

زمینه‌های تاریخی نوزایی و توسعه خوزستان

(با تکیه بر صدور فرمان آزادی کشتیرانی در رودخانه کارون و کشف و استخراج نفت)

دکتر محمدرضا علم^۱

علی لجم اورک مرادی^۲

تاریخ دریافت: ۹۵/۰۲/۲۲

تاریخ پذیرش: ۹۵/۰۵/۱۸

چکیده

مقوله نوسازی و توسعه یکی از مهمترین موضوعات در بررسی تاریخی - اقتصادی و جامعه شناختی یک منطقه به شمار می‌آید. فرایند نوسازی و توسعه در خوزستان دارای تأثیری عظیم در حیات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ساکنین آن و حتی کشور بوده است. زمینه‌های این توسعه در سال ۱۳۰۶ ق / ۱۸۸۸ م، در دوره ی ناصرالدین شاه قاجار و با صدور فرمان آزادی کشتیرانی در کارون آغاز شده و سپس با کشف و استخراج نفت در سال ۱۹۰۷ م در مسجدسلیمان، ادامه یافت. هدف این پژوهش این است که زمینه‌های توسعه خوزستان را با تأکید بر دو عامل صدور فرمان آزادی کشتیرانی در کارون و کشف و استخراج نفت در خوزستان، مورد بررسی و کاوش قرار دهد. روش کار در این پژوهش توصیف و تحلیل اطلاعات تاریخی منابع دست اول است.

کلید واژه‌ها: خوزستان، نوسازی و توسعه، کارون، استخراج نفت، شرکت - شهر.

مقدمه

استان خوزستان یکی کهنترین استان‌های ایران به شمار می‌رود که گذشته باستانی باشکوهی داشته است. آثار باستانی بازمانده در نقاط مختلف این استان این قدمت را نشان می‌دهند. خوزستان

^۱ دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز mralam@yahoo.com

^۲ دانشجوی دکترا تاریخ ایران اسلامی دانشگاه شهید چمران اهواز. (نویسنده مسئول) lajmorakali66@gmail.com

پس از ورود اسلام نیز با وقفه‌ای کوتاه که حاصل از عصر فتوحات اسلامی بود، دوباره رونق خود را بازیافت. اما آرام آرام و از قرن هفتم قمری از رونق و شکوه سابق خود دور شد. اما از آغاز قرن چهاردهم قمری و با شکل‌گیری دو عامل، زمینه‌ای برای نوسازی و توسعه خوزستان پیدا شد. ابتدا صدور فرمان آزادی کشتیرانی در کارون در سال ۱۸۸۸م و سپس کشف و استخراج نفت در خوزستان در سال ۱۹۰۷م. تا جایی که نگارنده آگاهی دارد اثری که به نقش این دو عامل در ارتباط با هم اشاره شده باشد، وجود ندارد. اما در آثار محققین معاصر همچون کتاب «تاریخ خوزستان» تألیف مصطفی انصاری، «تاریخ خوزستان» لوریمر و مقاله «تجدد و مهندسی در شرکت-شهرهای خوزستان» کاوه احسانی، در کنار دیگر مباحث، اشاراتی نیز به آن شده است. این نویسندگان معمولاً تنها یکی از عوامل نامبرده را بدون توجه چندان به عامل دیگر را مورد بررسی قرار داده اند. اما این پژوهش با آثار فوق‌الذکر این تفاوت را دارد که در آن تأثیر دوعامل به طور خاص و نسبتاً به تفصیل بررسی شده است. در این پژوهش با رجوع به شواهد، ابتدا گریزی به اوضاع خوزستان پیش از این دو تغییرزده و سپس به اثرات آن بر اوضاع سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی خوزستان پرداخته می‌شود.

نگاهی به خوزستان تا پیش از آزادی کشتیرانی و اکتشاف نفت

خوزستان یکی از نقاط تمدن ساز و تاریخی ایران هم در دوره‌ی باستان و هم اسلامی بوده است. بویژه دوره‌ی ساسانی اوج پیشرفت و توسعه خوزستان باستان است. ساسانیان با اقدامات عمرانی و ایجاد تأسیسات زیربنایی کشاورزی چون ایجاد سدها، پل ها، نهرهای آبیاری رونقی قابل توجه به این منطقه دادند. پیروزی‌های نظامی ساسانیان بر رومیان و اسکان اسرای رومی در خوزستان^۱ تأثیر عمیقی بر ساختار جغرافیایی، جمعیتی و مذهبی خوزستان گذاشت و موجب پیدایش شماری تأسیسات آبی چون بند و پل شد که تأثیری عظیم در توسعه توان کشاورزی و صنعتی خوزستان حتی تا دوره‌های بعد داشت.^۲ با ورود اسلام و جنگ‌های پس از آن که موجب آسیب‌هایی به نیروی انسانی و تأسیسات آبیاری خوزستان و همچنین بی‌توجهی به بازسازی آنها شد، رکودی که از اواخر دوره‌ی ساسانی شروع شده بود، تشدید گشت، که این رکود تقریباً تا دوره‌ی آل بویه ادامه یافت. با بازسازی تأسیسات آبیاری و ایجاد امنیت توسط امرای آل بویه، کشاورزی و همچنین صنایع بویژه صنعت بافندگی در خوزستان به اندازه‌ای توسعه یافتند که خوزستان دیگر تا دوران معاصر بدان دست نیافت. با ورود سلجوقیان، آرام آرام، رشد و توسعه خوزستان دچار رکود شد. با ورود گسترده‌ی عناصر ترک به ایران و ساکن شدن آن‌ها در نواحی مختلف چون خوزستان^۳ و حاکم شدن عناصر کوچ‌نشین، عدم

امنیت محسوس شد و کم توجهی حاکمان به امور سازه های آبی، در نهایت به ویرانی آنها منجر شد. با ویران شدن این سازه ها و پراکنده شدن ساکنین شهرهای اطراف آن ها، این شهرها آرام آرام رونق خود را از دست داده و از یادها فراموش شدند. هجوم های مغول و تیمور و ترکمانان به این روند، سرعتی مضاعف بخشید. دیگر در منابع یادی از شهرهای بزرگ و آباد مانند اهواز، عسکر مکرّم، جندی شاپور و ایذج نمی شد و مرکزیت خوزستان از اهواز به شوشتر انتقال یافت. در نیمه اول قرن نهم هجری (۸۴۵ق) دولت مشعشی در خوزستان تأسیس شد و این دولت حتی گاهی قادر بود که حدود فرمانروایی اش را به نواحی اطراف خوزستان نیز بسط دهد. اما معمولاً همیشه در حکم دولتی کوچک، که تحت سلطه ی ترکمانان قراقویونلو و آق قویونلو و سپس دولت های بعدی باقی می ماند. همچنین در دوره ی آشوب های پس از مرگ نادرشاه، یک دسته دوهزار خانواری از طایفه ی کعب، از عراق به خوزستان آمدند^۴ و حکومت آل کعب را تشکیل دادند که تا دوره ی قاجار ادامه یافت. در میانه این عصر طایفه محیسن محمره، جای کعب را گرفتند. در قسمت های کوهستانی خوزستان نیز عموماً بختیاری ها صاحب نفوذ بودند. در متون تاریخی قرن سیزدهم هجری معمولاً نام خوزستان را به صورت عربستان آورده اند (همچون تاریخ متظم ناصری، سفرنامه های نجم الدوله و حسنعلی افشار). هر چند که نام خوزستان هم گاهی به کار می رفت. مثلاً عنوان رسمی سرکنسول انگلیسی مسئول منطقه: «سرکنسول خوزستان و فارس» بود.^۵ در این دوره ی حدود خوزستان از شرق به ایالت فارس و از غرب به عثمانی و اروند رود از جنوب به خلیج فارس و از شمال نیز به ایالت های بختیاری و لرستان محدود می شده است. ساکنین این منطقه را عناصر کوچ نشین عرب، بختیاری و به میزان کمتری لرهای خرم آبادی و همچنین اهالی یکجانشین دزفول و شوشتر و بهبهان تشکیل می داده اند. عرب ها اکثراً در نواحی جنوبی، غربی و مرکزی و در مناطقی چون محمره، فلاحیه و اهواز می زیستند. بختیاری ها نیز حضوری پررنگ در نواحی شمال شرق و شرق داشته اند و تا حدودی در شوشتر نیز صاحب نفوذ بودند. نفوذ بختیاری ها در دوره ی ایلخانی گری حسینقلی خان بختیاری و پس از آن در خوزستان فزونی گرفت. جمعیت بختیاری ها، پنجاه هزار خانوار برآورد شده بود.^۶ عرب های خوزستان نیز که بیست هزار خانوار برآورد شده بود، به گفته ینجم الملک با اجرای سیاست های عمرانی دولت مرکزی-بویژه سدسازی- در خوزستان مخالف بودند. چون عقیده داشتند که با این کار نفوذ دولت در امورات آنها افزایش می یابد و استقلال شان خدشه دار می شود.^۷ مورخین قاجاری در توصیف خوزستان واژه ی ویران و خراب را به کار برده اند.^۸ در این دوره تنها به نام چند شهر در خوزستان بر می خوریم.

