید (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸، ش ۹۳۵: ۳). مأموران دفع ملخ در همین سال مشغول انجام وظیفه شدند، به دلیل اهمیت فارس، این ایالت به پنج منطقه تقسیم و افرادی به آنجا اعزام شدند (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸، ش ۹۵۸: ۱).

۲. عوامل داخلی

۲-۱. فقدان راه‌های مناسب

فقدان امکانات حمل و نقل مناسب در برخی موارد باعث می‌شد که یک منطقه به دلیل ارسال نشدن به موقع کالا دچار کمبود و قحطی شود و درست در همان زمان منطقه‌ای دیگر با پوسیدگی محصول ضروری نظیر غله در انبارها مواجه گردد. محمد کاشف ایران را با اروپا مقایسه کرده و چنین می‌نویسد: «تمام این ترقیات و ثروت که اهل اروپا امروز مالک شده‌اند از یمن داشتن راه و کثرت رابطه و معاوضه امتعه با خارجه است، ... فقدان تجارت و صنعت، مجبوراً خود حاصل می‌گردد یعنی در هر چیز محتاج به سایرین بشود و مال التجاره و محصولات خود را نتواند به خارج بفرستد، چگونه صاحب ثروت و حارس ملک خود تواند بود و البته بقای چنین ملت امری است مشکل و فرضی است (کاشف، ۱۳۷۳: ۷۴).

آنچه که در درجه اول موجب تسریع حمل و نقل در کشور و انتقال مواد غذایی از منطقه‌ای به منطقه دیگر می‌گردد وجود راه و وسایل حمل و نقل مناسب است. در صورت وجود چنین زیر بناهایی است که تجارت توسعه یافته و به همان میزان قحطی کاهش می‌یابد (کحالزاده، ۱۳۶۳: ۴۱۵).

لرد کرزن در رابطه با وضعیت راه‌های ایران

ولی از دالکی تا دشت ارژن مسافر با سخت‌ترین و بدترین جاده‌های ایران مصادف و در سابق مجبور بود که اغلب نقاط کوهستانی این راه را پیاده بلکه گاهی با چهار دست و پا طی کند. من بنده چندین بار این راه صعب‌العبور را با قاطر و الاغ و بعد از آن با اتومبیل طی کرده. روزی نیست که یک دو اتومبیل در کتل‌های ملو، دختر و پیرزن به ته دره پرتاب نشود» (آدمیت، ۱۳۱۲: ۹۱-۹۰).

۲-۲. فقدان امنیت

با توجه به ضعف دولت مرکزی، اکثر راه‌ها و خطوط ارتباطی از امنیت کافی برخوردار نبودند و زیر سیطره راهزنان قرار داشتند. این وضعیت، حمل و نقل خواروبار را دشوار، پر هزینه و در مواردی به کلی غیر ممکن می‌ساخت (کتابی، ۱۳۸۴: ۳۷). ناامنی یکی از عوامل عدم رونق تجارت در ایران بود. اشرار و راهزنان چون راه را ناامن و هر نوع سفری را پرمخاطره می‌کردند، تاجران و مسافران ترجیح می‌دادند کمتر سفر کنند. فرمانفرما معتقد بود که یک علت درگیری‌ها، قحطی و گرانی بود و اینکه مردم تصور می‌کردند با افزایش قوای خارجی، قحطی ارزاق بدتر خواهد شد (اتحادیه و دیگران، ۱۳۸۳: ۳۷۹).

ناامنی حاصل از راهزنی‌های پی‌درپی به تجارت آسیب می‌رساند. در فاصله سال‌های ۱۲۹۳-۱۳۲۴ش/۱۹۱۴-۱۹۴۵م، ایران در وضعیت اقتصادی حادی به سر می‌برد. کمبود و گرانی و نداشتن قدرت خرید کالاهای ضروری از سوی مردم اوضاع را تشدید می‌کرد، در چنین وضعیتی دزدی و قاچاق مال التجاره به وخامت اوضاع دامن زده و موجب نگرانی تجار و مردم می‌شد. کمبود مواد غذایی و گرانی غلات که نتیجه قحطی‌های پی‌درپی بود، خود موجب افزایش

میزان سرقت و راهزنی در شهرها و جاده‌های بین شهری شده بود (چهره‌نما، ۱۳۳۲ق، ش ۱۴: ۱۱؛ عیسوی، ۱۳۷۰: ۵۹۱).

