

شابک: ۹۶۴-۳۶۱-۰۲۸-۴

۱۴۰۰ سال گذشتگی تندنها

دربانده: عالی و قدرتمند بزرگ

درياچه شاهي و قدرتهای بزرگ

پژوهشی در کشتیرانی دریاچه ارومیه
(عصر قاجاریه)

محمد علی کاظم بیکی

T
D
1
۳
۹

مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه

دفتر مرکزی و فروشگاه شماره ۲: صندوق پستی ۱۹۳۹۵/۴۷۴۶

بهای: ۵۰۰۰ ریال

مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مجموعه ایران و استعمار [۴]

درياچه شاهي

و

قدرتهاي بزرگ

پژوهشی در کشتیرانی دریاچه ارومیه
(عصر قاجاریه)

دکتر محمدعلی کاظمی‌بیکی

مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی
تهران - ۱۳۸۰

کاظم بيكى، محمد على، ۱۳۳۵
دریاچه شاهی و قدرتهای بزرگ: پژوهشی در کشتیرانی دریاچه ارومیه (عصر قاجاریه) /
محمد على کاظم بيكى؛ [برای] مرکز استناد و تاریخ دیپلماسی. - تهران: وزارت امور خارجه، مرکز چاپ
و انتشارات، ۱۳۸۰.

۱۲۰ ص. - (مجموعه ایران و استعمار؛ ۴. مباحث استناد؛ ۷۳)
ISBN 964-361-028-2: ۵۰۰ ریال
پها:

فهرستنويسي بر اساس اطلاعات فببا (فهرستنويسي پيش از انتشار)
ص. ع. به انگليسى:

Mohammad Ali Kazembeiki

Shahi Lake and the Great Powers

كتابنامه: ص. ۱۱۸-۱۱۱؛ همچنین به صورت زيرنويس.
۱. دریاچه ارومیه - کشتیرانی. ۲. دریاچه ارومیه - جنبه های استراتژيکی. ۳. دریانوردی - ایران -
تاریخ. الف. ایران - وزارت امور خارجه. مرکز استناد و تاریخ دیپلماسی. ب. ایران. وزارت امور خارجه.
مرکز چاپ و انتشارات. ج. عنوان.

۹۵۵/۵۵۲ DSR / ۲۲۶۱ / ۲۲۵ ک / ۵۵۲
كتابخانه ملي ايران

۸۰ - ۷۳۷۸ م

پژوهش حاضر مرهون حمایت و همکاری
سياري بوده است که مؤلف تشكرو سپاس
از آنان را بر خود فرض می شمارد. نخست
كتاب آقای سیدصادق خرازي معاونت
آموزش و پژوهش وزارت امور خارجه
جمهوري اسلامي ايران که تشویق ايشان
سروج دلگرمی بوده است. همچنین
مسئulan و کارکنان مرکز استناد و تاریخ
دیپلماسي آن وزارتتخانه، سازمان استناد ملي
ایران، مرکز استناد کتابخانه مجلس شورای
اسلامي، کتابخانه ملي ايران (شعبه
نياوران)، کتابخانه مرکز دائم المعارف بزرگ
Public Records Office اسلامي و نيز
(لندن) که از ياري هاي لازم دريغ
نورزده اند.

دریاچه شاهی و قدرتهای بزرگ

پژوهشی در کشتیرانی دریاچه ارومیه (عصر قاجاریه)

دکتر محمد على کاظم بيكى

چاپ اول: ۱۳۸۰

شمارگان: ۱۰۰۰ جلد

طرح روی جلد: شهرزاد تهرانی

طراحی، ليتوگرافی، چاپ و صحافی:

مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه

دفتر مرکزی و فروشگاه شماره ۲: تهران، خیابان شهید باهنر، خیابان شهید آفابي
صندوق پستی ۴۷۴۶/۱۹۳۹۵، تلفن: ۰۲۸۰۲۶۵۸-۰۵۹، فاكس: ۰۲۸۰۲۶۶۲
فروشگاه شماره ۳: تهران، انتهای خیابان شهید باهنر، میدان شهید باهنر، تلفن: ۰۲۹۰۲۷۰-۰۷۱

تقدیم به

هموطنان خطه آذربایجان که در طول تاریخ
برای حفظ تمامیت ارضی میهن عزیز
جانشانی‌ها کرده و دشمنان دیروز و
دوست‌نمايان امروز را نیک می‌شناسند.

م·ع. کاظم‌بیکی

پیش‌گفتار

ایران کشوری پهناور است که عوارض طبیعی و ویژگی‌های اقلیمی آن همواره موافق عده در ارتباط بخش‌های مختلف کشور با یکدیگر و نیز با پایتخت بوده است. تقریباً تمام سفرنامه‌نویس‌هایی که در دوران قاجاریه به ایران آمدند بر کمبود راه‌های مواصلاتی مناسب، که می‌توانستند زمینه توسعه را هموار کنند، تأکید کرده‌اند. اقدامات دولت مرکزی برای بهبود ارتباطات زمینی - خواه با سرمایه ملی و خواه از طریق واگذاری امتیازات به اتباع بیگانه - و موافع عدتاً سیاسی و مدیریتی در دستیابی به این هدف نیز کم‌وپیش در همان سفرنامه‌ها، استناد و بهویژه در تحقیقات جدید تشریح شده‌اند. با وجود این استفاده از راه‌های دریایی در دوره مزبور و موافع توسعه کشتیرانی ایرانیان، که نه تنها می‌توانست وسیله‌ای ارزان و سریع برای ترابری باشد بلکه از جهات دفاعی نیز حائز اهمیت راهبردی بسیار بود، کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

دفتر حاضر پژوهشی است در کشتیرانی در دریاچه ارومیه^۱ که برخلاف دریای مازندران، خلیج فارس و دریای عمان تا آغاز قرن بیست از حضور فیزیکی قدرت‌های بزرگ خالی بود. هدف آن بررسی تحولاتی است که کشتیرانی دریاچه ارومیه در عصر قاجاریه شاهد آن گردید. گفتنی آنکه به رغم مطالعات رو

۱. در مورد نام شهر ارومیه که دریاچه مناسب به آن است، اختلاف نظر وجود دارد. برخی آن را «اورمیاه» و «اورمیه» و بعضی دیگر «ارومیه» دانسته‌اند. از آنجاکه در منابع فارسی، استناد و بسیاری از سفرنامه‌های غربی دوران قاجاریه نام شهر و دریاچه «ارومیه» ثبت شده است، در پژوهش حاضر نیز به شکل اخیر از آنها یاد می‌شود.

موضوع تحقیق مورد توجه قرار می‌گیرند. به همین منظور و نیز جهت اجتناب از اطاله کلام، در مورد رخدادهای هرچند مهم دوران مورد بحث، تنها در حد اشاره به ذکر وقایعی که مستقیماً در ارتباط با موضوع پژوهش هستند، بسنده شده است.

به افزایش در تاریخ محلی، جغرافیای تاریخی و جغرافیای آذربایجان شرقی و غربی، که در آنها توصیف دریاچه ارومیه جایگاهی خاص دارد، کشتیرانی در آن مسکوت مانده است.^۱

از آنجاکه درگیری ناخواسته ایران دوران قاجاریه در توسعه طلبی و رقابت‌های قدرت‌های بزرگ، دریاچه ارومیه و کشتیرانی در آن را نیز در معرض سیاست‌های آنها قرار داد، پژوهش حاضر همچنین می‌کوشد که با تشریح سیاست‌ها و اقدامات قدرت‌های بزرگ در قبال کشتیرانی دریاچه ارومیه، پاسخ دولت ایران را به سیاست‌های آنها بررسی نماید تا در پرتو این روشنگری نقش عوامل داخلی و خارجی در تحول کشتیرانی دریاچه آشکار گردد. علاوه بر این مطالعه انگیزه و چگونگی کوشش دولت ایران برای انحصار کشتیرانی و نتایج کوتاه‌مدت مداخله مستقیم آن در کشتیرانی، دیگر هدف پژوهش حاضر می‌باشد.

به شیوه معمول در تکنگاری‌های پژوهشی، پرواضح است که در تحقیق حاضر، رویدادها در عرصه سیاست داخلی و خارجی از نقطه‌نظر ارتباطشان با

۱. به عنوان نمونه ر. ک. ع. رزم آرا، جغرافیای نظامی ایران: آذربایجان خاوری، تهران، ۱۳۲۰؛ همو، جغرافیای نظامی ایران: آذربایجان باختری، تهران، ۱۳۲۰؛ م. ج. مشکور، نظری به تاریخ آذربایجان و آثار باستانی و جمعیت‌شناسی آن، تهران، ۱۳۴۹؛ م. تمدن، اوضاع ایران در جنگ اول یا تاریخ رضائیه، تهران، ۱۳۵۰؛ ع. کارنگ، آثار باستانی آذربایجان، تهران، ۱۳۵۱-۵۵؛ ر. هویدا، جغرافیای طبیعی آذربایجان، تبریز، ۱۳۵۲؛ ا. افشار (سیستانی)، نگاهی به آذربایجان شرقی، تهران، ۱۳۶۹؛ ب. خاماچی، فرهنگ جغرافیای آذربایجان شرقی، تهران، ۱۳۷۰؛ م. ا. ریاحی، تاریخ خوی، تهران، ۱۳۷۲؛ ا. کاوایانپور، تاریخ ارومیه، تهران، ۱۳۷۸؛ علی دهقان (سوزمین زردشت: رضائیه، تهران، ۱۳۴۸، ص ۳۳) کلیاتی مختصراً که آمیزه‌ای است از اطلاعات افراهی غیرمستند گردآوری کرده است. همچنین ر. ک. V. Minorsky, "Urmiya," *EI*¹؛

در میان محققین غربی ج. عیسوی و گ. گیلبار چندجمله‌ای را در مورد کشتیرانی در دریاچه ارومیه ذکر کرده‌اند، نک.

C. Issawi, *The Economic History of Iran, 1800-1914*, Chicago, 1971, p. 163; G. G. Gilbar, "The Persian Economy in Mid-19th Century," *Die Welt des Islams*, XIX (1979), p. 206.

دریاچه‌ای در آذربایجان که امروز دریاچه ارومیه خوانده می‌شود، در دوران قاجاریه دریاچه شاهی نام داشت.^۱ این دریاچه با حدود ۹۰ مایل طول و ۳۵ مایل عرض در بخشی از کشور واقع است که به علت برخورداری از آب کافی و اراضی حاصلخیز از قطب‌های کشاورزی و پرجمعیت‌ترین ایالات ایران در دوره مزبور محسوب می‌گردید. در حالی که در جنوب و غرب دریاچه، ایلات کرد و افشار و نیز اقلیت مسیحی آشوری ساکن بودند، مناطق مهم کشاورزی ارومیه، ساوجبلاغ (مهاباد) و مراغه در سواحل آن قرار داشتند. مهم‌ترین شهرهای

۱. به عنوان مثال میرزا سید جعفرخان مهندس باشی، رسالت تحقیقات سرحدیه، به کوشش م. مشیری، تهران، ۱۳۴۸، صص ۱۲۹ و ۱۶۲؛ فرهاد میرزا، زبیل، ج ۲، تهران، ۱۳۴۵، ص ۱۰۱ ایضاً نک

G. Drouville, *Voyage en Perse, 1812–13*, vol. 2, St. Pétersbourg, 1819, pp. 212, 222; Capt. R. Mignan, "Journal of a Tour Through Georgia, Persia and Mesopotamia," *Journal of the Asiatic Society of Bengal*, III (1834), p. 584.

به گفته باست، تنها آن دسته از ایرانیان که از اروپائیان تقلید می‌کردند دریاچه شاهی را دریاچه ارومیه می‌خوانندند.

J. Bassett, *Persia: The Land of the Imams*, London, 1887, pp. 35–36.

برای اسامی دریاچه ر. ک. ع. عمادی، «نام‌های دریاچه ارومیه»، یغمای سی و دوم، به کوشش ا. افشار، تهران، ۱۳۷۰، صص ۳۰۹–۳۰۱.

شبه جزیره شاهی - در شرق دریاچه - نیز که به وقت افزایش آب به جزیره تبدیل می شد، آب شیرین داشت و دارای سکنه بود.^۱ بدین ترتیب دریاچه ارومیه با جزایر غیرمسکون و آبی فاقد ماهی - که صید آن نخستین انگیزه برای رویکرد به دریا و دانش کشتی سازی و دریانوردی است - مانع طبیعی و عمدۀ در ارتباط مستقیم زمینی بین مناطق شرق و غرب آذربایجان بود، درحالی که اراضی حاصلخیز اطراف آن نه تنها می توانست ساحل نشینان را به جای دریانوردی جلب اقتصاد کشاورزی کند بلکه امکان حمل و نقل زمینی مسافر و کالا را نیز فراهم می آورد. گرچه راه زمینی غیرمستقیم و به واسطۀ دورزدن دریاچه طولانی تر بود، ولی این مزیت را داشت که در مسیر آن علوفه و مایحتاج کاروانیان فراهم بود. به گفته^۲ ا. فلاشن، به همین دلیل چاروادارهای این راه برای رسیدن به مقصد عجله نداشتند (۱۲۵۷ ه. ق. / ۱۸۴۱).^۳

علی رغم ویژگی هایی که برای دریاچه ارومیه بر شمرده شد، کشتیرانی در آن سابقه‌ای دیرینه دارد که رونق آن به ادوار پیش از حملة مغول بازمی‌گردد. در آن دوران که هنوز تبریز به عنوان مرکز تجاری - سیاسی سربرنیاورد بود، از سه شهر عمده آذربایجان - اردبیل، مراغه و ارومیه - دو شهر اخیر در دو سوی دریاچه قرار داشتند.^۴ بنا بر جغرافیانویسان اسلامی ارتباط بین بخش‌های مختلف اطراف دریاچه به وسیله شناورهایی تأمین می شد که مدار معیشت

۱. اعتمادالسلطنه، مرآۃالبلدان، به کوشش ع. نوائی و م. ه. محمدث، ج ۱، تهران، ۱۳۶۷، ص ۵۰-۵۱. Kinneir, p. 155.

۲. ا. فلاشن، سفرنامه، ترجمه ح. نورصادقی، تهران، ۱۳۲۶، صص ۵۲-۳۵.

۳. Minorsky, "Urmiya," pp. 1033-34.

آذربایجان - از جمله شهر ولی‌عهدنشین تبریز - به فاصله کمی در پیرامون همین دریاچه واقع بودند. راه تبریز- طرابوزان نیز که از ۱۲۴۶ هق / ۱۸۳۰ شاهراه تجارت با اروپا گردید،^۱ از شمال آن عبور می‌کرد. آنچه بر اهمیت دریاچه می‌افزود نزدیکی آن به مرزهای عثمانی و روسیه بود. زیرا چنین پهنه‌ای نمی‌توانست در محاسبات نظامی و تجاری جایگاهی استراتژیک نداشته باشد.

در مورد دریاچه ارومیه آنچه از دیرباز بیش از هرچیز توجه جغرافیا و سفرنامه‌نویسان را جلب کرده است، غلظت زیاد نمک و سایر املاح، و درنتیجه نبود ماهی، در آب آنست.^۲ در میان تعداد قابل توجه صخره‌ها و جزایر آن، آب قابل شرب و علف تنها در دو جزیره قویون داغی (در اسناد جزیره شکار) و ایشیک داغی وجود داشت که غیرمسکون بودند.^۳ به گفته^۴ ژ. دومرگان، محقق فرانسوی که در سال ۱۸۸۹ در آذربایجان به سیاحت پرداخت، در گذشته کوششی ناموفق برای اسکان گروهی در جزایر دریاچه به عمل آمده بود.^۵ علاوه بر این،

۱. C. Issaw, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900", *International Journal of Middle East Studies*, 1 (1970), pp. 18-27.

۲. برای قرون وسطی به عنوان نمونه ر. ک. علی بن حسین المسعودی، الشنبه والاشراف، به تصحیح ع. ا. الصاوی، قاهره، ۱۳۵۷ ه. ق، ص ۴۵؛ برای قرن نوزدهم ر. ک. ا. بن تان، سفرنامه، ترجمه م. اتحادیه، تهران، ۱۳۵۴، ص ۱۱۱.

J. M. Kinneir, *A Geographical Memoir of the Persian Empire*, London, 1813, p. 155; Sir J. Malcolm, *Sketches of Persia*, vol. II, London, 1828, p. 211; Mignan, p. 585.

۳. در این دو جزیره مرتع وجود داشت و احشام را برای تعلیف به آنجا می‌برند، همین پژوهش، ص ۱۹؛ نادر میرزا، تاریخ و جغرافی دارالسلطنه تبریز، به کوشش غ. ر. طباطبائی مجد، تبریز، ۱۳۷۳، صص ۵۲-۵۱؛ مینیان (p. 585) تصویر می‌کند که در جزایر دریاچه تنها خزندگان زندگی می‌کردند (۱۸۳۰ م).

۴. ژ. دومرگان، هیئت علمی فرانسه در ایران، ترجمه ک. ودبیعی، ج ۱، تبریز، ۱۳۳۸، ص ۳۵۸.

وزیر از دولت بریتانیا برای آموزش کشتی سازی به ایرانیان ثبت کرده است (۱۸۰۹ / ۱۲۲۴ ه. ق.).^۱ به هرروی نه انگلیسی‌ها اهل آموزش چنین فن آوری راهبردی به ایرانیان بودند و نه پیشروی نظامی روس‌ها که در دوره دوم جنگ‌ها تا نواحی مراغه و ارومیه نیز کشیده شد (۱۲۴۳ / ۱۸۲۸ ه. ق.)، به دولت ایران فرصت توجه به کشتی سازی را داد، خصوصاً اینکه پس از دوره اول جنگ‌های ایران و روسیه، تجاوزات عثمانی و پاسخ نظامی ایران به آنها از یکسو، از سوی دیگر آشوب‌های مکرر کرده‌ها – که به وسیله عثمانی تحریک و حمایت می‌شدند – در مناطق غربی کشور به ویژه غرب و جنوب دریاچه ارومیه^۲ می‌توانست با جلوگیری از توسعه بازارگانی بین نواحی شرق و غرب دریاچه و نیز تجارت خارجی ارومیه، مانع از افزایش کمی و کیفی زورق‌های شود که در ۱۲۵۳ / ۱۸۳۷ ه. ق. تردد تعداد کمی از آن‌ها در آب‌های ناحیه ارومیه گزارش شده است.^۳

وجود همین شناورهای ابتدایی به‌زودی تحت الشعاع تصمیم ملک قاسم میرزا، پسر فتحعلی‌شاه، برای توسعه کشتیرانی در دریاچه قرار گرفت. این ملک قاسم میرزا از شاهزادگان تحصیلکرده و روشن فاچار بود که با زبان‌های فرانسه، انگلیسی و روسی آشنایی داشت. در دوران عباس میرزا و محمد شاه به حکومت شهرهای مختلف آذربایجان از جمله ارومیه، منصوب شد. در آغاز سلطنت ناصرالدین شاه نیز یک

1. J. Morier, *A Journey Through Persia, Armenia and Asia Minor to Constantinople*, London, 1812, pp. 283 ff.

2. به عنوان مثال جهانگیر میرزا، تاریخ فو، به کوشش عباس اقبال، تهران، ۱۳۲۷، صص ۱۴۴، ۱۶۸-۷۰، ۱۷۴-۷۵، ۱۹۶، ۲۰۴، ۲۰۶ به بعد.

3. H. Southgate, *Narrative of a tour through Armenia, Kurdistan, Persia and Mesopotamia*, vol. I, London, 1840, p. 314.

ملahan آنها تنها دریانوردی بود.^۱ با وجود این نخستین گزارش‌هایی که از قرون نوزدهم در باب کشتیرانی در دریاچه دردست هستند مأیوس‌کننده به نظر می‌رسند. در ۱۸۰۵ / ۱۲۲۰ ه. ق. ژوپر تصریح می‌کند که «ابداً در آن کشتیرانی نمی‌شود».^۲ کمی بعد کینیر و سرجان مالکم ضمن بر شمردن ویژگی‌های دریاچه از کشتیرانی در آن ذکری به میان نیاورده‌اند. همچنان می‌نویسند که شهر ارومیه آباد نبود و چیزی نداشت که به آن ببالد (۱۸۱۰).^۳ با وجود این به نظر می‌رسد که در همان زمان شناورهایی – هرچند تکامل‌نیافه و با خدمه‌ای فاقد مهارت‌های دریانوردی – در دریاچه وجود داشت. بنابر آگوست بن تان، افسر فرانسوی که به دریار عباس میرزا در تبریز اعزام شده بود، کشتیرانی در دریاچه ارومیه به علت طوفان‌های ناگهانی با مخاطره همراه بود. وی می‌افزاید «به همین دلیل رفت و آمد در آن کم است».^۴ گفتنی آنکه درگیری ناموفق در جنگ‌های طولانی با روسیه در همین سال‌ها، دولت ایران را به فکر انتقال فن کشتی سازی به کشور اندخته بود. جیمز موریه، منشی وزیر مختار بریتانیا در تهران و نویسنده کتاب معروف حاجی‌بابا اصفهانی، در شرحی مفصل از ملاقاتش با میرزا بزرگ مازندرانی وزیر عباس میرزا، در تبریز، پاسخ مثبت خود را به درخواست

۱. المسعودی، ص ۶۵؛ ابن حوقل، صوره الارض، به کوشش ه. کرمن، لیدن، ۱۹۳۹، ص ۳۴۵
الاصطخری، مسالک الممالک، به کوشش ه. دخویه، م. ای. دخویه، لیدن، ۱۹۲۷، ص ۱۸۹؛ یاقوت
حموی؛ معجم البلدان، به کوشش ف. وستنفلد، ج ۱، لپزیگ، ۱۸۶۶، ص ۵۱۳.

۲. پ. آ. ژوپر، مسافت به ارمنستان و ایران، ترجمه م. هدایت، تهران، ۱۳۲۲، ص ۱۹۲.
3. Kinneir, pp. 154-55; Malcolm, *Sketches*, p. 211; Sir J. Malcolm, *The History of Persia*, vol. 2, London, 1829, p. 133, footnote.

ضمناً در ضمیمه کتاب کینیر که به قلم Webb درباره راه‌ها و فواصل ایران است، مطلبی در باب کشتیرانی به چشم نمی‌خورد.
۴. بن تان، ص ۱۱۱.

شیشوان آورده بود، کشتی کوچکی ساخت و در دریاچه به آب انداخت.^۱ همچنین برای آبادانی جزایر دریاچه به تأسیس مهاجرنشین در جزیره قویون داغ – قویون آدھسی – مبادرت ورزید. از آنجاکه ابتدا یک جفت گوزن قرمز ایرانی – مرال – را در جزیره مزبور رها کرده بود، جزیره را «مرال» نام داد.^۲ در پی این موقوفیت‌ها با استخدام یک استاد کشتی ساز از باکو و تعدادی نجار، کشتی بزرگی با ظرفیت یکصد تن در شیشوان ساخت تا برای حمل مال التجاره میان مناطق همچوار دریاچه ارومیه به کار گرفته شود. راولینسون با ستایش از پشتکار و اقدامات شاهزاده می‌نویسد که این توفیقات موجب آن شده بود که ملک قاسم میرزا در صدد به آب‌انداختن کشتی بخار در دریاچه ارومیه برآید (رجب ۱۲۵۴ ه. ق / اکتبر ۱۸۳۸).^۳ به هر حال تا آنجاکه منابع موجود دلالت دارند، وی تا پایان سلطنت محمدشاه

1. Ibid., p. 6.

2. Ibid., p. 9 (note);

در نقشه‌ای که راولینسون در مورد مسیر خود به ضمیمه همین مقاله آورده است، جزیره مزبور با نام «مرال» مشخص شده است؛ در باب ساخت کشتی و نیز انتقال قوچ و میش به جزیره همچنین ر. ک. نادر میرزا، صص ۵۱–۲۵۰، دو مرگان (ج ۱، ص ۳۵۸) در ۱۱۸۸ (۱۲۵۰ ه. ق) دریافت کند. برای بهره‌برداری از این حق در آغاز تعدادی از قایقهای ابتدایی روس‌تاییان سواحل دریاچه را نابود کرد و سپس به وسیله صنعتگران روسی که از بنادر دریای مازندران به

3. Ibid., pp. 6–7;

گفتنی آنکه لرد کرزن، علی‌رغم دسترسی و بهره‌گیری از نوشته راولینسون، اظهارات او را به گونه‌ای تلخیص کرده است که خواننده تنها از نابودی شناورهای ابتدایی به وسیله ملک قاسم میرزا مطلع می‌شود. ضمناً او با خودداری از ذکر نام شاهزاده، او را والی آذربایجان در ۱۸۳۸ معرفی کرده است که این به وسیله منابع متأید نمی‌شود، ر. ک.

G. N. Curzon, *Persia and the Persian Question*, vol. I, London, 1892, p. 534.

چند والی آذربایجان بود (۱۲۶۴–۱۲۶۵ ه. ق). از اقداماتی که در دوران حکومتش در ارومیه برای آبادانی و اشاعه دانش روز به عمل آورده بود نیز اطلاعاتی در دست است. همچنین آگاهیم که در ۱۲۵۳ ه. ق / ۱۸۳۷ در تیول خود – شیشوan – که در ساحل شرق دریاچه قرار داشت، مدرسه‌ای به مدیریت مسروپ داوید تالیاتین، ارمنی فارغ‌التحصیل کالج بیشاپ کلکته، تأسیس کرده بود.^۱ علاوه بر این نه تنها تعدادی صنعتگر روسی – خیاط، کفash، نجّار و غیره – را به شیشوan آورد بلکه با تأسیس کارگاه‌های شیشه و سفالینه‌سازی، موسم‌سازی، پارچه‌بافی و نیز تولید ابریشم برای توسعه صنعتی و کشاورزی شیشوan کوشش بسیار نشان می‌داد. به گفته اچ. سی. راولینسون درنتیجه این اقدامات، شیشوan به سرعت شکل اروپایی به خود می‌گرفت (۱۸۳۸).^۲

به موازات این کوشش‌ها، ملک قاسم میرزا موفق گردید که انحصار کشتیرانی و دریاسالاری دریاچه ارومیه را به عنوان تیول از محمدشاه (حاکم ۱۲۵۰–۱۲۵۴ ه. ق) دریافت کند. برای بهره‌برداری از این حق در آغاز تعدادی از قایقهای ابتدایی روس‌تاییان سواحل دریاچه را نابود کرد و سپس به وسیله صنعتگران روسی که از بنادر دریای مازندران به

۱. اعتضاد‌السلطنه، اکسیر الشواریخ، به کوشش ج. کیانفر، تهران، ۱۳۷۰، صص ۱۵–۲۱؛ عبدالعلی ادیب‌الممالک، داعف‌الغور، به کوشش ا. افشار، تهران، ۱۳۴۹، ص ۱۸۳؛ م. بامداد، تاریخ رجال ایران، ج ۴، تهران، ۱۳۴۷، صص ۳۹–۳۸؛ ه. ناطق، ایران در راه‌یابی فرهنگی (۱۸۳۴–۱۳۴۸)، لندن، ۱۹۸۸، صص ۱۰۵، ۱۸۶، ۱۸۹، ۱۹۵، ۲۸۱، ۱۹۵، ۱۸۹، ۱۸۶، ۱۸۹، ۱۸۵، ۱۸۴، ۱۸۳؛ برای مدرسه ر. ک. Southgate, vol. II, pp. 14–15.

2. H. C. Rawlinson, "Notes on a Journey from Tabriz, through Persian Kurdistan, to the Ruins of Takhti-Soleiman," *Journal of the Royal Geographical Society*, 10 (1841), p. 5.

گرچه در مورد تعداد، ظرفیت و ویژگی‌های شناورهایی که در دوران ملک قاسم میرزا برای حمل و نقل مال التجاره به کار گرفته می‌شدند، اطلاعاتی در دست نیست، ولی بعید به نظر می‌رسد که ناوگان تجاری او تحول چشمگیری یافته باشد. زیرا از یکسو آمارهای موجود حاکی از عدم رشد تجارت خارجی تبریز در سال‌های ۱۲۸۳-۹۵ ه. ق / ۱۸۶۶-۷۸ است^۱، از سوی دیگر در هیچ‌یک از منابع دوران مذکور از ارومیه به عنوان یکی از مجاری بازرگانی خارجی نام برده نمی‌شود. علاوه بر این می‌دانیم که تا ۱۲۸۹ ه. ق / ۱۸۷۲ نه تنها شناوری مناسب برای حمل مسافر در دریاچه وجود نداشت بلکه مسافر و محموله‌ها می‌بایست از ساحل دریاچه به وسیله ارابه و چهارپایان از راهی به تبریز منتقل شوند که تا کنون گزارشی دال بر سرمایه گذاری برای بهبود آن به دست نیامده است.^۲ عدم توسعه کشتیرانی در دریاچه ارومیه چیزی نبود که پایدار باشد. از اواخر دهه ۱۲۹۰ ه. ق سیاست دولت ایران مبنی بر اعطای امتیازات و نیز گسترش روابط بازرگانی ایران و روسیه عواملی شدند که قرار بود در سرنوشت کشتیرانی مؤثر واقع گردد. رشد سریع تجارت بین دو کشور درحالی که بازار خوبی را برای تولیدات کشاورزی ایران - به ویژه نواحی حاصلخیز اطراف دریاچه ارومیه - فراهم می‌آورد، نفوذ فرآورده‌های صنعتی روسیه به مناطق داخلی ایران را که سیاست اقتصادی سنت پترزبورگ مشوق آن بود، موجب

توانست به این مهم نایل آید. مؤید این نکته کوشش ناموفق برخی از اتباع ایالات متحده آمریکا، که ظاهراً در رابطه با مبلغین مسیحی آمریکایی در ارومیه بودند، برای تأسیس یک خط کشتیرانی بخاری در دریاچه ارومیه در اوایل سلطنت ناصرالدین شاه است (۱۲۶۶ ه. ق / ۱۸۵۰).^۳ بعید نیست که ملک قاسم میرزا با استناد به انحصار کشتیرانی که تیولش بود، از فعالیت آنها جلوگیری کرده باشد. در طی این مدت شاهزاده در مورد مسکونی کردن جزایر نیز موقوفیتی حاصل ننمود. بنابر نادر میرزا، که در دهه ۱۲۶۰ ه. ق. دوبار به جزیره قویون‌داغ سفر کرده بود، در جزایر دریاچه کسی زندگی نمی‌کرد و حیوانات اهلی که شاهزاده در گذشته به جزیره مزبور انتقال داده بود، در آنجا به حالت وحش به سر می‌بردند.^۴ با وجود این در دوران ناصرالدین شاه، ملک قاسم میرزا گام‌های دیگری برای توسعه کشتیرانی برداشت و نخستین کشتی بخار را در دریاچه به آب انداخت. کشتی مزبور که شناوری کوچک بود، به زودی از کار افتاد. می‌توان حدس زد که کمبود قطعات یدکی و فقدان خدمه متخصص در این امر مؤثر واقع شده باشند. علاوه بر این می‌دانیم که شاهزاده یک کشتی بادی اختصاصی با کابینی مجلل نیز داشت که فاصله شیشوان تا ارومیه را در سه روز می‌پیمود.^۵ چنین می‌نماید که از این کشتی برای سفر به جزیره قویون‌داغ و شکار در آنجا استفاده می‌شد.^۶

1. Issawi, *The Economic History*, p. 163; Gilbar, "The Persian Economy in Mid-19th Century," p. 206.

۲. نادر میرزا، ص ۲۵۱.

3. S. G. Wilson, *Persian Life and Customs*, New York, 1895, pp. 81-82.

۴. برای علاقه ملک قاسم میرزا به شکار، ر. ک. ادب الممالک، ص ۱۸۳؛ نادر میرزا، صص

۲۵۱-۵۲

1. F. Stolze und F.C. Andreas, Die Handelsverhältniss Persiens, *Petermanns Mitteilungen*, no. 31, 1885, pp. 77-80.

2. Bassett, p. 63.

حال آنکه ملک قاسم میرزا این انحصار را به عنوان تیول داشت. ضمناً آگاهیم که امامقلی میرزا کشتی های خود را درازای سالی ۲۷۲۰ تومان / ۸۰۰ لیره به فرد دیگری (اصلان خان سرهنگ؟) به اجاره داده بود که او نیز از این انحصار بهره خوبی به دست می آورد (۱۳۰۸ ه.ق / ۱۸۹۱).^۱

دو دهه پایانی قرن نوزدهم میلادی را می توان دوران رقابت برای انحصار کشتیرانی دریاچه ارومیه دانست. بنابر ویلسون، تا ۱۳۱۳ ه.ق امامقلی میرزا با استناد به حق انحصاری خود، مانع از فعالیت یکی از «سرشناس ها» گردید که تعدادی شناور برای حمل مال التجاره در دریاچه ساخته بود. وی همچنین کوشش ناموفق یکی از اتباع ایالات متحده آمریکا را برای به آب اندختن کشتی بخار در دریاچه ثبت کرده است. آمریکایی مزبور پیشنهاد خود را از طریق دکتر کاکران-پزشک وابسته به مبلغین مسیحی آمریکایی در ارومیه - مطرح کرده بود.^۲ اما مهم تر از اینها اقداماتی بود که در تهران برای تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه به عمل می آمد.^۳ از اعطای امتیاز راه تهران - تبریز - جلفا، تبریز - بازیزد (مرز عثمانی)، و تهران - بروجرد به

1. Curzon, vol. I, p. 534; cf. Issawi, *The Economic History*, p. 163;

مری بیشاب در ۱۸۹۰ مذکور می شود که تعداد خیلی کمی کشتی در دریاچه وجود داشت که هیچ یک برای سفر مناسب نبودند، ر.ک.

