

دریاچه شاهي

و قدرتهای بزرگ

پژوهشی در کشتیرانی دریاچه ارومیه
(عصر قاجاریه)

محمد علی کاظم بیکی

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مجموعه ایران و استعمار [۴]

دریاچه شاهی و قدرتهای بزرگ

پژوهشی در کشتیرانی دریاچه ارومیه
(عصر قاجاریه)

دکتر محمدعلی کاظم بیگی

مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی

تهران-۱۳۸۰

فهرست نویسی پیش از انتشار

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

۱۲۰ ص. - (مجموعه ایران و استعمار؛ ۴. مباحث اسناد؛ ۷۳)

ISBN 964-361-028-2:

بها: ۵۰۰۰ ریال

فهرست نویسی بر اساس اطلاعات فیبا (فهرست نویسی پیش از انتشار)

ص. ۶. به انگلیسی:

Mohammad Ali Kazembeiki

Shahi Lake and the Great Powers

کتابنامه: ص. ۱۱۱-۱۱۸؛ همچنین به صورت زیرنویس.

۱. دریاچه ارومیه - کشتیرانی. ۲. دریاچه ارومیه - جنبه های استراتژیکی. ۳. دریانوردی - ایران -
تاریخ. الف. ایران - وزارت امور خارجه. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی. ب. ایران. وزارت امور خارجه.
مرکز چاپ و انتشارات. ج. عنوان.

۹۵۵/۵۵۳

DSR / ۲۱۶۱ / ۵۲ د ۴

م ۸۰ - ۷۳۷۸

کتابخانه ملی ایران

دریاچه شاهی و قدرتهای بزرگ

پژوهشی در کشتیرانی دریاچه ارومیه (عصر قاجاریه)

دکتر محمدعلی کاظم بیکی

چاپ اول: ۱۳۸۰

شمارگان: ۱۰۰۰ جلد

طرح روی جلد: شهرزاد تهرانی

طراحی، لیتوگرافی، چاپ و صحافی:

مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه

دفتر مرکزی و فروشگاه شماره ۲: تهران، خیابان شهید باهنر، خیابان شهید آقایی

صندوق پستی ۱۹۳۹۵/۴۷۴۶، تلفن: ۵۹-۲۶۵۸-۲۸۰، فاکس: ۲۸۰۲۶۶۲

فروشگاه شماره ۳: تهران، انتهای خیابان شهید باهنر، میدان شهید باهنر، تلفن: ۷۱-۲۲۹۲۲۷۰

سپاسگزاری

پژوهش حاضر مرهون حمایت و همکاری بسیاری بوده است که مؤلف تشکر و سپاس از آنان را بر خود فرض می‌شمارد. نخست جناب آقای سیدصادق خرازی معاونت آموزش و پژوهش وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران که تشویق ایشان موجب دلگرمی بوده است. هم‌چنین مسئولان و کارکنان مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی آن وزارتخانه، سازمان اسناد ملی ایران، مرکز اسناد کتابخانه مجلس شورای اسلامی، کتابخانه ملی ایران (شعبه نیاوران)، کتابخانه مرکز دائرةالمعارف بزرگ اسلامی و نیز *Public Records Office* (لندن) که از یاری‌های لازم دریغ نورزیده‌اند.

تقدیم به

هموطنان خطهٔ آذربایجان که در طول تاریخ
برای حفظ تمامیت ارضی میهن عزیز
جانفشانی‌ها کرده و دشمنان دیروز و
دوست نمایان امروز را نیک می‌شناسند.

م.ع. کاظم بیگی

پیش‌گفتار

ایران کشوری پهناور است که عوارض طبیعی و ویژگی‌های اقلیمی آن همواره موانعی عمده در ارتباط بخش‌های مختلف کشور با یکدیگر و نیز با پایتخت بوده‌است. 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 موانع عمدتاً سیاسی و مدیریتی در دستیابی به این هدف نیز کم‌وبیش در همان سفرنامه‌ها، اسناد و به‌ویژه در تحقیقات جدید تشریح شده‌اند. با وجود این استفاده از راه‌های دریایی در دوره مزبور و موانع 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 گرفته‌است.