شماره‌های متعدد نشریات منتشر شده در فاصله این سی سال، گزارش‌های متعددی از سرقت و قاچاق در فارس به ثبت رسید، که مشتمل بر کالاهای ضروری و مایحتاج زندگی روزمره مردم می‌شد. از جمله کالاهایی که دستخوش دزدی قرار می‌گرفت چای، گندم، جو، برنج و قند بود. با توجه به ضعف تشکیلات امنیتی، اغلب سارقان دستگیر نمی‌شدند، هرچند مواردی هم پیش می‌آمد که سرقت‌های اتفاق افتاده به سرانجام نرسیده و مأموران دولت موفق به کشف محموله‌های سرقتی و دستگیری سارقان و حاملان اجناس می‌شدند.

به گزارش امنیه کازرون در سال ۱۳۰۶ش/ ۱۹۲۷م، برطبق عادت، دسته‌ای از سارقان، در حوالی آنجا مشغول شرارت و دزدی اموال مردم و مال التجاره بودند که پس از تعقیب، بعضی از آنها دستگیر و بقیه متواری گردیدند. اموال دزدیده شده را هم گرفته و به صاحبان اموال پس دادند (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، ش ۲۵۴: ۲).

برطبق گزارش گردان فسا در تاریخ ۱۳۲۲/۱۰/۶ش/ ۱۹۴۳م، در طی شب عده‌ای از دزدان مسلح به آسیای غیث آباد حمله کرده و مقداری گندم و جو ربودند. با تلاش پاسگاه رودخانه خزوک آنها را تعقیب و پس از دستگیری به دادگاه نظامی شیراز تحویل داده شدند (گلستان، ۱۳۲۲، ش ۳۳۳۷: ۲).

قاچاق مواد غذایی بر مشکلات می‌افزود زیرا بسیاری از سودجویان به دلیل قیمت بالای مواد غذایی اقدام به خروج غیرقانونی غلات از کشور می‌نمودند که این امر در افزایش قحطی و افزایش قیمت‌ها مؤثر بود و از آنجا که ایران مرزهای

احتکار و خرید مازاد بر مصرف کماکان ادامه داشت. اداره ارزاق طی اعلانی اظهار داد که در صورت احتکار آرد و گندم، تمامی آن مصادره خواهد شد. دولت اقداماتی برای تعیین امور ارزاق و بهبود نرخ آن نمود. اداره کل ارزاق از وزارت مالیه تقاضای تشکیل کمیسیونی مانند سابق برای تعیین نرخ ثابت گندم نمود. دارالخلافه نیز قیمت-هایی برای گوشت، شیر و ماست اعلان کرد و از مردم خواست در صورت مشاهده تخلف، به اداره حکومت نظامی اطلاع دهند تا خاطیان مورد مؤاخذه قرار گیرند (ترابی، ۱۳۸۴: ۳۶۰).

در طول جنگ دوم هم احتکار و انبار کردن کالا وجود داشت. ترس و نگرانی مردم از کمبود مواد غذایی و ذخیره‌سازی و احتکار بعضی از مردم موجب گردید وضع معیشت در سراسر کشور دچار اختلال شود. نانوایان قسمتی از سهمیه آرد دریافتی‌شان را در بازار آزاد به چندین برابر قیمت می‌فروختند و، در عوض، باقیمانده آرد گندم را با جو و ذرت و سیب زمینی مخلوط کرده نان نامرغوب و غیرمأکول را به مردم می‌دادند. به علت شلوغی خریداران، کسی حوصله یا جرأت اعتراض به کیفیت نان را نداشت. دولت برای کنترل قیمت‌ها ناچار بود مرتباً نرخ جدیدی اعلام کند. مثلاً نرخ نان را هر سه کیلو سه ریال تعیین کرد، اما در بازار آزاد هر کیلو پنج ریال به فروش می‌رسید (امینی، ۱۳۸۱: ۷۷).