I. B. Bishop, *Journey in Persia and Kurdistan*, vol. II, London, 1891, p. 236.

2. Wilson, p. 82;

کسول بریتانیا در تبریز هم در ۱۸۹۴ به ممانعت امامقلی میرزا از کشتیرانی دیگران تصریح می کند، نک

Issawi, *The Economic History*, p. 163.

۳. این اقدامات خود می توانند دلیل دیگری باشند بر اینکه انحصار کشتیرانی تیول امامقلی میرزا نبود.

می شد.^۱ در شرایط جدید دریاچه ارومیه، به عنوان یک آبراه، و بحریه آن می توانستند مبادلات تجاری بین روسیه و ولایات غرب ایران را تسهیل کنند. از همین رو عوامل مذکور تحول تدریجی کشتیرانی را در دورانی که انحصار آن با امامقلی میرزا - پسر ملک قاسم میرزا - بود، درپی آوردند. از امامقلی میرزا هم به عنوان فردی تحصیلکرده و روشن یاد شده است.^۲ وی نیز چون پدر به حکومت بخش های مختلف آذربایجان رسید، از جمله حکومت مراغه در سال های ۱۳۰۵ ه.ق / ۱۸۸۸-۹۲ در آن زمان ناوگان تجاری او شامل سه کشتی بادی با کف مسطح بود که هر یک با یک دوچین خدمه ظرفیت حمل ۲۰ تن بار را داشتند. از آنجا که تردد این شناورها به وزش باد موافق بستگی داشت، حرکت آنها نامنظم و با تأخیر همراه بود. به دلالت ویلسون (۱۳۱۳ ه.ق) حق کشتیرانی امامقلی میرزا از این جهت با ملک قاسم میرزا تفاوت داشت که برای آن سالانه ۱۰۰۰ تومان به دولت می پرداخت و از همین رو مستأجر محسوب می شد.^۳

1. M. L. Entner, *Russo-Persian Commercial Relations, 1828-1914*, Gainsville, 1965, pp. 39 ff; G. G. Gilbar, "Persian Agriculture in the late Qajar Period, 1860-1906: some Economic and Social Aspects," *Asian and African Studies*, 12 (1978), pp. 312-365.

۲. اوین، ایران امروز، ۱۹۰۶-۱۹۰۷، ترجمه ع. ا. سعیدی، تهران، ۱۳۶۲، صص ۱۲۹-۱۳۰.

۳. ایران، ش ۶۵۹ (۱۷ شوال ۱۳۰۵ ه.ق)؛ ش ۷۵۳ (۱۳ محرم ۱۳۰۹ ه.ق)؛ ش ۷۷۱ (۲۴ رمضان ۱۳۰۹ ه.ق)؛ قس اعتمادالسلطنه، *التأثر والآثار*، به کوشش ا. افشار، تهران، ۱۳۶۳، ص ۴۲۰. در ۱۳۱۸ ه.ق امامقلی میرزا حاکم ارومیه بود، ر.ک. ایران، ش ۹۸۶ (۲۵ شعبان ۱۳۱۸ ه.ق).

4. Wilson, p. 81;

بدین ترتیب برخلاف آنچه عیسوی (163) ذکر می کند، کشتیرانی «تیول» امامقلی میرزا نبود.

وزیر مختار ایران در وین، رسید (۲۳ محرم ۱۳۰۹ / ۸ آوت ۱۸۹۱) و برای تصویب نهایی به تهران فرستاده شد که ظاهراً از سوی ناصرالدین‌شاه و دولتش مورد تصویب قرار نگرفت.^۱ بدین ترتیب این امتیاز نیز راه به جایی نبرد و اقدامی برای توسعه کشتیرانی دریاچه به عمل نیامد. ویژگی دو امتیاز مذکور قرارگرفتن کشتیرانی دریاچه ارومیه در کنار راه‌های زمینی به عنوان بخشی از یک شبکه موصلاتی است.

ظاهراً عدم توفیق دولت در موارد فوق موجب آن گردید که با تفکیک کشتیرانی از راه‌های زمینی، در صدد واگذاری جداگانه امتیاز آنها برآید. دریی این تصمیم در ۱۳۱۲ ه. ق / ۱۸۹۵ امتیاز کشتیرانی به پسران بدل آرزومنیانس - مؤسس تجارت‌خانه آرزومنیانس - اعطاء گردید. این امتیاز با مخالفت کارساز مظفرالدین میرزا ولیعهد که از امامقلی میرزا حمایت می‌کرد، مواجه گشت. در پاسخ میرزا علی‌اصغرخان امین‌السلطان صدراعظم به ولیعهد که گویای همه چیز است، می‌خوانیم

دستخط تلگرافی حضرت اقدس والا در باب امتیاز یکارانداختن کشتی بخار در دریاچه ارومیه و اینکه صلاح ندانسته‌اند به آرزومنیانس‌ها داده بشود و به خود نواب والا امامقلی میرزا این امتیاز داده شود زیارت شد و بعرض لحاظ انور همایونی روحنا فدها رسانید. این امتیاز به پسران بدل آرزومنیانس داده بود، ولی مراتب که بعرض رسید به اینطور دستخط مبارک شرف صدور یافت که عیناً درج می‌شود: «این تیول ملک قاسم میرزا

۱. «قرارنامه امتیاز راه فیما بین تبریز و دارالخلافه و شعبات و احداث اداره حمل مال التجاره و مسافرین به توسط عزاده و جهاز»، پوشش ۲۱، کارتون ۲۱ (۱۳۰۸ ه. ق)، آرشیو وزارت خارجه؛ قس اعتماد‌السلطنه، ص ۷۶۶. دلیلی دال بر تصویب قرارنامه به دست نیامده است.

کامران میرزا و ژنرال آلفرد لومر - داماد طولوزان پزشک ناصرالدین‌شاه در ۱۳۰۷ ه. ق / ۱۸۹۰ آگاه هستیم. این امتیاز که مدت آن ۶۰ سال بود، شامل انحصار کشتیرانی دریاچه ارومیه هم می‌شد. بنابر ه. ناطق، لومر بزودی بخشی از این امتیاز را که از طریق رابطه و اساساً برای انتقال به شخص ثالث تحصیل شده بود، به بانک شاهنشاهی فروخت.^۱ به هر حال تا آنجاکه منابع ما دلالت دارند از جانب صاحبان امتیاز هیچگونه اقدامی برای ایجاد راه و کشتیرانی به عمل نیامد. از همین رو می‌توان حدس زد که امتیاز مذبور به علت پایان مهلت شروع به کار باطل گردید. مؤید این نکته واگذاری امتیازی مشابه است از جانب دولت ایران به ژان ساوالان (ساوالان خان تبعه فرانسه که مقیم عثمانی بود). بنابر فصل اول قرارنامه امتیاز اخیر دولت ایران با شرایطی سهل امتیاز پرسود شبکه‌ای از راه‌های موصلاتی تبریز-جلفا، تبریز-بايزيد، تهران-بروجرد و از کردستان به همدان را برای ۶۰ سال به ساوالان می‌داد. وی همچنین حق داشت که

روی دریاچه ارومیه دو فرونده کشتی بخاری به کار بیندازد بجهة حمل و نقل مال التجاره و مسافرین از اماکنی که در سواحل واقعند و به توسط آن‌ها جهاز بادی را بکشد.

این قرارنامه در پاریس در حضور نظرآقا یمین‌السلطنه، وزیر مختار ایران در فرانسه، به امضای ساوالان و نریمان خان قوام‌السلطنه،

۱. ه. ناطق، بازگانان در دادوستد با بانک شاهی و رذی تباکو، تهران، ۱۳۷۳، صص ۴۵-۴۲؛ قس اعتماد‌السلطنه، روزنامه خاطرات، به کوشش ا. افسار، ج ۲، تهران، ۱۳۵۰، ص ۶۸۴. روابط لومر که امتیاز سدی بر روی کارون را نیز گرفته بود، به‌زودی با انگلیسی‌ها که به مخالفت با آن پرداختند، تبره شد، ر. ک. اعتماد‌السلطنه، ص ۸۰۴؛ کاظم‌زاده، صص ۱۶۲ و ۲۶۲.

فقدان قرارنامه، شرایطش معلوم نیست. زیرا تاکنون لزوم پرداخت «یک پیشکش قابل معتمد» برای دریافت تیول گزارش نشده است. ضمناً چندی بعد، بنابر فرمان مورخ ربیع الثانی ۱۳۱۷ ه.ق / ۱۸۹۹، از ۱۴۰۰ تومان مالیات سالانه کشتی‌های امامقلی میرزا، مبلغ ۱۳۰۰ تومان به عنوان مواجب به پنج پسر امامقلی میرزا اختصاص یافت.^۱ علی‌رغم این تغییر وضعیت حقوقی، امامقلی میرزا در مقاطعه دادن کشتیرانی تجدیدنظر به عمل نیاورد. در ۱۳۱۷ ه.ق اصلاح‌خان سرهنگ مباشر کشتیرانی دریاچه ارومیه بود. در آن زمان صاحبان مال التجاره مجبور بودند که علاوه بر کرایه، باری یک هزار دینار به عنوان حق الزحمه به کشتیران‌ها بدهند. در سال مزبور غرق شدن محمولة سبزه یک تاجر تبعه روسیه که حق الزحمه مذکور را پرداخت نکرده بود، مشکلاتی را برای اصلاح‌خان درپی آورد (۱۳۱۷ ه.ق).^۲ در پایان قرن نوزدهم، به دنبال نخستین سفر مظفرالدین‌شاه به فرنگ، زمینه مساعدی برای توسعه کشتیرانی به وسیله بخش خصوصی ایران فراهم آمد. شاه خود درباره مجلس سلامی که به مناسبت بازگشتش به کشور در تبریز بربا شده بود، می‌نویسد: «بتخار که رسیدیم در باب راه شوشه‌ای که از سرحد آذربایجان بطرهان باید کشیده شود و امتیاز آنرا بتختار داخله خودمان داده‌ایم، دستورالعمل داده و فرمایشات مفصل کردیم که از عید نوروز انشاء الله شروع نمایند. آنها هم تعهدات لازمه [را] نمودند» (۹ رجب ۱۳۱۸ / نوامبر ۱۹۰۰).^۳ بنابر قرارنامه پیشنهادی (شامل ۲۵ فصل) که شاه پس از

پدر امامقلی میرزا بوده است. سال‌ها هم دست خود او بود و نباید از او گرفته شود. البته آن امتیازات را که داده‌ایم پس گرفته بفرستید [قلم] فسخ آن را بکشیم و بخود امامقلی میرزا بدھیم، ولی از امامقلی میرزا باید در ازای اینکه این امتیاز از آنها گرفته شده است و بخود او داده‌اید یک پیشکش قابل معتمد گرفته حضور بفرستید.»

امین‌السلطان می‌افزاید:

حالا امتیاز نامها از ارامنه استرداد خواهد شد و بدیهی است بطوریکه امر و مقرر فرموده‌اند قرار تقدیم این پیشکش را حضرت اشرف اسعد والا مقرر خواهند فرمود که تقدیم شود و معلوم است بطوریکه مرقوم فرموده بودند بنواب امامقلی میرزا هم مقرر خواهند فرمود در صدد بکارانداختن کشتی بخار در دریاچه و تهیه موجبات تسهیل حمل و نقل مال التجاره و عابرين باشد (ذیحجه ۱۳۱۲).^۱

گرچه تاکنون قرارنامه امتیاز امامقلی میرزا با فرمان مربوط که در صدور آن تردید نیست،^۲ به دست نیامده است، ولی از تلگراف فوق می‌توان دریافت که حقوق امامقلی میرزا در مورد کشتیرانی و انحصار آن غیر از «تیول» بود و در واقع می‌توان آن را نوعی «امتیاز» دانست که به علت

۱. صدراعظم به ولی‌عهد، ۱۲ ذیحجه ۱۳۱۲ در سواد مکاتبات صدراعظم، مجلد ۱۶۷، ص ۳۸، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. رونوشت فرایین مربوط به کنسولگری بریتانیا در تبریز تحويل شده بود که در حال حاضر در میان اسناد مربوط به کشتیرانی موجود نیست، نک

H. F. Stevens to C. Stevens, 19 Dec. 1919, FO 245/1231.

مخبرالسلطنه نیز به طور ضمنی تأیید می‌کند که امامقلی میرزا فرمانی داشت که در متن آن دست برده شده بود، ر.ک. گزارش ایران، تهران، ۱۳۶۳، ص ۳۵۹.

۱. برای رونوشت فرمان ر.ک. سازمان اسناد ملی، ۱۰۸/۲۴۰۰۷۱۳۹ آ/۲/۱۰۸.

۲. پوشش، کارتون ۱۰ (۱۳۱۷ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۳. مظفرالدین‌شاه، سفرنامه، بمیشی، ۱۳۲۱ ه.ق، ص ۲۵۸.

کمپانی بخواهد دو فروند کشتنی کوچک بخاری آورده در آنجا بکار بیندازد و هر قدر کشتنی بادی و کرجی و قایق و غیره لازم باشد کمپانی تهیه نماید و جزایر خالصه و بلاصاحب وسط دریا متعلق بکمپانی باشد و کس دیگر راحق نباشد که کشتنی بخاری یا بادی و امثال آنها را در دریاچه مزبوره بکار برد و مداخله در جزایر خالصه نماید و دولت علیه غیر از مالیات مقری آنچا که در دفتر دیوانی معین است علاوه مطالبه نفرماید.

در مورد فصل اخیر شاه ضمن تأکید بر اینکه «جزایر حق دولت است و بکمپانی واگذار و تحويل نخواهد شد»، می‌افزاید «کمپانی باید دریاب حقوقی که شاهزاده امامقلی میرزا بموجب فرامین دارد با شاهزاده مذاکره کرده، او را بخرید حقوقش یا شرکت دادنش در کمپانی راضی نماید».

گفتنی آنکه فصول ۱۰ و ۱۵-۱۲ که بر حمایت شاه و دولتش از کمپانی و عدم مداخله مأمورین دولتی در آن تأکید دارد، مبین دل نگرانی‌های مؤسسین کمپانی است (شعبان ۱۳۱۸ ه. ق / دسامبر ۱۹۰۰).^۱ پروژه راه آذربایجان، علی رغم شرایط مناسب امتیازنامه‌اش، مورد استقبال تجار ایرانی قرار نگرفت. پیش از پایان سال وزیر امور خارجه، میرزا نصرالله خان مشیرالدوله، طی مکتوبی محترمانه از استانبول آگاه شد که

ایرانیها همه‌جا صحبت می‌کنند که دولت امتیاز شوسته راه تبریز تا طهران [را] بروسهها داده است و در تبریز فقط تکلیف ظاهری بود که بمردم شده است... بعضی صحبت می‌کردنند که آذربایجان

۱. «صورت قرارداد و امتیاز راه عرaderو از جلفا تا سرحد خمسه و از خوی و ارومیه تا تبریز»، پوشه ۲۴، کارتون ۲۳ (شعبان ۱۳۱۸ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

جرح و تعدیل برخی فصول، آن را تصویب کرد (شعبان ۱۳۱۸ ه. ق)، دولت ایران امتیاز راه آذربایجان را برای ۹۹ سال به کمپانی که قرار بود توسط سهامداران ایرانی تأسیس شود، می‌داد.^۱ کمپانی برای ۳۰ سال از مالیات معاف بود و پس از آن ۵٪ سود خالص سالانه را به دولت پرداخت می‌کرد. ساخت پل‌های بزرگ و نیز راه در مناطق صعب‌العبور بر عهده دولت بود که درازای آن کمپانی ارزاق عمومی را از پرداخت راهداری معاف می‌کرد. اگر اراضی مورد لزوم برای احداث راه به دولت تعلق داشت، مجاناً به کمپانی داده می‌شد. بنابر فصل سوم، واردات کلیه ادوات لازمه برای اجرای طرح از جمله کشتی، از گمرک معاف بود. در مورد راه‌هایی که قرار بود احداث شوند می‌خوانیم

این کمپانی یک رشته راه عرaderو از جلفا شروع کرده از تبریز بسرحد خمسه خواهد رسانید. بعد از اتمام آن اگر بخواهد یک رشته نیز از خوی بتبریز خواهد ساخت و رشته دیگر از ارومیه بکنار دریاچه شاهی خواهد آورد و راه خوی را در ارونق و انزاب هشتمن شرح داده خواهد شد، بار و مسافر را از ساحل ارومیه برداشته در ارونق و انزاب بیرون خواهد آورد که با راه عرaderو خوی بتبریز برساند (فصل ۴).

در فصل هشتم آمده است:

چنانکه بندگان اعلیحضرت اقدس همیونی حضوراً فرمایش فرمودند امتیاز دریاچه شاهی را به کمپانی مرحمت فرمایند. اگر

۱. شاه برای نشان دادن حمایت خود از کمپانی نام آن را «مظفریه» نهاد و نوشت «ریاست این کمپانی مخصوص بقدس همیونی خودمان است لاغیر و احدی حق دخالت نخواهد داشت». ر. ک. بی نوشت فصل ۱۰.

کمپانی قرض بدهد که کمپانی از روز افتتاح راه باقساط معینه از اصل و فرع ادا و کارسازی نماید. مقصود از خواستن این قرض از دولت ابدمدت این است که او لاً کمپانی اطمینان کامل حاصل نماید؛ ثانیاً همینکه ایرانیها دیدند دولت خودش سرمایه می‌دهد بسیاری از ایرانیها با کمال میل و اطمینان قلب داخل کمپانی خواهند شد (ذیعده ۱۳۱۹ ه. ق / فوریه ۱۹۰۲).^۱

بی تردید این پیشنهاد نمی‌توانست برای دولت ایران که دچار تنگنای مالی بود، جاذبه داشته باشد. به ویژه اینکه از چندماه جلوتر، دولت پس از شکست در مذاکره برای وامی جدید از بریتانیا، به روسها روی آورده بود که امتیاز راه شوسه آذربایجان-تهران را طلب می‌کردن. دولت ایران نیز از ناچاری به این تن داد و در ازای وام، امتیاز راه به بانک استقراضی روس داده شد (ذیحجه ۱۳۱۹ ه. ق / ۱۹۰۲).^۲

در دورانی که طرح‌های فوق الذکر یکی پس از دیگری با شکست روی رو می‌شد، سنت پترزبورگ نیز علاقمندی خود را به کشتیرانی در دریاچه استراتژیک ارومیه که در دل یکی از ثروتمندترین ایالات واقع بود، نشان می‌داد، خصوصاً اینکه در همین دوران گسترش روابط تجاری بین روسیه و ایران شتاب می‌گرفت و کشتیرانی دریاچه

۱. مؤسسين کمبانی عبارت بودند از: نظام الملک، حاجی محمد باقر تاجرباشی، رضا بوف معاون التجار، تومنیانس، ملک صیدخان آسوری و نامنی نائل خان آسوری که همه تبعه ایران بودند. گفتنی آنکه کمپانی «لازم» می‌دانست که تعدادی از افراد بافوذه داخل کشور نیز داخل شرکت شوند از جمله اعتضادالسلطنه، مشیرالملک، مستشارالسلطان، اقبالالسلطنه ماکویی و یکی از «آغازادگان» امینالسلطان. ر.ک. نظام الملک به وزارت خارجه، نمره ۷۴۶، ۵ ذیعده ۱۳۱۹، استناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۴۹۵، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. ا. تیموری، عصر بی خوبی، تهران، ۱۳۳۲، صص ۳۵۷ و ۸۶-۸۵؛ کاظم زاده، صص ۳۳۴ به بعد؛

مثل گیلان نیست. اگر این راه را بهمسایه‌ها بدهند یقیناً برای دولت و مردم در آتیه اسباب زحمت خواهد شد. لهذا محرمانه عرض این مطلب را لازم دید که فی الحقیقه اگر ممکن است و امتیاز راه مزبور بخارجه داده نشده است صلاح در این می‌باشد تا زود است امتیاز را باهالی بدهند و در مقابل این کار احمدی نمی‌تواند گله نماید و حکایت رقابت و بعضی فقرات را بیان نمی‌آورند والاً یقیناً در آینده چنانکه عوام می‌گفتند اسباب زحمت فراهم خواهد آمد (۹ ذیحجه ۱۳۱۸).^۱

گرچه اظهارنظر مظفرالدین شاه در مورد مطالب مکتوب فوق برعزم او برای احداث راه آذربایجان به وسیله بخش خصوصی ایران دلالت دارد،^۲ عدم استقبال تجار از طرح همچنان ادامه یافت. این بی تفاوتی تجار داخله موجب گردید که تعدادی از بازرگانان ایرانی مقیم قفقاز با تأسیس یک شرکت متقاضی امتیاز فوق الذکر گشتند. میرزا جهانگیرخان نظام‌الملک، کنسول ایران در تفلیس، که خود از مؤسسين شرکت بود، با تشریح اهداف بلندپروازانه آن برای احداث راه آهن و راه شوše از جلفا تا خلیج فارس، به وزارت امور خارجه نوشت «اختیار دریاچه ارومیه و ساختن راه شوše آن در نقاط لازمه باید با این کمپانی باشد». به گفته او، اگرچه کمپانی می‌توانست کمبود سرمایه خود را از مراکز مالی غرب تأمین کند، ولی متقاضی بود:

دولت ابد مدت شش کرور تومان را از قرار صدی چهار باین

۱. محمود طباطبایی به وزارت خارجه، نمره ۶۹۳، محرمانه، پوشه ۳، کارتن ۲۲ (۱۳۱۸) ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. دستخط مظفرالدین شاه در حاشیه مکتوب از این قرار است: «جناب اشرف اتاییک اعظم، راه شوše را ما خودمان باهالی تکلیف کرده‌ایم و صحبت خارجه در میان نیست و این حرفها اصل و اساس ندارد.»

دیگرکوشش‌هایی که در سال‌های گذشته از جانب دیگران برای امتیاز کشتیرانی به عمل آمده بود، مشوق امامقلی میرزا – حاکم ارومیه در ۱۳۲۲ ه. ق / ۱۹۰۵ ه. ق – برای افزایش تعداد و ظرفیت کشتی‌هایش شد تا با این کار ضمن افزایش درآمد، حقوق خود در دریاچه ارومیه را ثابت کند. به گفته اوژن اوین، وزیر مختار فرانسه، ناوگان او در ۱۳۲۴ ه. ق شامل سه قایق بزرگ بادی، هریک با ۹ خدمه، بود. این شناورها آهن‌آلات و منسوجات روسی که از اردبیل به مراغه وارد می‌شد، به ارومیه انتقال می‌دادند و در بازگشت تولیدات کشاورزی ارومیه را حمل می‌کردند. در صورت وزش باد موفق، سفر بین دو کرانه برای این شناورها ۸-۹ ساعت به طول می‌انجامید.^۱ علاوه بر این، امامقلی میرزا همچنین در صدد به آب‌انداختن یک کشتی بخاری نیز برآمده بود. اما ورود قطعات این کشتی که از یکی از کشورهای اروپایی (آلمان؟) خریداری شده بود، با کارشکنی روسیه مواجه گردید. سنت پترزبورگ برای جلوگیری از حضور دولتی ثالث در دریاچه ارومیه و نیز تسهیل انتقال کشتیرانی به اتباع خود، مانع از عبور کشتی مزبور از خاک روسیه شد. متعاقب پی‌گیری امامقلی میرزا، علاء‌السلطنه، وزیر امور خارجه، درباب علت جلوگیری روسیه به او نوشت

مقصود سرحدداران روس از ممانعت ورود کشتی ابتداعی سرکار

۱. عبدالحسین خان سپهر، یادداشت‌های ملک‌المورخین، به کوشش ع. نوائی، تهران، ۱۳۶۸، صص ۱۱۱ و ۳۰۷.

۲. اوین، ص ۱۳۰. ۱. ویلیام جکسن شناورهای امامقلی میرزا را زورق‌هایی با کف مسطح توصیف می‌کند که با پارو و بادبان‌های ابتدایی حرکت می‌کردند، ر. ک. جکسن، سفرنامه، ترجمه م. امیری – ف. بدراهی، ج ۳، تهران، ۱۳۶۹، ص ۹۰.

می‌توانست نفوذ روسیه را در بازارهای غرب کشور تسهیل کند. در ۱۳۱۷ ه. ق. کارگزار ارومیه سفرکرایوسکی، صاحب منصب روس، به منطقه و تحقیقات او را در مورد دریاچه ارومیه به تهران گزارش کرد. این صاحب منصب نقشه‌هایی برای ایجاد خطوط راه آهن نیز با خود داشت.^۱ به هرروی نخستین گام عملی از جانب روسها برای دستیابی به کشتیرانی دریاچه در خلال احداث راه شوسه تبریز-تهران به وسیله بانک استقراری برداشته شد. کمپانی راه، پس از ساختن بخش جلفا-تبریز اقداماتی برای تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه به عمل آورد که با شکست مواجه گشت (۱۳۲۴ ه. ق / ۱۹۰۶).^۲ بدین ترتیب کشتیرانی همچنان در دست امامقلی میرزا باقی ماند.

از اواخر قرن نوزدهم تجارت خارجی ارومیه تدریجاً از وابستگی رها می‌شد. ارزش خشکبار صادره از ارومیه و مراغه به روسیه در ۱۳۰۶ ه. ق / ۱۸۸۸ به ۷۷۹۲۰ تومن (۲۲۰,۰۰۰ لیره) بالغ می‌گردید.^۳ در سال‌های بعد نیز این روند ادامه داشت. در اوایل قرن بیستم از ارومیه به تنها بی سالانه ۱,۰۰۰,۰۰۰ تومن سبزه به روسیه صادر می‌شد. در این سال‌ها شهر کالاهای اروپایی مورد نیاز را بدون واسطه تبریز، مستقیماً از استانبول، و ادویه و پارچه‌های هندی را از همدان وارد می‌کرد.^۴ ظاهراً این رونق اقتصادی از یکسو، از سوی

۱. کارگزار ارومی به وزارت خارجه، نمره ۲۲، شوال ۱۳۱۷، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۴۸۱، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. گزارش مشترک میرعباس آریا (مفتش وزارت فراید عامه)، حسن شقاوی (رئيس تفتیش کل طرق) و محمود ناصری (مفتش وزارت مالیه) برای وزارت فراید عامه و وزارت مالیه، ۲۷ مهر ۱۳۰۷ ش، سازمان اسناد ملی، ۵۷۲۱ خ ۱۱ آیا ۷۰۹/۲۴۰۰، ص ۵۲ (از این پس از این گزارش با عنوان «گزارش مفتیشان» یاد خواهد شد).

3. Curzon, I, p. 5.

۴. اوین، ص ۹۷.

شیشوان قطع و سیر می‌نماید و در صورتیکه تنها سیار است بمدت چهار پنج ساعت این مسافت را طی می‌کند... از همت بلند این غیرتمند سترگ متممی و امیدواریم بدین مختصرات قناعت نکرده هستی والا فرموده در اندک مدتی فابریک کاغذسازی را هم در آذربایجان آورده...^۱

از این پس توسعه کشتیرانی دریاچه ارومیه شتابی چشمگیر یافت. بنابرگزارش رسمی تا اوخر ۱۳۲۷ ه.ق / ۱۹۰۹ ناوگان تجاری امامقلی میرزا شامل یک کشتی بخار (با ۱۴ متر طول و ۵۰۰۰ تومان ارزش) و ۸ کشتی بادی (هریک با ۲۸ متر طول) بود. کشتی بخار در هفته دوبار حرکت می‌کرد و در هوای مناسب فاصله بین دو کرانه را در شش ساعت می‌پیمود. اما سرویس کشتی‌های بادی چون گذشته نامنظم بود و در هوای طوفانی سفر آنها تا پنج روز به طول می‌انجامید.^۲ چنین می‌نماید که سرویس کشتی بخار در سال بعد افزایش یافت و به سه سفر در هفته رسید.^۳ در مورد ملاحان کشتی‌ها نیز گفتندی است که خدمه کشتی‌های بادی از اهالی بومی بودند.^۴ در سال‌هایی که توسعه کشتیرانی شتاب می‌یافت، عواملی چند توجه قدرت‌های بزرگ و نیز تهران را به دریاچه ارومیه معطوف می‌کرد. دهه آغازین قرن بیستم عصر اوج گیری رقابت‌های استعماری دولت‌های بزرگ و شکل‌گیری اتحادیه‌های نظامی متخاصم بود.

۱. انجمن ملی تبریز، ش ۷۷ و ۷۸، ۲۷ ربیع الاول ۱۳۲۵. قس حسینقلی خان نظام‌السلطنه به رضاقلی خان، ۴ ربیع الآخر ۱۳۲۴، خاطرات و استاد حسینقلی خان نظام‌السلطنه مافی، به کوشش م. مافی و دیگران، ج ۲، تهران، ۱۳۶۲، صص ۷۱۳-۷۱۴.

۲. ترجمه رابرت دکرکر (Deckerker) رئیس گمرک تبریز، نمره ۲۲۸۶، ۳ نوامبر ۱۹۰۹، سازمان استاد ملی، ۷۱۳۹، ۱۰/۲۴۰۰۷۱۳۹.

۳. م. ع. جمالزاده، گنج شایگان، برلین، ۱۳۲۵ ه.ق، ص ۶۵.
۴. ر. ک. ص ۴۷.

اشرف والا این بود که اگر وقتی بسرکار اشرف والا اجازه داده شد که بتوانید کشتیرانی را بتبعه خارجه واگذار یا شرکت فرمائید، تبعه روس حق ترجیح داشته باشد.

در پی مداخله دولت ایران و صدور فرمان ممنوعیت انتقال امتیاز کشتیرانی از سوی امامقلی میرزا و فرزندانش به اتباع خارجه، دولت روسیه با عبور کشتی موافقت کرد (شوال ۱۳۲۴ / نوامبر ۱۹۰۶).^۱ سرانجام کشتی بخاری در ربیع الاول ۱۳۲۵ ه.ق - یعنی زمانی که پیروزی نهضت مشروطیت نوید پیشرفت کشور را می‌داد - توسط یک مهندس آلمانی در کنار دریاچه مونتاژ و به آب انداخته شد^۲ که خبر آن را روزنامه مشروطه خواه انجمن ملی تبریز بدین قرار منتشر کرد:

خدای را شکر، در این اوان سعادت اقران که کوکب طالع نیکو مطالع ایران از حضیض ادبیار به اوج اقبال رسیده، نواب مستطاب اشرف والا شاهزاده امامقلی میرزا امیرنویان حکمران ارومیه که از بابت اصالت و نجابت و غیرت فطری و جوانمردی و تمدن و وطن پرستی مستغنى از تعريف و توصیف، مقبول و معروف خاص ([و] عام می‌باشند، چندی قبل یک فروند کشتی بخاری جهت دریاچه شاهی به فابریک‌های اروپا سفارش داده بودند، بعد از تصادف به موانع کثیره و رفع آنها با زحمات زیاد کشتی را بسلامت وارد، بموجب خبر صحیح که امروزه باداره [روزنامه] رسیده خدا را شکر کشتی را بآب انداخته در سیر و حرکت می‌باشد و یک دو کشتی بادی را هم باو می‌بندند. در طرف شش ساعت مسافت مابین ساحل ارومی را تا ساحل

۱. محمدعلی علاء‌السلطنه به امامقلی میرزا، تلگراف، نمره ۲۸ دولتشی، ۱۰ شوال ۱۳۲۴، پوشه ۱۰، کارتون ۲۲ (۱۳۲۴ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. گروته، سفرنامه گروته، ترجمه م. جلیلورن، تهران، ۱۳۶۹، ص ۳۱۳.

واگذار و انتقال دهد ولی بواسطه معاذیری که همانوقت تولید شده بود از این امر منصرف گردید و اولیای دولت او را ممنوع داشته [بودند].^۱

ظاهراً همین ممانعت موجب گردید که شاهزاده به تجارتخانه ه. ف. استیونس، بازرگان تبعه بریتانیا که در تبریز به سوداگری اشتغال داشت، پیشنهاد مشارکت در کشتیرانی دهد. به گفته استیونس، تنها اجرای توافقنامه ۱۹۰۷ روسیه- انگلیس که منافع روسیه را در شمال ایران به رسمیت می‌شناخت، مانع از شراکت او در کشتیرانی شده بود.^۲ این اظهارات توسط دکرکر^۳، رئیس بلژیکی گمرک تبریز، تأیید می‌شود. وی در همان زمان به تهران نوشت

یک کمپانی آلمانی فرستاده بود که از تفصیل [کشتیرانی] اطلاع پیدا کرده بلکه امتیاز راه تبریز به دریاچه و عبور از آن را بگیرد. کمپانی استوان [استیونس] هم همین خیال را دارد (۱۹ شوال ۱۳۲۷).^۴

در شرایطی که ملیون و مشروطه خواهان ایران با تبعید محمدعلی شاه موفق به اعاده مشروطیت شده بودند، توجه آلمان‌ها به دریاچه استراتژیک ارومیه چیزی نبود که سنت پترزبورگ بتواند اغماض کند یا نگرانی خود را از آن پنهان نماید. نوویه ورمیا^۵، روزنامه روسی که

۱. منشورالملک به وزارت فرایند عامه، مسوده، ۲۲ ربیع‌الثانی ۱۳۳۱، پوشه ۵، کارتون ۴۴ (۱۳۳۰ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

2. Hild. Stevens, Memorandum dated 15 Dec. 1919, Enc. in C. Stevens to Cox, 19 Dec. 1919, FO 245/1231.

3. Deckerker

۴. ترجمه رایپورت دکرکر از تبریز، نمره ۳، ۲۲۸۶، ۳ نوامبر ۱۹۰۹، سازمان اسناد ملی، ۱۱۱۲/۱۰۸/۲۴۰۰۰۷۱۳۹

5. Novoe Vremia

آلمان درحالی که با توفیق در کسب امتیاز خط آهن بغداد به مرزهای غربی ایران نزدیک می‌شد، برای نفوذ اقتصادی در ایران می‌کوشید. در سال‌های ۱۳۲۸-۱۳۲۹ ه. ق / ۱۹۱۰-۱۹۱۴ ه. ق تبریز و ارومیه شاهد رشد مؤسسات و سرمایه‌گذاری‌های اتباع آلمان بود.^۱ نیومن، ناخدای کشتی بخاری امامقلی میرزا، یک آلمانی بود و ابزار و وسائل مورد احتیاج شناورهای دریاچه هم از تجارتخانه آلمانی موسیک و شونمان در تبریز تهیه می‌شد.^۲ نیز می‌دانیم پیش از آنکه شناورهای دریاچه برای نخستین بار مورد استفاده نظامیان روس قرار گیرد که به‌دلیل تصرف تبریز در ماجراه قیام مشروطه خواهان، عازم ارومیه بودند (۱۵ جمادی‌الآخر ۱۳۲۷ ه. ق / ۲۲ مه ۱۹۰۹).^۳ امامقلی میرزا برای حفظ کشتیرانی خود از مطامع روسیه، در جست‌وجوی شریکی آلمانی برآمده بود. به تصریح منشورالملک، رئیس اداره روس وزارت امور خارجه، امامقلی میرزا

در سال‌های ۱۳۲۶ و ۱۳۲۷ برای استحکام تصرفات خود در صدد بود که برخلاف مدلول فرمان خود این حق را به کمپانی آلمانی

۱. اشرف، موافع تاریخی رشد سرمایه‌داری در ایران، تهران، ۱۳۵۹، صص ۶۵-۶۶؛ ل. ی. میروشنیکف، ایران در جنگ جهانی اول، ترجمه ع. دخانیاتی، تهران، ۱۳۴۴، صص ۲۰-۲۸؛ برای روابط ایران و آلمان ر. ک.