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

۱. در مورد نام شهر ارومیه که دریاچه منتسب به آن است، اختلاف نظر وجود دارد. برخی آن را «اورمیه» و «اورمیه» و بعضی دیگر «ارومیه» دانسته‌اند. از آنجا که در منابع فارسی، اسناد 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.

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 آنجا که درگیری ناخواسته ایران دوران قاجاریه در توسعه طلبی و رقابت های قدرت های بزرگ، دریاچه ارومیه و کشتیرانی در آن را نیز در معرض سیاست های آنها قرار داد، پژوهش حاضر همچنین می کوشد که با تشریح سیاست ها و اقدامات قدرت های بزرگ در قبال کشتیرانی دریاچه ارومیه، پاسخ دولت ایران را به سیاست های آنها بررسی نماید تا در پرتو این روشننگری 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 کوتاه مدت مداخله مستقیم آن در کشتیرانی، دیگر هدف پژوهش حاضر می باشد.

به شیوه معمول در تکنگاری های پژوهشی، پرواضح است که در تحقیق حاضر، رویدادها در عرصه سیاست داخلی و خارجی از نقطه نظر 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 جمعیت شناسی آن، تهران، ۱۳۴۹؛ م. تمدن، اوضاع ایران در جنگ اول یا تاریخ رضائیه، تهران، ۱۳۵۰؛ ع. 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. کاویانپور، تاریخ ارومیه، تهران، ۱۳۷۸؛ علی دهقان (سرزمین زردشت: رضائیه، تهران، ۱۳۴۸، ص ۳۳) کلیاتی مختصر که آمیزه ای است از اطلاعات افواهی غیرمستند گردآوری کرده است. همچنین ر. ک.

V. Minorsky, "Urmiya," *EI*¹;

در میان محققین غربی ج. عیسوی و گ. گیلبار چند جمله ای را در مورد کشتیرانی در دریاچه ارومیه ذکر کرده اند، 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.

پیش‌گفتار ۹

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.

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 سیدجعفرخان مهندس‌باشی، رساله تحقیقات سرحدیه، به کوشش م. مشیری، تهران، ۱۳۴۸، صص ۱۲۹ و ۱۶۲؛ فرهاد میرزا، ذنبیل، 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 می‌خواندند.

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.

آذربایجان - از جمله شهر ولیعهدنشین تبریز - به فاصله کمی در پیرامون همین دریاچه واقع بودند. راه تبریز- طرابوزان نیز که از ۱۲۴۶ هـ.ق/ ۱۸۳۰ شاهره تجارت با اروپا گردید،^۱ از شمال آن عبور می کرد. آنچه بر اهمیت دریاچه می افزود نزدیکی آن به مرزهای عثمانی و روسیه بود. زیرا چنین پهنه آبی نمی توانست در محاسبات نظامی و تجاری جایگاهی استراتژیک نداشته باشد.

در مورد دریاچه ارومیه آنچه از دیرباز بیش از هر چیز توجه جغرافیا و سفرنامه نویسان را جلب کرده است، غلظت زیاد نمک و سایر املاح، و در نتیجه نبود ماهی، در آب آنست.^۲ در میان تعداد قابل توجه صخره ها 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 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.^۴ علاوه بر این،

1. 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، *السنیه والاشراف*، به تصحیح ع. ا. الصاوی، قاهره، ۱۳۵۷ ه. ق، ص ۳۴۵؛ 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 می بردند، همین پژوهش، ص ۱۹؛ نادر میرزا، *تاریخ و جغرافی دارالسلطنه تبریز*، به کوشش غ. ر. طباطبائی مجد، تبریز، ۱۳۷۳، صص ۵۲-۲۵۱؛ مینیان (p. 585) تصریح می کند که در جزایر دریاچه تنها خزندگان زندگی می کردند (۱۸۳۰ م).