۳. عوامل خارجی

در طول سال‌های ۱۲۹۳-۱۳۲۴ش / ۱۹۱۴-۱۹۴۵م، دو جنگ جهانی پیش آمد. جنگ جهانی اول در ۱۲۹۳-۱۲۹۷ش / ۱۹۱۴-۱۹۱۸م و جنگ جهانی دوم نیز در سال‌های ۱۳۱۸-۱۳۲۴ش / ۱۹۳۹-۱۹۴۵م رخ داد. در طول دو جنگ مذکور ایران تحت تأثیر شرایط حاصله از

طولانی با همسایگانی نامطمئن و مأمورانی فاسد داشت، عملاً ورود و خروج کالا قابل کنترل نبود و این امر موجب می‌گردید قاچاق و ورود و خروج غیرقانونی کالا به سهولت اتفاق افتد، هر چند در برخی موارد مأموران موفق به کشف برخی محموله‌ها می‌شدند. چنانکه در سال ۱۳۰۸ش / ۱۹۲۹م، مأموران مبارزه با قاچاق گمرک در بوشهر موفق به کشف ۱۴۲ گونی قند، ۵۲ گونی شکر، ۳ صندوق چای و ۵ قبضه تفنگ در روستایی به نام چاه تلخ از قاچاقچیان ساحلی شدند (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸، ش ۹۸۳: ۳).

براساس تلگراف ارسالی از کازرون به تیمسار سرلشکر فیروز، استاندار استان هفتم (فارس)، وضعیت این شهر در سال ۱۳۲۳ش / ۱۹۴۳م، این-گونه شرح داده شده است: «اجناس کازرون را قاچاقچیان از راه بنادر به کویت و بصره حمل می-نمایند، اداره غله هم از تحویل گندم به نانوایان کازرون خودداری می‌کند». روزنامه پارس به دلیل نگرانی از بروز قحطی مسؤلان را متوجه این منطقه نموده و تقاضای حمل خواروبار به کازرون را کرد (پارس، ۱۳۲۳، ش ۲۷۴: ۲).

۲-۳. احتکار

پیامد دیگر کمبود مواد غذایی احتکار بود که از جانب سودجویان صورت می‌گرفت. احتکار همواره به امید گرانی و افزایش قیمت صورت می‌گیرد. در باب احتکار، در سال‌های جنگ جهانی اول، *حبیل‌المتین* چنین نوشته است: «بعضی از تجار در این چند ماهه جنگ، نفع عمده حاصل کردند مخصوصاً کسانی که قند، شکر، چای و امثال آن را قبل از جنگ داشته‌اند اگرچه مدخولشان مشروع ولی تا درجه انصاف و مروت دور بوده است» (*حبیل‌المتین*، ۱۳۳۲ق، ش ۳۷: ۷).

به رغم پایان جنگ جهانی اول، مسئله گرانی،

جنگ قرار گرفته و در زمینه‌های سیاسی و اقتصادی دچار صدمات جبران ناپذیری شد. بحران قحطی از جمله مسائل مهمی بود که ایران با آن مواجه گردید. حضور متفقین در خاک ایران و رفع مایحتاج خود از داخل خاک ایران، که شامل تأمین آذوقه و استفاده از امکانات حمل و نقل داخلی می‌شد، به مشکلات موجود در کشور دامن زد و آن را تشدید کرد.

۳-۱. حضور متفقین و تأمین آذوقه از داخل ایران

عبدالله مستوفی در کتاب شرح زندگانی من از فعالیت متفقین در ایران چنین یاد کرده است: «خواروباری که دول انگلیس و روس و ترک از افراد خریداری کردند، به خارج از سرحد ایران برای قشون خود می‌فرستادند» (مستوفی، ۱۳۴۳: ۱۶۸-۱۶۷). مستوفی در جای دیگر علت قحطی و گرسنگی مردم را تأمین آذوقه قشون می‌داند: «در عوض گرسنگی‌هایی که خورده نان و سایر مواد خواروبار خود را برای اعاشه قشون آنها فرستاده بودیم» (مستوفی، ۱۳۴۳: ۴۰۹).