B. G. Martin, *German-Persian Diplomatic Relations 1873-1912*, Netherlands, 1959.

گرچه مناسبات دیپلماتیک موضوع اصلی پژوهش اخیر می‌باشد ولی حاوی اطلاعات مفیدی در رابط اقتصادی دو کشور نیز هست.

۲. و. لیتن، ایران از نفوذ مسالمت‌آمیز تا تحت‌الحمایگی، ترجمه م. میراحمدی، تهران، ۱۳۶۷، ص ۱۱۵.

۳. ایزولسکی به [سابلین]، کاردار روسیه در تهران، تلگراف، ۲۲ مه ۱۹۰۹، کتاب نارنجی، به کوشش ا. بشیری، ج ۲، تهران، ۱۳۶۶، ص ۲۰۲.

تهران-خانقین به تهران وارد شود.^۱ بهزودی پیش از تاریخ انقضای تعهد ده ساله ایران به سنت پطرزبورگ مبنی بر عدم احداث خط آهن بدون موافقت روسیه (۲۶ ربیع الاول ۱۳۲۸ ه. ق / ۸ آوریل ۱۹۱۰)^۲ نماینده مذکور به تهران رسید و با وزیر خارجه ایران ملاقات کرد (۱۷ ربیع الاول / ۲۹ مارس).^۳

افشای شرایط روسیه-بریتانیا برای اعطای وام به ایران در میان ایرانیان بازتابی منفی داشت و انتقاد مطبوعات فارسی را درپی آورد. مقاله‌ای در جبل المتنین با بررسی شرایط وام و اهمیت امتیاز کشتیرانی در دریاچه ارومیه، از استقرار از دولت آلمان حمایت می‌کرد.^۴ به هرروی هنگامی که دولت ایران با توجه به سنگینی شرایط دولتين از پذیرش وام آنها سرباز زد، روسیه و بریتانیا با استناد به تعهداتی که ایرانی از بابت وام‌های گذشته بر عهده داشت، برای استقرار ایران از دولتی دیگر نیز شرایطی سنگین قائل گشتند (۲۷ ربیع الاول).^۵ در اواخر ربیع الثانی / اوایل مه ایزو لوسکی، وزیر امور

۱. پوکلوسکی-کوزل به وزارت امور خارجه روسیه، تلگراف، ۲ مارس ۱۹۱۰ ئ، کتاب نارنجی، ج ۴، ص ۶۳.

۲. تمهد مذکور را روسیه به هنگام اعطای وام ۱۳۱۷ ه. ق / ۱۹۰۰ به ایران تعهیل کرده بود، ر. ک. تیموری، صص ۷۹-۳۷؛ کاظم زاده، صص ۳۰۶-۳۱۰؛ و نیز

D. W. Spring, "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations," *The Slavonic and East European Review*, Index to vol. 54 (1977), p. 61.

۳. پوکلوسکی-کوزل به وزارت امور خارجه روسیه، تلگراف، ۲ مارس ۱۹۱۰ ئ، کتاب نارنجی، ج ۴، ص ۸۵.

۴. همو به همان، فوری، ۱۵ مه ۱۹۱۰ ئ، کتاب نارنجی، ج ۴، صص ۲۹-۱۲۸.

۵. یادداشت مشترک وزرای مختار روسیه و بریتانیا به دولت ایران، ۷ آوریل ۱۹۱۰، ضمیمه بارکلی به گری، نمره ۸۷، آوریل ۱۹۱۰، کتاب آبی، ج ۴، صص ۴۲-۴۳؛ قس ←

مطلوب آن بیانگر خواستهای ناسیونالیستی و توسعه طلبانه حلقه‌های دریار تزار بود، طی مقاله‌ای، پس از تشریح اهداف آلمان از ایجاد خط آهن بغداد، نگرانی سنت پطرزبورگ را از امتداد آن تا تهران و نیز کوشش آلمانی‌ها برای تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه منعکس می‌کرد. بنابر مقاله مذبور، توفیق آلمان‌ها در دستیابی به این اهداف، بازگانی روسیه با مناطق پرجمعیت و ثروتمند شمال‌غرب ایران را به مخاطره می‌افکند.^۱ درنتیجه برای سنت پطرزبورگ ضروری بود که پیش از آلمانی‌ها امتیاز کشتیرانی دریاچه را به دست آورد. از همین رو بهزودی هنگامی که دولت ایران درنتیجه بحران مالی در صدد استقرار مجدد از روسیه و بریتانیا برآمد، پوکلوسکی-کوزل و بارکلی، وزرای مختار دو دولت در تهران، در یادداشتی مشترک به نفه‌الملک، کفیل وزارت امور خارجه ایران، واگذاری امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه به کمپانی روسی راه شوسه جلفا-تبریز را یکی از شروط اعطای وام اعلام داشتند (۵ صفر ۱۳۲۸ ه. ق / ۱۶ فوریه ۱۹۱۰).^۲ گفتنی آنکه بنا بر مقاله‌ای که در روزنامه فرانسوی کورسپاندانس دوریان منتشر شد، در همان زمان شهرت داشت که دولت آلمان برای تحصیل امتیاز کشتیرانی در دریاچه ارومیه و تأسیس یک بانک در تهران می‌کوشید.^۳ در اواخر صفر / اواسط مارس انتظار می‌رفت که نماینده دویچه بانک آلمان برای مذاکره پیرامون راه

۱. مجلس، ش ۷۷، ۱۰ صفر ۱۳۲۸ ه. ق.

۲. یادداشت مشترک وزرای مختار روسیه و بریتانیا به نفه‌الملک، ۱۶ فوریه ۱۹۱۰، ضمیمه بارکلی به گری، نمره ۴۵، ۱۶ فوریه ۱۹۱۰، کتاب آبی، ج ۴، صص ۱۱۸-۱۹؛ قس ضمیمه پوکلوسکی-کوزل به وزارت امور خارجه روسیه، ۶ فوریه ۱۹۱۰ ئ، کتاب نارنجی، ج ۴، ترجمه پ. متزوی، تهران، ۱۳۶۸، صص ۳۵-۳۶.

۳. مجلس، ش ۷۷، ۱۰ صفر ۱۳۲۸ ه. ق.

و اما دولت ایران که در کنار بحران‌ها و سختی‌های سیاسی و مالی دوران مشروطیت در حالی با مشکلات ناشی از حق کشتیرانی امامقلی میرزا و تصادم منافع روسیه و آلمان بر سر دریاچه ارومیه درگیر بود که همچنان از منافع کشتیرانی سهمی نداشت. علی‌رغم افزایش شناورها از ۳ فروردین در ۱۳۲۴ ه.ق.^۱ به ۹ فروردین در ۱۳۲۷ ه.ق،^۲ مالیات کشتیرانی به موجب همان فرمان سال ۱۳۱۷ ه.ق،^۳ ۱۴۰۰ تومان ثابت مانده بود. از مبلغ مزبور چون گذشته ۱۳۰۰ تومان به عنوان مقری به پسران امامقلی میرزا پرداخت می‌شد. مضافاً اینکه از ۱۳۲۴ ه.ق. یکصد تومان باقیمانده نیز جزء عمل مالیات آذربایجان شده بود و خزانه‌تهی تهران مستقیماً از آن بهره‌مند نمی‌گشت.^۴ ظاهراً همین شرایط موجب آن شده بود که پس از عزل محمدعلیشاه، از شوال ۱۳۲۷ مکاتباتی بین وزارت‌خانه‌های فواید عامه و مالیه از یکسو، از سوی دیگر بین مستوفی‌الممالک، وزیر مالیه، و ادارات تابعه‌اش در تهران و آذربایجان روپیدل شود تا مسائلی چون منشاء حقوق امامقلی میرزا، اینکه آیا حقوق او مبتنی بر فرمان بود یا امتیاز و بالاخره تکلیف مالیات کشتیرانی روشن گردند. از مجموعه این مکاتبات به خوبی بر می‌آید که اولاً مبنای مداخله شاهزاده فرمانی از ناصرالدین‌شاه بود؛ ثانیاً در بایگانی‌های وزارت‌خانه‌های یادشده سوابق و استناد مربوطه، حتی سوادی از فرمان مزبور هم وجود نداشت که وضعیت حقوقی امامقلی میرزا را روشن کند.^۵ به هر روی

۱. ر.ک. ص ۳۳.

۲. ر.ک. ص ۳۵.

۳. سرنشسته‌دار کل مالیه به مستوفی‌الممالک، ۴ ذی‌قعده ۱۳۲۷ ه.ق، سازمان استناد ملی ۱۰۸/۲۴۰۰۷۱۳۹.

۴. برای این مکاتبات ر.ک. ۱۰۸/۲۴۰۰۷۱۳۹ در سازمان استناد ملی، شایان توجه

خارجه روسیه، در پاسخ به اعتراض شون، سفير آلمان در سنت پطرزبورگ، در مورد شرایط روسیه-بریتانیا برای استقرار ایران از دیگر کشورها، مراتب نگرانی دولتین را نسبت به فعالیت آلمان‌ها در ایران، بهویژه دویچه بانک برای تحصیل امتیاز خط‌آهن و نیز تقاضای آلمان‌ها برای امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه ابراز داشت.^۱ چندماه بعد این دل‌نگرانی روسیه در نشست تزار نیکلای دوم و فیصل ویلهلم دوم در پتسدام نیز مطرح گردید (۱ و ۲ ذی‌قعده ۱۳۲۸ ه.ق / ۴ و ۵ نوامبر ۱۹۱۰). در اجلاس مزبور، علی‌رغم برخی تفاهمات و توافقات، اختلاف نظر موجود بین روسیه و آلمان در مورد کشتیرانی دریاچه ارومیه متوجه نگردید.^۲ از همین رو به دست آوردن امتیاز کشتیرانی همچنان در فهرست اولویت‌های سنت پطرزبورگ باقی ماند. بنا بر گزارشی که پیش از پایان نوامبر / ذی‌قعده به وسیله خبرگزاری رویتر منتشر گردید، سنت پطرزبورگ در ازای احضار نیروهایی که در دوران استبداد صغیر به بهانه حفظ جان و مال اتباع خارجه به ایران اعزام داشته بود، از تهران امتیازاتی طلب می‌کرد که در صدر آن‌ها امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه قرار داشت (۲۳ ذی‌قعده ۱۳۲۸ ه.ق / ۲۶ نوامبر ۱۹۱۰).^۳

→ پوکلرسکی-کوزل به وزارت امور خارجه روسیه، فوری، ۲۷ مارس ۱۹۱۰، کتاب نارنجی، ۹۲-۹۳.

۱. H. Nazem, *Russia and Great Britain in Iran (1900-1914)*, Tehran, 1975, p. 61.

2. Ibid., pp. 64, 66.

۳. ترجمه گزارش رویتر در مجله، ش ۲۳، ۲۳ ذی‌حجه ۱۳۲۸ به چاپ رسید. برای مخالفت دولت و ملیون ایران با حضور قوای اشغالگر روس، ر.ک. به عنوان نمونه به اسنادی درباره هجوم انگلیس و روس به ایران، به کوشش م. ترکمان، تهران، ۱۳۷۰، صص ۱۷۱ به بعد.

در آذربایجان نیز اوضاع به هیچ وجه بهتر از پاixتخت نبود. از زمان خلع محمدعلی شاه ۱۳۲۷ ه.ق) آن ایالت عرصه تاخت و تاز خوانین طرفدار شاه مخلوع، یعنی رحیم خان چلبیانلو و سپس حاجی صمدخان شجاعالدوله مراغه‌ای بود که از جانب روسیه حمایت می‌شدند. گرچه دولت به منظور خاتمه دادن به آشوب صمدخان یک چند عین‌الدوله را به والیگری آذربایجان گمارد، والی جدید هیچگاه به محل مأموریتش وارد نشد^۱ و امامقلی میرزا را از جانب خود نایب‌الحکومه کرد. بنابراین کسری، «شاهزاده امامقلی میرزا از ترس دیه‌های خود که زیر دست صمدخان بود، به هیچ‌کاری برخاسته، به آن می‌کوشید هرچه زودتر خود را بکنار کشد و سرانجام در تبریز نمانده و بیرون رفت». بدین ترتیب صمدخان شجاعالدوله همچنان در مصدر امور باقی ماند و به اقدامات سوء خود ادامه داد (۱۳۲۹ ه.ق).^۲ به‌زودی و خامت اوضاع آذربایجان شدت بیشتری یافت. درین اولتیماتوم دوم روسیه به دولت ایران مبنی بر لزوم انفصال و اخراج مورگان شوستر (۷ ذی‌جه ۱۳۲۹ ه.ق / ۲۹ نوامبر ۱۹۱۱) که به انحلال مجلس دوم انجامید، سپاهیان روسیه نه تنها اقدام به تصرف تبریز کردند، بلکه موجبات استقرار صمدخان شجاعالدوله را در آن شهر نیز فراهم آوردند. اقدامات خشونت‌بار، چپاول و فجایع قوای اشغالگر روسیه و صمدخان علیه ملیون و آزادیخواهان با اعدام حاجی میرزا علی ثقة‌الاسلام تبریزی – رهبر شیخیه آذربایجان – در عاشورای ۱۳۳۰ ه.ق / ۱ زانویه ۱۹۱۲ به اوج خود رسید.

۱. شیخ رضا دهخوارقانی نماینده آذربایجان در مجلس دوم، کارشناسی ناصرالملک نایب‌السلطنه را علت نرفتن عین‌الدوله به آذربایجان ذکر می‌کند، ر.ک. وقایع ناصری،

به کوشش ع. سیاهپوش، تهران، ۱۳۵۶، ص ۸۴

۲. کسری، ص ۳۱۸

این توجه تهران به کشتیرانی دریاچه، خواه برای افزایش درآمد و خواه جهت حفظ دریاچه از مطامع بیگانگان، حاکی از آنست که موقعیت امامقلی میرزا از جانب دولت ایران نیز در مخاطره بود. در شرایط حاکم هرگونه اقدام نسنجدیده از جانب تهران می‌توانست شاهزاده را به واگذاری هرچند غیرقانونی حقوق خود به یکی از اتباع قدرت‌های بزرگ سوق دهد، کاری که در آن سال‌های نامنی، در آذربایجان کم‌سابقه نبود.^۱ به‌حال سکوت منابع موجود و وقهای که در مکاتبات بین وزارت‌خانه‌ها و ادارات ذیریط دریاپ کشتیرانی در سال‌های ۱۳۲۸-۳۰ ه.ق به‌چشم می‌خورد دلالت بر آن دارد که موضوع تحت الشعاع معضلاتی چون تداوم بحران مالی دولت، رقابت احزاب سیاسی، بازگشت محمدعلی میرزا، شاه مخلوع، به کشور (رجب ۱۳۲۹ ه.ق) و اولتیماتوم‌های روسیه به دولت ایران مبنی بر توقف اقدامات و انفال مورگان شوستر، خزانه‌دار ایران که برای بسامان درآوردن اوضاع مالی کشور می‌کوشید، قرار گرفت (ذی‌عده و ذی‌حججه ۱۳۲۹ ه.ق).

آنکه در میان این اسناد تاریخ مکاتبه وزارت فوائد عامه به وزارت مالی، نمره ۱۳۱۷، ۲۹ شوال ۱۳۱۷ باید به ۱۳۲۷ اصلاح شود. احتمالاً فقدان سوابق از آنچه ناشی می‌شد که از ابتدا مظفرالدین میرزا و ادارات محلی آذربایجان در واگذاری کشتیرانی دخیل بودند و تهران در این کار نقش چندانی نداشت.

۱. کسری، تاریخ هیجده ساله آذربایجان، ج ۲، ۱۳۳۳، ص ۵۸۲؛ معاملات با اتباع بیگانه پس از ثبت و گواهی کارگزاری‌های وزارت امور خارجه و جاهت قانونی کسب می‌کرد. بی‌ترتیب واکنش وزارت خارجه روسیه در ۱۳۲۸ ه.ق / ۱۹۱۰ نسبت به عدم تأیید معاملات اتباع روسیه توسط کارگزاری‌های وزارت خارجه در تبریز و ارومیه مربوط به همین نقل و انتقالات غیرقانونی اموال می‌باشد. برای واکنش روسیه ر.ک. پوکلوسکی-کوزل به وزارت امور خارجه روسیه، تلگراف، ۳۰ آوریل ۱۹۱۰ ؛ ایزولسکی به فرماندار قفقاز، تلگراف، ۱ مه ۱۹۱۰ ؛ کتاب تاریخی، ج ۴، صص ۱۱۵ و ۱۱۸.

در تاریخ شانزدهم شهر صفرالمظفر سنه ۱۳۳۰ حضرت مستطاب اشرف ارفع امجد والاشرافزاده امامقلی میرزا امیرنویان دامت شوکته تمام کشته های بادی و بخاری مفصلة دریاچه شاهی را که ملک سوروثی آباء و اجدادی خودشان است و باولاد ذکور ایشان انتقال یافته باجاره دادند:

کشتی جدید بزرگ، کشتی حسنقلی، کشتی سلطانعلی، لتكه بزرگ، لتكه کوچک، کشتی بخاری [را] وکاله و ولایه از جانب فرزندان مفصلة الاسامی خودشان:

نواب والسلطان عبدالحمید میرزا مظفرالسلطنه، نواب سلطان محمود میرزا، نواب سلطان احمد میرزا، نواب سلطان یوسف میرزا، نواب سلطان مراد میرزا، نواب نصرالله میرزا، نواب سلطان مسعود میرزا، نواب علیقلی میرزا

از ابتداء سنه آئیه سیچقان تیل که غره شهر ریبع الثانی ۱۳۳۰ است الی انقضاء مدت ده سال تمام بفحamt و شهامت اکتناه بارون جبرئیل بداق اوف تبعه دولت بهیه روس که بموجب

شروط مرقومه در ذیل معمول دارند:

اول - وجه اجارة همه کشتی های بادی و بخاری کلیه در ظرف مدت هرسال بمبلغ سیزده هزار و چهارصد تومان وجه رایج ایران است که در عرض سال بسه قسط یعنی در هر چهارماهی یک قسط کارسازی نموده مجبوب بگیرد.

دویم - جزایر دریاچه بالکلیه موضوع از اجارة است و بارون جبرئیل حق مداخله بآنها را ندارد. تمام جزایر در دست گماشتگان حضرت معظم له خواهد بود و حتی احدي حق

این پس از پوشه مذکور به اختصار «پوشه ۵» یاد می شود. منشورالملک، رئیس اداره روس وزارت امور خارجه، تصریح می کند که کارگزار آذربایجان « بواسطه پیش آمد های ناگوار و تضییقاتی که از اطراف دچار شده بود مجبور به امضاء تصدیق این اجارة شد» ر.ک. منشورالملک به وزارت فواید عامه، مسوده ۲۲ ریبع الثانی ۱۳۳۱، پوشه ۵

در جو ارعاب حاکم بر آذربایجان و ناتوانی دولت مرکزی در اعاده حاکمیت خود در آن ایالت، در صفر ۱۳۳۰ ه.ق امامقلی میرزا «تحت فشار سرنیزه» قشون روسیه، و به روایتی که جای تردید دارد با «مغتنم» شمردن شرابط،^۱ از شناورهای خود شش کشتی را برای مدت ۱۰ سال به بارون جبرئیل بوداقيانس (بوداغيانس، بوداق اوف، بdac)، ارمنی ایرانی الاصل از اهالی دبلمان آذربایجان که برای رهایی از اجحافات مقامات محلی به تبعیت روسیه درآمده بود، به اجاره و اگذار کرد.^۲ از آنجا که اینگونه معاملات با اتباع بیگانه تنها پس از تأیید مأموران وزارت خارجه ایران اعتبار می یافت، صمدخان شجاع الدوله کارگزاری مهام خارجه تبریز را که از تأیید اجاره نامه سرباز می زد، تحت فشار قرار داد. کارگزاری نیز پس از چند ماه مقاومت، سرانجام مجبور به تأیید آن شد و اجاره وجهه قانونی یافت.^۳ در اجاره نامه می خوانیم:

۱. منشورالملک به وزارت فواید عامه، مسوده، ۲۲ ریبع الثانی ۱۳۳۱ ه.ق، پوشه ۵ کارتن ۴۲ (۱۳۳۰ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. گزارش مفتاشان، ص ۵۲؛ برای علت ترک تابعیت بوداقيانس، ر.ک. سخنان آفاسید یعقوب، نماینده در مجلس پنجم، در جلسه مورخ ۱۵ میزان ۱۳۰۳ ش مجلس شورای ملی در مذاکرات مجلس شورای ملی دوره پنجم تقییه، تهران، ، ص ۴۲۰.

۳. خودداری کارگزاری از تأیید و ثبت اجاره نامه موجب گردید که شجاع الدوله طی حکمی به مشاور السلطان، کارگزار مهام خارجه، دستور دهد: «قرارنامه که حضرت... امامقلی میرزا... درخصوص دریاچه شاهی با بارون جبرئیل بوداقيانس تبعه دولت بهیه روس نوشته، این بتوكیداً من تویسم که همان قرارنامه را ثبت دفتر نموده بهم دولتی تصدق و مدلول همین مرقومه را مجری دارند». ر.ک. سواد حکم آقای حاجی شجاع الدوله، نمره ۱۰۳۹، ۲۴ صفر ۱۳۳۰ ه.ق، سازمان استناد ملی، ۵۲۵/۲۴۰۰۰۵۳۹.

«خلاصه مطالب نوشتگات» مندرج در روی پوشه ۵ کارتن ۴۴ (۱۳۳۰ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه، کارگزاری مهام خارجه آذربایجان طی مراسله ۲۳/۲۲۶۴ ریبع الاول ۱۳۳۰ ه.ق به تهران گزارش داده بود که «شجاع الدوله جداً امضای قرارنامه مابین امامقلی میرزا و بارون جبرئیل را از کارگزاری می خواهد». اصل سند در پرونده موجود نیست (از ←

کارهای شخصی خود شاهزاده امیرنوبیان لازم است داخل اجاره نخواهد بود و چنانکه نوشته می‌شود این کشتی‌های مختصی مطلقاً بار تجاری و گندم وغیره حمل نمی‌کنند و اگر در وقت ضرورت بارون جبرئیل از شاهزاده معظم‌له خواهش نماید و ایشان کار شخصی نداشته باشند آن‌وقت حمل بار تجارت و گندم کرده و وجه کرایه بیارون جبرئیل خواهد رسید. توضیح آنکه بعد از رسیدن دو فروند کشتی بخاری که فخامت اکتناه بارون جبرئیل برای شاهزاده امیرنوبیان شخصاً خواهد خرد هر وقتی که آن کشتیها بکنار دریاچه رسید بموجب قرارنامه جداگانه که بامضای طرفین و نسختان است وجه اجاره تغییر خواهد یافت.

هفتم - هر وقت از کشتی‌های بخاری و بادی ضایع و خراب شود که قابل اصلاح نباشد باید حضرت والا شاهزاده امیرنوبیان عوض آن را درست کرده و مخارج تهیه و عوض کردن آن را از خودشان داده و تسليم بارون جبرئیل نمایند و اگر در کشتی‌های بادی شکستی روی بددهد که قابل تعمیر باشد از قبیل بادبان و طناب و سایر مختصربیات مخارج مرمت آن بعده بارون جبرئیل خواهد بود.

هشتم - بجهة حفظ مال التجاره که از انبار و بارانداز در سواحل کورمانخانه و دانالو باندازه ضرورت لازم خواهد بود خود شاهزاده بتصویب بارون جبرئیل بنا نموده و حاضر خواهند داشت و عمل این دو ساحل داخل اجاره نیست و بارون جبرئیل حق مداخله بمنازل و دکاکین و کاروانسرا و امر و عمل ساحل کورمانخانه و دانالو را ندارد.

نهم - در ساحل دهات ارونق و ساحل دهات سلدوز که مختصراً انبار و بارانداز و منزل مستحفظ بقدر ضرورت لازم خواهد شد بارون جبرئیل در این دو ساحل ارونق و سلدوز در محل

ندارد عبور بجزایر نماید مگر اینکه اجازه‌نامه بهر خود شاهزاده امیرنوبیان دردست داشته باشد آن‌وقت می‌تواند عبور کند.

سوم - محض ملاحظه رضای خداوندی و رفاه حال فقرا چنانکه از سابق معمول است هر ماهی سی نفر از فقرای مسافرین را مجاناً باکشتی بادی بموجب اجازه‌نامه مهمور بهر شاهزاده امیرنوبیان عبور داده مطالبه وجه کرایه از آنها نکنند.

چهارم - خود حضرت والا شاهزاده امیرنوبیان و اولاد ایشان و یا یک دو نفر از گماشتنگان ایشان هر وقت عزم مسافت از ششوان بارومی یا از ارومی بششوان داشته باشند چه با کشتی بخاری و چه باکشتی بادی مجانی عازم شده و عبور خواهند کرد.

پنجم - از عملجات کشتی بادی و بخاری هر کدام مصدر حرکت خلاف و بیقاعده شود حضرت معظم‌له در تنبیه و تغییر آن اختیار تامه دارند و عملجات کشتی‌های بادی موافق معمول سابق همه وقت از اهالی کشتیبان خواهد بود.

ششم - بارون جبرئیل حق ندارد که این اجاره را تا آخر مدت ده‌سال باحدی از داخله و خارجه بفروشد یا منتقل نماید و دیگری را مداخله بدهد. هرگاه اجاره را به دیگری و اگذار کند اساس اجاره بهم خورده و اجاره فسخ خواهد شد. همچنین شاهزاده امیرنوبیان هم در عرض این مدت اجاره را بدیگری و اگذار نخواهند کرد و محض اطمینان و دلگرمی بارون جبرئیل نوشته می‌شود که اگر کشتی‌های جدید از بخاری و بادی بجهة حمل مال التجاره تهیه نموده به دریاچه بین‌دانند آن کشتی‌ها هم داخل اجاره بارون جبرئیل است فقط بقراری که در فصل دهم قید می‌شود کشتی‌های بادی که بجهة حمل گوسفند از ارومیه بجزایر و از جزایر بارومیه و حمل کج و

نکات جالب توجه آن می‌توان به لزوم استخدام بومیان دریانورد (بنده ۵) و توسعه کشتیرانی از طریق ابتدای کشتی‌های بخاری جدید و افزایش کشتی‌های بادی اشاره کرد. سرمایه‌گذاری برای خرید آنها و نیز برای ایجاد و حفظ تأسیسات ساحلی بر عهده خود امامقلی میرزا (بندهای ۶-۹) بود. موارد اخیر با جلوگیری از سرمایه‌گذاری مستأجر، می‌توانست مانع از ادعاهای احتمالی او در آینده شود.

انعقاد قرارنامه فوق یک‌بار دیگر توجه وزارت‌خانه‌های ذیریط را به موضوع کشتیرانی دریاچه جلب نمود،^۱ به‌ویژه اینکه مدتی پس از انعقاد آن، در رجب ۱۳۳۰ ه. ق، نمایندگی سیاسی روسیه در تهران از وزارت امور خارجه ایران درخواست کرد:

بوداقیان تبعه روس مستأجر دریاچه ارومی بپول امامقلی میرزا کشتی
بخاری خریداری نموده، مقرر دارد از حقوق گمرکی معاف باشد.^۲

این تأیید و حمایت عملی روسیه از قرارنامه بود. متقابلاً وزارت امور خارجه ایران در مخالفت با قرارداد منعقده اعتراض خود را به نمایندگی سیاسی روسیه ابراز داشت.^۳ علاوه براین، میرزا اسحق خان

۱. به عنوان مثال ر. ک. مکاتبات بین خزانه‌داری کل، وزارت مالیه و وزارت امور خارجه در سازمان استاد ملی، نمره ۲۵۳۹/۲۴۰۰۰۵۲۵/۱۱۳۲ و نیز وزارت فواید عامه به وزارت خارجه، نمره ۷۳۳، ۱۸ حوت ۱۳۳۱ ه. ق، «خلاصه مطالب نوشتگات» پوشه ۵ وزارت مالیه به وزارت خارجه، نمره ۲۱۰۷، ۲۲ جمادی‌الثانی ۱۳۳۱ در «خلاصه مطالب نوشتگات» پوشه ۸، کارتون ۴۴ (۱۳۳۱ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه. توضیح آنکه هیچ‌یک از ۳۳ سند پوشه ۸ موجود نیستند ولی «خلاصه مطالب نوشتگات» مندرج در روی پوشه میان استاد پوشه و مطالب آنهاست (از این پس از این پوشه با عنوان «پوشه ۸» یاد خواهد شد).

۲. از سفارت روس به وزارت امور خارجه ایران، نمره ۱۳۳۱ ه. ق، «خلاصه مطالب نوشتگات» پوشه ۵.

۳. وزارت امور خارجه ایران به وزارت پست، نمره ۳۱۳۹، ۷ رمضان ۱۳۳۱ ه. ق، «خلاصه مطالب نوشتگات» پوشه ۸.

مناسب مجاز است که الى یک هزار تومان مخارج تعییرات نموده و مصارف هر ساحلی پانصد تومان باشد و از بابت مال الاجاره بخرج شاهزاده امیرنویان بگذارد و آبادی این هردو ساحل ملکیّه مال شاهزاده امیرنویان خواهد بود.

دهم - حضرت والا شاهزاده امیرنویان حق دارند کشتی بادی باندازه ضرورت بجهة سیر جزایر و حمل گوسفند از ارومیه بجزایر و حمل هیزم و سایر لوازم شخصی خودشان درست کرده و بآب بیندازند و این کشتی‌ها اختصاص به خودشان دارند و داخل اجاره نیست. هرگاه اقتضا نماید و بارون جبرئیل خواهش بکنند که با این کشتی‌ها از سواحل حمل مال التجاره و گندم شود وجه کرايه آن به بارون جبرئیل خواهد رسید بجز از حمل گوسفند بجزایر و حمل هیزم و کارهای شخصی و رفتن خودشان بجزایر مطلقاً حمل بار تجارت و مسافرین را نخواهند نمود.

یازدهم - این مسئله هم توضیحاً نوشته می‌شود مبلغ یک‌هزار و چهارصد تومان که بر حسب مقاطعه از کشتی‌های دریاچه از قدیم بدیوان اعلیٰ داده می‌شد و بمحض فرمان شاهنشاه مغفور مظفر الدین شاه طاب ثراه برای مواجب اولاد شاهزاده امیرنویان محل برقرار شده و تاکنون دریافت کرده‌اند بعد ازین هم وجه مزبور را موافق معمول سابق همساله دریافت خواهند داشت و در جزو این اجاره است.^۱

از این قرارداد به خوبی بر می‌آید که پیش‌بینی‌های لازم جهت تحدید حقوق و اختیارات بوداقیانس و مستخدمین او به عمل آمده بود. از

۱. از این قرارنامه دو رونوشت به دست آمده است که یکی از آنها ضمیمه مراسله زیر می‌باشد

C. Stevens to Cox, 19 Dec. 1919, FO 245/1231.

نسخه دیگر در سازمان استاد ملی، ۱۱۳۲/۵۲۵/۲۴۰۰۰۵۳۹ موجود است.