شوشتر که همچنان پایتخت ایالت و مقر والی می بود که دولت مرکزی تعیین می کرد و جمعیت آن قریب بیست هزار تن بود.^۹ البته اعتمادالسلطنه جمعیت شوشتر را با حدی اغراق تقریباً دوازده هزار خانوار می داند. با شیوع بیماری های واگیر چون طاعون بزرگ سال های ۱۸۳۱-۱۸۳۰م- و همچنین به علت عدم توجه کافی به سازه های آبی معروف آن، که اکثراً به حالت نیمه ویران درآمده بودند،^{۱۰} این شهر جمعیت و رونق دوره های پیش را نداشت. عمده صنعت شوشتر عبابافی و قالی بافی بود. به نظر می رسد که شوشتر در این دوره نه تنها محصولات کشاورزی و صنایع دستی خود را به عثمانی [عراق] صادر می کرده، بلکه همچون باراندازی بوده که محصولات دیگر نواحی خوزستان چون ایالت بختیاری، دزفول و فلاحیه را نیز به عراق (بصره) و بالعکس می فرستاده است.^{۱۱} افول شوشتر موجب شد که شوشتر جایگاه خود را به عنوان مهمترین شهر خوزستان به دزفول واگذار کند که در قیاس با شوشتر از بیماری طاعون آسیب کمتری دیده بود.^{۱۲} دزفول با جمعیت قریب چهل هزار نفری خود آرام آرام رونق و جمعیت را از نواحی اطراف به خود جلب می کرد. البته بارتولد جمعیت آن را شانزده هزار تن می داند که دو برابر جمعیت شوشتر بوده است.^{۱۳} در این شهر کشت و زرع "وسمه" که از آن نیل به دست می آمد، رواج داشت و تا جاهای دور صادر می شد. در شمال شرقی خوزستان، مال امیر [ایده] قرار داشت که البته نام شهر بر آن نمی توان نهاد. بلکه بیشتر به عنوان جایگاه گرمسیری طوایف بختیاری و واسطه ی مسیر نواحی جنوب ایالت با اصفهان به شمار می آمد. رامهرمز نیز در اثر برخورد های بختیاری و عرب ها به حالت ویرانی درآمده بود. بهبهان در جنوب شرقی ایالت که واسطه خوزستان با بوشهر و فارس به شمار می آمد و بویژه با بندر دیلم ارتباط بازرگانی داشت^{۱۴} و دارای جمعیتی ده هزار نفری بود.^{۱۵} محمره (خرمشهر) واسطه بازرگانی با بصره بود. محصولات تولیدی بویژه غلات از جاهای دیگر ایالت چون فلاحیه از محمره به نقاطی چون بصره و کویت فرستاده می شد.^{۱۶} دولت قاجار نفوذ چندانی در خوزستان نداشت و هرچند اسماً یک والی از جانب حکومت مرکزی در شوشتر مستقر بود، ولی قدرت اصلی در دست شیوخ عرب و خوانین بختیاری [و بعدها به اضافه انگلستان] بود. بطوری که نجم الملک در مورد آن می گوید: «خوزستان را نمی توان جزو ایران شمرد. ملکی است جدا و اسماً متعلق به ایران.^{۱۷} در دوره ی اخیر حکومت قاجار نفوذ خود را بیشتر از طریق سیاست ایجاد تفرقه و تقویت ستیزه های قومی و مذهبی حفظ می کرد.^{۱۸} سفرنامه هایی که از این دوره به جای مانده اند حکایت از عدم امنیت، تجاوزات چادرنشینان، اجحاف مالیاتی در این منطقه دارند. به ویژه عدم امنیت که ناشی از تجاوز عناصر چادرنشین و تعدی مقامات دولتی

بود. به علت این عدم امنیت و همچنین ویرانی و سختی حمل و نقل و نبود راه های مناسب ارتباطی، مناسبات بازرگانی رواج اندکی داشت. به گونه ای که وارد کردن زغال سنگ از انگلستان، آسانتر از استخراج و انتقال آن از ایالت بختیاری به محمره بود.^{۱۹} در دوره ی سلطنت ناصرالدین شاه توجه دولت قاجار به خوزستان بیشتر شد. و در سال ۱۲۸۶ق حکومت لرستان و خوزستان به خانلرمیرزا احتشام الدوله داده شد. وی پل شوشتر را تعمیر کرد و سپس به جانب هویزه رفت و سدی که در زمان محمدشاه ساختن آن شروع شده، ولی به سرانجام نرسیده بود، را به پایان رساند که به "سد ناصری" موسوم شد.^{۲۰} هر چند متجاوز از پنجاه هزار تومان برای ساخت این سد هزینه شده بود، ولی اندکی بعد خرابی با آن راه یافت و محتاج مرمت شد.^{۲۱} دولت قاجار در سالهای پایانی حکمرانی خود توجه بیشتری به اوضاع خوزستان نمود؛ مأمورین ویژه ای برای بررسی اوضاع به خوزستان فرستاده شدند و در طی سال های والیگری نظام السلطنه -۱۳۰۵ تا ۱۳۰۸ قمری- در اهواز، بندر ناصری ایجاد شد و پرچم ایران در نقاط مختلف خوزستان نصب شد. اهواز که پیش از این روستایی کوچک بوده با ساخت اماکن دولتی و مهاجرت از سرزمین های اطراف توسعه یافت. اما دو عامل اساسی که تقریباً هر دو در اثر نفوذ و فشار دول خارجی بر حکومت قاجار پدیدار شد، خوزستان را به سمت توسعه هدایت کرد؛ آن دو عامل یکی صدور فرمان آزادی کشتیرانی و دیگری کشف و استخراج وسیع نفت و گسترش امور مربوط آن در خوزستان بود؛ که در ادامه به صورت مشروح مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