علت کمبود غارتی بود که متفقین از محصولات می‌کردند چون تولید غلات در شوروی بر اثر جنگ و اشغال سرزمین‌های حاصلخیز اوکراین، بیلوروسی و غیره توسط ارتش آلمان و آتش زدن کشتزارها هنگام تخلیه این اراضی صورت می‌گرفت (لمبتون، ۱۳۷۵: ۴۶۳-۴۶۲).

نیرشیرازی درباره سوءاستفاده انگلیسی‌های مستقر در فارس چنین می‌نویسد: «انگلیسی‌ها پول در آوردند، مشغول به خریدن لوازم و خواروبار شدند. هر که هر چه می‌گفت، بدون چون و چرا می‌خریدند و هر دزدی و تقلبی که در کارها می‌شد، ندیده می‌انگاشتند منازل خودمان را خراب کردیم که چوب او را یک من دو قران به آنها بفروشیم، آنها هم خریدند. تا کار به جایی رسید که زن‌های ما هر صبح می‌رفتند

از داخل سرگین اسب آنها جو بیرون آورده، می‌خوردند. کسانی که دسترس به این هم نداشته، به خون قصاب خانه و ملخ دریایی سد جوع می‌کردند، کمتر کسی نانی به دست می‌آورد» (نیرشیرازی، ۱۳۸۳: ۱۹۷).

نشریه کاوه اقدامات انگلیسی‌ها را چنین شرح می‌دهد: «به زور لیبره، گندم و حبوبات را با وجود قحط و غلایی که در سرتاسر ایران حکم‌رواست انبار نموده و در این راه اقتدا به سیاست دیرینه خود در هند نموده و برای سیر داشتن شکم سربازان خود هلاکت رعیت بیچاره‌ای را فراهم می‌آورند که با عرق پیشانی خود آن گندم را آبیاری نموده است. انگلیسی‌ها به قول یکی از روزنامه‌های ایران با پنجه‌ای که به اسم پلیس جنوب مسلح است رگ حیات فارس را گرفته و می‌خواهند ایران را خفه نمایند» (کاوه، ۱۳۳۶ق، ش ۲۵: ۶).

انگلیسی‌ها از بی خبری مردم استفاده می‌کردند، در این باره نیرشیرازی در کتاب خود چنین نوشته است: «آنها عمال کلیمی و مسلمان خود را بین مردم روانه کرده، هر چه که داشت به قیمت‌های خوب و پول‌های زرد و سفید مأخوذ داشتند» (نیرشیرازی، ۱۳۸۳: ۱۹۶).

انگلیسی‌ها، با هدف حفظ راه‌های جنوب، نیروی پلیس جنوب را برقرار کردند. آنها که مدعی برقراری امنیت بودند خود عامل ناامنی شدند، حضور آنها منجر به بروز مشکلات متعددی گردید. قوای پلیس جنوب نیاز به آذوقه داشتند که بایستی از منطقه مستقر در آن تأمین می‌کردند. کمی آذوقه و اغتشاش راه‌های فارس که نتیجه حضور و مداخلات انگلیسی‌ها بود بر تنفر و نارضایتی مردم از انگلیس افزود (آرشیو اسناد وزارت خارجه، ۳-۱، ۳۷-۴۸، ۱۳۳۵ق). اسنادی موجود است که حاکی از خسارت نیروی پلیس جنوب به باغ‌های اطراف شیراز می‌باشد که شکایت صاحبان باغ‌ها و تقاضای پرداخت

هفتم، توقیف گردید. کامیون‌های مذکور که ۱۲ دستگاه بود، اجناسی نظیر آرد، خرما، نخود، روغن، قند، شکر، لوبیا و زغال را که همگی جزء کالاهای ضروری محسوب می‌شد، حمل می‌کردند (پارس، ۱۳۲۲ش، ش ۶۴: ۲).