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

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

علی‌رغم ویژگی‌هایی که برای دریاچهٔ ارومیه برشمرده شد، کشتیرانی در آن سابقه‌ای دیرینه دارد که رونق آن به ادوار پیش از حملهٔ مغول بازمی‌گردد. در آن دوران که هنوز تبریز به‌عنوان مرکز تجاری - سیاسی سربرنیاورده بود، از سه شهر عمدهٔ آذربایجان - اردبیل، مراغه و ارومیه - دو شهر اخیر در دو سوی دریاچه قرار داشتند.^۳ بنا بر جغرافیایانویسان اسلامی ارتباط بین بخش‌های مختلف اطراف دریاچه به‌وسیلهٔ شناورهایی تأمین می‌شد که مدار معیشت

۱. اعتمادالسلطنه، مرآة البلدان، به کوشش ع. نوائی و م. ه. محدث، ج ۱، تهران، ۱۳۶۷، ص ۵۰. Kinneir, p. 155.

۲. ا. فلاندن، سفرنامه، ترجمه ح. نورصادقی، تهران، ۱۳۲۶، صص ۵۳-۳۵۲.

3. Minorsky, "Urmiya," pp. 1033-34.

ملاحان آنها تنها دریانوردی بود.^۱ با وجود این نخستین گزارش‌هایی که از قرن نوزدهم در باب کشتیرانی در دریاچه در دست هستند مابوس‌کننده به نظر می‌رسند. در ۱۸۰۵ / ۱۲۲۰ ه. ق ژوبر تصریح می‌کند که «ابداً در آن کشتیرانی نمی‌شود».^۲ کمی بعد کینیر و سرجان مالکم ضمن برشمردن ویژگی‌های دریاچه از کشتیرانی در آن ذکری به میان نیاورده‌اند. همچنان می‌نویسند که شهر ارومیه آباد نبود و چیزی نداشت که به آن بیالد (۱۸۱۰).^۳ با وجود این به نظر می‌رسد که در همان زمان شناورهایی - هرچند تکامل نیافته و با خدماه‌ای فاقد مهارت‌های دریانوردی - در دریاچه وجود داشت. بنابر آگوست بن‌تان، افسر فرانسوی که به دربار 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 کشتی‌سازی به کشور انداخته بود. جیمز موریه، منشی وزیرمختار بریتانیا در تهران و نویسنده کتاب معروف حاجی‌بابا اصفهانی، در شرحی مفصل از ملاقاتش با میرزابزرگ مازندرانی وزیر عباس میرزا، در تبریز، پاسخ مثبت خود را به درخواست

۱. المسعودی، ص ۶۵؛ ابن حوقل، صورة الارض، به کوشش ه. کرمر، لیدن، ۱۹۳۹، ص ۳۴۵؛ الاضطخری، سالک الممالک، به کوشش م. ی. دخویه، لیدن، ۱۹۲۷، ص ۱۸۹؛ یاقوت حموی؛ معجم البلدان، به کوشش ف. وستفالد، ج ۱، لپزیگ، ۱۸۶۶، ص ۵۱۳.

۲. پ. آ. ژوبر، مسافرت 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. بن‌تان، ص ۱۱۱.

وزیر از دولت بریتانیا برای آموزش کشتی سازی به ایرانیان ثبت کرده است (۱۸۰۹ / ۱۲۲۴ ه. ق.).^۱ به هرروی نه انگلیسی ها اهل آموزش چنین فن آوری راهبردی به ایرانیان بودند و نه پیشروی نظامی روس ها که در دوره دوم جنگ ها تا نواحی مراغه و ارومیه نیز کشیده شد (۱۲۴۳ ه. ق / ۱۸۲۸)، به دولت ایران فرصت توجه به کشتی سازی را داد، خصوصاً اینکه پس از دوره اول جنگ های ایران و روسیه، تجاوزات عثمانی و پاسخ نظامی ایران به آنها از یک سو، از سوی دیگر آشوب های مکرر کردها - که به وسیله عثمانی تحریک و حمایت می شدند - در مناطق غربی کشور به ویژه غرب و جنوب دریاچه ارومیه^۲ می توانست با جلوگیری از توسعه بازرگانی بین نواحی شرق و غرب دریاچه و نیز تجارت خارجی ارومیه، مانع از افزایش کمی و کیفی زورق های شود که در ۱۲۵۳ ه. ق / ۱۸۳۷ تردد تعداد کمی از آنها در آب های ناحیه ارومیه گزارش شده است.^۳

وجود همین شناورهای ابتدایی به زودی تحت الشعاع تصمیم ملک قاسم میرزا، پسر فتحعلیشاه، برای توسعه کشتیرانی در دریاچه قرار گرفت. این ملک قاسم میرزا از شاهزادگان تحصیل کرده و روشن قاجار بود که با زبان های فرانسه، انگلیسی و روسی آشنایی داشت. در دوران عباس میرزا و محمدشاه 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.