۱- واگذاری امتیاز کشتیرانی در رود کارون و تأثیر آن بر اوضاع کشت غله

کشتیرانی در رودخانه کارون از قرن ۱۹ میلادی مورد توجه قرار گرفت. این امر نیز به دلیل موقعیت این رودخانه و اتصال آن به خلیج فارس از سوئی و قابلیت کشتیرانی در آن از سوی دیگر بود. کارون که تنها رودخانه قابل کشتیرانی ایران بود به دلیل موقعیت خاص ژئوپلیتیکی و تجاری ای که داشت از نیمه اول قرن نوزدهم توجه سیاحان و نمایندگان سیاسی دول اروپایی را به خود جلب کرد. البته تا مدت ها دولت قاجار از صدور چنین مجوزی خودداری می کرد. چون فکر می کرد که دادن این امتیاز موجب افزایش نفوذ بیگانگان در این نقطه و چه بسا به جداسدن این منطقه از ایران بینجامد. مهم ترین دگرگونی که در زمان حکومت ناصرالدین شاه در خوزستان رخ داد، آغاز کشتیرانی بازرگانی در رود کارون بود.^{۲۲} انگلستان از سال ۱۸۷۱م. شروع به فشار آوردن به دولت قاجار در جهت اجازه

دادن فعالیت‌های کشتیرانی در رود کارون بود: و سرانجام در سال ۱۳۰۶ق / ۱۸۸۸م این اجازه توسط ناصرالدین شاه صادر شد و کارون را تا اهواز به روی کشتی‌های بازرگانی همه کشورها باز کرد.^{۲۳} با گشایش کارون به روی کشتی‌های خارجی، تجارت خارجی و داخلی ایران در حوزه خلیج فارس رونق بیشتری پیدا کرد و به تغییر چهره اقتصادی مناطق ساحلی خلیج فارس و به‌خصوص خوزستان منجر شد. یکی از مهمترین تأثیرات این بازرگانی، نوزایی شهر باستانی اهواز پس از سده‌ها فراموشی بود. تا پیش از صدور این فرمان ساکنین اهواز فقط شصت خانوار عرب بودند که کشاورزی دیم داشتند. ولی پس از صدور این فرمان، حاج معین‌التجار بوشهری، در همان سال شرکتی به نام ناصری برای کشتیرانی در کارون تأسیس کرد و بازارها و کاروانسراهایی بنا نمود و بمناسبت شرکت ناصری که به نام شاه مزبور تأسیس شده بود، شهر اهواز به "ناصری" موسوم شد^{۲۴} و این رونق آرام‌آرام تجارت شوشتر و دزفولی و نقاط دیگر ایالت را به مهاجرت به آن تشویق کرد. همچنین کمپانی انگلیسی برادران لینچ هم، کشتی به کارون فرستاد و پس از آن نیز شرکت‌هایی چون شرکت کشتیرانی بمبئی و ایران اضافه شدند و شرکت ایرانی ناصری پس از مدتی کار خود را با اضافه نمودن چند کشتی دیگر توسعه داد. یک سیاح در سال ۱۸۹۰م پنج کشتی حمل و نقلی را در کارون دیده و گفته که: «گشایش راه کارون، حالا تأثیر چشمگیری در بهبود وضع مردم عرب به جا گذاشته است. کار روزانه یک قران (۸ پانس) در سال سرمایه‌ی کافی را برای خرید یک جفت الاغ و یک گاو آهن و بذر فراهم می‌سازد که به حساب خود، اراضی دولتی را زیر کشت ببرند و علاوه بر این‌ها می‌توانند بدون اینکه با نرخ‌های چپاول گرانه سلف فروش محصول، چیزی قرض بکنند، یک درصدی هم برای زندگی خود کنار بگذارند. شیوخ که قبلاً در قبال ارائه‌ی غذای بخور و نمیری به کارگران در این جا بر مساله تسلط داشتند، حالا متوجه وضع متحولی شده‌اند تا آن جا که اکثر فقرایی که قبلاً متکی بر آنها بودند، اکنون بتدریج صاحب مزارع کوچکی شده‌اند.^{۲۵} با گشایش مسیر کشتیرانی کارون و با تسریع ضرب‌اهنگ تجارت در منطقه، تحولات مهمی در اقتصاد سنتی خوزستان پدید آمد. «تا پیش از این خرما تنها قلم صادراتی ایالت بود. ولی بعد گندم، جو و برنج نیز به آن

پیوستند. این ارقام اخیر البته مقدارشان محدود بود.^{۲۶} در عرض شش سال، از ۱۸۹۰ تا ۱۸۹۶م/۱۳۱۳ تا ۱۳۰۷ق، صادرات گندم از ۳۱۱ تن به ۵۴۹۵ تن رسید و صادرات گندم ایران از خلیج فارس بین سال‌های ۱۸۹۴-۱۸۶۹م افزایش حجم هشت برابری یافت.^{۲۷} هر چند پس از افتتاح مسیر کشتیرانی کارون، گاهی دولت صدور غله را به منظور جلوگیری از کمبود غله در ایران ممنوع اعلام می‌کرد، ولی غلات به صورت قاچاق از ایران بویژه به بصره می‌رفت. همچنین با عدم صدور غلات، حاکمان عرب نواحی جنوبی خوزستان نیز با مشکل پرداخت مالیات به دولت مواجه می‌شدند. به همین خاطر در مواقع ممنوعیت، قاچاق غله رونق می‌گرفت. جمعیت خوزستان نیز افزایشی چشمگیر را نشان داد. به موجب آمار این ایالت در سال ۱۹۰۸/۱۹۰۹م در حدود ۵۰۰,۰۰۰ تن جمعیت داشت. در صورتی که جمعیت آن در سال ۱۸۹۰م در حدود ۲۰۰,۰۰۰ تن بود. این افزایش جمعیت نیروی کار لازم جهت رونق کشاورزی را فراهم کرد. چنان که سرکنسول انگلیس در سال ۱۸۹۷م در مورد دزفول گزارش از افزایش زیاد سطح زیرکشت- به علت تقاضای صدور ناشی از توسعه‌ی تجارت از راه رودخانه‌ی کارون- می‌دهد.^{۲۸} علاوه بر راه‌اندازی مسیر کشتیرانی کارون، شرکت‌های تجاری تلاش می‌کردند که ادامه‌ی مسیر به سمت نواحی مرکزی ایران که از ایالت بختیاری می‌گذشت را نیز برای سهولت بیشتر تا حدی بهسازی کنند. این امر با همکاری خوانین بختیاری امکان‌پذیر شد. در این زمینه سردار اسعد می‌نویسد که: «بهترین خطوط مواصله، جاده کاروان‌روی است که ده‌سال قبل باصفهان کمپانی لنج [لینچ] انگلیسی بشرکت خوانین بختیاری کشیده و مال‌التجاره جنوب ایران از [این] راه حمل و نقل می‌شود و هر چند این راه عرّاده‌رو نیست. ولی بواسطه‌ی احداث دو پل آهنین و هموار شدن کدوک‌های جبال بختیاری خیلی اسباب سهولت عبور و مرور می‌باشد.^{۲۹} بنابراین مشاهده می‌شود که افتتاح کشتیرانی تجاری در رودخانه‌ی کارون، در اقتصاد اهالی خوزستان از سویی نقشی موثر و مثبت بازی کرد. با رونق گرفتن تجارت از این راه با مناطق دیگر و یافتن بازارهای جدید برای فروش محصولات کشاورزی خوزستان، تمایل برای تولید و کشت بیشتر و صدور آن به مناطق دیگر به منبع درآمد جدیدی برای اهالی خوزستان مبدل شد. ولی از سویی دیگر

موجب شد که این رشد در حد قابل مشخصی بماند. زیرا انگلیس با طرح‌های آبیاری که از سوی دربار قاجار برای اجرا در خوزستان ارائه می‌شد، مخالفت می‌کرد. چون هرگونه برداشت آبی را از رود کارون موجب کاهش عمق آب و توقف کشتیرانی- حداقل در قسمت بالایی رود کارون- می‌دانست.^{۳۰} با ورود نفت به عرصه اقتصادی و تجاری خوزستان، کم‌کم از اهمیت تجاری- ارتباطی کارون کاسته شد و از آغاز جنگ جهانی اول به بعد، صدور نفت جایگزین تجارت کارون شد و پس از آن با گسترش خطوط راه آهن و راه‌های شوسه، کارون اهمیت تجاری- ارتباطی خود را از دست داد و بیشترین حمل و نقل کالا و مسافر از طریق راه آهن انجام شد.