مفخم الدوله، وزیر مختار ایران در سنت پطرزبورگ، نیز موظف گردید که «غیرقانونی بودن این اجاره و اقدام را بجهاتی لازم اخطار و پرست نماید».۱

از چندماه جلوتر، با بازگشت س. سازانف، وزیر امور خارجه روسیه، از یک دوره طولانی نقاوت به کار (محرم ۱۳۳۰ / دسامبر ۱۹۱۱)، احتمال بهبودی روابط بریتانیا با آلمان، انعطافی را در سیاست سنت پطرزبورگ در قبال ایران پدید آورده بود. در ژانویه ۱۹۱۲ / محرم ۱۳۳۰، پس از خاتمه مسئله مورگان شوستر، روسیه و بریتانیا با توجه به بحران مالی دولت ایران، موافقت کردند که پس از خروج محمد علی میرزا از کشور و شناسایی موافقنامه ۱۹۰۷ روسیه-انگلیس از سوی ایران، مبلغ ۲۰۰,۰۰۰ لیره به عنوان مساعدۀ در اختیار تهران قرار داده شود.۲ علاوه بر این، سازانف از حامیان طرح احداث خط آهن سراسری در ایران بود که ضمن تسهیل ارتباط مناطق شمالی کشور با روسیه، با راه آهن آلمانی بغداد مقابله می‌کرد. با بازگشت او به کار توجه روس‌ها به ایجاد خطوط آهن در ایران تجدید شده بود۳ و همین موجب گردید که سرنوشت کشیرانی دریاچه ارومیه بهزودی با موضوع راه آهن و معرض نیاز مالی ایران گره بخورد. مفخم الدوله در ۱۳ شعبان ۱۳۳۰ پاسخ و. ن. کوکوفتسوف، وزیر دارایی روسیه، به تقاضای وام ایران را چنین گزارش کرد.

۱. منشورالملک به وزارت فراید عامه، مسوده، ۲۲ ربیع الثانی ۱۳۳۱ ه.ق، پوشۀ ۵

۲. یادداشت مورخ ۱۶ ژانویه ۱۹۱۲ ضمیمه بیوکانن به گری، تلگراف، ۲۱ ژانویه ۱۹۱۲؛ یادداشت مورخ ۲۱ ژانویه ۱۹۱۲ ضمیمه همو به همان، تلگراف، ۴ فوریه ۱۹۱۲؛ گری به بیوکانن، ۲ فوریه ۱۹۱۲، کتاب آبی، ج ۷، به ترتیب صص ۱۵۷۳-۷۵ / ش ۱۴۳، ۱۵۸۲-۸۵ / ش ۱۵۷۹-۸۰ / ش ۱۵۴.

3. Spring, "The Trans-Persian Railway Project," pp. 66 ff.

دویست هزار لیره موقعی دادیم هنوز پس نداده باز پول می‌خواهد.
من هم که مساعدت می‌کنم، ولی هر مساعدت ما در مقابل
مساعدت از طرف شما [را] لازم دارد. بهتر می‌دانید که برای
توسیع تجارت خطوط آهنی لازم است که مفید به حال طرفین
است. حالا که سرمایه‌داری پیدا شده‌اند و بدون ضمانت حاضرند
از جلفا به تبریز راه آهن بکشند شما امتیازی را به ما بدید.۱

همان روز رئیس کابینه وزارت امور خارجه ایران سر والتر تاونلی، وزیر مختار جدید بریتانیا در تهران، را از شرط روسیه برای اعطای وام یعنی واگذاری امتیاز خط آهن «جلفا الی تبریز و ارومیه» آگاه کرد و از او خواست که بریتانیا با استفاده از نفوذش در سنت پطرزبورگ کاری کند که «عمل هریک از این دو مسئله علیحده فیصله شود و انجام یکی را مشروط و مربوط به دیگری ننمایند».۲ امّا کوکوفتسوف اعتقاد داشت که موضوع وام و امتیاز را «باید به طور دائمی فیصل داد».۳ پیش از پایان شعبان، ۱. ا. نراتف، معاون وزیر امور خارجه روسیه، متلاuded شده بود که «دولت ایران یقیناً پیشنهاد مسیو پکلوسکی [-کوزل، وزیر مختار روسیه در تهران،] را در باب نقشه مزبور [یعنی امتیاز خط آهن] قبول خواهد کرد».۴

علاوه بر موضوعاتی که باد شد، مسئله اجراء کشیرانی دریاچه ارومیه و اقدامات صمدخان شجاع‌الدوله در آذربایجان نیز دیگر عوامل دغدغه تهران بود که می‌کوشید از طریق مذاکره با روسیه بر آنها فائق آید.

۱. میرزا اسحق خان مفخم‌الدوله به وزارت امور خارجه، تلگراف رمز، نمره ۱۳، ۱۰۹۴ شعبان ۱۳۳۰ ه.ق، پوشۀ ۱۲، کارتون ۴۴ (۱۳۳۰ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. تاونلی به گری، تلگراف، ۲۸ اوت ۱۹۱۲، کتاب آبی، ج ۸، ص ۱۸۶۸ / ش ۲۳۳.

۳. بیوکانن به گری، تلگراف، ۳۱ ژوئیه ۱۹۱۲، کتاب آبی، ج ۸، ص ۱۸۷۰ / ش ۲۳۸.

۴. همو به همان، تلگراف، ۶ اوت ۱۹۱۲، کتاب آبی، ج ۸، ص ۱۸۷۳ / ش ۲۴۷.

ه.ق)^۱ و در پی آن سازانف، سر جورج بیوکانن، سفیر بریتانیا در روسیه، را آگاه کرد که می خواست از کوکوتفسوف درخواست کند که «فوراً ۲۵۰۰۰ لیره وام در اختیار ایران قرار دهد.^۲ سپهبدان نیز پس از تأثیری که از اقدامات صمدخان شجاعالدوله ناشی شده بود، در ۱۹ رمضان به محل مأموریت خود وارد گردید.^۳ اما بازودی دریافت که با حضور روس‌ها و شجاعالدوله از والیگری آذربایجان جز اسم نصیبی نداشت.^۴ وی خود تصریح می‌کند که «به واسطه تقویت روسها به شجاعالدوله، نتوانستم زیاده از هفت ماه [در آذربایجان] بمانم».^۵

در ماه‌های بعد که مذاکره در مورد خط‌آهن جلفا-تبریز جریان داشت، موضوع کشتیرانی در دریاچه ارومیه نیز درحالی پی‌گیری می‌گردید که اختیارات دولت ایران در مورد آن تا بدان حد اندک بود که برای به‌آب‌انداختن یک کشتی کوچک برای حمل مراسلات پستی می‌بایست از ای. سابلین، کاردار روسیه در تهران، «تسهیلات لازمه» را تقاضا کند (۱۳۳۱ ه.ق).^۶ با وجود این ناگاه در سیاست روسیه

۱. تاونلی به گری، تلگراف، ۲۴ اوت ۱۹۱۲، کتاب آبی، ج ۸، ص ۱۸۸۳ / ش ۲۷۶.

۲. بیوکانن به گری، تلگراف، ۲۶ اوت ۱۹۱۲، کتاب آبی، ج ۸، ص ۱۹۰۶ / ش ۲۸۹.

۳. تاونلی به گری، ۲ سپتامبر ۱۹۱۲؛ قس «خلاصه وقایع» ضمیمه همو به همان، ۷ اوت

۱۹۱۲، کتاب آبی، ج ۸، ص ۲۹۸ و ۱۸۸۵ / ش ۲۸۰.

۴. محمد ولی خان ننکابی، یادداشت‌ها، به کوشش ا. خلعتبری و ف. ابرجی کجوری، تهران،

۸۵ / ۱۳۷۸

۵. همان، ص ۱۲۲.

۶. وزارت پست قبلاً در باب لزوم «یک دستگاه ننکاباخاری» در دریاچه ارومیه با وزارت

خارجه مکاتبه کرده بود که بی‌پاسخ ماند (مراسله نمره ۲۱۰۷ مورخ ۲۲ جمادی‌الثانی).

وزارت امور خارجه نیز طی مکتوب نمره ۳۱۳۹ مورخ ۷ رمضان به وزارت پست، اقدام

مستقیم آن وزارت‌خانه را در مورد اجاره‌نامه بوداقیانس صلاح ندانست و مدتی بعد در

مراسله نمره ۹۱۰۳ مورخ ۱۹ ذی‌حججه ۱۳۳۱ ه.ق از سابلین تسهیلات لازمه را تقاضا کرد. ر.

ک. «خلاصه مطالب نوشتجات» پوشه ۸

در حالی که پافشاری پوکلوسکی-کوزل برای معافیت کشتی بخاری سابق‌الذکر از گمرک مبین تداوم حمایت سنت پطرزبورگ از فرارنامه امامقلی میرزا-بوداقیانس بود، دولت ایران می‌کوشید که از علاقه روسیه به خط‌آهن جلفا-تبریز و کشتیرانی برای اعاده حاکمیت خود در آذربایجان بهره گیرد و از این رو تصمیم درباره این دو موضوع را به استقرار محمدولی خان سپهبدان ننکابی، والی جدید آذربایجان، در تبریز موكول می‌کرد، انتسابی که از یک سوی مورد تأیید سازانف نبود^۱، از سوی دیگر کارشکنی شجاعالدوله از آن ممانعت می‌کرد. منشورالملک، رئیس اداره روس وزارت امور خارجه، در گزارش گفت و گویی که با پوکلوسکی-کوزل در مورد معافیت گمرکی کشتی بخاری داشت، می‌نویسد

گفتم بهتر این است همان ترتیبی را که سابقاً با آقای وثوق‌الدوله [وزیر امور خارجه در کابینه صمصام‌السلطنه] و چند روز قبل با آقای وزیر خارجه [علاء‌السلطنه] مذاکره کرده‌ایم مطرح [و] مذاکره نمائید. یعنی تأمل بفرمائید تا آقای سپهبدار اعظم وارد تبریز بشوند. پس از ورود قرار اداره نمودن دریاچه ارومی داده شود. [پوکلوسکی-کوزل] گفت آن مسئله را بعد از ورود شخصی که مأموریت دارد در باب راه‌آهن مذاکره نمائید، مذاکره خواهیم نمود، ولی حالیه این ترتیب بسطی به آن مذاکره ندارد. (۲۰ شعبان ۱۳۳۰ / ۱۲ اکتبر ۱۹۱۲).^۲

نیاز مالی روزافزون دولت ایران و فشار روسیه سرانجام مؤثر واقع شد و تهران به مذاکره در مورد امتیاز خط‌آهن تن داد (۱۱ رمضان ۱۳۳۰)

۱. بیوکانن به گری، ۱۵ آوریل ۱۹۱۲، کتاب آبی، ج ۸، ص ۱۷۱۵ / ش ۳۱.

۲. منشورالملک، مسوده گزارش ملاقات با وزیر مختار روس، ۲۰ شعبان ۱۳۳۰ ه.ق،

پوشه ۵

از این پس سنت پطرزبورگ با قرارنامه امامقلی میرزا - بوداپیانس به مخالفت برخاست. بنابر ویلهلم لیتن، کنسول آلمان در تبریز، حمایت روسیه از ادعای دولت ایران مبنی بر بی اعتباری قرارنامه مذکور بدان جهت بود که کمپانی روسی راه تبریز برای تحصیل امتیاز «غیررسمی» کشتیرانی دریاچه ارومیه می کوشید.^۱ ظاهراً مذاکرات در این باب تا آنجا پیشرفت کرده بود که متن قرارنامه‌ای نیز تهیه گردید. براساس این قرارنامه، دولت ایران و کمپانی روسی در کشتیرانی دریاچه ارومیه شریک می شدند.^۲ بهر حال قرارنامه مذکور هیچگاه به مرحله امضای نهایی نرسید، زیرا هنگامی که کابینه جدید التأسیس علاءالسلطنه در اثر فشار روسیه و به رغم فترت مجلس، ناگزیر از واگذاری امتیاز خط آهن جلفا-تبریز با خطی فرعی از صوفیان به بندر شرفخانه در شمال غرب دریاچه ارومیه به کمپانی روسی راه تبریز شد (۷ صفر ۱۳۳۱ ه. ق / ۶ فوریه ۱۹۱۳^۳)، دولت ایران از دادن امتیاز کشتیرانی به کمپانی مذکور سریاز زد و اظهار داشت «اکنون زمان آن نیست که

۱. لیتن، ص ۱۱۵. امتیاز از این جهت «غیررسمی» بود که در غیاب مجلس اعطاء می شد.
۲. تنها اطلاعی که تاکنون در مورد این قرارنامه بدست آمده است مأموره «خلاصه مطالب نوشتگات» پوشه ۵ می باشد که در آن آمده است: «ترجمه قرارنامه دریاچه ارومی - دولت علیه ایران حمل و نقل دریاچه ارومی را با شرکت راه تبریز بشرایط ذیل اشتراع می کند» تاریخ قرارنامه ذکر نشده است. بهر حال استعلام منار، خزانه‌دار کل، از دایرة امیازات دریاپا صحت «سلب حقوق کشتیرانی» از امامقلی میرزا (۲۹ شوال ۱۳۳۰ ه. ق)، احتمالاً می تواند بر پیشرفت مذاکرات دولت با کمپانی دلالت کند، ر. ک. منnar به توسط وزارت مالیه به وزارت خارجه، مسوده، ۱۰/۱، ۱۹۱۳/۱۰، سازمان اسناد ملی،

۱۳۳۹/۰۵۲۵/۰۴۰۰۰۵۲۹.

۲. تاونلی به گری، تلگراف، ۷ فوریه ۱۹۱۳؛ همو به همان، ۱۱ فوریه ۱۹۱۳؛ همو به همان، تلگراف، ۱۱ فوریه ۱۹۱۳، کتاب آبی، ج ۱، صص ۲۱۴۱/ش ۵۵۴ و ۲۱۵۲/ش ۵۶۳ و ۲۱۵۳/ش ۵۶۶ نیز ر. ک. کسری، صص ۶۵۶-۵۶۵ اع. سپهر، ایران در جنگ بزرگ، تهران، ۱۳۳۶، صص ۱۷-۱۵؛ کاظم زاده، ص ۶۴۸.

درقبال قرارنامه امامقلی میرزا - بوداپیانس تغییر پدید آمد و اعتراض ایران از جانب سنت پطرزبورگ پاسخ تأیید دریافت کرد. دولت ایران به وسیله مفخم‌الدوله آگاه گردید که

[نظر] وزارت امور خارجه [روسیه] در این باب مساعد است ولی پاکلوسکی مخالفت می نماید و مایل است که این اجاره به همین حال برقرار باشد.^۴

گفتنی آنکه چندماه جلوتر، پس از موافقت ایران با مذاکره در مورد خط آهن جلفا-تبریز، رئیس بلژیکی مالیه آذربایجان، از گفت و گویش با کنسول روسیه در تبریز نتیجه گرفته بود که روسیه قصد شناسایی حقوق دولت ایران را در دریاچه ارومیه داشت و می خواست با تقاضای امتیاز راه آهن و امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه به هدفی استراتژیک نایل آید (ذیقده ۱۳۳۰ ه. ق).^۵ در تعقیب همین هدف بود که نمایندگی سیاسی روسیه در تهران به وزارت امور خارجه نوشت:

چون مستله کشتیرانی دریاچه ارومی مربوط به امتیاز راه آهن است و این مستله برای دولتین کمال اهمیت را دارد، لازم است داخل مذاکرات اساسی شود.^۶

۱. بی نوشت در مشورالملک به وزارت فراید، مسوده، ۲۲ ربیع‌الثانی ۱۳۳۱، پوشه ۵
2. Le Directeur Provincial des Finance [de Azerbaïdjan] à Mornard, no. 2204, le 2 Novembre 1912.

در سازمان اسناد ملی، ۰۰۰۵۲۵/۵۲۵۲۹. در مورد این سند گفتنی است که امضای آن خوانا نیست، ولی سمت امضاكننده ذکر شده است. ضمناً می دانیم که در ۱۹۱۲ ریاست مالیه تبریز با رانسکن Ransquin بود، ر. ک. آ. دستره، مستخدمین بلژیکی در خدمت دولت ایران، ترجمه م. اتحادیه، تهران، ۱۳۶۳، ص ۳۱۰.
۳. «خلاصه مطالب نوشتگات» پوشه ۸. تاریخ مکتوب ذکر نشده است.

کشتی بخار سابق الذکر بود که چندماه قبل پوکلوسکی-کوزل بر معافیت گمرکی آن اصرار می‌ورزید. بوداقیانس در پی اقداماتی که در سنت پطرزبورگ به عمل آورد، تنها «پس از امضای سندی که حقوق مشارالیه را روس‌ها نشناخته و تصدیق نکردۀ‌اند» اجازه عبور کشتی را به دست آورد و با پرداخت گمرک به دولت ایران آن را ترخیص کرد.^۱ علاوه بر این، بوداقیانس همچنین موفق شد که دو کشتی چوبی بادی را نیز که در کنار دریاچه ساخته شده بودند، به آب اندازد. (۱۳۳۱ ه. ق.).^۲ هزینه تهیه این شناورها با امامقلی میرزا بود که تا ربيع الاول ۱۳۳۲ ه. ق / فوریه ۱۹۱۴ از بابت آنها و نیز تعمیر کشتی بخار قدیمی مبلغ ۴۷,۷۹۱ تومان به بوداقیانس بدھی داشت.^۳ بدین ترتیب علی‌رغم تمام موافع، تعداد شناورهایی که بوداقیانس برای حمل مال التجاره در اختیار داشت از ۶ فروند در ۱۳۳۰ ه. ق به ۹ فروند (۲ کشتی بخاری و ۷ کشتی بادی) در ۱۳۳۲ ه. ق افزایش یافته بود.^۴ بنابر سونتیتسکی ظرفیت این بحریه تجاری به ۶۰,۰۰۰ پود (۹۸۲/۸ تن) بالغ می‌گردید. ظاهراً از صفر ۱۳۳۳ ه. ق / ۱۹۱۴ این شناورها با پرچم روسیه در دریاچه تردد می‌کردند.^۵

۱. نرمان به مشارالسلطنه، ۱۵ اکتبر ۱۹۲۰، پوشہ ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. گزارش مفتشان، ص ۵۲

۳. رونوشت رسمی اقران‌نامه امامقلی میرزا مورخ ۷ ربيع الاول ۱۳۳۲ در مورد بابت و مبلغ دینش به بوداقیانس، ضمیمه

C. Stevens to Cox, 19 Dec. 1919, FO 248/1231.

4. H. Stevens, Memorandum.

5. A. S. Sventitski, "Transport Routes in Persia: Present Conditions and Prospects of Future Development," *Journal of the Central Asian Society*, 15 (1928), p. 205.

حق کشتیرانی طلب شود، زیرا حکومت ایران با واگذاری امتیاز راه آهن احساس دوستی خود را نسبت به روسیه به اثبات رسانده است.^۱ اگرچه کشتیرانی دریاچه ارومیه در اجاره بوداقیانس تبعه روسیه باقی ماند، سنت پطرزبورگ هیچگاه تحصیل امتیاز آن را از فهرست اولویت‌های استراتژیک خود در ایران خارج نکرد. چنان‌که در سال‌های ۱۳۳۳ ه. ق / ۱۹۱۴ و ۱۳۳۵ ه. ق / ۱۹۱۷ با وجود اینکه کشتیرانی دریاچه عملاً در اختیار روسیه بود،^۲ سنت پطرزبورگ درازای عزل شجاع‌الدوله حاکم بدنام آذربایجان، امتیازی چون حق کشتیرانی را می‌طلبید.^۳ متقابلاً دولت ایران نیز با درک صحیح از این تمایل، در سخت‌ترین شرایط از روی آوردن به روسیه ابا داشت تا مباداً مجبور به واگذاری امتیاز مزبور شود.^۴

در ماه‌هایی که دولتين ایران و روسیه در مخالفت با قرارنامه امامقلی میرزا-بوداقیانس موضعی یکسان داشتند، موجز و مستاجر با مشکلات جدی مواجه شده بودند. درحالی‌که امامقلی میرزا برای حفظ آنچه حق قانونی خود می‌دانست با مقامات تهران مکاتبه می‌کرد (۱۳۳۱ ه. ق)^۵، بوداقیانس مجبور بود که بر اشکالتراشی‌ها و موافع دولت روسیه فائق آید که مهم‌ترین آنها جلوگیری روسیه از ورود

۱. لیتن، ص ۱۱۵.

2. Nazem, pp. 163, 168.

۳. تاونلی، متحده‌المآل به کنسولگری‌های بریتانیا در ایران، نمره ۲۶، خیلی محروم‌انه، ۲۶ زوئیه ۱۹۱۴، تلیس ابلیس، برلین، ۱۳۳۶ ه. ق، صص ۵۵-۵۶ و ۴۵-۴۴. همانجاها.

۴. بنابر «خلاصه مطالب نوشتگات» پوشہ ۸، امامقلی میرزا در ۱۳۳۱ ه. ق. دویار با وزارت داخله و یکبار با وزارت امور خارجه مکاتبه کرد که نتیجه آن ردوبدل شدن مراسلاتی بین وزارت‌خانه‌های مزبور بود.

ارفع امجد امنع والا شاهزاده امامقلی میرزا امیرنوبیان دامت شوکته بدین موجب نواب مستطاب والسلطان عبدالحمید میرزا مظفرالسلطنه، نواب والسلطان محمودمیرزا، نواب والسلطان احمدمیرزا، نواب والسلطان یوسف میرزا، نواب والسلطان مراد میرزا، نواب نصرالله میرزا، نواب سلطان مسعود میرزا، نواب علیقلی میرزا به اولاد خودشان منتقل نموده بودند، و وكالة از جانب کبار و ولایة از جانب صغار آنها الى مدت دهسال تمام به جانب فخامت اکتناه بارون جبرئیل بداقیانس باجاره داده بودند در هر سالی به مبلغ سیزده هزار و چهارصد تومان رایج که از قرار اقساط کارسازی نماید، به ملاحظه اینکه مدت اجاره مزبور آنقدر وسعت نداشت که در ظرف آن مدت اسباب تهیه لوازم کشتیرانی کاملاً بعمل آید و حمل مال التجاره وغیره را توسعه حاصل شود و من کل الوجوه این اداره مرتب و منظم باشد، علیهذا در تاریخ بیست و پنجم شهر ربیع الاول هزار و سیصد و سی و دو با تراضی طرفین و به موجب همین ورقه بدین نحو قرار داده شد که مدت بیست سال هم به مدت دهسال اجاره اولی افزوده و تمام مدت اجاره از اول تا آخر مدت سی سال تمام باشد. مدت دهسال اول در همان مأخذ مرقومه در ورقه کترات اولی به همان قرار معمول بوده و از ابتداء سال یازدهم تا آخر مدت سی سال به قرار تفصیل ذیل قرار وجه داده شد:

از ابتداء سال یازدهم تا آخر سال بیستم هر سالی مبلغ هفده هزار و پانصد تومان است از ابتداء سال بیست و یکم تا آخر سال سی ام هر سالی مبلغ بیست و هشت هزار و پانصد تومان است که هرسالی مبلغ یک هزار و چهارصد تومان مالیات دیوانی کشتی ها را از بابت وجه اجاره موضوع و با دیوانیان عظام پرداخت کرده مابقی را بموجب برات حواله حضرت معظم له به سه قسط کارسازی نماید.

با وجود اینکه تحصیل امتیاز خط آهن جلفا-تبریز توسط کمپانی راه شوسه مشکلاتی را برای امامقلی میرزا و بوداقیانس ایجاد کرده بود، احداث آن با خطی فرعی از صوفیان به بندر شرفخانه، در شمال دریاچه ارومیه، افزایش حمل و نقل مال التجاره به وسیله شناورها و نیز سود بیشتر صاحبان حق کشتیرانی را نوید می داد که این خود مستلزم افزایش کمی و کیفی ظرفیت ناوگان موجود بود. از همین رو در پی عرضه سهام خط آهن توسط بانک استقراضی در تهران (رجب ۱۳۳۱ ه.ق) و آغاز احداث آن،^۱ امامقلی میرزا و بوداقیانس با انعقاد قرارنامه ای جدید، با تمدید مدت قرارنامه ۱۳۳۰ ه.ق برای بیست سال دیگر، زمینه توسعه بیشتر ناوگان موجود را فراهم آوردند. در قرارنامه اخیر آمده است:

يا امام ضامن و ثامن ارواحنا فداء
چون در تاريخ شانزدهم شهر صفر المظفر هزار و سیصد و سی
به موجب کترات نامه مفصله به فصول چند تمامی کشتی های
بخاری و بادی دریاچه شاهی را که حضرت مستطاب اشرف

۱. اگرچه سرمایه احداث این خط آهن از منابع مالی فرانسوی تهیه شده بود، اما بنا بر امیازنامه تنها اتباع ایران و روسیه مجاز به خرید سهام آن بودند (برای امیازنامه، ر.ک. پوشش ۱۲، کارتون ۴۴ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه). بانک استقراضی که کمپانی راه شوše تبریز به آن تعلق داشت در رجب ۱۳۳۱ تعدادی از سهام خط آهن را در تهران عرضه داشت، نک. عین السلطنه، روزنامه خاطرات، به کوشش م. سالور و ا. افشار، ج ۵، تهران، ۱۳۷۷، ص ۳۸۹۲. برای منبع مالی فرانسوی، ر.ک.

H. Honpeouot à Mohtesham-es-Saltaneh, le 20 Juillet 1921;
ترجمه مراسله سفارت فرانسه به وزارت امور خارجه ایران، نمره ۸۱، ۲۹ ژوئیه ۱۹۲۱ در پوشش ۹، کارتون ۵۲ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه؛ همچنین نک D. W. Spring, "Russian Imperialism in Asia in 1914," *Cahiers du monde russe et soviétique*, 20 (1979), p. 318.

دریاچه ارومیه همچنان افزایش می‌یافت. شهر ارومیه یکی از مراکز مهم بازرگانی غرب کشور شده بود. بنابر گزارش ن. موژاروف، مدیر خط آهن تبریز در ۱۹۲۰، در واپسین سال پیش از جنگ جهانی اول، سالانه حدود ۱۷۷۰ تن مصنوعات روسی از طریق ارومیه در بخش‌های خاوری عثمانی، ساوجبلاغ و کردستان به فروش می‌رسید (جدول I). در همان زمان از ارومیه سالانه علاوه بر ۱,۰۰۰,۰۰۰ پود (حدود ۱۶۳۰۰ تن) سبزه، ۱۰۰,۰۰۰ پود (تقریباً ۱۶۳۰ تن) توتون محلی و ۱۰۰,۰۰۰ پود توتون نوچینی عثمانی، خشکبار، نخود، دوشاب، روغن، پشم، چرم، پوست‌های خزدار، توتون آشنویه، قطران کردستان – که در صنعت پارچه‌بافی مصرف داشت – و نیز کمی پنبه و برنج به روسیه صادر می‌شد. صادرات خشکبار مراغه و مناطق همجوار آن به روسیه نیز در سال به حدود ۱,۰۰۰,۰۰۰ پود بالغ می‌گردید.^۱ در پی انعقاد قرارنامه ۱۳۳۲ ه. ق. امامقلی میرزا - بوداپیانس، در وزارت‌خانه‌های تهران یک‌بار دیگر مکاتبات راجع به حق کشتیرانی شاهزاده از سرگرفته شد و مجدداً از او درخواست گردید استادی را که منشأ حقوقش بودند، برای بررسی به پایتخت ارسال دارد، خواسته‌ای که از سوی امامقلی میرزا هیچ‌گاه اجابت نشد.^۲ به هر روی چشم‌انداز امیدبخش آینده کشتیرانی دریاچه ارومیه دیر نپایید.

1. N. Možarov, Kratkaya Zapiska O Tavrizskoi Železnoi Daroge Nov. 1920, p. 10.

در پوشش ۹، کارتون ۵۲ (۱۳۳۹ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.
۲. کابینه وزارت مالیه به خزانه‌داری کل، نمره ۱۴، ۲۳۹، ۱۹ جمادی‌الاول ۱۳۳۲ ه. ق؛ همو به همان، نمره ۳۴۹، ۱۹ جمادی‌الاول ۱۳۳۲ ه. ق؛ علیقلی خان مشاورالملالک (رئيس اداره روس در وزارت خارجه) به خزانه‌داری کل، نمره ۵۷۶۹/۱۱۶۸، ۲۲ مهر ۱۳۳۲ ه. ق در سازمان اسناد ملی، ۵۲۵/۲۴۰۰، ۰۲۵۹ ه. ق نیز وزارت امور خارجه از امامقلی میرزا خواسته بود که استاد خود را به تهران ارسال کند، ر.ک. «خلاصه مطالب نوشتگات» پوشه ۸.

درثانی قرار بر این داده شد سوای کشتی‌های بخاری و بادی که فعلاً موجود است بعد از دو سال که عبارت از سال سیزدهم باشد یک فروند کشتی بخاری به قوه پنجاه اسب جناب بارون جبرئیل ابتیاع نموده و قیمت اصلی آن را به حضرت معظم له اطلاع داده متدرجاً سال از بابت وجه اجاره موضوع نماید و یک فروند کشتی بادی هم هر وقت که خود بارون جبرئیل مقتضی و لازم داند در ساحل دریاچه با چوبهای همان محل تهیه کرده مخارج آن را نیز از وجه اجاره موضوع نماید. هرگاه جناب بارون جبرئیل در عرض مدت اجاره محض برای پیشرفت عمل کشتیرانی کشتی‌های دیگر از بخاری خریده و از بادی تهیه نماید باید همان کشتی‌ها را در آخر مدت مجانی و بلاعوض بضمیمه سایر کشتی‌های موجودی بگماشتگان حضرت والا شاهزاده امیرنویان تسلیم نماید و شروطی که در فصول کنترات‌نامه ده‌ساله اولی بامضاء و مهر دولت علیه ایران و دولت بهیه روس رسیده است، در عرض مدت این بیست‌سال اخیر هم معمول بوده و تحلف نخواهد شد و جناب بارون جبرئیل تا آخر مدت اجاره بدون مداخله غیر مشغول کشتیرانی خواهد شد.^۱

در قرارنامه اخیر آنچه بیش از هر چیز جای توجه دارد خوشبینی طرفین قرارداد به آینده کشتیرانی و برنامه ایشان برای توسعه آن است. علاوه بر این باید به توجه امامقلی میرزا به ساخت کشتی‌های بادی در کنار دریاچه نیز اشاره کرد که می‌توانست به انتقال دانش کشتی‌سازی به منطقه منجر شود. به هر حال اهداف شاهزاده و بوداپیانس دور از دسترس نبود، زیرا اطلاعات موجود حاکی از آن است که تولید محصولات صادراتی و تجارت خارجی مناطق پیرامون

۱. رونوشت مصدق قرارنامه ضمیمه

C. Stevens to Cox, 19 Dec. 1919.

تردد کشتی‌ها در دریاچه نگردید، ولی به ظن قریب به یقین سریعاً درآمد حاصله از کشتیرانی را کاهش داد که این امر اختلاف امامقلی میرزا و بوداقيانس را دریی آورد. با داوری بصیرالسلطنه^۱، حکم مرضی الظرفین، در بندهای ۱ و ۲ و ۱۰ قرارنامه ۱۳۳۰ ه.ق به سود بوداقيانس تجدیدنظر به عمل آمد و اختلاف موجود برطرف شد. بنابر توافق اخیر مال الاجاره سالانه به ۹۵۰۰ تومان (در چهار قسط) کاهش یافت. تمام جزایر دریاچه بجز «جزیره شکار» (قویون داغی) بدون حق تصرف و قطع و حمل هیزم در اختیار مستأجر قرار گرفت. وی حق یافت احشام را برای تعیف به جزایر مزبور ببرد. متقابلاً از بابت تعیف هر رأس گوسفند می‌باشد سی شاهی به امامقلی میرزا پرداخت شود. علاوه براین، شاهزاده پذیرفت که برای حمل گوسفند به جزیره شکار به بوداقيانس کرایه بپردازد (۲۲ محرم ۱۳۳۳ ه.ق / ۱۰ دسامبر ۱۹۱۴).^۲ بدین ترتیب می‌توان دریافت که کاهش درآمد بوداقيانس از کشتیرانی با اجازه بهره‌برداری از مراتع جزایر جبران گردید که به دلیل دوری از صحنه نبرد اهمیت اقتصادی پیدا کرده بودند.

→
برای شرح موجز درگیری روسیه و عثمانی در ایران براساس منابع روسی ر.ک. ل.ی. میروشنکف، ایران در جنگ جهانی اول، ترجمه ع. دخانیانی، تهران، ۱۳۴۴ هجری. گرکه، ایران در سیاست شرقی آلمان در جنگ جهانی اول (پیش بهسوی شرق)، ترجمه پ. صدری، تهران، ۱۳۷۷؛

F. J. Moberly, *Operation in Persia 1914–1919*, London, 1987;

برای پژوهشی در نقض بیطرفي ایران، ر.ک.

W. J. Olson, *Anglo-Iranian Relations During World War I*, London, 1984, pp. 24 ff.

۱. بصیرالسلطنه در ۱۳۲۴ ه.ق از اعضای انجمن ایالتی آذربایجان بود.

۲. رونوشت سند داوری بصیرالسلطنه ضمیمه

C. Stevens to Cox, 19 Dec. 1919.

جدول I

تخمین کالاهای روسی که از طریق ارومیه
در مناطق همچو رخش می‌شد ۱۹۱۳–۱۴

شکر	۴۰۰,۰۰۰ پود
نفت	۶۰۰,۰۰۰ پود
منسوجات	۳۰۰۰ عدل ۶ پودی
محصولات فلزی و شیشه‌ای	۲۵۰۰ پود
ظروف، شیشه، ...	۳۰,۰۰۰ پود
چای	۱۰,۰۰۰ پود
جمع	۱,۲۷۵,۰۰۰ پود

* مبنی: N. Možarov

ستعاقب شروع جنگ جهانی اول در اوت ۱۹۱۴ / ۱۳۳۲ ه.ق، علی رغم اعلان رسمی بیطرفي ایران، نیروهای عثمانی با تجاوز به آذربایجان، با قوای روسیه که از ۱۳۲۹ ه.ق / ۱۹۱۱ در آن ایالت مستقر شده بود، به نبرد پرداختند. بهزودی صفحات غرب دریاچه عرصه پیکار طرفین مתחاصم و جدال طرفداران بومی آنها به ویژه کردها و مسیحیان گردید که قتل و غارت اهالی بیگناه و کاهش تجارت خارجی از نتایج فاجعه‌آمیز آن بود.^۱ تحولات اخیر در آغاز مانع از

۱. برای رویدادهای آذربایجان ر.ک. کسری، صص ۵۱۸ به بعد؛ شهر، صص ۱۳۲–۱۳۷ برای روایتی یکسویه ولی روشنگر بخشی از فجایع سال‌های مذکور در ارومیه و نواحی مجاور آن نک.