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

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

چند والی آذربایجان بود (۶۵-۱۲۶۴ 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 آگاهییم که در ۱۲۵۳ ه. ق / ۱۸۳۷ در تیول خود - شیشوان - 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، کفاش، نجار و غیره - را به شیشوان آورد بلکه با تأسیس کارگاه‌های شیشه و سفالینه‌سازی، موم‌سازی، پارچه‌بافی و نیز تولید ابریشم برای توسعه صنعتی و کشاورزی شیشوان کوشش بسیار نشان می‌داد. به گفته اچ. سی. راولینسون در نتیجه این اقدامات، شیشوان 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 (حک. ۶۴-۱۲۵۰ 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

۱. اعتضادالسلطنه، اکسیر الخواریز، به کوشش ج. کیانفر، تهران، ۱۳۷۰، صص ۱۵-۲۱۴؛ عبدالعلی ادیب‌الممالک، دافع الغرور، به کوشش ا. افشار، تهران، ۱۳۴۹، ص ۱۸۳؛ م. بامداد، تاریخ رجال ایران، ج ۴، تهران، ۱۳۴۷، صص ۳۹-۱۳۸؛ ه. ناطق، ایران در راه‌یابی فرهنگی (۱۳۴۸-۱۸۳۴)، لندن، ۱۹۸۸، صص ۱۰۵۰۶، ۱۸۶، ۱۸۹، ۱۹۵، ۲۸۱؛ 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-Soleïman," *Journal of the Royal Geographical Society*, 10 (1841), p. 5.

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 آده سی - مبادرت ورزید. از آنجا که ابتدا یک جفت گوزن قرمز ایرانی - مرال - را در جزیره مزبور رها کرده بود، جزیره را «مرال» نام داد.^۲ در پی این موفقیت‌ها با استخدام یک استاد کشتی‌ساز از باکو و تعدادی نجار، کشتی بزرگی با ظرفیت یکصدتن در شیشوان ساخت تا برای حمل مال‌التجاره میان مناطق همجوار 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 درصدد به آب‌انداختن کشتی بخار در دریاچه ارومیه برآید (رجب ۱۲۵۴ ه. ق / اکتبر ۱۸۳۸).^۳ به هر حال تا آنجا که 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 به وجود حیوانات مذکور در قویون داغ اشاره می‌کند. C. D. Savage به خطا انتقال قوچ و میش وحشی را به جزیره به امامقلی میرزا - پسر ملک قاسم میرزا - و دوران مظفرالدین‌شاه نسبت داده است، ر. ک. سی. د. سویج، «جزیره قویون داغ»، ترجمه م. ستوده، شکار و طبیعت، ۱۳ (۱۳۳۹)، ص ۶.

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 به‌وسیله ملک قاسم میرزا مطلع می‌شود. ضمناً او با خودداری از ذکر نام شاهزاده، او را والی آذربایجان در ۱۸۳۸ معرفی کرده است که این به‌وسیله منابع ما تأیید نمی‌شود، ر. ک.

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

نتوانست 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).^۱ 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 موفقیتی حاصل نمود. 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.^۲ 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.^۳ چنین می‌نماید که از این کشتی برای سفر به جزیره قویونداغ و شکار در آنجا استفاده می‌شد.^۴

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. ادیب‌الممالک، ص ۱۸۳؛ نادر میرزا، صص

گرچه در مورد تعداد، ظرفیت و ویژگی‌های شناورهایی که در دوران ملک قاسم میرزا برای حمل و نقل مال‌التجاره به کار گرفته می‌شدند، اطلاعاتی در دست نیست، ولی بعید به نظر می‌رسد که ناوگان تجاری او تحول چشمگیری یافته باشد. زیرا از یک سو 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 وسیلهٔ ارابه و چهارپایان از راهی به تبریز منتقل شوند که تاکنون گزارشی دال بر سرمایه‌گذاری برای بهبود آن به دست نیامده است.^۲ عدم توسعه کشتیرانی در دریاچه ارومیه چیزی نبود که پایدار باشد. از اواخر دههٔ 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 گردند. رشد سریع تجارت بین دو کشور در حالی 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