۲- سهم کشف و استخراج نفت در توسعه خوزستان

هر چند که از هزاران سال پیش نفت در ایران شناخته شده بود و حتی موارد مصرف چندی هم داشت. اما تلاش‌های جدی برای کشف نفت و استخراج آن به صورت صنعتی در اواخر قرن نوزدهم میلادی صورت گرفت. در سال ۱۸۷۲م که امتیاز رویتر، به بارون ژولیوس دورویتر واگذار شد، بهره برداری از نفت هم در کنار دیگر معادن در امتیاز گنجانده شده بود. که البته بعدها با لغو این امتیاز به سرانجامی نرسید. پس از آن با انتشار مقالاتی چند از وجود نفت در ایران، توجه یک سرمایه دار انگلیسی به نام و.ک. داری به کسب امتیاز نفت جلب شد و وی بدین منظور با دولت ایران وارد به مذاکره شده و در ۲۸ مه ۱۹۰۱م شاه ایران راضی به امضای امتیازنامه داری شد. اولین منطقه‌ای که برای حفاری در نظر گرفته شد، منطقه‌ی چاه سرخ، در نه و نیم میلی شهر قصرشیرین بود. حفاری‌ها در این منطقه از سال ۱۹۰۲م آغاز شد و با وجود مشکلات فراوان، در سال ۱۹۰۳م به نتیجه رسید و مقداری نفت به دست آمد. ولی «بزودی معلوم شد که این نفت کم برای توجیه هزینه‌ی گزاف کشیدن لوله‌ای به طول سیصد میل تا خلیج فارس کافی نیست».^{۳۱} پس مناطقی دیگر برای حفاری در نظر گرفته شد. یکی منطقه‌ی ماماتین در نزدیکی رامهرمز و دیگری ناحیه‌ای به نام میدان نفتون در سرزمین بختیاری [در مسجدسلیمان]. این در شرایطی بود که منابع مالی داری در حال کاهش بود. بنابراین وی در سال ۱۹۰۵م برای ادامه کار تصمیم به

مشارکت با دیگران گرفت. پس شرکتی به نام "سندیکای امتیازات"^۱ تشکیل شد. سهامداران عمده‌ی شرکت جدید عبارت بودند از کمپانی نفت برمه و سرمایه داری به نام لرد استراتکونا و دارسی.^{۳۲} سندیکا دو چاه در ماماتین حفر کرد ولی نتیجه موردنظر بدست نیامد و برای آخرین تلاش "مسجدسلیمان" به عنوان عملیات حفاری انتخاب شد. اولین چاه مسجد سلیمان در ژانویه سال ۱۹۰۸م و دومین چاه آن کمی پس از آن به نفت رسید. در ۲۶ ماه مه همان سال (برابر با ۵ خرداد ۱۲۸۷ خورشیدی)، یعنی زمانیکه پول سندیکا در حال ته کشیدن بود، نفت به مقدار دوبرابر در عمق ۱۱۸۰ پایی چاه اول فوران زد. ده روز بعد در چاه دوم هم یک چنین اتفاقی رخ داد. وقتی که چاه‌های نزدیک این دو چاه هم با موفقیت قرین شد، یقین شد که میدان وسیعی از نفت کشف شده است. این کشف سعادت خیز مشکلات مالی سندیکای امتیازات را حل کرد و در ۱۴ آوریل ۱۹۰۹م به تشکیل شرکت نفت ایران و انگلیس^۲ با سرمایه‌ای دو میلیون لیره‌ای انجامید. سندیکای امتیازات در زمان تشکیل شرکت جدید برچیده و تمام مسئولیت بهره برداری از امتیاز نامه به شرکت نفت ایران-انگلیس واگذار شد. در سال ۱۹۱۴م دولت انگلستان طی قراردادی "دو میلیون سهام عادی شرکت و هزار سهم مرجع" آن را خریداری کرده و بدین ترتیب اکثریت سهام را بدست آورد. حال شرکت نفت ایران-انگلیس با بدست آوردن این اراضی نفت خیز غنی بایستی وسایل حمل نفت را از طریق دریا به بازارهای جهانی فراهم می‌ساخت.^{۳۳} برای تأسیس پالایشگاه هم نقطه‌ای در نظر گرفته شده یعنی عبادان [آبادان] فاصله چندانی با خلیج فارس نداشت. و زمین آن از شیخ خزعل خریداری گردید. پس از آن خط لوله‌ای از مسجد سلیمان به آبادان کشیده شد. این خط لوله گرچه در ژوئن ۱۹۱۱م تکمیل شد ولی به دلیل تأخیر تأسیس تصفیه خانه و تانکهای ذخیره نفت نزدیک به یکسال پس از آن مورد بهره برداری قرار نگرفت. دو سال پس از آن بود که تصفیه خانه تکمیل شد و توانستند از تمام قدرت خط لوله استفاده کنند. بر مقدار تولید نفت در مسجدسلیمان به موازات این پیشرفت‌ها تا حد چشمگیری افزوده شد. اولین بارگیری نفت ایران در اگوست سال ۱۹۱۲م انجام شد و ۲۲۰۰

^۱-Concessions syndicate.

^۲-Anglo- Persianoil company Lth.

تن نفت خام به شرکت نفت آسیا فروخته شد و با یکی از تانکرهای شرکت از آبادان حمل گردید.^{۳۴}

۱- ایجاد امنیت و ایجاد راههای ارتباطی جدید

پس از استقرار شرکت نفت در خوزستان، از آنجایی که شرکت قراردادهایی را با خوانین بختیاری و شیوخ عرب بسته بود، امنیت این نواحی تأمین شد. ضمناً شرکت نفت حتی در مواقع لزوم اقدام به گسیل کردن نیروی نظامی هندی و استقرار آن‌ها در خوزستان می‌نمود تا امنیت بیشتر برای کارهای مربوط به کشف و استخراج فراهم شود. در طی جنگ جهانی اول نیز با توجه به اینکه خوزستان نفت زیادی را برای نیروهای متفقین تأمین می‌کرد، این ناحیه برای طرفین درگیری اهمیت خاصی یافت و آلمانی‌ها قصد تسلط بر منطقه را داشتند و یا لاقلاً اینکه در صدور نفت اختلال ایجاد کنند. هر چند آلمانیها موفق شدند آسیبی جزئی به لوله‌های انتقال نفت بین مسجدسلیمان و اهواز وارد آورند. ولی این مورد طی دوسه ماه برطرف شد و صدور نفت دوباره از سر گرفته شد.^{۳۵} استقرار وسیع نیروهای انگلیسی برای حفاظت از مسیر صدور نفت و تجهیزات و چاه‌های نفتی به استقرار بیشتر امنیت در خوزستان منتهی شد و زمینه را برای کشاورزی بیشتر محیا کرد. پس اولین تأثیر کشف نفت در خوزستان ایجاد امنیت بیشتر در این منطقه بود.