M. L. Shedd, *The Measure of a Man*, New York, 1922, pp. 133 ff;

بدین ترتیب ناوگان تجاری رو به توسعه و تأسیسات ساحلی دریاچه ارومیه نابود گردید.

در جبهه‌های قفقاز و آذربایجان بزوودی ورق به سود روسیه برگشت. نیروهای آن کشور با عقب‌راندن قشون عثمانی، نه تنها مواضع گذشته را در دیلمان و ارومیه مجددًا تصرف کردند بلکه دامنه تعرضات خود را به نواحی وان در عثمانی و رواندوز گسترش دادند.^۱ از این پس روسها از یکسو کار احداث خط آهن جلفا-تبریز و شاخه صوفیان-شرفخانه آن را با جدیت ادامه دادند که تا اوایل رجب ۱۳۳۴ ه.ق / مه ۱۹۱۶ به پایان رسید،^۲ از سوی دیگر برای مصارف نظامی توجهی خاص به کشتیرانی دریاچه ارومیه مبذول داشتند. نظامیان روسیه ابتدا تعداد کمی از کشتی‌های غرق شده امامقلی میرزا را از آب بدر آوردن و تعمیر کردند. آنگاه با ساخت تعداد قابل توجهی شناور بارکش چوبی در محل و انتقال دو کشتی موتوری از قفقاز، کشتیرانی دریاچه را در اختیار خود درآوردند.^۳ تعداد شناورهایی که تا ۱۳۳۶ ه.ق / ۱۹۱۷ در دریاچه به آب انداختند به ۳۷ فروند بالغ گردید که از آن جمله بود ۱۴ کشتی موتوری با قدرت ۲۰۰-۲۰ اسب بخار؛^۴ ۶ بارکش چوبی به ظرفیت ۶۵۰-۱۳۰ تن و ۱۲ بارکش آهنی هریک به ظرفیت ۱۷۰ تن. در سواحل دریاچه نیز

۱. کسری، صص ۱۹-۱۲؛ میروشنکیف، صص ۴۳-۴۰؛ گرکه، صص ۹۹-۹۳.

Moberly, p. 69

۲. ب. نیکیتن، ایرانی که من شناخته‌ام، ترجمه فرهوشی، تهران، ۱۳۲۹، ص ۱۸۹؛ تلیس ابلیس، ص ۱۰۸ / یادداشت ۴؛ جمالزاده، ص ۱۸۹؛ کسری، ص ۶۷۲.

3. H. Stevens, Memorandum;

کسری، ص ۶۷۲.

توافق جدید بزوودی تحت الشعاع تصمیم فرماندهی فشون روسیه قرار گرفت که در ماه‌های آغازین جنگ با عثمانی، در جبهه آذربایجان دست پایین را داشتند. از آنجاکه امامقلی میرزا، با رعایت سیاست بیطرافی تهران، از واگذاری ناوگانش برای مصارف نظامی به روس‌ها سریاز زده بود، تمام شناورهای موجود در دریاچه به تصرف قشون روسیه درآمد که در صفر ۱۳۳۳ ه.ق / دسامبر ۱۹۱۴ به علت شکست در ارومیه به صوفیان و سپس مرند عقب نشستند. اما پیش از عقب‌نشینی تمام شناورهای اختصاصی امامقلی میرزا (۲ فروند) و استیجارتی بوداقیانس (۲ فروند بخاری و ۷ فروند بادی) را در شرفخانه غرق کردند.^۱ در مورد این واقعه گزارش رسمی زیر از ارومیه به تبریر ارسال شد:

کشتی‌های آتشی و بادی را مدتی بود که روسها درین طرف دریا [ارومیه] توقيف کرده بودند، در این موقع حرکت از ارومی سوار شده به تدبیر بشرقخانه برده بودند و این چندروزه از کشتی‌ها خبری نرسیده [بود]. دو روز قبل یک کشتی بادی مراجعت نموده عملجات او اظهار کرده‌اند در شرقخانه روسها کشتی بخاری را غرق نموده و بادی‌ها را خراب کرده، بندرگاه و منازل و دکاکین را که با قورخانه که در شرقخانه بوده آتش زده و همین کشتی‌ها را هم از چندجا سوراخ نموده بودند. سوراخ‌ها را با لحاف و غیره گرفته با هزار زحمت به این طرف آمدیم. از قراری که اظهار نموده‌اند عمله کشتی را هم تلف کرده‌اند (۲۹ صفر ۱۳۳۳).^۲

۱. سواد تلگراف محمدحسن میرزا ولیعهد به محمد ولی خان سپهسالار اعظم، نمره ۳۹۳ دلو ۱۳۳۶ ه.ق، پوشہ ۴، کارتون ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه؛ قس. H. Stevens, Memorandum

۲. «راپورت ارومی مورخه ۲۹ صفر» ضمیمه اسدالله خان ناصرالوزاره به وزارت امور خارجه، تلگراف، ۹ ربیع‌الثانی ۱۳۳۳ ه.ق، بیطوفی ایران (کتاب سیز)، تهران، ۱۳۳۶، ص ۱۰۶ / ش ۲۲۶. برای علت تأخیر در ارسال راپورت، نک همو به همان، تلگراف، ۱۰ ربیع‌الثانی ۱۳۳۳، همانجا، ص ۱۰۹ / ش ۲۲۳.

برای جبران خساراتی که از بابت ضبط و نابودی شناورهایشان به وسیله نظامیان روس متتحمل شده بودند، راه به جایی نبرد.^۱ این درحالی بود که امامقلی میرزا از جانب مأموران وزارت مالیه ایران نیز تحت فشار فرار داشت. اینان از بابت مالیات معوقه کشتیرانی و اراضی کشاورزی، از شاهزاده مبلغ ۱۶۶۸۲ تومان بقایای سال‌های ۱۳۳۱-۳۴ ه.ق را طلب می‌کردند. بنابر کورتهو^۲، مقتضی بلویکی خزانه‌داری، امامقلی میرزا در مورد بقایای مزبور مدعی بود:

به موجب اسناد خرجی که فعلًا در دست نیست و به مناسب اینکه فعلًا املاک ایشان در منطقه لشکرکشی دولتین محاربین واقع هستند، حاضر نمودن آنها ممکن نیست، اظهار طلب از دولت می‌نمایند.

کورتهو می‌افزاید

یکرشته از عنوانات طفره و تعلل معزی‌الیه اینست که قسمتی از این بقایا راجع به مالیات کشته است که از سال بارس ۱۷ [۱۳۳۳ ه.ق.] باین طرف بنابر اظهار معزی‌الیه در تصرف ایشان نبوده، نظامیان روس یا آنها را غرق و یا تصاحب نموده و باین مناسب در تأیید مالیات سنواتی آنها طفره و دفع ال وقت می‌گذرانند (۱۳۳۴ ه.ق.).^۳

در مورد این گزارش باید گفت که گذشته از «اسناد خرج»، اظهارات شاهزاده در باب کشته‌ها چندان دور از واقعیت نبود، ولی با توجه به

1. H. Stevens, Memorandum.

2. Courtehorn

3. کورتهو (توسط خزانه‌داری کل) به وزارت مالیه، نمره ۱۲۲۹، ۲۵ ذی‌عقده ۱۳۳۴ ه.ق، سازمان اسناد ملی، ۱۳۲۹/۲۴۰۰ ب ۲۱۹/۱۱۵.

اسکله، بارانداز و دیگر تأسیسات و تجهیزات ضروری برای بارگیری و تخلیه کشته‌ها را به قرار زیر احداث کردند:

بندر شرفخانه – اسکله با ظرفیت تخلیه و بارگیری هم‌زمان ۸ کشته؛ نیروگاه برق و دو نورافکن قوی که در حکم فانوس دریایی بودند؛ تعمیرگاه مجهز کشته‌ها.

بندر گلمانخانه (ارومیه) – یک اسکله برای پهلوگرفتن یک کشته؛ ایجاد راه شوسه از بندرگاه تا شهر ارومیه.

بندر حیدرآباد (ساوجبلاغ) – سه اسکله که در هریک از آنها دو کشته بهلو می‌گرفت.

علاوه بر نقاط فوق در دانالو (بندر مراغه) و خان تختی (بندر سلماس) نیز تأسیساتی احداث کردند. بدین ترتیب محور جلفا- شرفخانه - ارومیه و حیدرآباد - رواندوز مهم‌ترین خط نقل و انتقالات نظامی روسیه در غرب ایران گردید.^۱ علی‌رغم این توسعه سریع و چشمگیر، تردد کشته‌ها در دریاچه تنها با اهداف نظامی صورت می‌گرفت و فقط در اواخر جنگ بود که فرماندهی قوای روسیه با حمل مقادیر محدودی از محموله‌های تجاری موافقت کرد.^۲

در خلال سال‌هایی که دریاچه ارومیه در اختیار قشون روسیه بود، مراجعت پی‌گیرانه امامقلی میرزا به کنسولگری روسیه در آذربایجان و اقدامات بوداپیانس در پتروگراد (سنت پطرزبورگ پیش از جنگ)

1. Možarov, pp. 3-4.

گزارش مفتشان، ص ۵۳ گفته‌ی آنکه روس‌ها در همین مدت مقادیر معتبره‌ی ماشین‌آلات نیز برای بهره‌برداری از منابع زیرزمینی نواحی پیرامون دریاچه وارد کرده بودند، ر.ک.

J.M.Balfour, *Recent happenings in persia*, Edinburgh, 1922, pp. 12-13.

2. Možarov, p. 4.

حمل و نقل دریایی با مانع موافقه گردید. زیرا تخلیه آذربایجان از قشون روسیه علاوه بر اجحافات سربازان روس بر احوالی به وقت عزیمت، آشوب‌هایی را درپی داشت که از درگیری جلوها و سایر مسیحیان هادار روسیه که در خلال جنگ جهانی از عثمانی به نواحی ارومیه - سلماس مهاجرت کرده بودند، و نیز مسیحیان ایرانی منطقه مذکور با بومیان مسلمان ناشی می‌گشت. این مسیحیان در زمستان ۱۹۱۷ / ۱۳۳۶ ه. ق به وسیله بقایای مأمورین سیاسی و نظامی روسیه تزاری، بریتانیا و فرانسه علیه عثمانی سازماندهی و تجهیز شده بودند.^۱ به‌زودی بحران موجود با پیشروی مجدد قشون عثمانی در خاک ایران از یکسو، از سوی دیگر تهاجمات و غارتگری‌های کردهای تحت فرمان اسماعیل آفاسیمکو (سمکو، سمنیتو) و دیگر سران کرد ابعاد گسترده‌تری یافت که برای چند سال متواتی مناطق غرب و جنوب دریاچه ارومیه را صحنه کشtar، چپاول، قحطی و شیوع بیماری‌های واگیردار کرد و به نابودی جان و مال هزاران بیگناه انجامید.^۲

۱. نیکبین، صحن ۳۸-۳۸؛ Moberley, p. 344؛ رحمت‌الله‌خان معتمدالوزاره، ارومیه در محاربة عالم‌سوز، به کوشش ک. بیات، تهران، ۱۳۷۹، صحن ۶۲ به بعد؛ Shedd, pp. 221-24, 254.

۲. مفصل‌ترین گزارش درباره فجایع هولناک سال‌های ۱۳۳۶-۴۰ ه. ق در ارومیه یادداشت‌های رحمت‌الله‌خان معتمدالوزاره می‌باشد که اخیراً به چاپ رسیده است. در اثر مزبور که نوشه یک شاهد عینی و مأمور رسمی وزارت امور خارجه است، نقش می‌سیونرهای غربی و دول بزرگ را در این برخوردها می‌توان یافت. ر. ک. معتمدالوزاره، ارومیه در محاربة عالم‌سوز؛ کسری، صحن ۷۱۴ به بعد؛ شایان ذکر آنکه به تصویب کسری (ص ۷۱۹، زیرنویس) بخشی از مطالع او مأخوذه از یادداشت‌های معتمدالوزاره است. برای روایتی مشروح از شاهدی غربی در مورد قضیه مسیحیان ر. ک. به کتاب سابق الذکر .M. L. Shedd

مالیات اندک کشتیرانی، می‌توان دریافت که بخش اعظم مطالبات دولت به مالیات املاک امامقلی میرزا مربوط می‌شد.^۱ انقلاب ۱۹۱۷ در روسیه و از پس آن معاہده صلح برست لیتوسک^۲ که چندماه بعد از توافق اولیه، سرانجام در ۱۹۱۸ / ۱۳۳۶ ه. ق. بین دولت انقلابی بلشویک‌ها از یکسو، از سوی دیگر آلمان و متحده‌نش منعقد شد، سرآغاز تحولاتی جدید در آذربایجان بود که در سرنوشت کشتیرانی دریاچه ارومیه مؤثر واقع گردید. در معاہدة مزبور طرفین متعهد شده بودند که نیروهای نظامی خود را از خاک ایران خارج کنند.^۳ قشون روسیه پیش از تخلیه آذربایجان، تمام ناوگان و نیز تأسیسات ساحلی خود در دریاچه ارومیه را درازای مبالغ هنگفتی که از بابت کرایه حمل و نقل سپاهیان و محموله‌های نظامی در سال‌های جنگ به کمپانی راه‌آهن جلفا-تبریز مدیون بود، به کمپانی مذکور واگذار کرد. بدین ترتیب کلیه امکانات کشتیرانی به مالکیت کمپانی راه‌آهن درآمد.^۴ با وجود این برقراری سرویس منظم

۱. املاک امامقلی میرزا در بلوکات دیزج رود، کاودول، محمدآباد، ارومیه، دهخوارقان و ساوجبلاغ واقع بودند. اختلاف با مأموران مالیاتی به سال ۱۳۲۹ ه. ق بازمی‌گشت. وی مدعی بود که بنا بر «سنده صحیح» از دوران حکمران سه‌ساله خود در ساوجبلاغ مبالغی از دولت طبلکار است و به علت خسارات ناشی از حملات اکراد و قرای عثمانی به املاکش در ناحیه ساوجبلاغ، نمی‌باشد مالیات پرداخت کند، ر. ک. معتمدالسلطنه به وزیر مالیه، نمره ۲۹۴۴ / ۱۰۸/۲۴۰۰۷۱۳۹. ۲۳ جمادی‌الاولی ۱۳۲۹ ه. ق. و ضمایم آن در سازمان استناد ملی، ۱۰۷/۱۰۸/۲۴۰۰۷۱۳۹.

2. Brest Litvosk

۳. برای توافق اولیه در برست لیتوسک، تأخیر در امضای معاہده و نیز مقاد مربوط به ایران در آن، ر. ک. سپهر، صحن ۴۵۹ به بعد؛ ع. شبانی و حیدالملک، خاطرات مهاجرت، به کوشش ا. افشار و ک. بیات، تهران، ۱۳۷۸، صحن ۴۶۲ به بعد؛ نیز

J. Wheeler, *Brest Litvosk: The Forgotten Peace*, London, 1956.

۴. گزارش مفتیان، ص ۱۵۳ قس

H. Stevens, Memorandum.

شاید مخرب تر از اقدامات مسیحیان و کردها تجاوز مجدد قشون عثمانی به خاک ایران بود که با استفاده از تأخیر شوروی در امضای معاهده برست لیتوسک و اوضاع قفقاز پس از فروپاشی تزاریسم، یک بار دیگر آذربایجان را به اشغال خود درآوردند. نیروهای عثمانی از بدو پیشروی به انهدام و غارت تأسیسات روس‌ها – راه‌آهن، بندر شرفخانه و کشتی‌ها – مبادرت ورزیدند که این موجب اعتراض محتمل‌السلطنه، والی وقت آذربایجان، به منیریگ فرمانده قشون عثمانی گردید (۲ رمضان ۱۳۳۶ ه.ق / ۱۲ ژوئن ۱۹۱۸).^۱ در گزارشی که یک دهه بعد، در ۱۳۰۷ ش / ۱۹۲۸، تنظیم شده است در مورد اقدامات سپاهیان ترک می‌خوانیم که آنها

غالب کشتی‌های [د]ریاچه ارومیه] را خراب یا غرق نموده و یک فروند آن را سوزانیده و ماشین‌آلات سایر کشتی‌ها را نیز از بین برده و بعضی کشتی‌ها را به ساحل می‌کشند.^۲

به هرروی خسارات واردہ به کشتیرانی در سال‌های ۱۳۳۶-۳۸ / ۱۹۱۸-۱۹ از این قرار ثبت شده است: تعمیرگاه کشتی‌ها در شرفخانه به غارت رفت؛ در بندر حیدرآباد دواسلکه و در گلمانخانه یک اسلکه به آتش کشیده شدند و تعداد کشتی‌های مغروف به ۳ فروند بالغ گردید.^۳ انعقاد پیمان ترک مخاصمه (۱۳۳۷ ه.ق / ۱۹۱۸) خروج نیروهای ترک از ایران را درپی داشت. قشون عثمانی قبل از تخلیه

۱. محتمل‌السلطنه به وزارت داخله، تلگراف، نمره ۱۵۳، ۲۲ جوزا ۱۳۳۶ ه.ق، ایران و جنگ جهانی اول: استاد وزارت داخله، به کوشش ک. بیات، تهران، ۱۳۶۹، ص ۲۸۵ / ش ۹۸.

۲. گزارش مفتضان، ص ۵۴

۳. Možarov, p. 5.

در اغتشاش حاکم بر منطقه ارومیه-خوی، دریاچه ارومیه تنها راه مواصلاتی امن برای ارتباط شهر ارومیه با تبریز و دیگر مناطق داخلی کشور بود، ولی دامنه ناامنی سریعاً به عرصه دریاچه و بنادر آن گسترش یافت. بنابر رحمت‌الله‌خان معتمد‌الوزاره، کفیل کارگزاری وزارت امور خارجه در ارومیه، کشتی‌های بخار برای اجتناب از مصادره شدن توسط مسیحیان از پهلوگرفتن در بندر گلمانخانه خودداری می‌کردند (رجب ۱۳۳۶ ه.ق).^۱ تهدیدی که از جانب آنها متوجه شرفخانه بود، دموکرات‌های تبریز را برآن داشت که در اقدامی پیشگیرانه بندر مزبور را متصرف شوند تا از دستیابی مسیحیان به شرفخانه و ذخایر مهمات و تجهیزات بر جا مانده از قشون روسیه جلوگیری کنند. با وجود این مسیحیان با مصادره یک کشتی بخاری، موسوم به چرنوزوبوف^۲، و یک کشتی بادی، شرفخانه را از طریق دریا مورد حمله قرار دادند که با مقاومت دمکرات‌ها طرفی نبستند. در وقایع اخیر بخشی از تجهیزات و موجودی انبارهای بندر نابود گردید و چرنوزوبوف نیز غرق شد (رمضان ۱۳۳۶ ه.ق).^۳ در مورد حملات شورشیان کرد نیز که می‌توانست مانع از توسعه کشتیرانی شود، نمونه‌هایی دردست است. از تهاجم آنها در شعبان ۱۳۳۷ ه.ق و رمضان سال بعد به بندر گلمانخانه آگاه هستیم.^۴

۱. معتمد‌الوزاره، ص ۹۵

2. Tchernozuboff

۳. معتمد‌الوزاره، صحن ۱۲۹، ۱۵۴، ۱۶۴؛ کسری، صحن ۱۳-۱۲، ۷۱۲-۷۶۰؛ نیکیتن، ص ۱۲۴۰؛ بهرامی، خاطرات، ج ۲، تهران، ۱۳۶۳، صحن ۵۱-۵۴۹؛ مستوفی، شرح زندگانی من، ج ۲، ج ۲، تهران، ۱۳۴۳، صحن ۵۱۱ و ۵۱۲؛ بالغور نیز به سرقت رفتن ماشین‌آلات روس‌ها اشاره می‌کند، ر.ک. Balfour, p. 13.

۴. معتمد‌الوزاره، صحن ۲۵۳ و ۳۳۶؛ کسری، ص ۸۴۳

به دست آورد که ولیعهد رضایت خود و نیز اقداماتی را که برمبنای تصمیم اخیر دولت به عمل آورده بود به شرح زیر به سپهسالار ابراز داشت:

از این مساعدت حضر تعالی خیلی مسرور و خوشقت شدم و مستوجب تشكرات فوق العاده نواب معزی‌الیه [یعنی امامقلی میرزا] گردید که درازاء زحمات و صدمات واردہ بایشان در مقام بیطرفى که با کمال جسارت با ظهارات اجانب اعتنا نکرده و متهم خسارت بی حد شده تا باین اندازه که دوازده فروند کشتی‌های او را غرق و خراب نمودند.

ولیعهد می‌افزاید:

من هم مطابق با جواب حضر تعالی باقیمانده کشتی‌های نواب معزی‌الیه را به خودشان واگذار و قرار دادم مشغول حمل و نقل مال التجاره و مسافر باشند امیدوارم که از حسن مساعدت حضر تعالی کلیه نواقص کارهای معزی‌الیه اصلاح و جبران خسارات واردہ کمایتبغی وصل و موجبات رضایت خاطر ایشان من حیث المجموع فراهم گردد (۱۳۳۷ ه. ق).^۱

بدین ترتیب مقامات محلی از شناورهای موجود آنچه را که متعلق به

۱. سواد تلگراف نمره ۱۴۵۰ ولیعهد به سپهسالار، تاریخ رونوشت ۳۰ دلو ۱۳۳۶ (نمره ۳۹۳، پوشه ۴، کارتون ۳۷، ۱۳۳۹ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه؛ در مورد این سند توجه به این نکته ضروریست که ظاهرًا در ضبط تاریخ تهیه سواد سهی رخ داده است، زیرا از یکسو در متن آن به تلگراف نمره ۱۰۵۰ (نک یادداشت قبل) ارجاع داده شده است و از سوی دیگر تاریخ تهیه سواد ۳۰ دلو ۱۳۳۶ ه. ق. می‌باشد که مورد اخیر با تاریخ انتصاب سپهسالار به والیگری آذربایجان (۱۳۳۷ ه. ق) تناقض دارد. در مورد واگذاری شناورها همچنین ر. ک.

خاک ایران آنچه را که شناورها و تأسیسات ساحلی دریاچه ارومیه باقی مانده بود، به مأموران دولت ایران تسلیم کردند.^۲ بدین ترتیب دولت ایران درحالی کشتی‌ها و بنادر را در اختیار گرفت که خود فاقد نیروی انسانی لازم برای بهره‌برداری از امکانات موجود بود.

هم‌زمان با تحولات در آذربایجان، تهران همچنان شاهد سقوط پی درپی کابینه‌ها بود. سرانجام دولتی جدید به ریاست وثوق‌الدوله تشکیل گردید شوال ۱۳۳۶ / اوت ۱۹۱۸ که بزودی سپهسالار تنکابنی را به حکومت آذربایجان منصوب کرد (ربیع الاول ۱۳۳۷).^۳ ظاهراً تلاش‌های امامقلی میرزا در سال‌های اخیر برای استیفای حقوق خود مؤثر واقع شد و محمدحسن میرزا، ولیعهد که در تبریز مستقر بود، به حمایت از او برخاست. ولیعهد در تلگرافی به والی جدید که هنوز در تهران به سر می‌برد، با ذکر لزوم جبران خسارات واردہ به امامقلی میرزا، اطلاع داد

لازم می‌دانم جناب مستطاب اجل اشرف عالی مراتب را به هیئت دولت پیشنهاد نموده، علی‌العجاله اجازه کشته‌یرانی را به طور انحصار در حق معزی‌الیه درخواست نمائید و کشتی‌های دولتی دریاچه مخصوص حمل و نقل لوازم و مهمات دولتی باشد تا درثانی برای خسارات واردہ به شاهزاده معزی‌الیه قرار لازم داده شود.^۴

سپهسالار نیز پیش از ترک تهران موافقت دولت با پیشنهاد فوق را

۱. گزارش مفتیان، ص ۵۴

۲. برای این انتصاب، ر. ک. محمدولی خان تنکابنی، صص ۴۴-۴۳، کسروی، ص ۸۳۷

۳. سواد تلگراف نمره ۱۰۵۰ ولیعهد به سپهسالار اعظم، تاریخ رونوشت ۲۳ جدی ۱۳۳۷ ه. ق. (نمره ۳۸۳)، پوشه ۴، کارتون ۳۷ (۱۳۳۹ ه. ق) آرشیو وزارت امور خارجه.

دور، به حفظ منافع آن در ایران دل خوش می‌داشتند. کنسولگری بریتانیا هم از این جهت با آنان همراهی می‌کرد که تا امضای موافقنامه بازارگانی انگلیس-شوری ۱۵ مارس ۱۹۲۱، دوکشور در حال مخاصمه بودند و لندن از روس‌های سفید-بقایای رژیم تزاری -که علیه بلشویک‌ها می‌جنگیدند، حمایت می‌کرد.

عدم موفقیت اقدامات امامقلی میرزا و بوداقیانس برای شاهزاده سنگین‌تر بود. بی‌تردید سال‌های متواتی جنگ و آشوب در منطقه‌ای که املاکش در آن واقع بود، نمی‌توانست خالی از خسارات مالی باشد. در همین مدت نه تنها از کشتیرانی درآمدی نداشت بلکه تعدادی از شناورهایش را نیز ازدست داده بود. مضاراً اینکه بازپرداخت بدھی گذشته را با ریح آن به بوداقیانس بر ذمہ داشت. بنابر اقرارنامه‌ای رسمی دیون امامقلی میرزا به بوداقیانس تا رمضان ۱۳۳۷ ه. ق / مه ۱۹۱۹ به ۶۰,۰۰۰ تومان افزایش یافته بود که می‌بایست با ریح تومانی یک صد دینار ادا کند.^۱

به هرروی امامقلی میرزا پس از امضای اقرارنامه فوق دیر نزیست^۲ و درحالی درگذشت که محمد ولی میرزا، پسر عبدالحسین میرزا فرمانفرما،

۱. رونوشت رسمی اقرارنامه مورخ ۷ رمضان ۱۳۳۷ ه. ق. با مهر و امضای امامقلی میرزا و پسرش سلطان عبدالحمید میرزا ضمیمه

C. Stevens to Cox, 19 Dec. 1919.

۲. تاریخ مرگ امامقلی میرزا به دست نیامده است، ولی بی‌تردید در ۷ دسامبر ۱۹۱۹ ریبیع الاول ۱۳۳۸ ه. ق. که موافقنامه بوداقیانس و ه. ف. استیونس امضا می‌شد، زنده نبود و حقوق او به ورثه‌اش منتقل شده بود (نک، صص ۸۱ به بعد؛ ضمناً در سندي که در ۲ ریبیع الثانی ۱۳۳۸ ه. ق. در مراغه صادر شده است، از امامقلی میرزا با عنوان «مرحوم» یاد می‌شود، نک مجیرالملک به فرمانفرما، ۲ ریبیع الثانی ۱۳۳۸، گزیده‌ای از مجموعه اسناد عبدالحسین میرزا فرمانفرما، به کوشش م. اتحادیه و س. سعدوندیان، ج ۳، تهران، ۱۳۶۴، گزارش ایران، تهران، ۱۳۶۳، ص ۸۶۲ / ش ۹.

اماقلی میرزا تشخیص داده بودند، به او مسترد داشتند که احتمالاً شامل سه کشتی بخاری قدیمی و دو کشتی بادی بود.^۱ آنها همچنین یک کشتی موتوری بزرگ را نیز به کمپانی راه‌آهن دادند که پس از خروج قوا ا Osmanی، شناورهای موجود را در حد مقدور تعمیر و راه‌اندازی کرده بود.^۲ از این پس امامقلی میرزا-بوداقیانس و کمپانی راه‌آهن هریک خط کشتیرانی مستقل خود را میان بنادر دریاچه داشتند، در حالی که بقیه کشتی‌ها در اختیار دولت ایران بود. به‌زودی فعالیت کشتیرانی کمپانی راه‌آهن مورد اعتراض بوداقیانس قرار گرفت، زیرا تصمیم مقامات دولتی و فعالیت کشتیرانی کمپانی ناقض حق انحصاری کشتیرانی امامقلی میرزا بود. شکایت بوداقیانس به کنسولگری روسیه در تبریز هم راه به جایی نبرد، زیرا حمایت کنسولگری روسیه و نیز تا اندازه‌ای کنسولگری بریتانیا از کمپانی راه‌آهن مانع از آن گردید که بتواند کشتیرانی را به انحصار خود درآورد. ظاهراً حمایت کنسولگری روسیه از کمپانی راه‌آهن از آن روی بود که اداره کنندگان آن، همانند خود کنسولگری، مأموران نظام گذشته روسیه بودند^۳ و به امید اعاده امپراتوری تزاری در آینده‌ای نه چندان

1. List des propriétés de la Compagnie Stevens-Boudaghiantz, 17 Février 1925. در پوشه ۱۳، کارتن ۳۹ (۱۳۰۳ شن)، آرشیو وزارت امور خارجه. در گزارش مفتshan (ص ۵۴) نصیریح شده است که در خلال جنگ از جانب روس‌ها و سپس ترک‌ها صدمه‌ای به ناوگان بوداقیانس وارد نشده بود و چهار شناور قدیمی او همچنان کار می‌کردند. این اظهارات بهوسیله اسناد موجود تأیید نمی‌شود.

2. H. Stevens, Memorandum; بنا بر گزارش مفتshan (ص ۵۴) کمپانی پس از خروج ترکها رأساً کلیه شناورهای موجود را تعمیر کرد و به کار گرفت.

۳. تا زمان افتتاح سفارت شوروی ۱۹۲۱ (۱۳۰۰ شن)، دیبلمات‌های روسیه تزاری همچنان در ایران بودند و امور نمایندگی سیاسی و کنسولگری‌های روسیه در ایران با آنها بود.

ظاهرًا هم‌زمان با اقدامات محمدولی میرزا، محمدحسن میرزا و لیعهد نیز در صدد تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه برآمده بود. وثوق‌الدوله که از ربيع‌الثانی ۱۳۳۷ ه.ق / ژانویه ۱۹۱۹ با سرپرسی کاسک، وزیر مختار بریتانیا، به مذاکرات محترمانه برای انعقاد پیمانی با بریتانیا اشتغال داشت، به خواسته و لیعهد پاسخ مثبت داد و پیش از انعقاد موافقنامه بدنام ۱۹۱۹ با بریتانیا، امتیاز کشتیرانی را به و لیعهد اعطای کرد که تاکنون متن قرارنامه آن به دست نیامده است.^۱ این امتیاز که در دوران فترت مجلس داده شده بود و از همین رو اعتبار قانونی نداشت^۲، واکنش‌های منفی در هیئت دولت و نیز در آذربایجان نداشت. در مورد بازتاب اعطای آن گزارش شده است

در خصوص دریاچه ارومی که اشیاء آن را بیست‌ساله و ثوق‌الدوله به و لیعهد داده است، مخبر‌السلطنه و هیئت وزراء بعضی عنوانات کرده بودند که خبر به شاه و لیعهد رسیده و از این مسئله بغایت متغیرند. سه روز قبل هم و لیعهد علایی به مشارالیه بد می‌گفته است. و لیعهد گفته بود: تجارت بکنم بهتر است یا مردم را لخت کنم؟ و خیلی غرغر کرده بوده است. تبریزی‌ها هم این امتیاز را به رسمیت نشناخته و خودشان جلو گرفته‌اند (۱۷ ذی‌قعده ۱۳۳۷ ه.ق / ۱۴ اوت ۱۹۱۹).^۳

۱. در مبنای ما راجع به این امتیاز سکوتی به جسم می‌خورد که بعد نیست عمدی باشد. اگرچه امتیازنامه مزبور در آرشیو وزارت امور خارجه موجود نبست ولی در اعطای آن جای تردید وجود ندارد. ر.ک. نورمن به مشارالسلطنه، ۱۵ آکتبر ۱۹۲۰، و نیز مخبر‌السلطنه به وزارت

امور خارجه، تلگراف رمز، استخراج در تهران نمره ۲۱، ۱۳۵۸ دلو ۱۲۹۹ ش، در پوشش، ۴ کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه؛ معتمدالوزاره، صص ۳۱۵ و ۳۲۱.

۲. بنابر اصل بیست و چهارم قانون اساسی اعتبار امتیازات اعطایی دولت منوط به تصویب آنها به‌وسیله مجلس بود.

۳. فطن‌الدوله به فرماننفرما، ۱۷ ذی‌قعده ۱۳۳۷ ه.ق، مجموعه مکاتبات... فیروز‌میرزا فیروز، ج ۱، ص ۲۷ / ش ۱۶.