در جنوب بیشتر غلات را انگلیسی‌ها و آمریکایی‌ها خریده و به شوروی تحویل می‌دادند (لمبتون، ۱۳۷۵: ۴۶۳). اشغال ایران به وسیله ارتش-های بیگانه سبب کمبود ارزاق عمومی و صعود سرسام آور بهای کالاهای مصرفی شد که با شدت بیشتری سراسر کشور را در بر گرفت (امینی، ۱۳۸۱: ۷۶). از طرفی هنگامی که حضور نیروهای بیگانه در ایران در جریان جنگ جهانی دوم مصادف با فصل برداشت محصول می‌شد، بسیاری از محصولات کشاورزی در جریان این قشون‌کشی‌ها نابود شده و این امر هم به قحطی دامن می‌زد.

۲-۳. استفاده از امکانات حمل و نقل داخلی

در طول جنگ جهانی اول، علاوه بر خرید و به کارگیری کلیه امکانات حمل و نقل کشور توسط دولت‌های درگیر در جنگ، در صورت مشاهده چارپاداران و صاحبان حیوانات باربر، آنان را وادار به حمل بارهای خود می‌کردند. این امر انتقال مایحتاج عمومی مردم را دچار مشکل ساخته و موجب می‌گشت که در صورت کمبود ارزاق، ایالت‌های مجاور قادر به کمک رسانی به یکدیگر نباشند. کمبود وسایل حمل و نقل از عوامل افزایش قیمت‌ها، افزایش فوق‌العاده کرایه حمل و نقل و محدودیت‌های تجاری بود (ترابی، ۱۳۸۴: ۲۸۶).

در سال‌های جنگ جهانی دوم نیز تصرف وسایل نقلیه در ایران توسط متفقین اثر فاجعه-آمیزی بر اقتصاد کشور برجای گذاشت. امکانات حمل و نقل کالا و مواد مصرفی و غذا را در سطح

خسارت را در پی داشته است (آرشیو اسناد وزارت خارجه: (۱-۲۷)-۲-۴۱-۱۳۰۰). قحطی ناشی از جنگ جهانی اول کاهش زمین‌های مزروعی و برداشت کم محصول، نیازهای غذایی وافر قوای خارجی و همچنین بدتر شدن سیستم توزیع کالاها را به وجود آورده بود. قحطی مزبور با ذخیره‌سازی و احتکار کالاها توسط ملاکین، واسطه‌ها و مقامات دولتی تشدید گردید (کدی، ۱۳۶۹: ۱۳۰).

استفاده از آذوقه اهالی در آن وضعیت که مردم با کمبود و گرانی مواد غذایی مواجه بودند بر وخامت اوضاع می‌افزود (اتحادیه و دیگران، ۱۳۸۳: ۴۴۱).

آخرین قحطی عمومی در ایران، طی سال-های ۱۳۲۰-۱۳۲۴ش/۱۹۴۱-۱۹۴۵م، روی داد و، اساساً، معلول نابه‌سامانی اوضاع سیاسی و اجتماعی کشور و، به ویژه، در نتیجه شرایط جنگی ناشی از اشغال ایران توسط قوای متفقین بود، هرچند که مقامات انگلیسی و هواداران آنها منکر آن می‌شدند (کتابی، ۱۳۸۴: ۵۸؛ اسناد ملی ایران، ش ۲۹۰۰۰۹۶۳؛ اسناد ملی ایران، ش ۲۴۰۰۱۴۳۹۹). تأخیر ورود حمل غله از بنادر یکی دیگر از دلایل کمبود در کشور بود که در توزیع به موقع آن خدشه وارد می‌کرد (اسناد ملی ایران، ش ۲۴۰۰۱۴۳۸۱).

در سال ۱۳۲۱ش/۱۹۴۱م، دولت انگلیس استفاده قوای نظامی خود از آذوقه ایران و همچنین حمل به خارج از این کشور را به شدت تکذیب کرد (اسناد ملی ایران، ش ۲۴۰۰۱۲۴۳۹). اما در اردیبهشت ماه ۱۳۲۲ش/۱۹۴۳م، کامیون‌های شوروی که حامل مواد خوراکی برای متفقین از بوشهر به تهران بود، در شیراز با حضور برخی از مسئولان از جمله آقایان سیف پور فاطمی، فرماندار شیراز، و کلنل رابرت، مشاور خواروبار استان

کشور به کلی از هم پاشید و گرانی و قحطی را گسترش داد. اثرات مخربی چون از هم گسیختگی خطوط ارتباطی و فرسودگی وسایط نقلیه در ایران حتی تا سال‌های بعد از خاتمه جنگ نیز ادامه یافت و ضایعات مالی و جانی غیرقابل تخمینی را باعث شد (الهی، ۱۳۶۵: ۱۸۳).