۲- توسعه ارتباطات و ایجاد راه‌های جدید

نکته جالب اینکه پیش از ساخت راه آهن سرتاسری کشور و وصل آن به خوزستان، با فعالیت شرکت نفت راه آهن- هر چند به صورت محدود- در سال ۱۹۲۴م در خوزستان ساخته شد. بهره برداری از راه آبی کارون ادامه یافت. اما برای ادامه مسیر که از اهواز تا مسجد سلیمان بود، راههای ارتباطی شوسه و همچنین یک راه آهن کشیده شد. حمل وسایل مورد نیاز شرکت از آبادان بدین گونه بود که از آبادان با کشتی و از روی کارون تا اهواز آورده می‌شد و سپس از طریق راه آهن به مسجد سلیمان منتقل می‌شد. راه بین بندر ماهشهر و آبادان ساخته شد. و همچنین بین آغاچاری و بندر ماهشهر راه آهن کوچکی ایجاد

شد که لوازم موردنیاز را حمل نماید.^{۳۶} همچنین فرودگاه‌هایی در مسجدسلیمان و آبادان ساخته شد.

۳- ایجاد شرکت-شهرها

پس از جنگ جهانی اول، کاوش برای کشف میدان‌های نفتی جدید ادامه یافت. که این تلاشها در سال ۱۹۲۸م به کشف میدان نفتی "هفتکل" - در ۵۸ کیلومتری جنوب شرقی مسجدسلیمان- منجر شد. با ادامه یافتن کاوش، در سال ۱۹۳۴م، میدان نفتی "نفت سفید"- در ۱۶ کیلومتری شمال غربی هفتکل-، در سال ۱۹۳۵م میدان بزرگ نفتی "آغاچاری" -که در شمال بهبهان قرار داشت- فراهم شد و در ۲۴ کیلومتری جنوب شرقی آغاچاری میدان بزرگ دیگری در ناحیه‌ای موسوم به "پازنون" و در سال ۱۹۳۸م میدان نفتی "لالی" - واقع در شمال مسجدسلیمان- کشف شدند سپس بتدریج "شرکت-شهرها"یی در پیرامون چاه‌های نفتی و یا نقاط تصفیه و انتقال نفت شکل گرفتند. «شرکت-شهرها معمولاً در تملک یک شرکت(دولتی- خصوصی) بوده و توسط آن طراحی، سرمایه گذاری، نگهداری و مدیریت می‌شوند. لذا از دو هدف مشخصی که در احداث شرکت-شهرها دنبال می‌شود، اولی، که اسکان نیروی کار باشد... دومی، که تربیت، نظارت، مهارنمودن و به طور خلاصه، اجتماعی کردن این نیروی کار مطابق با نیازهای شرکت است».^{۳۷} نقطه عطف تأثیر شرکت نفت در ایجاد شرکت-شهرها در خوزستان در مسجدسلیمان و آبادان قابل مشاهده است. تا پیش از کشف نفت در مسجد سلیمان، این منطقه در مسیر شوشتر به مال امیر(ایذه) قرار داشت و هیچ نقطه شهری در آن وجود نداشت. مسافرینی که از مسیر شوشتر به مال امیر یا بالعکس گذر کرده بودند(چون راولینسون) صحبت از وجود هیچ نقطه شهری در مسجدسلیمان نکرده‌اند. فقط تعدادی از طوایف بختیاری از این منطقه به عنوان جایگاه گرمسیری خود و استفاده از مراتع آن استفاده می‌کردند. در آبادان نیز دسته‌های مختلف عرب زندگی می‌کردند که جمعیت آنها به بیست و چهار هزار نفر می‌رسید. اما همه‌ی این‌ها در سطح جزیره و در چندین روستا پراکنده بودند و در هیچ کجای آبادان تراکم جمعیتی به صورت شهر وجود نداشت^{۳۸} اما این دو نقطه پس از چند سال به یکی از مدرنترین مناطق

خاورمیانه تبدیل شده و از سایر شهرهای ایران متمایز شدند؛ «آنچه در وهله اول آبادان و مسجدسلیمان را متمایز می‌کرد. مدرنیته‌ی خیره‌کننده‌ی آن‌ها بود که به غیر از معماری و شهرسازی خاص، در همه‌ی جزییات دیگر و فضای شهری به چشم می‌خورد. این شهرها محل احداث و استفاده از اولین فرودگاه‌ها، اتومبیل‌ها، سینماها، آموزشگاه‌های حرفه‌ای، مدارس مختلط ایرانی - خارجی، کلوپ‌های تفریحی، باشگاه‌های ورزشی، سرویس‌های اتوبوسرانی، وسایل ایاب و ذهاب عمومی، مهمانسراهای لوکس و بیمارستان‌های مجهز بود». تشکیل این شرکت در شهرها موجب افزایش چشمگیر جمعیت شهرنشین در خوزستان شد. همانطور که پیش از این گفته شد درصد بزرگی از جمعیت خوزستان را چادرنشین و روستایی تشکیل می‌دادند. از آنجایی که شرکت نفت برای توسعه‌ی کار خود به نیروی کار فراوان احتیاج داشت، آرام آرام بسیاری از این افراد به سمت محل‌های استخراج نفت جذب شده و به استخدام شرکت درآمدند و سپس زمینه برای یکجانشینی آن‌ها و ایجاد شرکت شهرهای نفتی فراهم شد. طبق گزارش کمپانی در سال ۱۹۲۴ عده‌ی مستخدمین شرکت به قرار زیر بودند: «ایرانی ۲۳۰۰۰، اروپایی و امریکایی ۱۰۰۰ و هندی و غیره ۵۰۰۰».^{۳۹} «در سال ۱۳۳۰ش یعنی در سرآغاز جنبش ملی شدن نفت، شرکت نفت ایران و انگلیس، نزدیک به ۸۰ هزار کارگر و کارمند ایرانی در استخدام یا در مقاطعه داشت که بخش قابل توجهی از نیروی صنعتی کشور را شامل می‌شد. ما برای این سال آمار مقایسه‌ای در دست نداریم. ولی می‌دانیم که پنج سال بعد، یعنی بعد از سقوط دولت مصدق و استقرار رژیم کنسرسیوم، در سال ۱۳۳۵ش میزان اشتغال در واحدهای صنعتی "نو" و بزرگ کشور (یعنی آن‌ها که بیشتر از ۱۲ نفر کارگر داشتند) حدود ۶۰ هزار نفر بوده». از این مقایسه می‌توان پی به نقش شرکت در استخدام و جذب نیروی انسانی پی برد. این امر موجب شد خوزستان که تا پیش از این تنها چند نقطه شهری داشت، اما از این پس شهرهای دیگری که تقریباً همه در جریان استخراج نفت و برای استقرار کارکنان ساخته شده بودند ایجاد شود. از این درگاه شهرهایی چون مسجدسلیمان، آبادان، هفتکل، لالی، نفت سفید و آغاچاری شکل بگیرد. در طی جنگ جهانی دوم توسعه زیادی در بندر ماهشهر صورت گرفت و این بندر که عمق