در صدد تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه بود. فرماننفرما و پسرانش در آذربایجان به‌ویژه مرااغه املاک وسیعی داشتند که ظاهرًا همین امر موجب اصطکاک منافع آنها و امامقلی میرزا می‌شد. اطلاعات موجود حاکی از آنست امامقلی میرزا در مدتی که در آغاز ۱۳۳۶ ه.ق نایاب‌الایله آذربایجان بود، با مجیر‌الملک، حاکم وابسته به فرماننفرما در مرااغه، روابط خوبی نداشت.^۱ این محمدولی میرزا که گویا جاه طلبانه در زدوبندهای سیاسی آذربایجان در سال‌های ۱۳۳۷-۳۸ ه.ق دخالت می‌کرد،^۲ برای تحصیل امتیاز کشتیرانی به وعده مبهم کابینه وثوق‌الدوله که برادرش فیروز‌میرزا نصرت‌الدوله وزیر عدیله آن بود،^۳ سخت امید داشت. از همین روز در ژوئن ۱۹۱۹ / رمضان-شوال ۱۳۳۷ ه.ق به ه. ف. استیونس سوداگر بریتانیایی سابق‌الذکر پیشنهاد مشارکت و سرمایه‌گذاری در کشتیرانی دریاچه ارومیه را داد. استیونس هم با توجه به حقوق قانونی امامقلی میرزا و همچنین مبلغ چشمگیری که محمدولی میرزا از او انتظار سرمایه‌گذاری داشت، موضوع را موقتاً مسکوت گذاشت. وی کمی بعد آگاه گردید که پیشنهاد مشابه محمدولی میرزا از جانب بوداقیانس هم رد شده بود.^۴

۱. برای منصب، نک کسری، ص ۶۹؛ برای روابط ر.ک. مجیر‌الملک به عباس‌میرزا سالار‌الشکر، ۲۰ محرم ۱۳۳۶؛ همو ب همان ۱۳ صفر ۱۳۳۶ همو ب همان، ۲ ربيع‌الثانی ۱۳۳۶، گزیده‌ای از

مجموعه اسد عبدالحسین میرزا فرماغما، ج ۲، صص ۴۱۶ / ش ۴۴۰، ش ۳۲ / ش ۴۵۰.

۲. بهجت‌السلطنه به فرماننفرما، ذی‌حججه ۱۳۳۸، مجموعه مکاتبات، اسناد، خاطرات و آثار فیروز‌میرزا فیروز (نصرت‌الدوله)، به کوشش م. اتحادیه و س. سعدون‌دیان، ج ۱، تهران ۱۳۶۹، ص ۴۷؛ قس کسری، صص ۸۵۲-۵۴؛ مخبر‌السلطنه هدایت، گزارش ایران، تهران، ۱۳۶۳، ص ۳۸۶.

۳. در کابینه وثوق‌الدوله، نصرت‌الدوله ابتدا وزیر عدیله و سپس وزیر امور خارجه شد.

4. H. Stevens, Memorandum.

به اروپاییانی که به وسیله دولت‌های متبع خود حمایت می‌شدند، سرمایه‌شان را نجات دهنند.^۱ اگرچه دولت‌های فاتح جنگ و سرمایه‌داران آن‌ها از این اقدام استقبال می‌کردند، مشارکت غیربریتانیایی‌ها در عرصه اقتصاد ایران با اهداف لندن که قرار بود موافقتنامه ۱۹۱۹ وثوق‌الدوله-کاکس آنها را تضمین کند، و نیز منافع سرمایه‌داران بریتانیایی مغایرت داشت. همین تضاد منافع، علاوه بر شوروی، موجب مخالفت متحدهان بریتانیا – یعنی فرانسه و آمریکا – با موافقتنامه ۱۹۱۹ شده بود.^۲ در یک چنین شرایط بوداکیانس، در فقدان شخصیت نسبتاً بانفوذی چون امامقلی میرزا، برآن شد که با تمکن به دولتی غیر از شوروی حقوق خود را حفظ کند. از همین رو به ه. ف. استیونس، سوداگر بریتانیایی که قبل‌از ذکر او رفت،^۳ پیشنهاد مشارکت در کشتیرانی را داد. استیونس خود در این باره می‌نویسد:

ما مخصوصاً از این چرخش و قایع خوشحال بودیم زیرا بر ما معلوم بود که بوداکیانس دوست صمیمی آقای ویلوبی

۱. به عنوان نمونه می‌توان از آکاکی خوشتاریا سرمایه‌دار تبعه روسیه نام برد که امتیازات متعدد از جمله استخراج نفت در شمال ایران را تحصیل کرده بود. اگرچه این امتیازات به تصویب مجلس نرسیده بود، خوشتاریا با انتقال امتیاز نفت خود به انگلیس‌ها موجب کشمکش ایران، بریتانیا، شوروی و کهانی‌های نفتی آمریکایی در قصبه نفت شمال گردید.

۲. ذوقی، تاریخ روابط سیاسی ایران و قدرت‌های بزرگ، ۱۹۰۰–۱۹۲۵، تهران، ۱۳۶۸، صص ۳۲۳ به بعد؛ م. ج. شیخ‌الاسلامی، سیمای احمدشاه قاجار، ج ۱، تهران، ۱۳۷۲، صص ۲۵۳ به بعد؛ برای مخالفت شوروی، همچنین ر. ک.

M. Wolodarsky, "Soviet-Iranian relations, 1917–21," *Slavic and Soviet Series*, 3 (1978), p. 69; Idem, *The Soviet Union and Its Southern Neighbours: Iran and Afghanistan, 1917–1933*, London, 1994, p. 31; H. Sabahi, *British Policy in Iran, 1918–1925*, London, 1990, pp. 68–69.

۳. ر. ک. صص ۳۷–۳۸

ظاهراً علت مخالفت تبریزی‌ها با امتیاز و لیعهد به شیوه بهره‌برداری او از امتیاز کشتیرانی مربوط می‌شد. بنابر معتمدالوزاره، و لیعهد نظارت بر کشتیرانی را به اداره فواید عامه محول کرده بود که از بابت هر پود محموله، مبلغ یک عباسی افزون بر کرایه از صاحبان محموله‌ها دریافت می‌کرد و وجه مزبور را به گماشتگان و لیعهد می‌پرداخت. اگرچه در گذشته نیز این مبلغ اضافی توسط اداره مالیه اخذ می‌شد، اما برای امور عام المنفعه در خود ولايت هزینه می‌گشت. از همین رو آنچه اداره فواید از صاحبان محموله‌ها می‌گرفت تحمیلی از جانب و لیعهد بود که مخالفت اهالی را درپی داشت. سرانجام قرار شد که مبلغ زیادتی صرف معارف و ایجاد مدارس در ارومیه شود (جمادی الثانی ۱۳۳۸ ه. ق.).^۴

کوشش شخصیت‌های بانفوذ ایرانی برای تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه برای بوداکیانس که چون دیگر سرمایه‌داران روسی در ایران موقعیتی متزلزل داشت، زنگ خطری جدی بود. توضیح آنکه سقوط تزاریسم و ظهور شوروی برای روس‌هایی که در ایران امتیازات اقتصادی داشتند، بهمنزله از دستدادن منافعی بود که در گذشته با حمایت و فشار سنت پترزبورگ به دست آمده بودند. زیرالنین، رهبر دولت انقلابی و ضد سرمایه‌داری بلشویک‌ها، در دسامبر ۱۹۱۷ / ربیع الاول ۱۳۳۶ ه. ق در پیامی به تمام مسلمانان روسیه و شرق، با تقبیح سیاست‌های امپریالیستی و ظالمانه روسیه تزاری، مشی دوستانه شوروی با همسایگانش از جمله ایران را نوید داده بود.^۵ به همین دلیل سرمایه‌داران مذکور می‌کوشیدند که با انتقال امتیازاتشان

۱. معتمدالوزاره، صص ۱۷–۲۲، ۳۱۵–۳۲۱.

۲. سپهر، ص ۴۵۶؛ میروشنکیف، ص ۸۴

اسمیت^۱، کنسول [سابق] آمریکا در تفلیس بود که از خدمات کنسولی استعفا داد و در قفقاز به سوداگری مشغول شد. بوداقیانس در صورت لزوم می‌توانست از او به عنوان فردی مشتاق درخواست شراکت کند.

استیونس نیز پس از بررسی اسناد و اطمینان از حق «انکارناپذیر» امامقلی میرزا و بقیین از عزم جزم بوداقیانس برای استیفای حقوق خود، قرارداد مشارکت در بهره‌برداری از کشتیرانی دریاچه ارومیه را براساس قرارنامه‌های ۱۳۳۰ و ۱۳۳۲ ه. ق امامقلی میرزا -بوداقیانس امضا کرد (۷ دسامبر ۱۹۱۹ / ۲۵ ربیع الاول ۱۳۳۸ ه. ق).^۲ بنابر این قرارداد تنها بوداقیانس پاسخگوی ورثه امامقلی میرزا بود (بند ۲). کمپانی استیونس و پسران^۳ در سرمایه‌ای که قبلًا برای کشتیرانی هزینه شده بود، حقی نداشت و تنها در بهره‌برداری از آنها با بوداقیانس شریک می‌شد (بند ۳). کلیه سرمایه جدید لازم برای بهره‌برداری با بوداقیانس بود و از این بابت کمپانی استیونس تنها ۱۰۰۰۰ تومان می‌پرداخت (بند ۴). در سه سال اول بهره‌برداری، کمپانی استیونس ۱۰ درصد از درآمد ناخالص کشتیرانی را مشروط بر آنکه از ۱۰۰۰۰ تومان تجاوز نکند، و از آن به بعد سالانه ۷۵۰۰ تومان از بابت سهم خود دریافت می‌کرد، در حالی که سهم بوداقیانس در سه سال اول سالانه حداقل ۷۵۰۰ تومان و در سال‌های بعد سالانه حداقل ۱۲۵۰۰ تومان بود (بندهای ۵ و ۶). کمپانی استیونس سهم خود را از درآمد سالانه در چهار قسط دریافت می‌کرد (بند ۷). با توافق طرفین قرارداد یک مدیر انگلیسی برای بهره‌برداری از کشتیرانی منصوب می‌شد و

مدیریت کل با خود بوداقیانس بود. حقوق مدیر انگلیسی بالمناصفه توسط طرفین پرداخت می‌گردید (بند ۸). بوداقیانس مسئول دعاوی شخص ثالث بود و کمپانی استیونس تنها «با وساطت نمایندگان دولت بریتانیا» می‌توانست که فقط حق شراکت خود را مطالبه کند (بند ۹). طرفین متعهد بودند که دیگران را در بهره‌برداری از کشتیرانی شریک نکنند و بدون رضایت کتبی یکدیگر، حقوق خود را به غیر انتقال ندهند. در صورت عدم تمایل دولت ایران یا شخص ثالث نسبت به بهره‌برداری شرکاء از کشتیرانی، هزینه جلب رضایت آنها به نسبت ۶۵٪ و ۳۵٪ به ترتیب بین بوداقیانس و کمپانی استیونس تقسیم می‌شد (بند ۱۰). در صورت موافقت دولت ایران با مفاد این قرارداد و عدم تمایل ورثه امامقلی میرزا نسبت به آن، امتیاز کشتیرانی در اختیار دولت ایران قرار می‌گرفت و آنگاه طرفین قرارداد مشترکاً امّا بنام کمپانی استیونس از دولت ایران تقاضای امتیاز مزبور را می‌کردند. کمپانی استیونس نیز بهنوبه خود بوداقیانس را به عنوان شریک حفظ می‌کرد (بند ۱۱). در صورت بروز اختلاف بین طرفین قرارداد، تنها نمایندگان دولت انگلیس «به عنوان حامی این شراکت» داور مرضی الطرفین بودند و تصمیمات آنها لازم‌الاجرا بود (بند ۱۲).^۱ به هرروی این قرارداد فصل ششم قرارنامه ۱۳۳۰ ه. ق و به تبع آن قرارنامه ۱۳۳۲ ه. ق امامقلی میرزا -بوداقیانس را نقض می‌کرد که در آن تصریح شده بود

بارون جبرئیل [بوداقیانس] حق ندارد که این اجاره را تا آخر

1. Contrat d'Association entre Messrs. Djebraïl Boudaghians et Hild. F. Stevens & Sons Pour l'exploitation de la Navigation du Lac d'Ourmiah, dated 7 Dec. 1919, Enc. in C. Stevens to Cox, 19 Dec. 1919.

1. Wilouby Smith

2. H. Stevens, Memorandum.

3.

هدف اصلی که حذف رقابت آمریکایی‌ها بود، حاصل شده است، حال می‌ماند اثبات حقوق ورثه امامقلی میرزا و تحصیل شناسایی این حقوق از سوی کابینه کنونی ایران.^۱

این اظهارات با افشاری یکی از موارد ناگفته رقابت سرمایه‌داران بریتانیایی و آمریکایی در ایران، نشان می‌دهد که همچشمی اینان عملاً پیش از رقابت بر سر امتیاز نفت شمال (۱۹۲۰) آغاز شده بود. کابینه‌ای که استیونس از آن انتظار شناسایی حقوق ورثه امامقلی میرزا را داشت، همان کابینه وثوق‌الدوله عاقده موافقتنامه اوت ۱۹۱۹ ایران و انگلیس بود که علی‌رغم فترت مجلس امیاز کشتیرانی را به ولی‌عهد اعطای کرده بود. ضمناً از واپسین جمله استیونس چنین برمی‌آید که از نمایندگی سیاسی بریتانیا انتظار داشت که موجبات تسهیل شناسایی حقوق ورثه امامقلی میرزا به وسیله دولت ایران را فراهم آورد. پر واضح است که مورد اخیر بدان جهت بود که بدون شناسایی حقوق ورثه امامقلی میرزا، رضایت آنها به حذف بند ششم قرارنامه ۱۳۳۰ ه. ق. فاقد ارزش و درنتیجه قرارداد شرکت استیونس-بوداپیانس کان لم یکن می‌گشت.

بوداپیانس که با تشخیص دست بالای بریتانیا در ایران، به جای ویلوبی اسمیت آمریکایی، استیونس انگلیسی را برای شرکت در کشتیرانی برگزیده بود، سریعاً با واکنش ولی‌عهد مواجه شد که به علت سفر احمدشاه به اروپا در تهران به سر می‌برد. به دستور او، مقامات محلی آذربایجان با توقيف شناورهای بوداپیانس-استیونس، از فعالیت آنها جلوگیری کردند (ربيع‌الثانی ۱۳۳۸ ه. ق / دسامبر

مدت ده سال باحدی از داخله و خارجه بفروشد یا منتقل نماید و دیگری را مداخله بدهد. هرگاه اجاره را به دیگری واگذار کند، اساس اجاره بهم خورده و اجاره فسخ خواهد شد.^۲

از همین رو موافقت ورثه امامقلی میرزا با آن جلب گردید. یک ماه پس از امضای قرارداد شرکت، سلطان عبدالحمید میرزا مظفرالسلطنه، پسر ارشد امامقلی میرزا، با حضور در بخش کنسولی نمایندگی سیاسی بریتانیا در تهران، کتبأ رضایت خود و برادرانش را با حذف فصل ششم قرارنامه ۱۳۳۰ ه. ق. و نیز با شرکت بوداپیانس و استیونس اعلام داشت (۶ زانویه ۱۹۲۰ / ۱۴ ربیع‌الآخر ۱۳۳۸ ه. ق).^۳ بدین ترتیب موضوع بند ۱۱ قرارداد بوداپیانس-استیونس منتفی گردید. گفتنی آنکه اگرچه ورثه امامقلی میرزا اتباع ایران و مورد قرارداد فوق‌الذکر نیز در محدوده حقوق و اختیارات دولت ایران بود، اما برخلاف روال قانونی، هیچ‌یک از دو سند اخیر به تصدیق و ثبت مأموران وزارت امور خارجه ایران نرسید.^۴ به‌حال با انعقاد قرارداد شرکت بین بوداپیانس و استیونس، کشتیرانی دریاچه ارومیه در محدوده منافع بریتانیا قرار گرفت که برای مداخله مأمورانش پیش‌بینی‌های لازم در خود قرارداد به عمل آمده بود (بندهای ۹ و ۱۲). چند روز پس از امضای قرارداد، استیونس در یادداشتی که به ضمیمه آن استناد مربوط به کشتیرانی و شرکتش را به کنسولگری بریتانیا در تبریز تسلیم کرد، پس از شرح چگونگی و روند شرکتش، سخن خود را از این قرار به پایان رساند.

۱. ر.ک. ص. ۴۷.

۲. رضایت‌نامه مظفرالسلطنه که در آن امضای برادرش احمد‌میرزا به عنوان شاهد نیز دیده می‌شود در ۱۲۳۱ / ۲۴۸ FO موجود است.

۳. مهر و امضای مأموران وزارت امور خارجه ایران در هیچ‌یک از این استناد دیده نمی‌شود.

آنگاه با موافقت هرمن نورمن، میرزا حسن خان مشیرالدوله که سیاستمداری خوشنام و معتدل بود، جانشین وثوقالدوله شد. وی در دوران کوتاه ریاست وزرایی خود (۱۶ شوال ۱۳۳۸-۱۲ صفر ۱۳۳۹ ه.ق)، برنبنای سیاستی که با اهداف بریتانیا هماهنگی چندانی نداشت، نه تنها اجرای موافقتنامه ۱۹۱۹ را موقول به تصویب مجلس کرد بلکه مشاورالممالک انصاری، سفیر ایران در استانبول، را برای مذاکره پیرامون انعقاد یک پیمان مودت با شوروی به مسکو اعزام داشت.^۱

در واپسین ماه زمامداری مشیرالدوله، نورمن و ژنرال آیرون ساید، فرمانده جدید قوای نظامی بریتانیا در شمال ایران (Norperforce)، برای به اجرادرآوردن موافقتنامه ۱۹۱۹، در صدد برآمدند که زمام تنها نیروی مسلح تعلیم دیده ایران در شمال کشور - یعنی بریگاد قزاق - را که نه تنها توانایی پایداری در برابر پیشوی احتمالی نیروهای جنگلی-بلشویکی داشت بلکه قادر به مقاومت در مقابل خواست بریتانیا بود، در دست افسران بریتانیایی قرار گیرد. از همین رو از احمدشاه و مشیرالدوله مصراوه عزل کلnel استاروسلسکی و دیگر افسران روس تزاری را از فرماندهی بریگاد قزاق طلب می‌کردند.^۲ در

۱. برای تحقیقات جدید در مورد این وقایع و تحولات، ر.ک. آثار مذکور در یادداشت ۱، ص ۸۱. جهت تجاوز شوروی به خاک ایران و مداخله‌اش در نهضت جنگل، همچنین ر.ک.

S. Blank, "Soviet Politics and the Iranian Revolution of 1919–1921," *Cahiers du Monde russe et soviétique*, 21 (1980), pp. 173–194; M. Persits, *A Shamefaced Intervention: The Soviet Intervention in Iran, 1920–1921*, Moscow, 1999.

۲. برای بحثی مستند در مورد فشار بریتانیا برای اجرای موافقتنامه ۱۹۱۹ و عزل

۱۹۱۹). درنتیجه «اعتراض» نمایندگی سیاسی بریتانیا به این اقدام، قرار شد که از سوی دولت ایران کمیسیونی در تبریز مأمور بررسی اصل فرامین امامقلی میرزا و قرارنامه بوداقیانس شود. با وجود آمادگی ورثه امامقلی میرزا برای ارائه اسناد مزبور، این کمیسیون هیچگاه تشکیل نشد. به شهادت اسناد موجود در آرشیو وزارت امور خارجہ ایران، از جانب نمایندگی سیاسی بریتانیا نیز اقدامی برای پی‌گیری امر بعمل نیامد و کشتی‌ها همچنان در توقيف باقی ماندند.^۱ به احتمال قوی این سکوت نمایندگی سیاسی بریتانیا را باید نتیجه خودداری لندن از فشار بر دولت وثوقالدوله دانست که در اجرای موافقتنامه ۱۹۱۹ با معضلاتی مواجه شده بود. توضیح آنکه با علنی شدن مفاد موافقتنامه مذکور که زمام قوای مسلح و نیز مالیه کشور را به دست مستشاران بریتانیایی می‌داد، شرایط بین‌المللی و داخلی سریعاً به زیان آن گردید. از یکسو فرانسه، آمریکا و شوروی، از سوی دیگر ملیون داخل کشور به مخالفت با آن برخاستند. علی‌رغم پافشاری لرد کرزن، وزیر امور خارجہ بریتانیا، و تلاش‌های سرپرسی کاکس و جانشین او هرمن نورمن، وزیر امور خارجہ بریتانیا در تهران، وثوقالدوله در به اجرادرآوردن موافقتنامه توفیقی حاصل نکرده بود. علاوه براین در بی تجاوز بلشویک‌ها به بندر انزلی (شعبان ۱۳۳۸ ه.ق / مه ۱۹۲۰) و مداخله آنها در جنبش جنگل، بحران حاکم بر کشور ابعاد جدیدی یافت که به استعفای وثوقالدوله منجر گردید.

۱. نورمن به مشارالسلطنه، ۱۵ اکتبر ۱۹۲۰، پوشه ۴، کارتون ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجہ. بوداقیانس در تعهدنامه مورخ ۲۳ آگوست ۱۹۲۱ خود به دولت ایران، ماجراجی توفیق شناورهایش را بدون ذکر نقش ویسحد آورده است، تعهدنامه مذکور در همان پوشه ۴، کارتون ۳۷ موجود است.

مستعفی گردید (۱۲ صفر ۱۳۳۹ / ۲۶ اکتبر ۱۹۲۰) و احمدشاه به ریاست وزیرایی فتح‌الله اکبر سپهبدار اعظم که از سوی نورمن پیشنهاد شده بود، تن داد. اگرچه سپهبدار اعظم با انفصل استاروسلسکی و دیگر افسران روس مراتب پیروی خود را از منویات بریتانیا نشان داد (۱۲۹)، ولی نورمن همچنان موضوع کشتی‌ها را پی‌گیری کرد و در مراسلاتی با مضمون مکتوب فوق الذکر اما شدید‌الحنن تر رفع توقيف از کشتی‌های بوداچیانس - استیونس را می‌طلبید. در ۲۱ ربیع الاول به فهیم‌الدوله، کفیل وزارت امور خارجه، نوشت:

این مسئله حال به قدری و خامت پیدا نموده که دولت انگلستان بیش از این نمی‌تواند تحمل بنماید که بلاپروا حقوق یک نفر رعیت انگلیس بلاحظة والاحضرت ولیعهد از میان برود... خیلی خرسند خواهم شد که بزودی جواب این مراسله را برای دوستدار بفرستند که با دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان در این موضوع مکاتبه نمایم.^۱

دو هفته بعد، در ۶ ربیع‌الثانی ۱۳۳۹ ه.ق، نورمن در پاسخ به فهیم‌الدوله که از پذیرش درخواستش طفره می‌رفت، نوشت

نمی‌توانم تعجب خود را مستور بدارم از اینکه در موقعی که از دوستدار معاونت اقتصادی از طرف دولت ایران خواسته می‌شود، هیئت دولت متولی باین قبیل تسامح و ترتیبات غیرعادلانه می‌شوند که یک نفر رعیت انگلیس را از حقوق مسلمه خود محروم بدارند.

۱. نورمن به کفیل وزارت امور خارجه، ۲ دسامبر ۱۹۲۰، پوشہ ۴، کارتون ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

یک‌چندین شرایط، حق کشتیرانی بوداچیانس - استیونس مجدداً از سوی نمایندگی سیاسی بریتانیا مطرح گردید و از آن پس یعنی سیاسی یافت. نورمن با تأکید بر لزوم رعایت حقوق بوداچیانس - استیونس به مشارالسلطنه، وزیر امور خارجه، نوشت که برای تشکیل کمیسیون سابق‌الذکر آماده همکاری با دولت ایران است مشروط بر آنکه از کشتی‌ها رفع توقيف شود. زیرا دولت ایران حق نداشت که پیش از «اسقاط» حقوق مستأجرین، کشتیرانی را به «والاحضرت ولیعهد» یا دیگران انتقال دهد. نورمن با ذکر اینکه «در موقع خود ادعای مستأجرین از بابت خسارتخانه انتزاع حقوقشان به آنها وارد آمده، به دولت ایران پیشنهاد خواهد شد»، افزود «هرچه بیشتر دریاچه از دست مستأجرین خارج بماند، ادعای آنها از بابت خسارات وارد زیادتر خواهد بود». وی همچنین از مشارالسلطنه خواست که به هیئت دولت ایران اطلاع دهد که

دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان مخصوصاً در این مسئله علاقمند می‌باشد و هر تعویق بلاجهتی که در انجام این امر رخداد اثر نامطبوعی در لندن خواهد بخشید.^۱

دولت مشیرالدوله پیش از هر اقدامی در باب کشتیرانی، در پاسخ به فشار روزافزون نمایندگی سیاسی بریتانیا برای عزل استاروسلسکی



استاروسلسکی، ر. ک. به تکنگار پژوهشی زیر

B. Pearce, *The Staroselsky Problem, 1918–20: an Episode in British-Russian Relations in Persia*, London, 1994.

۱. نورمن به مشارالسلطنه، ۱۵ اکتبر ۱۹۲۰، پوشہ ۴، کارتون ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

بوداقیانس-استیونس از این جهت غیرقابل انکار بود که قرارنامه‌های بوداقیانس قبلاً به تصدیق دولت ایران رسیده بود که نه تنها همه ساله مالیات مقرر را از او دریافت می‌کرد، بلکه در گذشته هیچگاه مانع از سرمایه‌گذاری و فعالیت او نشده بود.^۱ بدین ترتیب آنچه با فشار صمدخان شجاع‌الدوله - حاکم دست‌نشانده روسیه تزاری - شکل قانونی یافت و یک چند مستمسک پوکلوسکی-کوزل گردید،^۲ در این زمان بنای استدلال نورمن شده بود.

در پی توافق اخیر سپهدار اعظم ضمن اعلام موافقت خود با رفع توقیف کشتی‌ها، مخبرالسلطنه والی آذربایجان را مأمور تشکیل کمیسیون بررسی اسناد ورثه امامقلی میرزا کرد (جمادی الاول ۱۳۳۹ ه.ق).^۳ اما مخبرالسلطنه، با توجه به شورش اسماعیل آفاسمیکو (سمیتقو) در ارومیه که ظاهراً در آن او اخراج تنهای کشتی ولیعهد - موسوم به آدمیرال - را به غنیمت گرفته بود،^۴ شناورهای بوداقیانس-استیونس

→ ضروریست که سهواً ۷ زانویه ۱۹۲۰ (ربيع الثاني ۱۳۳۸ ه.ق) تحریر شده است. از آنجاکه در ژانویه ۱۹۲۰ کاکس وزیر مختار بریتانیا در ایران بود و نیز در متن سند به مراسله مورخه ۱۷ دسامبر ۱۹۲۰ / ۶ ربيع الثاني ۱۳۳۹ ه.ق ارجاع داده شده است، می‌توان به اشتباه مذکور بی‌برد. مزید این نکته تاریخ مذکور در ترجمه مراسله، یعنی ۲۷ ربيع الآخر ۱۳۳۹ می‌باشد.

۱. همان سند؛ نیز نورمن به مشارالسلطنه، ۱۵ اکتبر ۱۹۲۰ پوشه ۴، کارتون ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. ر.ک. صص ۵۰ به بعد.

۳. سواد تلگراف ریاست وزراء (سپهدار اعظم) به ایالت آذربایجان (مخبرالسلطنه)، نمره ۱۱۱۷۴، ۱۴ دلو، ۱۳۳۹، پوشه ۴، کارتون ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۴. نورمن به کفیل وزارت امور خارجه (فهیم‌الملک)، ۲۱ ژانویه ۱۹۲۱، قس ریاست وزراء (سپهدار اعظم) به وزارت خارجه، ۵ جمادی الاولی ۱۳۳۹ (متن این تلگراف به

نورمن در همین مراسله اظهار داشت که دولت ایران مسئول خسارت واردہ به بوداقیانس-استیونس بود که تا آغاز دسامبر ۱۹۲۰ / ۲۳ ربيع الاول ۱۳۳۹ مبلغ آن به ۴۸۲۰۴۰ قران بالغ می‌شد. وی افزود

خیال دارم بدولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان پیشنهاد نمایم که... مبلغ ادعائیه حالیه... و همچین دعاوی آنیز قرض دولت ایران دانسته از عایدات گمرکات کرمانشاهان و سیستان بردارند. اگر دولت علیه ایران نمی‌خواهد که مالیه پریشان ایران دچار این تحمیل تازه بشود، خوب است بر علیه هر شخصی که در این مسئولیت خسارات جبریه واردہ برآفایان استیونس و بوداقیانس با دولت شرکت داشته اقدامات مؤثر بعمل آورند.^۱

چنین می‌نماید که تهدید نورمن مؤثر واقع گردید، زیرا از ملاقات او و سپس مذاکره استیونس با ولیعهد آگاهیم. در این مذاکرات، توافق به عمل آمد که ولیعهد دستور رفع توقیف از کشتی‌ها را صادر نماید. متقابلاً نورمن نیز پذیرفت که کنسولگری بریتانیا در تبریز در تشکیل کمیسیون بررسی اسناد ورثه امامقلی میرزا به مأمورین ایرانی مساعدت کند. بنابر نورمن، گرچه هیچ تصمیمی از جانب دولت ایران در مورد امتیاز کشتیرانی نمی‌توانست به موقعیت بوداقیانس به عنوان مستأجر قانونی لطمه وارد آورد، ولی مستأجرین خواهان آن بودند که «حقوق خانواده امامقلی میرزا از روی بی‌پروائی از میان نرود» (۲۷ ربيع الثاني ۱۳۳۹).^۲ گفتنی آنکه از دیدگاه نورمن حقوق

۱. نورمن به کفیل وزارت امور خارجه (فهیم‌الملک)، ۱۷ دسامبر ۱۹۲۰، پوشه ۴، کارتون ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. همو به همان، ۷ ژانویه ۱۹۲۱، همانجا. در باب تاریخ این سند توجه به این نکته

اطاعت نمایند. به محض اینکه کشتیرانی تجدید یافت، بقونسول انگلیس مقیم تبریز دستورالعمل داده شده اسباب تسهیل تحقیق کمیسیونی که برای رسیدگی بفرامین مرحوم امامقلی میرزا تعیین گردیده فراهم نمایند (۲۳ جمادی الثانی ۱۳۳۹).^۱

با وجود این مخبرالسلطنه همچنان از کشتیرانی بوداقیانس - استیونس جلوگیری می‌کرد. گرچه کمیسیون مزبور هیچگاه در تبریز تشکیل نشد، مخبرالسلطنه نتیجه بررسی خود را از این قرارگزارش کرده است

کشتیرانی دریاچه ارومی و استفاده از جزایر آن بموجب فرمان تیول امامقلی میرزا بود... سابقًا در دولت رسم نبود امتیاز در این موارد داده شود. در رسیدگی معلوم شد لفظ اختیار را تراشیده، امتیاز کرده‌اند، سایر نوشتگات هم مخدوش بود. راپرت مسئله بطهران داده شد و مسئله ماند.^۲

گرچه این اظهارات، هرچند از سر وطن خواهی، با سخنان برخی دیگر از مأموران دولتی همخوانی دارد،^۳ ولی بخش مربوط به تیول آن چندان موجه به نظر نمی‌رسد.^۴

۱. نورمن به مدیرالملک، ۴ مارس ۱۹۲۱، پوشه ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. مخبرالسلطنه هدایت، ص ۳۵۹. توجه به این نکته ضروریست که مخبرالسلطنه گرچه گزارش خود را در ضمن وقایع ۱۳۳۹ ه.ق آورده است، علت بررسی خود را شکایت امامقلی میرزا و دستور محتمسللطنه و زیر امور خارجه ذکر می‌کند.

۳. آرتور میلسپو مبنای ادعای امامقلی میرزا را استناد و فرامین «متناقض» دولت‌های گذشته نوشته است. ر.ک.

A. Millspaugh, *The American Task in Persia*, New York, 1925, p. 275.

رئیس مالیه آذربایجان در ۱۹۱۲ کشتیرانی دریاچه ارومیه را تیول امامقلی میرزا می‌دانست، ر.ک.

Bonné à Mornard, no. 2204, le 2 Novembre 1912.

در سازمان استناد ملی، ۰۵۲۵/۲۴۰۰۰ ۲۵۳۹، ۱۶۲۵ ت.

۴. ر.ک. صص ۲۷-۲۵.

را همچنان در توقيف نگاهداشت. علاوه بر این فقدان سوابق کشتیرانی در ادارات تبریز را به رئیس الوزرا اطلاع داد و نوشت:

از قرار مذکور دریاچه و کشتیرانی جزء امتیاز راه‌آهن جلفا بوده است و روس‌ها هم در تسلط خودشان بداقیانس را ممنوع داشته‌اند. در قرارداد بداقیانس سالی یک هزار و چهار [صد] تومان مالیات منظور شده است، درصورتیکه عایدات کشتیرانی بزودی به سالی یک صدهزار تومان خواهد رسید (۲۰ دلو ۱۳۳۹ ه.ق).^۱

در حالی که توقيف شناورها ادامه داشت، مخبرالسلطنه، ظاهراً از سر وطن خواهی و بدون تشکیل کمیسیون، شرکت بوداقیانس و استیونس را فاقد اعتبار اعلام کرد. از همین روز نورمن ده روز پس از کودتای سوم حوت ۱۲۹۹ ش رضاخان (رضاشاه آینده)، از مدیرالملک، وزیر امور خارجه در کابینه سید ضیاء الدین طباطبائی، درخواست کرد که

دستورالعمل و تعليمات باقای مخبرالسلطنه داده شود که از مداخله در اموری که بهیچ وجه مربوط باشان نیست خودداری نمایند و احکامی راکه باشان داده شده مبنی بر اینکه آقایان بوداقیانس و استیونس باید مجاز باشند که مجددًا مشغول کشتیرانی شوند

→ مخبرالسلطنه مخابره شد، پوشه ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق) آرشیو وزارت امور خارجه. ظاهراً قوای دولتی به کمک یکی از کشته‌های بوداقیانس کشته مزبور را بازیس گرفتند، ر.ک. همان استناد و نیز مخبرالسلطنه به وزارت خارجه، تلگراف رمز، نمره ۹، ۴۸۹ جمادی الاولی ۱۳۳۹، همانجا. چندسال بعد کشته آدمیرال در عملیات قوای دولت علیه اسماعیل آقا مورد استفاده قرار گرفت، ر.ک. ا.جهانبانی، خاطراتی از دوران درخشنان رضاشاه کیم: نبود شکریازی و ساری داش، تهران، ۱۳۴۶، ص ۱۹۳.