مطابق ماده ۳، بند ب قرارداد ۲۹ ژانویه ۱۹۴۲م/ ۹ بهمن ۱۳۲۰ش، متفقین کلیه وسایل حمل و نقل خصوصی، دولتی و نظامی ایران را به تصرف خود در آوردند. آنها تمامی کامیون‌های موجود، تانک‌های نفت‌کش، اتوبوس‌های مسافبری و حتی اتوبوس‌های خطوط شهری را نیز متصرف شدند. تعداد کامیون‌های غیرارتشی متصرفی متفقین به ۳۰۰۰ دستگاه می‌رسید. از تعداد کامیون‌ها، اتوبوس‌ها و اتومبیل‌های ارتشی آماری در دست نیست (الهی، ۱۳۶۵: ۱۸۳-۱۸۲). وضعیت به گونه‌ای شده بود که دولت وقت در سال ۱۳۲۳ش/ ۱۹۴۴م، به دلیل حفظ امنیت در مسیر حرکت متفقین در خطوط شوسه و راه آهن حکومت نظامی برقرار کرد (اسناد ملی ایران، ش ۲۹۲۰۰۱۰۶۷).

در جریان جنگ جهانی دوم، متفقین از طریق راه آهن سراسری ایران و سایر راه‌های ارتباطی کشور، حدود پنج و نیم میلیون تن اسلحه، مهمات، مواد غذایی و دارو را به شوروی منتقل کردند. برخی از محققان بر این باورند که سیل کمک‌های سرازیر شده از مسیر ایران به شکست آلمان‌ها در استالینگراد انجامید و به همین جهت متفقین ایران را پل پیروزی نامیدند (بهبهانی، ۱۳۸۳: ۱۶-۱۲، ش ۲۴).

بحث و نتیجه‌گیری

در شکل‌گیری قحطی عوامل متعددی در فاصله سی سال از آغاز جنگ جهانی اول تا پایان جنگ

جهانی دوم نقش داشت. کمبود باران و خشکسالی، ملخ‌خوارگی، سیل و کوهستانی بودن برخی از مسیرها نیز که خود کمینگاه مناسبی برای اشرا و راهزنان می‌شد، منجر به ناامنی راه می‌گردید. ناامنی راه‌ها باعث می‌شد که تاجران هم کمتر دست به سفر تجاری بزنند. خرابی راه که خود دلیل دیگری بر کند بودن سرعت رفت و آمد و حمل و نقل کالا از طرف مسافران و تاجر بود، از دیگر مشکلات موجود محسوب می‌شد. مسئله دو جنگ جهانی، حمل و انتقال کالا و مهمات و مواد غذایی برای متفقین در شرایط کمبود و گرانی و از طرفی سرقت کالاهای پرمصرفی چون قند، شکر، چای، گندم و برنج به وخامت اوضاع دامن می‌زد. مسئله احتکار و قاچاق کالا به خارج از کشور وضعیت بد و بحرانی داخلی را تشدید می‌کرد.

افزون بر موارد بالا، فرصت‌طلبی عمال داخلی و خارجی، کشور را در وضعیت بحرانی‌تری قرار می‌داد، اما نباید نقش حکومت مرکزی را فراموش کرد. چون دولت قوی و کارآمد می‌تواند با مدیریت صحیح جلو برخی سودجویی‌ها را بگیرد و از وخامت اوضاع بکاهد. اقدامات دولت در این راستا هرچند کارساز نبود ولی در بهبود اوضاع اثر بخشید.

منابع

الف) اسناد

آرشیو اسناد و کتابخانه ملی ایران، (۱۳۴۰ق).

تقاضای تعمیر راه بوشهر - شیراز جهت سهولت

تجارت فارس. ۲۹۳۰۰۱۳۰، ۳.