آب آن زیاد بود، برای بارگیری کشتی‌های بزرگ آماده شد.^{۴۰} هرچند زمینه توسعه اهواز و خرمشهر و ماهشهر با آزادی کشتیرانی در کارون محیا شده بود اما نقش شرکت نفت در توسعه این دو شهر هم انکار ناپذیر است. «به زودی مسجدسلیمان و آبادان محور جغرافیای نوظهوری شدند که منظره‌ی خوزستان را دگرگون نموده و محل تمرکز نیروی انسانی شاغل در این صنعت عظیم جهانی شدند. در مدتی کوتاه شهر نوساخته‌ی آبادان به پنجمین شهر کشور مبدل شد و در خاتمه‌ی جنگ جهانی دوم، در سال ۱۳۲۴ش، جمعیت ۳۳۵ هزار نفری آن از جمعیت شیراز بیشتر بود. تا چند دهه شرکت نفت ایران و انگلیس عنوان بزرگترین کارفرمای ایران را به خود اختصاص داده بود و تعداد کارگرانی که در استخدام اش بودند از مجموع شاغلان در بخش خصوصی صنعتی بیشتر بود».^{۴۱}

تأثیرات اجتماعی شرکت نفت در توسعه خوزستان

با افزایش فعالیت شرکت و افزایش تعداد کارکنان شرکت تصمیم گرفت که بتدریج ابتدا برای کارکنان اروپایی و سپس ایرانی وسایل آسایش بیشتر را فراهم کند «در آبادان و مسجدسلیمان و هفتکل برنامه‌ی ساختمانی شرکت از ۱۹۳۴ شروع گشت و پیشرفت‌های عمده‌ای هم نمود. ولی برنامه محدود بود و شامل همه‌ی کارکنان شرکت نمی‌گردید و تولید عدم رضایت بسیاری بین آنانکه فاقد خانه و مسکن مناسب بودند، می‌نمود. در قسمت بهداشتی و فرهنگ هم شرکت اقدامات مهمی را شروع کرد. بیمارستانهای آبادان و مسجدسلیمان را توسعه داد و درمانگاه‌های متعددی بنا کرد و جدیت بسیاری برای تأمین بهداشت عموم کارکنان خود می‌نمود».^{۴۲} «پا گرفتن شرکت - شهرها و صنعت نفت در خوزستان منجر به شکل‌گیری و ظهور هویت و حتی "قومیتی" جدید شد.

هویت "آبادانی" و "مسجدسلیمانی". این هویت جدید در پی تأسیس سریع این شهرها، استقرار و اشتغال نیروی کار مهاجر، گسست از محیط اجتماعی سابق و فضایی که در آن زندگی می‌کرد، سازماندهی و نظام جدید زندگی مادی و فرهنگی، تغییر شکل زندگی خانوادگی و جمعی طبق معیارهای این مکان جدید، تعلیم و تربیت نسل جوان در نهادهای تازه تأسیس یافته، و دیگر تحولات بنیادین که در دو دهه‌ی اول قرن حاضر شمسی رخ داد

شکل گرفت. مدرنیته‌ای که شالوده‌ی این شرکت - شهرها را پی ریزی کرد آنها - بخصوص آبادان - را از دیگر شهرهای تاریخی ایران و حتی تهران متمایز می‌نمود»^{۴۳} از دیگر اثرات اجتماعی زندگی در این شرکت شهرها، مدرنیزه شدن خانواده بود. بافت سنتی خانواده که به شکل گسترده و زندگی چند نسل خانواده با یکدیگر بود، به شکلی کوچکتر و تنها به صورت زن - شوهر و چند فرزند تغییر پیدا کرد. متناسب با این تغییر، خانه‌های سنتی که بزرگ بوده و هر عضو خانواده با ازدواج اتاقی به خانه اضافه کرده و در آن می‌زیست، تغییر کرده و به صورت واحدهایی کوچک و منفرد از هم ساخته شد. نوع مصالح ساختمانی هم از گل و حصیر و سنگ یا چادرهای عشایری به آجر و سیمان و تیرآهن مبدل شد و محلاتی به صورت ردیفی و شطرنجی شکل گرفتند. با دسترسی به امکانات جدید چون برق، آب آشامیدنی لوله کشی، سیستم فاضلاب، بهداشت عمومی بیشتری فراهم آمد. کار و فعالیت اقتصادی از دوش زنان برداشته شد و فعالیت آنان منحصر به درون خانه گردید. در صورتی که بیرون خانه عرصه‌ی فعالیت مرد شد و نقش اقتصادی را به تنهایی به عهده گرفت. «این تقسیم کار جدید میان زن و مرد، نقش تازه‌ی زنان در خانواده که از بسیاری جهات آنها را محدود می‌نمود، و خلاصه این "مدرنیزه شدن" خانوار که از وجوه اصلی زندگی در آبادان و مسجدسلیمان بود، در همان دوره و به طور همزمان در اروپا و آمریکا نیز اتفاق می‌افتاد»^{۴۴}.

۴- تاثیرات فرهنگی و آموزشی

شرکت نفت چندین مدرسه را برای تربیت کودکان در شهرهای نفتی تأسیس و به وزارت فرهنگ واگذار کرد. در ضمن برای تربیت نیروهای فنی مورد نیاز، آموزشگاه‌هایی تأسیس کرد و به تربیت مهندسان در رشته‌های مورد نیاز پرداخت. در آبادان آموزشگاهی فنی برای تربیت مهندس و آموزشگاهی حرفه‌ای شبانه‌روزی برای تربیت کارگران فنی ایجاد شد.^{۴۵} برای سوادآموزی کارگران هم کوشش‌هایی به عمل آمد. در سال ۱۹۳۵ فقط هشت درصد از کل کارگران شرکت سواد خواندن و نوشتن را داشتند. در سال ۱۹۴۸ این تناسب ترقی کرده و چهارده درصد کارگران باسواد شده بودند و در موقع خلع ید بیش از بیست و پنج درصد آنها سواد داشتند. طبق مقررات قانون کار شرکت کلاس‌های سوادآموزی

بزرگسالان در همه‌ی مراکز عملیات خود ایجاد کرده بود و سعی می‌شد که کارگران خواندن و نوشتن را بیاموزند. کارگران هم استقبال شایانی از این کلاس‌ها می‌کردند. به طوری که در موقع خلع ید نزدیک به پنج هزار نفر کارگر در کلاس‌های مزبور درس می‌خواندند و طبق برآوردی که شده بود عده‌ی کارکنان باسواد شرکت در سال ۱۹۵۵ بایستی چهل درصد و در سال ۱۹۶۵ به هفتاد و پنج درصد برسد.^{۴۶}

پس از اعتصاب و اعتراضات در ۲۳ تیرماه ۱۳۲۵ ش کارگران شرکت که ۴۷ کشته و ۱۷۳ تن زخمی در پی داشت «برنامه‌ی شرکت برای ساختن مسکن و خانه و سایر وسایل رفاه مستخدمین آن شروع گردید و با سرعت پیشرفت کرد. در سال ۱۹۴۶ (۱۳۲۵) سه میلیون و چهارصد هزار لیره و در سال ۱۹۴۷ چهار میلیون لیره و در سه سال آخر عملیاتش در ایران شرکت سی و نه میلیون لیره به مصرف این کار رساند و برنامه‌ای که طرح شده، مقرر می‌داشت که پس از ده سال همه‌ی مستخدمین شرکت دارای مسکن باشند. پیشرفت این برنامه از ارقام زیر معلوم می‌شود. چه که در موقع خلع ید وسایل زیرین در مراکز مختلف عملیات شرکت آماده و محیا گشته بود:

۱۷۰۰۰	تعداد خانه برای کارگران و کارمندان متأهل
۴۰۰۰	تعداد اتاق برای کارگران و کارمندان مجرد
۹	تعداد بیمارستان که ۱۰۲۷ تخت را داشت.
۳۲	مهمانخانه‌های شرکت
۳۹	تعداد درمانگاه‌ها
۴۹	تعداد باشگاه‌ها
۲۵	تعداد سینماها
۸۶	تعداد زمین‌های ورزشی
۲۱	تعداد استخرهای شنا
۴۸	تعداد دبستان و دبیرستان
۳۱	تعداد کارخانه‌های یخ سازی

همچنین حضور انگلیسی ها در خوزستان به رایج شدن تعدادی اصطلاحات انگلیسی در زبان اهالی منجر شد. واژه‌هایی چون لباس ایمنی: بیلرسوت (ماخوذ از boiler suit) دروازه: گیت (gate)، نوبت مدرسه: تیم (گرفته شده از time) پرچین: فنس (گرفته شده از fence) لین (گرفته شده از lane) که حتی تا کنون هم بکار می‌روند یادگار حضور آن‌ها در این ایالت بودند. البته شرکت نفت در میان این اثرات مثبت بر توسعه خوزستان معضلاتی را نیز به همراه آورد. از سویی با کمبود مسکن که از همان سال‌های اولیه محسوس بود بخش‌های غیرقانونی و غیرمجاز در اطراف این شهرها شکل گرفت و تلاشهای شرکت در جلوگیری از آنها به نتیجه‌ای نرسید. با مرور زمان و با گسترش شهرها این بخشها به شهر متصل شدند و بدین گونه در این شهرها نوعی دوگانگی و تضاد وجود داشت. محلات مدرن و بالانشین چون بریم و نفتون و سنتی و نسبتاً محروم - چون احمدآباد و کلگه به ترتیب در آبادان و مسجدسلیمان - شکل گرفت که مانند ساختار جامعه ایران نمودی از سنت و مدرنیته موازی بود. البته در بعضی از این شهرها با پایان منابع نفتی رونق و رفاه از شهر دور شد. شهرهایی همچون لالی، هفتکل و نفت سفید به چنین شرایطی دچار شدند. حتی مسجدسلیمان معروف نیز چنین شرایطی یافت. به قول احسانی یک طنز تاریخ است که شهر مسجدسلیمان که زمانی یکی از مدرنترین شهرهای خاورمیانه بود اکنون به برکت حضور عشایر زنده است! و ظاهراً دوباره شهر قصد میعاد دوباره با گذشته‌ی پیش از نفت خود را دارد.

نتیجه

صدور فرمان آزادی کشتیرانی در رودخانه کارون و سپس کشف و استخراج وسیع نفت سهمی به سزا در نوسازی و توسعه خوزستان داشته‌اند. زمینه‌های این توسعه در اواخر دولت قاجار پدید آمد. صدور فرمان آزادی کشتیرانی در کارون موجب حضور شرکت‌های کشتیرانی ایرانی و خارجی در این منطقه شد و رفت و آمد و حمل و نقل را در نقاط مختلف ایالت و حتی در ارتباط با عثمانی و هند تقویت کرد. با آسانتر شدن حمل و نقل و تجارت، شرایط برای افزایش کشت محصولات کشاورزی به ویژه غلات و صدور انبوه آن‌ها فراهم آمد. و حتی شهر ناصری- اهواز بعدی - تأسیس نهاده و توسعه پیدا کرد. بندرهای ماهشهر و خرمشهر هم در این جریان توسعه یافتند. اما کشف و استخراج نفت تاثیری به مراتب مهمتر در توسعه خوزستان نهاد. شهرنشینی توسعه زیادی یافت و شرکت- شهرهایی چون آبادان، مسجد سلیمان و آغاچاری شکل گرفتند که برخوردار از مظاهر تمدنی جدید و پیشرفته‌ای بوده و هویتی خاص خود پیدا کردند. امکانات ارتباطی چون توسعه بنادر، جاده‌های شوشه و راه آهن به وجود آمد و ارتباط بین نقاط مختلف ایالت و حتی کشور را توسعه داد و همچنین توجه بیشتر دولت مرکزی ایران و همچنین قدرت‌های خارجی چون انگلستان به خوزستان را در پی داشت. نوع خاصی از شهرسازی و خانه سازی را با مصالح جدید رایج شد و فرهنگ و هنرهای خاص در عرصه خانوار پدید آمد و "مدرنیزه شدن" خانوار از وجوه اصلی زندگی در شرکت شهرهای خوزستان- بویژه در آبادان و مسجدسلیمان- شد.

کتابنامه

- ۱) فردوسی، ابوالقاسم، (۱۳۸۴)، شاهنامه، تهران، نشر علم، چاپ دوم، ص ۹۵۸.
- ۲) رضا، عنایت الله و دیگران، (بی تا)، آب و فن آبیاری در ایران باستان، انتشارات وزارت آب و برق، ص ۲۲۸.
- ۳) وصاف‌الحضره، شهاب‌الدین (شرف‌الدین) عبدالله بن فضل‌الله شیرازی، (۱۳۴۶)، تحریر تاریخ وصاف، به قلم عبدالمحمد آیتی، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ، ص ۸۲.
- ۴) موسوی نامی اصفهانی، میرزا محمدصادق، (۱۳۶۳)، تاریخ گیتی‌گشا، به اهتمام سعید نفیسی، انتشارات اقبال، چاپ دوم، ص ۱۲۶.
- ۵) انصاری، مصطفی، (۱۳۸۴)، تاریخ خوزستان، ترجمه‌ی محمد جواهری کلام، تهران، نشر شادگان، چاپ دوم، ص ۱۷.
- ۶) نجم‌الملک، عبدالغفار بن علی، (۱۳۴۱)، سفرنامه خوزستان، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران، موسسه مطبوعاتی علمی، ص ۵۶.
- ۷) همان، ص ۳۸.
- ۸) اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان و مترجمان وزارت انطباعات، (۱۳۶۴)، مرآت البلدان، به کوشش پرتو نوری علاء- محمدعلی سپانلو، تهران، انتشارات اسفار، چاپ اول، ج ۱، ص ۱.
- ۹) نجم‌الملک، عبدالغفار بن علی، (۱۳۴۱)، سفرنامه خوزستان، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران، موسسه مطبوعاتی علمی، ص ۲۵.
- ۱۰) جزائری، سیدعبدالله، (۱۳۴۸)، تذکره‌ی شوشتر، به تصحیح خان بهادر موسی بخش و محمد هدایت حسین، تهران، انتشارات کتابخانه‌ی صدر، ص ۵۰.
- ۱۱) شوشتری، میرعبدالطیف‌خان، (۱۳۶۳)، تحفه العالم و ذیل التحفه، به تصحیح صمد موحد، تهران، انتشارات کتابخانه‌ی طهوری، چاپ اول، ص ۴۲.
- ۱۲) لوریمر، جان گوردون، (۱۳۹۰)، تاریخ خوزستان، ترجمه محمد جواهر کلام، تهران، انتشار کویر، چاپ اول، ص ۵۰.
- ۱۳) بارتولد، و، (۱۳۵۸)، تذکره‌ی جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه حمزه سردادور، بی‌جا، انتشارات توس، چاپ دوم، ص ۲۰۱.
- ۱۴) باین و هوسه، (۱۳۶۳)، سفرنامه جنوب ایران، ترجمه‌ی محمدحسن خان اعتمادالسلطنه، به تصحیح میرهاشم محدث، تهران، دنیای کتاب، چاپ اول، ص ۱۱۹.
- ۱۵) اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان و مترجمان وزارت انطباعات، (۱۳۶۴)، مرآت البلدان، به کوشش پرتو نوری علاء- محمدعلی سپانلو، تهران، انتشارات اسفار، چاپ اول، ج ۱، ص ۳۶۸.
- ۱۶) افضل‌الملک، میرزا غلامحسین‌خان، (۱۳۶۱)، افضل التواریخ، به کوشش منصوره اتحادیه (نظام مافی) و سیروس سعدونیان، تهران، نشر تاریخ ایران، چاپ اول، ص ۱۰۵.