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

2. Bassett, p. 63.

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، در پی آوردند. از امامقلی میرزا هم به عنوان فردی تحصیل کرده و روشن یاد شده است.^۲ وی نیز چون پدر به حکومت بخش های مختلف آذربایجان رسید، از جمله حکومت مراغه در سال های ۱۳۰۵-۹ ه. ق / ۱۸۸۸-۹۲.^۳ در آن زمان ناوگان تجاری او شامل سه کشتی بادی با کف مسطح بود که هر یک با یک دوجین 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،^۴

1. M. L. Entner, *Russo-Persian Commercial Relations, 1828-1914*, Gainesville, 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. ا. اوبن، ایران امروز، ۱۹۰۷-۱۹۰۶، ترجمه ع. ا. سمیدی، تهران، ۱۳۶۲، صص ۱۲۹-۱۳۰.

۳. ایران، ش ۶۵۹ (۱۷ سوال ۱۳۰۵ ه. ق)؛ ش ۷۵۳ (۱۳ محرم ۱۳۰۹ ه. ق)؛ ش ۷۷۱ (۲۴ رمضان ۱۳۰۹ ه. ق)؛ قس اعتماد السلطنه، المآثر 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 (*The Economic History*, p. 163) ذکر می کند، کشتیرانی «نیول» امامقلی میرزا نبود.

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

دو دهه پایانی قرن نوزدهم میلادی را می‌توان دوران رقابت برای انحصار کشتیرانی دریاچه ارومیه دانست. بنا بر ویلسون، تا ۱۳۱۳ ه. ق امامقلی میرزا با استناد به حق انحصاری خود، مانع از فعالیت یکی از «سرشناس‌ها» گردید که تعدادی شناور برای حمل مال‌التجاره در دریاچه ساخته بود. وی همچنین کوشش ناموفق یکی از اتباع ایالات متحده آمریکا را برای به آب‌انداختن 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 مهم‌تر از اینها اقداماتی بود که در تهران برای تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه به عمل می‌آمد.^۳ از اعطای امتیاز راه تهران - تبریز - جلفا، تبریز - بایزید (مرز عثمانی)، و تهران - بروجرد به

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

مری بیشاپ در ۱۸۹۰ متذکر می‌شود که تعداد خیلی کمی کشتی در دریاچه وجود داشت که هیچ‌یک برای سفر مناسب نبودند، ر.ک.

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

2. Wilson, p. 82;

کنسول بریتانیا در تبریز هم در ۱۸۹۴ به ممانعت امامقلی میرزا از کشتیرانی دیگران تصریح می‌کند، نک

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

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

کامران میرزا و ژنرال آلفرد لومر - داماد طولوزان پزشک ناصرالدین شاه - در ۱۳۰۷ ه. ق / ۱۸۹۰ آگاه هستیم. این امتیاز که مدت آن ۶۰ سال بود، شامل انحصار کشتیرانی دریاچه ارومیه هم می‌شد. بنابراین 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 آنجا که 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 مزبور 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 مواصلاتی تبریز-جلفا، تبریز-بایزید، تهران-بروجرد و از کردستان به همدان را برای ۶۰ سال به ساوالان می‌داد. وی همچنین حق داشت که

روی دریاچه ارومیه دو فروند کشتی بخاری به کار بیندازد بجهت 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 نظراًقا یمین السلطنه، وزیر مختار ایران در فرانسه، به امضای ساوالان و نریمان خان قوام السلطنه،

۱. ه. ناطق، بازرگانان در دادوستد با بانک شاهی و رژی تباکو، تهران، ۱۳۷۳، صص ۴۵-۴۳؛ قس اعتماد السلطنه، روزنامه خاطرات، به کوشش ا. افشار، ج ۲، تهران، ۱۳۵۰، ص ۶۸۴. روابط لومر که امتیاز سدی بر روی کارون را نیز گرفته بود، به زودی با انگلیسی‌ها که به مخالفت با آن پرداختند، تیره شد، ر. ک. اعتماد السلطنه، ص ۸۰۴؛ کاظم‌زاده، صص ۱۶۲ و ۲۶۲.