_____ (۱۳۰۱ش). دستور وزارت کشور به

اداره فواید عامه فارس جهت تعمیر راه شیراز

به بوشهر. ۲۹۰۰۰۶۷۵، ۵.

_____ (۱۳۲۰ش). ورود نیروهای شوروی

به بوشهر. ۲۹۰۰۰۹۶۳، ۱.

_____ (۱۳۲۱ش). شرح وضعیت غله کشور و

موقوفه.

سایکس، پرسى (۱۳۶۳ش). سفرنامه ژنرال سرپرسی
سایکس یا ده هزار میل در ایران. ترجمه حسین
سعادت نوری. تهران: انتشارات لوحه.

سفیری، فلوریدا (۱۳۶۴ش). پلیس جنوب ایران
(اس.پی.آر). ترجمه منصوره اتحادیه و منصوره
جعفری. تهران: نشر تاریخ ایران.

عیسوی، چارلز (۱۳۶۲ش). تاریخ اقتصادی ایران.
ترجمه یعقوب آژند. بی جا: انتشارات گستره.

کاشف، محمد (۱۳۷۳ش). تغییرات و ترقیات در
وضع و حرکت و مسافرت و حمل و اشیاء و
فوائد راه آهن. به کوشش محمد جواد صاحبی.
تهران: میراث مکتوب و نشر نقطه.

کتابی، احمد (۱۳۸۴ش). قحطی‌های ایران. تهران:
دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

کحال‌زاده، ابالقاسم (۱۳۶۳ش). دیده‌ها و شنیده‌ها
(خاطرات میرزا ابالقاسم خان کحال‌زاده منشی
سفارت امپراطوری آلمان در ایران). به کوشش
مرتضی کامران. بی جا.

کدی، نیکی آر (۱۳۶۹ش). ریشه‌های انقلاب ایران.
ترجمه عبدالرحیم گواهی. تهران: انتشارات قلم.
کردوانی، پرویز (۱۳۸۰ش). خشکسالی و راه‌های
مقابله با آن در ایران (آب در کشاورزی صنعت
و شهر). تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

کرزن، جرج ن. (۱۳۴۹ش). ایران و قضیه ایران،
ترجم غ- وحید مازندرانی. تهران: انتشارات
علمی فرهنگی، ج ۱.

لمبتون، آ.ک.س (۱۳۷۵ش). ایران عصر قاجار.
ترجمه سیمین فصیحی. مشهد: انتشارات
جاویدان خرد.

لیتن، ویلهلم (۱۳۶۷ش). ایران از نفوذ مسالمت‌آمیز
تا تحت‌الحمایگی. ترجمه مریم میراحمدی.
تهران: انتشارات معین.

مستوفی، عبدالله (۱۳۴۳ش). شرح زندگانی من
(تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه). تهران:
چاپ تهران مصور. ج ۳. ج ۲.

منگه، مونیک (۱۳۷۷ش). انسان و خشکسالی.

نحوه تأمین گندم مورد نیاز کارگران راه‌سازی
متفقین. ۳، ۲۴۰۱۴۳۹۹.

_____ (۱۳۲۱ش). اظهارات دولت انگلستان در
مورد عدم استفاده قوای نظامی آنها از آذوقه
دولت ایران. ۸، ۲۴۰۱۲۴۳۹.

_____ (۱۳۲۱ش). گزارش علل تأخیر ورود و
حمل غله از بندر بوشهر و نیز صدور مجوز
خرید آزاد به نمایندگان شرکت تجاری ایران
بریتانیا. ۱، ۲۴۰۱۴۳۸۱.

_____ (۱۳۲۳ش). مفاد تصویب نامه در مورد
لزوم برقراری حکومت نظامی در خطوط راه
آهن و شوسه جهت حفظ امنیت حمل و نقل
لوازم متفقین. ۱، ۲۹۲۰۱۰۶۷.