- (۱۷) نجم‌الملک، عبدالغفار بن علی، (۱۳۴۱)، سفرنامه خوزستان، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران، موسسه مطبوعاتی علمی، ص ۱۸.
- (۱۸) باین و هوسه، (۱۳۶۳)، سفرنامه جنوب ایران، ترجمه‌ی محمدحسن خان اعتمادالسلطنه، به تصحیح میرهاشم محدث، تهران، دنیای کتاب، چاپ اول، ص ۹۴.
- (۱۹) نجم‌الملک، عبدالغفار بن علی، (۱۳۴۱)، سفرنامه خوزستان، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران، موسسه مطبوعاتی علمی، ص ۸۴.
- (۲۰) خورموجی، محمد جعفر، (۱۳۴۴)، حقایق‌ال‌اخبار ناصری، به کوشش حسین خدیوچم، تهران، انتشارات کتاب فروش زوار، ص ۱۰۹.
- (۲۱) نجم‌الملک، عبدالغفار بن علی، (۱۳۴۱)، سفرنامه خوزستان، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران، موسسه مطبوعاتی علمی، ص ۵۷.
- (۲۲) لوریمر، جان گوردون، (۱۳۹۰)، تاریخ خوزستان، ترجمه محمد جواهر کلام، تهران، انتشار کویر، چاپ اول، ص ۲۳.
- (۲۳) عیسوی، چارلز، (۱۳۶۲)، تاریخ اقتصادی ایران (قاجاریه، ۱۳۳۲-۱۲۱۵ه.ق)، ترجمه‌ی یعقوب آژند، تهران، نشرگستره، چاپ اول، ص ۲۵۹.
- (۲۴) امام شوشتری، محمدعلی، (۱۳۳۱)، تاریخ جغرافیایی خوزستان، تهران، انتشارات امیرکبیر، ص ۱۰۱.
- (۲۵) عیسوی، چارلز، (۱۳۶۲)، تاریخ اقتصادی ایران (قاجاریه، ۱۳۳۲-۱۲۱۵ه.ق)، ترجمه‌ی یعقوب آژند، تهران، نشرگستره، چاپ اول، ص ۲۶.
- (۲۶) انصاری، مصطفی، (۱۳۸۴)، تاریخ خوزستان، ترجمه‌ی محمد جواهری کلام، تهران، نشر شادگان، چاپ دوم، ص ۱۵۷.
- (۲۷) فوران، جان، (۱۳۸۹)، مقاومت شکننده، ترجمه‌ی احمد تدین، تهران، موسسه خدمات فرهنگی رسا، چاپ دهم، ص ۱۹۴.
- (۲۸) انصاری، مصطفی، (۱۳۸۴)، تاریخ خوزستان، ترجمه‌ی محمد جواهری کلام، تهران، نشر شادگان، چاپ دوم، ص ۱۵۶.
- (۲۹) سردار اسعد، علی‌قلیخان بختیاری، (۱۳۶۳)، تاریخ بختیاری، به اهتمام جواد صفی‌نژاد، بی‌جا، انتشارات یساولی، چاپ دوم، ص ۱۶.
- (۳۰) لوریمر، جان گوردون، (۱۳۹۰)، تاریخ خوزستان، ترجمه محمد جواهر کلام، تهران، انتشار کویر، چاپ اول، ص ۲۱۲.
- (۳۱) عیسوی، چارلز، (۱۳۶۲)، تاریخ اقتصادی ایران (قاجاریه، ۱۳۳۲-۱۲۱۵ه.ق)، ترجمه‌ی یعقوب آژند، تهران، نشرگستره، چاپ اول، ص ۱۱۹.
- (۳۲) فاتح، مصطفی، (۱۳۵۸)، پنجاه سال نفت ایران، ۱۳۵۸، تهران، انتشارات پیام، چاپ دوم، ص ۲۵۷.

- (۳۳) عیسوی، چارلز، (۱۳۶۲)، تاریخ اقتصادی ایران (قاجاریه، ۱۳۳۲-۱۲۱۵ ه.ق)، ترجمه‌ی یعقوب آژند، تهران، نشر گستره، چاپ اول، ص ۲۶۳.
- (۳۴) همان، ص ۴۹۸.
- (۳۵) فاتح، مصطفی، (۱۳۵۸)، پنجاه سال نفت ایران، ۱۳۵۸، تهران، انتشارات پیام، چاپ دوم، ص ۲۷۲.
- (۳۶) همان، ص ۳۲۱.
- (۳۷) احسانی، کاوه، (۱۳۷۸)، «تجدد و مهندسی در شرکت - شهرک‌های خوزستان: نگاهی به تجربه آبادان و مسجدسلیمان»، فصلنامه گفتگو، صاحب امتیاز: مراد ثقفی، شماره ۲۵، صص ۴۵-۹، ص ۹.
- (۳۸) همان، ص ۱۶.
- (۳۹) لسانی، ابوالفضل، (۱۳۵۷)، نفت طلای سیاه یا بلای ایران، تهران، انتشارات امیرکبیر، چاپ دوم، ص ۱۲۳.
- (۴۰) فاتح، مصطفی، (۱۳۵۸)، پنجاه سال نفت ایران، ۱۳۵۸، تهران، انتشارات پیام، چاپ دوم، ص ۳۲۱.
- (۴۱) احسانی، کاوه، (۱۳۷۸)، «تجدد و مهندسی در شرکت - شهرک‌های خوزستان: نگاهی به تجربه آبادان و مسجدسلیمان»، فصلنامه گفتگو، صاحب امتیاز: مراد ثقفی، شماره ۲۵، صص ۴۵-۹، ص ۱۶.
- (۴۲) فاتح، مصطفی، (۱۳۵۸)، پنجاه سال نفت ایران، ۱۳۵۸، تهران، انتشارات پیام، چاپ دوم، ص ۲۸۲.
- (۴۳) احسانی، کاوه، (۱۳۷۸)، «تجدد و مهندسی در شرکت - شهرک‌های خوزستان: نگاهی به تجربه آبادان و مسجدسلیمان»، فصلنامه گفتگو، صاحب امتیاز: مراد ثقفی، شماره ۲۵، صص ۴۵-۹، ص ۱۹.
- (۴۴) همان، ص ۲۷.
- (۴۵) فاتح، مصطفی، (۱۳۵۸)، پنجاه سال نفت ایران، ۱۳۵۸، تهران، انتشارات پیام، چاپ دوم، ص ۳۱۱.
- (۴۶) همان، ص ۴۴۳.