۱. مخبرالسلطنه به سه‌دار اعظم، تلگراف رمز، استخراج نمره ۱۳۵۸، ۲۱ دلو ۱۲۹۹ ش، پوشه ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

اینکه احتمالاً در مورد توافق اخیر، بین بوداقیانس و شریکش وحدت نظر وجود نداشت، چه نمایندگی سیاسی بریتانیا، در مقام حفظ منافع استیونس، مستقیماً از وزارت امور خارجه ایران تقاضای ارسال رونوشتی از تعهدنامه مزبور را به عمل آورد (۷ سنبله).^۱ عدم توافق استیونس با بوداقیانس در مورد مفاد تعهدنامه اخیر چندان عجیب نیست. زیرا شرکت او در صورتی وجهه قانونی داشت که حقوق ورثه امامقلی میرزا از سوی دولت ایران پذیرفته می‌شد، حال آنکه عدم پذیرش حقوق ورثه امامقلی میرزا از جانب دولت ایران، موقعیت بوداقیانس را مخدوش نمی‌کرد.

تصمیم اخیر دولت ایران برای از سرگیری فعالیت بوداقیانس بزودی تحت الشاعع تقابل خواست بریتانیا با سیاست رویکرد به قدرت سوم قوام‌السلطنه قرار گرفت که برای استقرارض و نیز واگذاری امتیاز نفت شمال به آمریکایی‌ها روی آورده بود، سیاستی که واکنش منفی لندن و مسکو را به یک میزان برانگیخت.^۲ چنین می‌نماید که در

به هرروی جلوگیری از کشتیرانی تا تشکیل کابینه قوام‌السلطنه که جانشین دولت طرفدار بریتانیای سید ضیاء‌الدین شده بود، ادامه یافت. نورمن با ارائه فهرست خسارات واردہ به بوداقیانس-استیونس (۴۸۰ قران) و طرح لزوم جبران آن، از محتمل‌السلطنه وزیر امور خارجه درخواست کرد که «دولت ایران فوراً دستور العمل تلگرافی به فرمانفرمای آذربایجان صادر فرمایند که بگذارند آقایان استیونس و بوداقیانس مجدداً مشغول کشتیرانی دریاچه بشوند». وی همچنین افزود

مجدداً اهمیتی که دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان به این مسئله می‌دهند و بنا بر مصالح دولت ایران لزوم تسویه این فقره را بدون تعیق بیش از این به جناب عالی خاطرنشان می‌نمایم (۱۳۰۰ سلطان).^۳

ظاهراً حریه ادعای خسارت و نیز لحن هشداردهنده یک بار دیگر کارآئی خود را نشان داد. هیئت دولت با تصویب رفع توقيف از شناورهای بوداقیانس و تجدید فعالیت او براساس قرارنامه، تصمیم به رسیدگی به استناد ورثه امامقلی میرزا در تهران گرفت (۲۴ اسد).^۴ چند روز بعد بوداقیانس طی تعهدی کتبی از جانب خود و شریکش، با چشم‌پوشی از خسارت واردہ، پذیرفت که تا تعیین تکلیف نهایی امتیاز امامقلی میرزا، مال الاجاره در توقيف دولت باشد. همچنین قبول کرد که در صورت صدور رأی بطلان ادعای ورثه امامقلی میرزا، خود را مستأجر دولت ایران بداند (۱ سنبله ۱۳۰۰).^۵ شایان ذکر

۱. نورمن به وزیر امور خارجه ایران، ۲۰ آگوست ۱۹۲۱، همانجا.
۲. از ژوئیه ۱۹۲۱ وزارت امور خارجه بریتانیا برای جلوگیری از استقرارض ایران از آمریکا تصمیم به استفاده از فشار مالی بر ایران گرفت و دربی آن جهت ممانعت از واگذاری امتیاز نفت شمال به کمپانی آمریکایی استاندارد اویل عواید نفت جنوب ایران را نیز قطع کرد. ر. ک. محمد تقی بهار، تاریخ مختصر احزاب سیاسی ایران، ج ۱، ج ۲، تهران، ۱۳۵۷، صص ۲۰۲-۲۰۴؛ ح. مکی، تاریخ پیست‌ساله ایران، ج ۲، تهران، ۱۳۴۴، صص ۶۸-۷۲؛ ح. فاتح، صص ۴۲-۴۲؛ م. س. ایوانف، تاریخ نوین ایران، ترجمه ه. تیباوی و ح. قائم‌بنا، تهران، ۱۳۵۶، صص ۵۸-۶۰.

Balfour, pp. 256 ff; Millspaugh, p. 61; Sabahi, pp. 28-32;

برای استناد ایرانی مربوط به نفت شمال، ر. ک. استنادی از امتیاز نفت شمال ۱۳۰۰-۱۳۰۳ ه. ش.). تهیه و تنظیم اداره کل آرشیو، اسناد و موزه دفتر رئیس‌جمهور، تهران، ۱۳۷۹، نیز گزیده استناد روابط ایران و آمریکا، به کوشش س. ع. موجانی، تهران، ۱۳۷۵.

۱. نورمن به محتمل‌السلطنه، ۱ ژوئیه ۱۹۲۱ و فهرست ضمیمه آن، پوشه ۴، کارتون ۳۷ (۱۳۳۹ ه. ق.)

۲. ریاست وزراء (قوام‌السلطنه) به وزیر امور خارجه (محتمل‌السلطنه)، نمره ۳۰، ۸۲۸۷، ۱۳۳۹ ه. ق، همانجا.

۳. تعهدنامه بوداقیانس، مورخ ۲۳ آگوست ۱۹۲۱، همانجا.

راه آهن تبریز و کشتیرانی دریاچه ارومیه» گذشت که تابع «اداره کل طرق و شوارع» از دواپر وزارت فلاحت و تجارت و فواید عامه بود.^۱ هم‌زمان با تحولات اخیر و به رغم ممنوعیت کشتیرانی، موقعیت بوداقیانس مستحکم‌تر از گذشته می‌گشت. مشکلات مالی که در واپسین سالهای عمر گریبانگیر امامقلی میرزا شده بود، دامنگیر ورثه او نیز گردید. چنین می‌نماید که ناتوانی آنها در بازپرداخت دیون امامقلی میرزا موجب آن شده بود که شناورها و تأسیسات ساحلی دریاچه به بوداقیانس انتقال یابد. از همین رو در استناد باقیمانده از سالهای ۱۳۰۱ ش به بعد از بوداقیانس به عنوان مالک شناورها یاد می‌شود (نک. صفحات بعد). به هرروی به گفته آرتور میلسپو، رئیس خزانه‌داری کل ایران، وضعیت شناورهای کم تعداد او تعریفی نداشت و تأسیسات ساحلی اش نیز از ارزش چندانی برخوردار نبود، درحالی که تأسیسات ساحلی و ناوگان دولت ایران – شامل ۷ فروند کشتی موتوری و ۱۵ فروند بارکش – در وضع خوبی بودند. خدمه این کشتی‌ها را مأموران اداره راه‌آهن تشکیل می‌دادند.^۲

بحریه‌ای که دستاورده پیمان ۱۹۲۱ ایران–شوریو بود، بزوی ارزش خود را به اثبات رساند. سرتیپ امان‌الله میرزا جهانبانی، فرمانده کل قوای نظامی آذربایجان، با انتخاب بندر شرفخانه به عنوان قرارگاه مرکزی و به کارگیری شناورهای اداره راه‌آهن – ۴ کشتی موتوری و ۴

→
به ایران داده بود، ر.ک.

Volodarsky, *The Soviet Union*, p. 51.

۱. این آگاهی‌ها در سربرگ کاغذهای اداره راه‌آهن تبریز درج شده است.

2. Millspaugh, pp. 274–275.

پاسخ به فشارهای بریتانیا، قوام‌السلطنه با تجدیدنظر در تصمیم یادشده، دستور ادامه توقیف شناورها را صادر کرد. از همین رو بود که رونالد برجمن، کاردار بریتانیا که پس از خاتمه مأموریت هرمان نورمن موقتاً سرپرستی نمایندگی سیاسی آن کشور را عهده‌دار شده بود، از وزارت امور خارجه ایران خواستار رفع توقیف از کشتی‌های بوداقیانس گردید (۱۳۰۰ میزان ۱۳۰۰ ش).^۱ اما دولت قوام‌السلطنه پیش از هر اقدام، بزوی ساقط گردید (جدی ۱۳۰۰ ش / جمادی الاولی ۱۳۴۰ ه.ق.).

جانشین قوام‌السلطنه، مستوفی‌الممالک، سیاستمداری خوشنام و معتلد بود. در دولت او مخبر‌السلطنه که قبل‌اً دیدگاه و اقداماتش علیه ادعای بوداقیانس – استیونس تشریح گردید، وزارت فواید عامه را بر عهده داشت و از همین رو امور مربوط به کشتیرانی دریاچه ارومیه در حوزه مسئولیتش قرار می‌گرفت. توضیح آنکه گرچه دولت ایران ابتدا در حمایت از امتیاز و لیعهد به توقیف شناورهای بوداقیانس مبادرت ورزیده بود، با گذشت زمان خود در کشتیرانی دریاچه منافع مستقیم به دست آورد. زیرا با انعقاد پیمان مدت ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ / ۱۳۳۹ ه.ق ایران و شوروی،^۲ مسکو کلیه امتیازات و مؤسسات دوران تزاری را، از جمله کمپانی خط‌آهن جلفا–تبریز و نیز تأسیسات ساحلی و شناورهای دریاچه ارومیه، به دولت ایران واگذار کرد (فصل ۱۰) مشروط بر آنکه در اختیار دولت یا اتباع دولتی ثالث قرار نگیرد (فصل ۱۳).^۳ دولت ایران هم اداره مؤسسات مذکور را بر عهده «اداره

۱. برجمن به وزیر امور خارجه ایران، ۶ اکتبر ۱۹۲۱، پوشہ ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. پیمان مزبور در ۲۴ فروردین ۱۳۰۰ ش به تصویب مجلس رسید.

۳. ولودارسکی فصل ۱۳ را نقض کلیه امتیازاتی می‌داند که شوروی در پیمان دولتی ۱۹۲۱

که لندن از آن حمایت می‌کرد، تشکیل کشوری برای آشوری‌ها و کلدانی‌ها در مناطق شرقی آسیای صغیر و شمال شرق عراق بود که با توجه به سکونت مسیحیان ایرانی در غرب دریاچه ارومیه و سوابق درگیری‌های خونین مسیحیان مهاجر و بومی با مسلمانان، با منافع ملی ایران تضاد داشت.^۱ مجموعه عوامل یادشده از یک‌سو، از سوی دیگر حمایت بریتانیا از دعاوی بوداقیانس - استیونس موجب گردید که فکر خرید کشتی‌های بوداقیانس در دولت مستوفی‌الممالک مطرح شود. مذاکرات درباره آن در دولت مشیرالدوله (جوزا-میزان ۱۳۰۲ ش) نیز ادامه یافت. ذکاء‌الملک فروغی، وزیر مالیه در کابینه‌های اخیر الذکر مستوفی‌الممالک و مشیرالدوله، در این باره متنذکر می‌شود که

عنوان این معامله [یعنی خرید کشتی‌های بوداقیانس] در کابینه آقای مستوفی‌الممالک و وزارت فوائد عامه آقای مخبرالسلطنه به میان آمده و قبل از اختتام امر، کابینه ساقط [شد] و در کابینه آقای مشیرالدوله دنباله این مذاکرات تعقیب [گردید].^۲

به هر روی دولت مشیرالدوله هم پیش از اتخاذ تصمیمی قطعی در مورد کشتی‌های بوداقیانس سقوط کرد و جای خود را به کابینه اول

۱. بهار، ج ۱، صص ۲۷۵-۲۸۳؛ مکی، ج ۲، صص ۱۵۷-۱۵۴. برای حمایت شوروی ر. ک. ممانجاها و نیز

Note from Chicherin to the chairman of the Lausanne Conference, 13 Jan. 1923, in J. Degras ed. *Soviet Documents on Foreign Policy*, vol. 1, London, 1951, pp. 367-68; Volodarsky, *The Soviet Union*, pp. 70-71.

۲. دفتر صورت مجلس کمیسیون بودجه دوره پنجم تقیینه مجلس شورای ملی، جلسه ۵۱ (۲۲ سپتامبر ۱۳۰۳ شن)، مرکز اسناد کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ص ۱۴۲؛ قس اظهارات نصرت‌الدوله (مخبر کمیسیون خارجه در مجلس پنجم) در جلسه ۶۵ (۱۳ میزان ۱۳۰۳ شن)، مذاکرات مجلس شورای ملی: دوره پنجم تقیینه، ج ۱، ص ۴۰.

بارکش - موفق به سرکوبی موقت اسماعیل آقامیکوه و اکراد شورشی او گردید که تداوم قتل و غارت‌های آنها از عمدۀ نگرانی‌های دولت مرکوزی در سال‌های اخیر شده بود (۱۳۰۱ اسد ۲۰ ش).^۱

در حالی که مالکیت شناورهایی که در گذشته به کمپانی روسی خط‌آهن تعلق داشت و کاربرد نظامی آنها وضعیت و دیدگاه دولت ایران را نسبت به کشتیرانی دریاچه ارومیه تغییر می‌داد، طرح‌های دول فاتح جنگ به ویژه بریتانیا برای مرده‌ریگ عثمانی و نیز خاورمیانه عامل دیگری بود که می‌توانست اهمیت راهبردی دریاچه ارومیه و شناورهای آن را برای ایران بیش از پیش کند. درین مخالفت کارساز ملیون ترک با مفاد عهدنامه سور^۲، از جمله تشکیل کشوری ارمنی در شرق آسیای صغیر و نیز پیش‌بینی کشوری برای کردها (ذیقعده ۱۳۳۸ ه. ق / اوت ۱۹۲۰)،^۳ در لوزان کنفرانس دیگری با شرکت دول فاتح جنگ برای خاتمه دادن به منازعه ترکیه و یونان بر سر بازارها و حل نهایی مسئله شرق بربا گردید (۱۳۴۱ ه. ق / ۱۹۲۲-۲۳ / ۱۳۰۱ ش). اگرچه در کنفرانس مزبور مسائل مناطق خاوری آسیای صغیر نیز مورد مذاکره قرار گرفت، اماً علی‌رغم حمایت شوروی، مخالفت بریتانیا و متحده‌نش مانع از حضور نماینده ایران در کنفرانس شد (۱۳۰۱ ش). از جمله موضوعات مطروحه در کنفرانس

۱. جهانبانی، صص ۱۹۴-۱۹۱؛ مکی، ج ۲، صص ۸۸ به بعد؛ مستوفی، ج ۳، ص ۵۱۷

2. Sèvre

۳. سرهنگ لاموش، همانند تاریخ ترکیه، ترجمه س. نفیسی، تهران، ۱۳۱۶، صص ۳۸۹ به بعد؛ ر. پرن، جریان‌های بزرگ تاریخ معاصر، ترجمه ر. مشایخی، ج ۱، تهران، ۱۳۴۴، صص ۳۴ به بعد؛ ا. جی. شاو - ا. ک. شاو، تاریخ امپراتوری عثمانی و ترکیه جدید، ۱۸۰۸-۱۹۷۵، ترجمه م. رمضان‌زاده، ج ۲، تهران، ۱۳۷۰، صص ۵۹۴ به بعد.

رضاخان سردارسپه داد که قبلاً در ۲۵ عقرب ۱۳۰۰ ش از همکاری بوداقیانس در کمک به قحطی زدگان شوروی برخوردار شده بود.^۱ به موازات تحولات اخیر آنچه توجه به کشتیرانی دریاچه را ضروری تر می‌کرد، از سرگیری مذاکرات ایران و شوروی در دوران دولت‌های اخیرالذکر مستوفی‌الممالک و مشیرالدوله بود که به انعقاد عهدنامه تجاري ۳ روئیه ۱۹۲۴ / ۱۲ سرطان ۱۳۰۳ بین دوکشور منجر گردید. زیرا انعقاد این عهدنامه می‌توانست با رفع موانع موجود، موجب توسعه روابط بازگانی بین دوکشور و درنتیجه فعالیت و سودآوری کشتیرانی دریاچه شود. ناگفته نماند که منافع بالقوه کشتیرانی بر مقامات ایرانی پوشیده نبود.^۲ مقابلاً همین منافع ناشی از سرگیری تجارت ایران با شوروی خود می‌توانست انگیزه خوبی برای تداوم ادعای بوداقیانس - استیونس، و درنتیجه فشار نمایندگی سیاسی بریتانیا برای استیفای حقوق آنها گردد. به هرروی چندماه پیش از انعقاد عهدنامه تجاري، دولت سردار سپه در اقدامی که بی‌تردید می‌توانست رضایت هم‌زمان بریتانیا و شوروی را فراهم آورد،^۳ در صدد فیصله ادعای بوداقیانس - استیونس براهمد و برای خرید شناورهای آنها با سرپرسی لورین، وزیر مختار بریتانیا، به مذاکره پرداخت. حاصل انعقاد قراردادی بود در چهار فصل در ۵ مارس

۱. بوداقیانس عضو کمیسیونی بود که سردارسپه برای کمک به قحطی زدگان شوروی تشکیل داده بود تا بدین‌وسیله روابط خود با مسکو را تحکیم بخشد، ر. ک. مکی، ج ۱، ص ۳۴۴.

۲. مستولین راه‌آهن تبریز قبلاً منافع بالقوه کشتیرانی دریاچه را به دولت ایران اطلاع داده بودند، ر. ک. معززالدوله (جنزال کنسول ایران در تفلیس) به وزارت امور خارجه، نمره ۲۱۹، ۱۸ دلو ۱۳۳۹، پوشه ۹، کارتن ۵۲ (۱۳۳۹ ه. ق.)، آرشیو وزارت امور خارجه؛ و نیز گزارش سابق‌الذکر N. Možarov مدیر خط آهن تبریز در نوامبر ۱۹۲۲.

۳. قطع منافع بریتانیا در شمال ایران نمی‌توانست موجب رضایت مسکو نباشد.

۱۵ / ۱۹۲۴ حوت ۱۳۰۲، یعنی در آستانه کوشش سردار سپه برای تغییر نظام حکومتی ایران به جمهوری که قرار بود خود عهده‌دار ریاست آن شود. در این قرارداد، دولت سردار سپه در یک عقب‌نشینی، با پذیرش اصولی دعاوی بوداقیانس (فصل ۱)، قبول کرد که

پس از ترتیب یک قرضه متناسبی به مبلغ سیصد و بیست هزار تومان با بانک شاهنشاهی ایران، مبلغ مزبور را کاملاً به صاحبان دعاوی مذکوره در یک مرتبه نقداً تا اول ماه مه ۱۹۲۴ [۱۱ ثور ۱۳۰۳] مشروط به تصویب قبلی قرارداد و تصویب اعتبار لازم از طرف مجلس شورای ملی خواهد پرداخت (فصل ۲).

دولت ایران همچنین «متعهد» شد که در اسرع وقت ممکن موافقت مجلس را با مفاد قرارداد جلب نماید (فصل ۳). بدین ترتیب بوداقیانس و استیونس در ازای وجه مذکور از دعاوی خود صرف نظر می‌کردند.^۱

اگرچه مطابق فصل ۲ قرارداد می‌بایست تا ۱۱ ثور ۱۳۰۳ مبلغ ۳۲۰,۰۰۰ تومان به مدعیان پرداخت می‌شد، ولی ارائه لایحه مربوطه به مجلس با تأخیر صورت گرفت که ظاهراً این تأخیر از تبعات ماجراهای جمهوری و تشکیل دولت دوم سردار سپه ناشی می‌شد. به هرروی دولت دوم سردار سپه ماده واحدهای را براساس قرارداد فوق تنظیم و طی لایحه‌ای به مجلس تقدیم کرد. این لایحه پیش از شور در مجلس، در کمیسیون‌های بودجه و خارجه مجلس مورد بررسی قرار گرفت. ذکاء‌الملک فروغی، وزیر مالیه در کابینه دوم سردار سپه، در پاسخ به مخالفت یکی از وکلای عضو کمیسیون بودجه از تالی فاسد لایحه، چنین استدلال کرد

۱. اصل قرارداد در پوشه ۱۳، کارتن ۳۹ (۱۳۰۳ ش)، آرشیو وزارت امور خارجه موجود است.

مادی باشد، چه سیاسی باشد، همیشه دوطرف می خواهد [و] یک ثمن مثمن»، استدلال می کرد چون فرمانی که منشاء حقوق امامقلی میرزا، و درنتیجه بوداقیانس، باشد ارائه نشده بود، لذا لایحه دولت به مثابه معامله ای یکسویه بود که درازای مبلغ پرداختی چیزی به دست نمی آورد.^۱ در مقابل، نصرتالدوله، مخبر کمیسیون خارجہ، پس از اشاره به وجود مستنداتی مؤید صحت ادعای امامقلی میرزا و بوداقیانس، در موافقت با لایحه اظهار داشت به علت حمایت دولت های بزرگ همسایه - یعنی بریتانیا - از دعاوی حقوقی و معاملات اقتصادی اتباع خود در ایران، کشتیرانی دریاچه ارومیه موضوعی «سیاسی» شده بود و این امر برای دولت ایران به ویژه از جهت «نظامی» محظوراتی ایجاد کرده بود. از همین رو دولت سردار سپه برای «مصالح» مملکتی و در ادامه سیاست دولت های مستوفی الممالک و مشیرالدوله می خواست که به ادعای بوداقیانس خاتمه دهد. وی افروز

مسلم است یکی از بزرگترین خدماتی که باین مملکت می شود کرد و شده است این است که دریاچه ارومی را از این پیچ و تاب هایی که به خودش گرفته است خلاص کنیم و کشتیرانی در آن دریاچه را تخصیص بدولت و بقشون خودمان بدھیم از نقطه نظر استراتژیک و بالاخره هیچ اجنیب و هیچ خارجی را به عنوان حمایت از مستأجر یا به عنوان دیگری نگذاریم یک نظری در این نقطه مهم مملکت ما داشته باشد.

به هرروی مجلس لایحه ابیتعاع مایملک بوداقیانس را با افزودن تبصره ای به شرح زیر تصویب کرد:

۱. مذاکرات مجلس شورای ملی دوره پنجم تقییه، جلسه ۶۵ (۱۳۰۳ میزان)، ج ۱، ص ۴۴۰.

شاید این مبلغ برای خریداری مایملک بوداقیانس زیاد باشد، لکن اگر این مساعدت نمی شد، طرف حاضر نمی گردید. و اما نسبت باینکه سابقه سوئی ممکن است ایجاد نماید باید ملاحظه نمود آیا سابقه سوء خطرناکتر است یا از دستدادن دریاچه ارومیه؟ بعلاوه دولت بمحاجب این لایحه مایملک بوداقیانس را خریداری خواهد کرد و بهیچ وجه سوء سابقه ایجاد خواهد نمود و بر فرض وقوع سابقه هم که نباشد در مقابل یک خطر بزرگتری که ضبط دریاچه ارومیه [توسط بریتانیا] باشد چاره جز این نخواهد بود که به وسیله خریداری مایملک بوداقیانس باین دعاوی بوداقیانس خاتمه داده شود.^۲

مشیرالدوله که خود عضو کمیسیون بودجه بود، در موافقت با خرید مایملک بوداقیانس اظهار داشت که «از نقطه نظر یک سلسله مسائل سیاسی با این معامله موافق هستم به خصوص آنکه مطابق اطلاعات خارجی که دارم محتمل است دولت سالی پنجاه هزار تومان از [کشتیرانی] دریاچه ارومیه استفاده نماید و در مدت چند سال جبران پرداخت این وجه بشود» (۱۷ سنبله ۱۳۰۳).^۳ گفتنی آنکه در همان روز کمیسیون خارجہ مجلس به ریاست مستوفی الممالک نیز لایحه را «از نقطه نظر مصالح سیاسی و مملکتی بالاکثریت آراء تصویب [کرد]»، در مجلس لایحه دولت با مخالفت مرحوم سید حسن مدرس، رهبر فراکسیون اقلیت، مواجه شد. وی با تأکید بر اینکه «معامله چه

۱. دفتر صورت مجلس کمیسیون بودجه، دوره پنجم [تقییه]، جلسه ۵۱، ۲۲ سنبله ۱۳۰۳، ص ۱۴۲، مرکز اسناد کتابخانه مجلس شورای اسلامی.

۲. همانجا.

۳. دفتر خلاصه مذاکرات کمیسیون خارجہ، دوره پنجم [تقییه]، جلسه یازدهم، ۱۷ سنبله ۱۳۰۳، مرکز اسناد کتابخانه مجلس شورای اسلامی.

دعاوی موجود بین ورثه امامقلی میرزا و بوداپیانس را دولت در ضمن این معامله خاتمه می‌دهد (۱۳۰۳ میزان).^۱

هم‌زمان با تصویب لایحه فوق، موضوع ابتیاع کشتی‌ها وارد مرحله‌ای جدید می‌شد. دربی تزلزل موقعیت میلسپو، مدیرکل آمریکایی مالیه ایران که بخشی از آن از مقاومتش در برابر تقاضای مالی روزافرون سردار سپه سرچشمه می‌گرفت،^۲ بانک شاهنشاهی از پرداخت ۳۲۰,۰۰۰ تومان وامی که قرار بود در اختیار دولت ایران قرار دهد تا به بوداپیانس و استیونس پردازد، سریاز زد، لذا تأمین منبع مالی جدیدی لازم آمد. در همان روز تصویب لایحه – ۱۳ میزان – میلسپو به وزیر مالیه نوشت

برطبق اطلاعات واصله بدوستدار، بانک شاهنشاهی ایران نظر [معلوم نبود] وضعیت میسیون مالی آمریکایی دیگر حاضر نیست برای تأمین مبلغ ۳۲۰,۰۰۰ تومان به استیونز و بوداغیانس که در بودجه‌ای که حالیه در مجلس شورای ملی باقی است، بدولت ایران قرضه بدهد. چنانکه سابقاً نیز اظهار داشته [ام] اینک نیز خاطر محترم را مستحضر می‌سازد که فقط در صورتی می‌توان وجهی از بابت این ادعا پرداخت که از بانک قرضه تحصیل بشود و بناءً علیهذا متنع است از مجلس شورای ملی تقاضا فرمایند اخذ تصمیم در موضوع پروژه مزبور در عهده تأخیر بماند تا ترتیبات مقتضیه داده شود.^۳

۱. همان، صص ۴۲–۴۴؛ ریاست وزراء به وزارت جلیله امور خارجه، نمره ۷، نوامبر ۱۹۲۴، ۲۲ میزان ۱۳۰۳، پوشش ۱۳، کارتون ۳۹ (۱۳۰۳ ش)، آرشیو وزارت امور خارجه.

2. Millspaugh, pp. 203 ff; بهار، ۲، صص ۱۸۹–۱۸۷؛ همچنین ر. ک.

D. L. Smith, "The Millspaugh Mission and American Corporate Diplomacy in Persia," *Southern Quarterly*, 14 (1976), p. 160.

۳. میلسپو به ذکاء‌الملک، نمره ۴۸۴۲۷، فوری، ۱۳ میزان ۱۳۰۳، پوشش ۱۳، کارتون ۳۹ (۱۳۰۳ ش)، آرشیو وزارت امور خارجه.

از سوی دیگر، درحالی که نمایندگی سیاسی بریتانیا براساس مفاد توافقنامه ۵ مارس ۱۹۲۴ و مهلت مندرج در آن، بر پرداخت فوری ۳۲۰,۰۰۰ تومان اصرار می‌ورزید،^۱ دولت سردار سپه موظف بود که در اجرای تبصره الحاقی مجلس، موضوع دعاوی ورثه امامقلی میرزا را نیز خاتمه دهد. از همین رو مشارالملک، وزیر امور خارجه، به ادموند آوی، کاردار بریتانیا که در غیبت لورین مسئولیت امور نمایندگی سیاسی را داشت، اطلاع داد که

لازم است بدواً بداعیانس یا نوشه ترک دعوا از ورثه امامقلی میرزا تحصیل نموده ارائه بدهد یا اینکه بداعوی متوجه بین ورثه امامقلی میرزا و بداعیانس رسیدگی و خاتمه داده شود (۲۰ عقرب ۱۳۰۳).^۲

توضیح آنکه ورثه امامقلی میرزا از چندی پیش رسم‌آور مدعی ۳۲۰,۰۰۰ تومان مذکور شده بودند و از آنجا که هریک مستقل از دیگری برای مدعای خود کوشش به عمل می‌آورد، می‌توان احتمال داد که در آن زمان بازماندگان امامقلی میرزا دچار اختلاف داخلی بودند.^۳ مشکل اختلاف میلسپو و سردار سپه بزودی مرتفع گردید،^۴ اما مسئله «تصریه» مجلس همچنان باقی بود. سرانجام دولت سردار سپه در یک عقب‌نشینی آشکار دیگر، خود عهده‌دار پاسخ به دعاوی ورثه

۱. ادموند آوی به وزارت امور خارجه ایران، نمره ۷، نوامبر ۱۹۲۴، همانجا.

۲. مشارالملک به آوی، مسوده، نمره ۱۱۲۸۶۰، ۲۰ عقرب ۱۳۰۳، همانجا.

۳. وزارت مالیه به وزارت خارجه، نمره ۱۸۰۰۱/۱۸۰۰۱، ۲۴۳۹۵/۲۴۳۹۵، ۳ میزان ۱۳۰۳؛ دختر امامقلی میرزا (همسر مجده‌السلطنه افشار) به وزارت خارجه، ۱۸ ربیع‌الثانی ۱۳۲۲، عبد‌الحميد میرزا به وزارت خارجه، ۲۵ عقرب ۱۳۰۳؛ همو به وزارت فراید عame، سواد، ۲۷ عقرب ۱۳۰۳، همانجا.

۴. بهار، ۲، صص ۱۸۹–۱۸۷.

انتزاع حقوق بوداقیانس-استیونس و انحصار کشتیرانی به دولت با خوشبینی در باب آینده کشتیرانی دریاچه همراه بود. چندماه پیش از فیصله کار بوداقیانس، معاهدہ بازرگانی ایران-شوروی به امضا رسیده بود (سرطان ۱۳۰۳ ه. ش / ژوئیه ۱۹۲۴). از همین رو افزایش مبادلات از طریق خط آهن تبریز-جلفا و دریاچه ارومیه اجتناب ناپذیر می‌نمود.^۱ وزیر مالیه، ذکاءالملک فروغی، خود در لزوم خرید حقوق بوداقیانس، به مجلس اظهار کرده بود

آقایانی که اطلاع دارند می‌دانند که فوائد کشتیرانی دریاچه ارومیه اگر در تحت یک قاعده منظمی درآمد چقدر است، و اگر مشکلاتی نداشته باشد مبلغ گرفتی در هر سال عایدی دارد که این مبلغ [۳۲۰,۰۰۰ تومان] را که حالا ممکن پردازیم در ظرف سه چهارسال می‌توانیم دریاوریم.^۲

به شهادت آمار رسمی موجود، بزودی در عمل هم حمل و نقل به وسیله ناوگان دریاچه رشد یافت (نک. جدول II).

→
۱۳، کارتن ۳۹ (۱۳۰۳ ش)؛ جلالی (رئیس اداره کل تفتیش مالیه) به وزارت مالیه (سید حسن تقی‌زاده)، سواد، نمره ۵۵۴۴/۶/۲، ۱۳۱۱، همو به مدعی عمومی دیوان محکمات، سواد، نمره ۶۵۷۲/۷/۲۰، ۱۳۱۱، سازمان اسناد ملی، ۱/۲۴۰۰۱۸۴۵۵ هـ الف الف.^۳

1. Sventitski, p. 205;

گفتنی آنکه بلشویک‌ها پیش از پیمان ۱۹۲۱ تمایل خود را برای اعزام کارگرانی برای تعمیر خط آهن تبریز-جلفا اعلام کرده بودند، ر.ک.

Norman to Curzon, teleg. no 792, 5 Dec. 1920, DBFP, 1st series, vol. XIII, pp. 651-52, no 598.

۲. مذاکرات مجلس شورای ملی دوره پنجم تقی‌بنیه، ج ۱، ص ۴۴۱ (جلسه ۶۵).

اما مقلى میرزا گردید و با پرداخت ۳۲۰,۰۰۰ تومان حقوق بوداقیانس-استیونس را به خود انتقال داد (۱۷ فوریه ۱۹۲۵ / ۲۸ دلو ۱۳۰۳).^۴ آنچه دولت ایران در این معامله به دست آورد عبارت بود از ۲ کشتی موتوری، ۳ کشتی بادی، تأسیسات ساحلی در شرفخانه (۱ اسکله، ۱ کاروانسرا و انبار) و گلمناخانه (۱ انبار)، قطعه زمینی کوچک در سولدوزو و ۳ ورست راه فرعی که ارزش کل آنها از ۱۵-۲۰,۰۰۰ تومان تجاوز نمی‌کرد. در میان شناورها تنها یک کشتی موتوری به ارزش ۳-۴۰۰۰ تومان قابل استفاده بود و به وسیله اداره راه آهن با نام «کیان» به کار گرفته شد.^۵ با توجه به مقادیر قرارنامه‌های مورخ ۱۳۳۰ و ۱۳۳۲ ه. ق. امامقلی میرزا و بوداقیانس که براساس آنها هزینه توسعه کشتیرانی با امامقلی میرزا بود، و اینکه وی تا ۱۳۳۷ ه. ق. از این بابت ۶۰,۰۰۰ تومان به بوداقیانس مقروض بود، ممکن توان دریافت که بوداقیانس و به ویژه استیونس در معامله خود با دولت ایران سود چشمگیری حاصل کردنده، به ویژه اینکه از مبلغ دریافتی چیزی به ورثه امامقلی میرزا نپرداختند و در آینده نیز دولت ایران پاسخگوی شکایت آنان گردید. گفتنی آنکه گرچه دولت ایران ۳۲۰,۰۰۰ تومان به اتباع بیگانه پرداخت، با انکار حقوق امامقلی میرزا، از پرداخت خسارت به ورثه امامقلی میرزا که تبعه ایران بودند، سریاز زد.^۶

۱. سواد قبض رسید چک نمره ۳۵ مورخ ۱۶ فوریه ۱۹۲۵ و نیز متن فوارداد و اگذاری حرفق که در حضور لورین به امضای ه. استیونس، ج. بوداقیانس، مشارالملک، سردار معظم و ذکاءالملک رسید (۱۷ فوریه ۱۹۲۵)، پوشش ۱۳، کارتن ۳۹ (۱۳۰۳ ش)، آرشیو وزارت امور خارجه.