آرشیو اسناد وزارت خارجه، (۱۳۳۵ ق). به سواد
تلگراف رمز به لندن پطروگراد و هندوستان
مورخه ۱۲ ذیحجه ۱۳۳۵ ق. ۳-۱، ۳۷-۴۸.
_____ (۱۳۰۰ق). راجع به خسارت به باغ‌های
اطراف شیراز. (۱-۲۷)-۲-۴۱-۱۳۰۰.

ب) کتاب‌ها

آدمیت، فریدون (۱۳۱۲ش). فارس و جنگ بین-
الملل. تهران: مطبوعه سیروس.
اتابک‌زاده، سروش (۱۳۷۳ش). جایگاه دشتستان در

سرزمین ایران. شیراز: انتشارات نوید شیراز.
اتحادیه، منصوره؛ سلامی، غلامرضا؛ شمس، اسماعیل
(۱۳۸۳ش). عبدالحسین میرزا فرمانفرما (زمانه و
کارنامه سیاسی و اجتماعی). تهران: انتشارات
کتاب سیامک، چ ۱.

الهی، همایون (۱۳۶۵ش). اهمیت استراتژیک ایران
در جنگ جهانی دوم. تهران: مرکز نشر
دانشگاهی. چ ۲.

امینی، علیرضا (۱۳۸۱ش). تحولات سیاسی و
اجتماعی ایران در دوران پهلوی. تهران:
انتشارات صدای معاصر.

ترابی، سهیلا (۱۳۸۴ش). تجار مشروطیت و دولت
مدرن، تهران. نشر تاریخ ایران.

جمالزاده، محمدعلی (۱۳۷۶ش). گنج شایگان. تهران:

- ترجمه احمد معتمد. یزد: ناشر دانشگاه یزد.
- میرزایی، غلامرضا (۱۳۸۱ش). *قشقای‌ها و مبارزات مردم جنوب*. تهران: انتشارات مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
- نیرشیرازی، عبدالرسول (۱۳۸۳ش). *تحفه نیر*. مصحح محمدیوسف نیری. شیراز: بنیاد فارس شناسی. ج ۱.
- نصیری طیبی، منصور (۱۳۸۴ش). *ایالت فارس و قدرت‌های خارجی (از مشروطیت تا سلطنت رضاشاه)*. تهران: مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه. چ ۲.
- ج) روزنامه‌ها**
- چهره‌نما (۱۳۳۲ق، ۲ شعبان). شیراز ۱۱.
- حبل‌المتین (۱۳۳۲ق). بوشهر، ۷.
- _____ (۱۳۳۳ق). کازرون، ۱۶.
- کاوه (۱۳۳۶ق، ۳ جمادی الاول). «انگلیسی‌ها و جنوب ایران»، ۶-۴.
- اطلاعات (۱۳۰۶، ۱۰ تیر). «استرداد اموال» ۲.
- _____ (۱۳۰۶، ۱۳ تیر). «مجلس شورای ملی» ۱.
- _____ (۱۳۰۷، ۱۵ اسفند). «طرق و شوارع» ۳.
- _____ (۱۳۰۸، ۵ دی). «ظهور ملخ» ۳.
- _____ (۱۳۰۸، ۱ بهمن). «شیراز» ۲.
- _____ (۱۳۰۸، ۸ اسفند). «قاچاق در بنادر» ۳.
- _____ (۱۳۰۸، ۱۲ اسفند). «مأمورین دفع ملخ»، ۱.
- _____ (۱۳۱۰، ۲۰ خرداد). «زلزله در بندر لنگه و خرابی راه»، ۲.
- _____ (۱۳۱۱، ۱۰ مرداد). «اوضاع تنگستان و دشتستان»، ۲.
- پارس (۱۳۲۲، ۱۱ اردیبهشت). «کشف اجناس قاچاق»، ۲.
- گلستان (۱۳۲۲، ۲۶ بهمن). «گزارش گردان فسا»، ۲.
- پارس (۱۳۲۳، ۹ آذر). «حمل اجناس به کازرون»، ۲.
- د) مقاله**
- بهبهانی، علی (۱۳۸۳). «پل پیروزی متفقین»، *ماهنامه اندیشه و تاریخ سیاسی ایران معاصر*. سال سوم، ش ۲۴، ص ۱۶-۱۲.