2. List des propriétés de la Compagnie Stevens-Boudaghiantz, 17 Février 1925, همانجا.

۳. ذکاءالملک به عبدالحمید میرزا (پسر امامقلی میرزا)، نمره ۹۴۴۱، ۱۰ قوس ۱۳۰۳، پوشش ۵۴-۵۵.

←

کند،^۱ ولی به نظر مى رسد که انحصار کشتيراني به دولت ايران و تأثير مدیريت دولتی آن مخرب تر از سياست بازرگانی شوروی بود. پيش از انعقاد پيمان بازرگانی با شوروی، در دورانی که از فعالیت بوداقيانس جلوگيري مى شد، کمپانی راه آهن از بابت کشتيراني مالياتي به دولت نمى پرداخت. ما از دوازده هزار تومان ماليات «لاوصول» کشتی های دریاچه در ۱۳۳۹ ه.ق / ۱۲۹۹ ش آگاه هستيم.^۲ از آنجا که برای دولت جايگاه اقتصادي کشتيراني اهمیت ثانوي داشت، از بد و واگذاري راه آهن و کشتيراني از جانب شوروی، دولت ايران برای تداوم کار کشتيراني که درآمدش تكافوی هزینه آن را نمى کرد، ماهانه مبلغ دویست تومان از طريق اداره راه آهن به کشتيراني مى پرداخت. به گفته یمين السلطنه، کارگزار ارومیه، کمبود درآمد کشتيراني از آن روی بود که

تجار ارومی و ساو جبلاغ و مراغه و تبریز موقعی که می خواستند مال التجاره خود را به وسیله کشتی روانه نمایند مجبور بودند در نقاط مذکور به چند نفر اشخاص معینی^۳ که از طرف اداره کشتيراني افتخاراً تعیین شده بود [ند] مال التجاره خود را با قيمت گراف کرایه داده بوسیله کشتی حمل نمایند که تقریباً

۱. برای آشنایی با این موانع و علل فراز و نشیب روابط بازرگانی دو کشور، ر.ک.

R. W. Davenport, Soviet Economic Relations With Iran, 1917-1930, Ph.D. Dissertation, Columbia University, 1953;

برای استناد ايراني که نشان دهنده موانع توسعه بازرگانی بين دو کشور مى باشد ر.ک. استناد روابط ايران و شوروی (دوره رضاشاه، ۱۳۱۸-۱۳۰۴ ه.ش)، به کوشش م.ط. احمدی، تهران، ۱۳۷۴، صص ۷۵ به بعد.

۲. «صورت کل عابدات و صولی پیچی نیل» ضمیمه راپرت پنجشنبه ۱۴ جدی / ۶ جمادی الاولی ۱۳۴۰ ه.ق به مجلس شورای ملي در مجموعه مکاتبات،... فروذ میرزا، ج ۱، ص ۱۷۵.

۳. کذا في الاصل

جدول II

وارادات و صادرات بندر شرفخانه به وسیله کشتی **

سال (ه.ش)	وارادات (پود*)	الصادرات (پود*)
۱۳۰۰	۷۴۳۹۷	۸۲۱۱
۱۳۰۱	۷۰۰۱۲	۷۴۴۴۰
۱۳۰۲	۱۴۴۵۲۲	۴۹۶۵۹
۱۳۰۳	۵۱۹۴۱۵	۹۵۲۱۱
۱۳۰۴	۸۲۷۲۵۲	۱۶۲۰۶
۱۳۰۵	۵۲۸۵۲۵	۷۳۳۳۹
۱۳۰۶	۶۵۱۱۲۹	۷۴۶۱۱

* هر پود: ۱۶,۳۸۰ کيلوگرم

** منبع: گواش مقتشان

بنابر میلسپو، رئيس خزانه داری کل که خود از امضاء کنندگان موافقنامه اصولی خرید حقوق بوداقيانس بود،^۱ پس از انحصار کشتيراني، شناورهای دریاچه ارومیه منبع درآمد خوبی برای دولت شده بودند. مضامن اينکه مخارج تعمیرات کشتی های دولت به حداقل رسیده بود.^۲ على رغم اين آگاهی ها، شواهدی دردست است که مداخله دولت در کشتيراني از همان آغاز غيرسازنده بود. اگرچه سياست بازرگانی شوروی با ممانعت از رشد مناسبات تجاري بين دو کشور مى توانست در روند توسيع کشتيراني دریاچه ارومیه اخلاق

۱. برای متن توافقنامه و امضای شهود ر.ک. پوشہ ۱۳، کارتون ۳۹ (۱۳۰۳ ش)، آرشيو وزارت امور خارجه.

2. Millespaugh, p. 275.

آنکه در گذشته‌ای نه چندان دور این سرویس از چنان سودآوری برخوردار بود که بتواند موجب اختلاف بین بوداپیانس و امامقلی میرزا شود.^۱ چنین می‌نماید که سرویس مزبور در دوران سلطنت رضاشاه نیز هیچگاه تجدید نگردید، زیرا در همین دوران تعییف احشام در جزایر متروک شد.^۲ به هر حال اگرچه سیاست پرداخت سویسید از سویی، از سوی دیگر رشد تجارت خارجی که از قرارداد بازرگانی ایران و شوروی ناشی می‌شد، موجب افزایش نسبی حمل و نقل به وسیله کشتیرانی انحصاری دولت در دریاچه ارومیه شد (نک جدول II)، ولی هیچگاه موجب توسعه کشتیرانی نگردید. به احتمال قوی افزایش عوارض حمل بار به وسیله خط آهن که در فاصله ۱۳۳۶-۴۲ ه.ق / ۱۹۱۸-۲۴ هجری هر پود مال التجاره به ۱۰ شاهی رسید، و نیز افزایش کرایه با ممانعت استفاده از تمام ظرفیت خط آهن تبریز-جلفا، موجب رویکرد تجار به حمل کالاهای به وسیله چهارپایان و راه زمینی می‌گردید که ازانتر بود. این می‌توانست در رشد تجارت ایران با شوروی و درنتیجه در ترابری به وسیله کشتی‌های دریاچه اثر منفی داشته باشد.^۳ علاوه بر آنچه ذکر شد سوء مدیریت اداره راه آهن و کشتیرانی دریاچه ارومیه عامل دیگری بود که مانع از توسعه کشتیرانی می‌شد. سه سال پس از انحصار کشتیرانی به وسیله دولت، اوضاع مالی اداره مزبور «حقیقتاً موجب نهایت تأسف و تأثیر» بود. از

۱. ر.ک. صص ۶۵-۶۴.

۲. رزم آرا، جغرافیای نظامی ایران: آذربایجان باختری، ص ۱۳.

۳. معتقد السلطنه به کابینه ریاست وزراء، مسوده، ۱۶ ربیع الاول ۱۳۳۸، پوشہ ۵ کارتن ۵۲ (ش ۱۳۳۸) ه.ق؛ ب. شومیانتسکی (وزیر مختار شوروی) به وزارت امور خارجه ایران، نمره ۱۴۰۲، ۲۶ ایون ۱۹۲۴؛ همو به همان، نمره ۳۰۷۴، ۲۱ آگوست ۱۹۲۴، پوشہ ۱۳، کارتن ۵۴ (ش ۱۳۰۳) آرشیو وزارت امور خارجه.

مال التجاره محموله از روسیه به تبریز در هر پوتی شش قران برای تجار تمام می‌شد در صورتیکه بیش از سه قران عاید اداره کشتیرانی نمی‌گردید، به همین ملاحظه تجار مال التجاره خود را از راه خشکی با قاطر که به مراتب کرايه‌اش ازانتر بود حمل و درنتیجه خسارت کلی متوجه دولت و منافع عمده عاید آن اشخاص می‌گردید.

یمین‌السلطنه می‌افزاید که اداره راه برای رفع این مشکل با واگذاری مسئولیت حمل کالاهای به مأمورین فواید عامه، کرایه مال التجاره ارومیه را پوتی ۳ قران تعیین کرد و قرار بود که برای مراغه و ساوچبلاغ که فاصله‌شان تا دریا بیشتر بود، نرخی دیگر معین شود. همو اظهار امیدواری می‌کند که «بدین ترتیب محقق است که مبالغ کلی بر عایدات دولت افزوده خواهد شد» (۱۳۰۲ ش).^۱ ظاهراً از بی تصمیم اخیر، اداره راه آهن برای تشویق حمل کالا به وسیله کشتی، سیاست پرداخت سویسید برای کاهش کرایه را پیش گرفت. از همین رو چندماه پیش از انحصار کشتیرانی، در تعرفه‌ای که در ۲۵ نور ۱۳۰۳ ش منتشر کرد، مذکور شد که حمل محمولات از مراغه به ارومیه ۲ قران هزینه داشت، ولی «محض رفاه حال مهاجرین ارومیه تعریف حمل غله از مراغه به ارومیه موقتاً تاریخ پریشانی آن صفحات ۱ قران ۲۵ سانتیم معین گشته [بود]». مضافاً همین تعرفه نشان می‌دهد که دیگر بین بنادر و جزایر دریاچه سرویس منظم وجود نداشت،^۲ حال

۱. یمین‌السلطنه به وزیر امور خارجه، نمره ۱۴، ۶۷۹ حوت ۱۳۰۲ ش، پوشہ ۱۳، کارتن ۳۹ (ش ۱۳۰۳)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. تعرفه کشتیرانی دریاچه ارومیه، نمره ۵/۵۷۳، ۱۱۰۲، ۵ ثور ۱۳۰۳، سازمان اسناد ملی، ۹۰۰۴۲/۲۴۰۰۵۰۲ س.

همین رو مخبرالسلطنه هدایت، رئیس‌الوزراء و وزیر فواید عامه، به نصرت‌الدوله فیروز، وزیر مالیه، نوشت

در این چندساله اخیر و تصادف با بحران تجاری و اقتصادی، دولت مخارج هنگفتی برای حفظ حیثیات خود و دادر نگاهداشتن مؤسسات فوق‌الذکر متحمل شده که امروزه بواسطه بهبودی اوضاع تجارت باید خسارات واردہ را حتی‌المقدور جبران نماید و این موقعیت هم حاصل نمی‌شود مگر بهوسیله تنظیم امور مالی و رفع نواقص و تکمیل مؤسسات مزبوره. در این صورت چون ادامه عملیات و منظم نگاهداشتن این مؤسسات با ادامه وضعیت فعلی غیرممکن است... ممتنی است اقدام سریع و توجه مخصوص از نظر مستولیت مشترکی که از حيث تنظیم امور مالی این‌گونه مؤسسات دارند، مبدول فرمایند تا زودتر بهوسیله رفع نواقص و تسريع در تدارک حواچن مؤسسه، دولت تدریجاً به جبران خسارات واردہ در سنتوات اخیر موقیت حاصل نماید.^۱

مدیریت فنی کشتیرانی نیز بهتر از مدیریت مالی آن نبود، زیرا اطلاعات موجود حاکی از بی‌توجهی در حفظ شناورهای دولت در دریاچه ارومیه است. در ۱۳۰۷ ش، چهارسال پس از انحصار کشتیرانی، تمام هشت فروند کشتی موتوری «دایر» به تعمیرات اساسی و رنگ احتیاج داشتند. از ۱۹ فروند بارکش موجود، ۷ فروند (با ظرفیت کل ۹۷۰ تن) «نسبتاً دایر» و ۱۲ فروند دیگر «مستعمل و غیردایر» بودند. در همان زمان از ۹ فروند زورق موجود تنها ۳ فروند قابل استفاده گزارش گردید.^۲ مقایسه ظرفیت بارکش‌ها در ۱۳۰۷ ش با

۱. وزارت فلاحت و تجارت و فواید عامه به وزارت مالیه، ۱۳۰۶/۱۲/۶، سازمان استناد ملی،

۲۴۰۰۹۰۰۸-۱۱۰۵-۰۲/۲۴۰۰۹۵-۰۵.

۲. گزارش مفتیان، صص ۵۶-۵۸.

ظرفیت کل شناورهای امامقلی میرزا در ۱۳۳۲ ه.ق،^۱ حاکی از عدم افزایش ظرفیت آنها در سال‌های انحصار دولت است. ازانجاکه در ۹۱۳۲۰ ش تعداد شناورهای دریاچه از ۵ فروند کشتی موتوری و ۹ فروند بارکش تجاوز نمی‌کرد،^۲ می‌توان دریافت که در آینده نیز از جانب مدیریت دولتی اقدامی جدی برای حفظ و توسعه کشتیرانی دریاچه ارومیه به عمل نیامد.

از آغاز استفاده مستمر از کشتی موتوری در دریاچه ارومیه (۱۳۲۵ ه.ق) تا پایان عصر قاجار (۱۳۴۲ ه.ق / ۱۳۰۴ ش) دوره‌ای طولانی نبود، اما آنچه در طی این مدت کوتاه بر سر کشتیرانی سنتی آمد بس فاجعه‌آمیز بود. علی‌رغم توجه امامقلی میرزا به ساخت و حفظ شناورهای بادی سنتی و تداوم استخدام بومیان کشتیران،^۳ آخرین گزارش در مورد بکارگیری این نوع کشتی را باید خبر توقیف و نابودی ناوگان امامقلی میرزا به‌وسیله قشون روسیه دانست (۱۳۳۳ ه.ق).^۴

از آن پس در منابع ما شناورهای بارکش جانشین کشتی‌های بادی می‌شوند. از این بارکش‌ها که به‌وسیله کشتی‌های موتوری یدک کشیده می‌شدند، برای حمل محموله‌ها استفاده می‌شد. پراواضع است که کار در این بارکش‌ها مستلزم مهارت‌های دریانوردی و فنی نبود. بدین ترتیب در کمتر از یک دهه پس از بکارگیری کشتی‌های موتوری، شناورهای بادی سنتی برای همیشه نابود گردیدند. این درحالی بود که مهارت‌های فنی مربوط به کشتی‌های موتوری نیز به اتباع ایران انتقال نمی‌یافتد. کارهای فنی و نیز هدایت کشتی‌های موتوری

۱. رزم آرا، ص ۱۵.

۲. نک، ص ۶۵.

۳. ر.ک. ص ۵۸.

۴. نک، صص ۴۷ و ۶۱.

بر عهده خارجی‌ها بود که عمداً از آموزش ایرانیان خودداری می‌ورزیدند. در این باب گزارش شده است

کارهای فنی راه‌آهن تبریز و کشتیرانی به‌طور کلی در دست کارگران خارجه است که بدون هیچگونه تعهد و صمیمیت سال‌هاست در این مؤسسه کار می‌کنند و چنانکه به ثبوت رسیده است تاکنون هیچگونه اقدامی برای تربیت کارگران ایرانی و آموختن فنون مختلفه به آنها به عمل نیاورده‌اند، و با آنکه مکرراً هم به آنها تذکر داده شده است معهذا از این نقطه نظر که مباداً احتیاج به وجود آنها سلب شود از آموختن کار بکارگران ایرانی خودداری کرده و حتی یک نفری که بتواند کار آنها را انجام دهد تربیت نکرده‌اند و اگر چند نفر کارگر ایرانی فعلاً در این مؤسسه مشغول کار است یا در جای دیگری تعلیم گرفته و یا بزماتی موفقیت حاصل کرده است و هر زمانی هم که احتیاج بشاغردن پیدا شده، کارگران مذکور ساعی بوده‌اند که حتی الامکان یا از اطفال روسها یا از ارامنه انتخاب نمایند و شکی نیست که با این رویه هیچ زمانی قادر به تهیه یک عده کارگر ایرانی که بلاشک از هر جهت علاقه و صمیمیت آنها بکار و مملکت زیادتر از خارجیها است، نخواهیم شد^۱ (۱۳۰۷ ش).

بدین ترتیب مداخله مستقیم دولت در کشتیرانی دریاچه نتوانست موجبات انتقال مهارت‌های فنی نگاهداری و بهره‌برداری از کشتی‌ها را به ایرانیان فراهم آورد.

فهرست منابع

منابع و مأخذ تاریخ ایران در عصر قاجاریه متعدد، متنوع و بعض‌باً بسیار ارزشمند هستند، اما محدودی از آنها به کشتیرانی در دریاچه ارومیه می‌پردازند. فهرست زیر شامل آن دسته از آثار است که از لحاظ موضوع پژوهش حاضر حائز اهمیت می‌باشد.

آرشیوها

آرشیو وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران:

اسناد قدیمه

اسناد مکمل

سواند مکاتبات صدراعظم

سازمان اسناد ملی ایران:

اسناد وزارت مالیه

مرکز اسناد کتابخانه مجلس شورای اسلامی

دفتر صورت مجلس کمیسیون بودجه مجلس شورای ملی، دوره پنجم تقیینیه دفتر خلاصه مذاکرات کمیسیون خارجه مجلس شورای ملی، دوره پنجم تقیینیه.

Public Records Office (U.K.): FO 248/1231.

اسناد چاپ شده

اسناد روابط ایران و شوروی (دوره رضاشاه، ۱۳۱۸-۱۳۰۴ ه.ش)، به کوشش م. ط. احمدی، تهران، ۱۳۷۴.

۱. گزارش مفتshan، ص ۳۷.

- اسنادی از امتیاز نفت شمال (۱۳۰۳-۱۳۰۰)، تهیی و تنظیم اداره کل آرشیو، استاد و موزه دفتر رئیس جمهور، تهران، ۱۳۷۹.
- اسنادی درباره هجوم انگلیس و روس به ایران، به کوشش م. ترکمان، تهران، ۱۳۷۰.
- ایران و جنگ جهانی اول: اسناد وزارت داخله، به کوشش ک. بیات، تهران، ۱۳۶۹.
- بیطری ایران (کتاب سبز)، تهران، ۱۳۳۶ ه.ق.
- کتاب آبی، به کوشش ا. بشیری، تهران، ۱۳۶۲-۶۹.
- کتاب نارنجی، ج ۱ و ۲، به کوشش ا. بشیری، تهران، ۱۳۶۶؛ ج ۴، ترجمه پ. متزوی، تهران، ۱۳۶۸.
- کشف تلیس، برلین، ۱۳۳۶ ه.ق.
- گزیده اسناد روابط ایران و آمریکا، به کوشش س. ع. موجانی، تهران، ۱۳۷۵.
- گزیده‌ای از مجموعه اسناد عبدالحسین میرزا فرمانفرما، به کوشش م. اتحادیه و س. سعدوندیان، تهران، ۱۳۶۶.
- مجموعه مکاتبات، اسناد، خاطرات و آثار فیروز میرزا فیروز (نصرت‌الدوله)، ج ۱ و ۲، به کوشش م. اتحادیه و س. سعدوندیان، تهران، ۱۳۶۹؛ ج ۳، به کوشش م. اتحادیه و س. سعدوندیان، پیراء، تهران، ۱۳۷۸.

Documents on British Foreign Policy, 1919-1939, First Series, vol. XIII, London, 1963.

Soviet Documents on Foreign Policy, ed. J. Degras, London, 1951.

انتشارات رسمی

مذاکرات مجلس شورای ملی: دوره پنجم تقیینیه

روزنامه‌ها

ایران

انجمن ملی تبریز

مجلس

کتابها و مقالات

- ابن حوقل، ابرالقاسم، صوره‌الارض، به کوشش ه. کرم، لیدن، ۱۹۳۹.
- ashraf، ا.، موانع تاریخی رشد سرمایه‌داری در ایران، تهران، ۱۳۵۹.
- ادب‌الممالک، عبدالعلی خان، دافع الغور، به کوشش ا. افشار، تهران، ۱۳۴۹.
- الاصطخری، ابراهیم بن محمد، مسالک الممالک، به کوشش م. ی. دخویه، لیدن، ۱۹۲۷.
- اعتصاد‌السلطنه، علی قلی میرزا، اکسیرالتواریخ، به کوشش ج. کیانفر، تهران، ۱۳۷۰.
- اعتماد‌السلطنه، محمدحسن خان، روزنامه خاطرات، به کوشش ا. افشار، ج ۲، تهران، ۱۳۵۰.
- _____، المأثر والآثار، به کوشش ا. افشار، تهران، ۱۳۶۳.
- _____، مرآة‌البلدان، به کوشش ع. نوائی و م. ه. محدث، تهران، ۱۳۶۶-۶۸.
- افشار (سیستانی)، ا.، نگاهی به آذربایجان شرقی، تهران، ۱۳۶۹.
- اقبال، ع.، «دادستانی از مبلغین عیسوی در ایران»، یادگار، ۵-۶ (۱۳۲۵)، صص ۶۰-۶۶.
- اوین، ا.، ایران امروز، ۱۹۰۶-۱۹۰۷، ترجمه ع. ا. سعیدی، تهران، ۱۳۶۲.
- ایوانف، م. س.، تاریخ نوین ایران، ترجمه ه. تیباپی و ح. قائم‌پناه، تهران، ۱۳۵۶.
- بامداد، م.، تاریخ رجال ایران، تهران، ۱۳۴۷-۵۱.
- بن تان، ا.، سفرنامه، ترجمه م. اتحادیه، تهران، ۱۳۵۴.
- بهار، م. ت.، تاریخ مختصر احزاب سیاسی ایران، ج ۲، تهران، ۱۳۵۷.
- بهرامی، ع.، خاطرات، ج ۲، تهران، ۱۳۶۳.
- پیرن، ژ.، جریان‌های بزرگ تاریخ معاصر، ترجمه ر. مشایخی، تهران، ۱۳۴۴.
- تمدن، م.، اوضاع ایران در جنگ اول یا تاریخ رضاییه، تهران، ۱۳۵۰.
- سپهسالار تنکابنی، محمدوی خان، یادداشت‌ها، به کوشش ا. خلعتبری و ف. ایرجی کجوری، تهران، ۱۳۷۸.
- تیموری، ا.، عصر بی‌خبری، تهران، ۱۳۳۲.

- قاجار، مظفرالدین شاه، سفرنامه، بمبئی، ۱۳۲۱ ه.ق.
- کارنگ، ع.ع.، آثار باستانی آذربایجان، تهران، ۱۳۵۱-۵۵.
- کاظم زاده، ف.، روس و انگلیس در ایران: ۱۸۴۸-۱۹۱۴، ترجمه م. امیری، تهران، ۱۳۵۴.
- کاویانپور، ا.، تاریخ ارومیه، تهران، ۱۳۷۸.
- کسری، ا.، تاریخ هیجده ساله آذربایجان، چ ۲، تهران، ۱۳۳۳.
- گرک، ا.، ایران در سیاست شرقی آلمان در جنگ جهانی اول (پیش بهسوی شرق)، ترجمه پ. صدری، تهران، ۱۳۷۷.
- گروته، ه.، سفرنامه، ترجمه م. جلیلوند، تهران، ۱۳۶۹.
- لاموش، تاریخ ترکیه، ترجمه س. تقیی، تهران، ۱۳۱۶.
- لیتن، و.، ایران از نفوذ مسالمت آمیز تا تحت الحمایگی، ترجمه م. میراحمدی، تهران، ۱۳۶۷.
- مستوفی، ع.، شرح زندگانی من، چ ۲، تهران، ۱۳۴۳.
- المسعودی، علی بن حسین، التنبیه والاشراف، به کوشش ع. ا. الصاوی، قاهره، ۱۳۵۷ ه.ق.
- مشکور، م.ج.، نظری به تاریخ آذربایجان و آثار باستانی و جمعیت‌شناسی آن، تهران، ۱۳۴۹.
- معتمدالسلطنه، فرهاد میرزا، زنیل، چ ۲، تهران، ۱۳۴۵.
- معتمدالوزاره، رحمت‌الله‌خان، ارومیه در محاربة عالم‌سوز، به کوشش ک. بیات، تهران، ۱۳۷۹.
- مکی، ح.، تاریخ پیست‌ساله ایران، تهران، ۱۳۲۳-۲۵.
- مهندی‌باشی، میرزا سید جعفرخان، رساله تحقیقات سرحدیه، به کوشش م. مشیری، تهران، ۱۳۴۸.
- میروشنیکف، ل.ی.، ایران در جنگ جهانی اول، ترجمه ع. دخانیاتی، تهران، ۱۳۴۴.
- نادرمیرزا، تاریخ و جغرافی دارالسلطنه تبریز، به کوشش غ. ر. طباطبائی مجده، تبریز، ۱۳۷۳.

- جمالزاده، م.ع.، گنج شایگان، برلین، ۱۳۳۵ ه.ق.
- جهانبانی، امان‌الله میرزا، خاطراتی از دوران درخشنان رضاشاه کبیر: نبرد شکریازی و ساری‌داش، تهران، ۱۳۴۶.
- خامامچی، ب.، فرهنگ جغرافیای آذربایجان شرقی، تهران، ۱۳۷۰.
- دستره، آ.، مستخدمین بلژیکی در خدمت دولت ایران، ترجمه م. اتحادیه، تهران، ۱۳۶۳.
- دنبلی، عبدالرزاقد مفتون، مآثر سلطانیه، تبریز، ۱۲۴۱ ه.ق.
- دومرگان، ر.، هیئت علمی فرانسه در ایران، ترجمه ک. و دیعی، تبریز، ۱۳۳۸.
- دهخوارقانی، شیخ‌رضا، وقایع ناصری، به کوشش ع. سیاهپوش، تهران، ۱۳۵۶.
- ذوقی، ا.، تاریخ روابط سیاسی ایران و قدرت‌های بزرگ: ۱۹۰۰-۱۹۲۵، تهران، ۱۳۶۸.
- رزم‌آر، ع.، جغرافیای نظامی ایران: آذربایجان باختی، تهران، ۱۳۲۰.
- ، جغرافیای نظامی ایران: آذربایجان خاوری، تهران، ۱۳۲۰.
- ریاحی، م.ا.، تاریخ خوی، تهران، ۱۳۷۲.
- ژوبر، پ.ا.، مسافت به ارمنستان و ایران، ترجمه م. هدایت، تهران، ۱۳۲۲.
- سپهر، ا.ع.، ایران در جنگ بزرگ، تهران، ۱۳۳۶.
- سپهر، ع.ح.، یادداشتهای ملک‌المورخین، به کوشش ع. نوائی، تهران، ۱۳۶۸.
- سویچ، سی.د.، «جزیره قویون داغ»، ترجمه م. ستوده، شکار و طبیعت، ۱۳۳۹ (۱۳۳۹)، صص ۱۱-۶.
- شاو، ا. جی و ا.ک. شاو، تاریخ امپراطوری عثمانی و ترکیه جدید، ترجمه م. رمضان‌زاده، تهران، ۱۳۷۰.
- شیخ‌الاسلامی، م.ج.، سیمای احمدشاه قاجار، تهران، ۱۳۷۲.
- عمادی، ع.، «نام‌های دریاچه اورمیه»، یغمای سی و دوم، به کوشش ا. افشار، تهران، ۱۳۷۰، صص ۱۰۹-۳۰.
- عین‌السلطنه، قهرمان میرزا، روزنامه خاطرات، به کوشش م. سالور و ا. افشار، تهران، ۱۳۷۴-۷۸.
- فلاندن، ا.، سفرنامه، ترجمه ح. نورصادقی، تهران، ۱۳۲۶.

ناطق، ه.، ایران در راه یابی فرهنگی، لندن، ۱۹۸۸.

_____، بازگانان در دادوستد با بانک شاهنشاهی و رژی تباکو، تهران، ۱۳۷۳.

نظامالسلطنه مافی، حسینقلی خان، خاطرات و اسناد، به کوشش م. مافی و دیگران، ج ۲، تهران، ۱۳۶۲.

نیکیتین، ب.، ایرانی که من شناختهام، ترجمه فرهوشی، تهران، ۱۳۲۹.
وحیدالملک، عبدالحسین شیبانی، خاطرات مهاجرت، به کوشش ا. افشار و ک.
بیات، تهران، ۱۳۷۸.

هدایت، مهدیقلی مخبرالسلطنه، خاطرات و خطرات، تهران، ۱۳۲۹.
_____، گزارش ایران، تهران، ۱۳۶۳.

هویدا، ر.، جغرافیای طبیعی آذربایجان، تبریز، ۱۳۵۲.

Bakhsh, S., "The Origins of the Anglo-Persian Agreement of 1919,"
Asian and African Studies, 25 (1991), pp. 1-29.

Balfour, J. M., *Recent Happenings in Persia*, Edinburgh, 1922.

Bassett, J., *Persia: The Land of the Imams*, London, 1887.

Bishop, I. L. B., *Journey in Persia and Kurdistan*, London, 1891.

Blank, S., "Soviet Politics and the Iranian Revolution of 1919-1921,"
Cahiers du Monde russe et soviétique, 21 (1980), pp. 173-94.

Curzon, G. N., *Persia and the Persian Question*, London, 1892.

Davenport, R.W., Soviet Economic Relations With Iran, 1917-1930,
Ph.D Dissertation, Columbia University, 1953.

Drouvill, G, *Voyage en Perse, 1812-13*, St. Pétersbourg, 1819.

Entner, M. L., *Russo-Persian Commercial Relations, 1828-1914*,
Cainsville, 1965.

Gilbar, G. G., "Persian Agriculture in the late Qajar Period: Some
Economic and Social Aspects," *Asian and African Studies*, 12 (1978),
pp. 312-365.

_____ , "The Persian Economy in Mid-19th Century," *Die Welt des Islam*, XIX (1979), pp. 176-211.

Issawi, C., *The Economic History of Iran, 1800-1914*, Chicago, 1971.

_____ , "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: rise and decline of a route", *International Journal of Middle East Studies*, 1 (1970), pp. 18-27.

Kinneir, J. M., *A Geographical Memoir of the Persian Empire*, London, 1813.

Malcolm, Sir J., *Sketches of Persia*, London, 1828.

_____ , *The History of Persia*, London, 1829.

Martin, B. G., German - Persian Diplomatic Relations, 1873-1912, Netherlands, 1959.

Mignan, Capt. R., "Journal of a Tour Through Georgia, Persia and Mesopotamia," *Journal of the Asiatic Society of Bengal*, 3 (1834), pp. 271-80, 332-39, 456-63, 576-90...

Millspaugh, A. C., *The American Task in Persia*, New York, 1925.

Minorsky, V., "Urmiya," EI¹

Moberly, F. J., *Operation in Persia, 1914-1919*, London, 1987.

Morier, J., *A Journey Through Persia, Armenia and Asia Minor to Constantinople*, London, 1812.

Nazem, H., *Russia and Great Britain in Iran (1900-1914)*, Tehran, 1975.

Olson, W. J., *Anglo-Iranian Relations During World War I*, London, 1984.

Pearce, B., *The Staroselsky Problem 1918-20: an episode in British-Russian Relations in Persia*, London, 1994.

Price, M. P., *A Journey Through Azerbaijan and Persian Kurdistan*, London, 1913.

Persits, M., *A Shamefaced Intervention: The Soviet Intervention in Iran, 1920-1921*, Moscow, 1999.

- Rawlinson, H.C., "Notes on a Journey from Tabriz, through Persian Kurdistan, to the Ruins of Takhti-Soleiman," *Journal of the Royal Geographical Society*, 10 (1841), pp. 1–64.
- Sabahi, H., *British Policy in Iran 1918–1925*, London, 1990.
- Shedd, M. L., *The Measure of a Man*, New York, 1922.
- Smith, D. L., "The Millspaugh Mission and American Corporate Diplomacy in Persia," *Southern Quarterly*, 14 (1976), pp. 151–72.
- Southgate, H., *Narrative of a Tour Through Armenia, Kurdistan, Persia and Mesopotamia*, London, 1840.
- Spring, D.W., "Russian Imperialism in Asia in 1914," *Cahiers du Monde russe et soviétique*, 20 (1979), pp. 305–22.
- _____, "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations," *The Slavonic and East European Review*, Index to vol. 54 (1977), pp. 60–82.
- Stolze, F. und F. C. Andreas, Die Handelsverhältniss Perseins, *Petermanns Mitteilungen*, no. 31, 1885.
- Sventitski, A.S., "Transport Routes in Persia: Present Conditions and Prospects of Future Development," *Journal of the Central Asian Society*, 15 (1928), pp. 203–223.
- Sykes, p., *A History of Persia*, London, 1930.
- Volodarsky, M., "Soviet Iranian Relations, 1917–21," *Slavic and Soviet Series*, 3 (1978), pp. 50–86.
- _____, *The Soviet Union and its Southern Neighbours: Iran and Afghanistan, 1917–1933*, London, 1994.
- Wilson, S. G., *Persian Life and Customs*, New York, 1895.

In the Name of God

Iran and Imperialism Series [4]

Shahi Lake and the Great Powers
A Study on Urūmiya Lake Navigation
(The Qajar Era)

By: Dr. Mohammad Ali Kazembeiki

The Center for Documents and Diplomatic History
Tehran - 2001