وزیرمختار ایران در وین، رسید (۲۳ محرم ۱۳۰۹ / ۸ اوت 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 مواصلاتی است. ظاهراً عدم توفیق دولت در موارد فوق موجب آن گردید که با تفکیک کشتیرانی از راه‌های زمینی، درصدد واگذاری جداگانه امتیاز آنها برآید. در پی این تصمیم در ۱۳۱۲ ه. ق / ۱۸۹۵ امتیاز کشتیرانی به پسران بدل آرزومانیانس - مؤسس تجارتخانه آرزومانیانس - اعطاء گردید. این امتیاز با مخالفت کارساز مظفرالدین میرزا ولیعهد که از امامقلی میرزا حمایت می‌کرد، مواجه گشت. در پاسخ میرزا علی اصغرخان امین‌السلطان صدراعظم به ولیعهد که گویای همه چیز است، می‌خوانیم

دستخط تلگرافی حضرت اقدس والا در باب امتیاز بکارانداختن کشتی بخار در دریاچه ارومیه و اینکه صلاح ندانسته‌اند به آرزومانیانس‌ها داده بشود و به خود نواب والا امامقلی میرزا این امتیاز داده شود زیارت شد و بعرض لحاظ انور همایونی روحنا فداء رسانید. این امتیاز به پسران بدل آرزومانیانس داده شده 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 مالالتجاره و مسافرین به توسط عراده و جهاز»، پوشه ۲۱، کارتن ۲۱ (۱۳۰۸ ه. ق.)، آرشیو وزارت خارجه؛ فس اعتمادالسلطنه، ص ۷۶۶. دلیلی دال بر تصویب فرارنامه به دست نیامده است.

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 بدهیم، ولی از امامقلی میرزا باید در ازای اینکه این امتیاز از آنها گرفته شده است و بخود او داده‌اید یک پیشکش قابل معتنی گرفته حضور بفرستید.»

امین‌السلطان می‌افزاید:

حالا امتیاز نامها از آرامنه 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 درصدد بکارانداختن کشتی بخار در دریاچه و تهیه موجبات تسهیل حمل و نقل مال‌التجاره و عابرین 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 ولیمهد، ۱۲ ذیحجه ۱۳۱۲ در سواد مکاتبات صدراعظم، مجلد ۱۶۷، ص ۳۸، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. رونوشت فرامین مربوط به کنسولگری بریتانیا در تبریز تحویل 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.

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

۱. برای رونوشت فرمان ر.ک. سازمان اسناد ملی، ۷۱۳۹/۲۴۰۰۰۷۱۳۹/۱۰۸/۲/آ ۱.

۲. پوشه ۸، کارتن ۱۰ (۱۳۱۷ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

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

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، می داد. ^۱ کمپانی برای ۳۰ سال از مالیات معاف بود و پس از آن ۵٪ سود خالص سالانه را به دولت پرداخت می کرد. ساخت پل های بزرگ و نیز راه در مناطق صعب العبور برعهده دولت بود که درازای آن کمپانی ارزاق عمومی را از پرداخت راهداری معاف می کرد. اگر اراضی مورد لزوم برای احداث راه به دولت تعلق داشت، مجاناً به کمپانی داده می شد. بنابر فصل سوم، واردات کلبه ادوات لازمه برای اجرای طرح از جمله کشتی، از گمرک معاف بود. در مورد راه هایی که قرار بود احداث شوند می خوانیم

این کمپانی یک رشته راه عراده رو 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 بکنار دریاچه متصل کرده، کشتی بخاری که تفصیل آن در فصل هشتم شرح داده خواهد شد، بار و مسافر را از ساحل ارومیه برداشته در ارونق و انزاب بیرون خواهد آورد که با راه عراده رو 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 بقدرس همیونی خودمان است لاغیر و احدی حق دخالت نخواهد داشت.» ر. ک. پی نوشت فصل ۱۰.

کمپانی بخواهد دو فروند کشتی کوچک بخاری آورده در آنجا بکار بیندازد و هر قدر کشتی 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 را حق نباشد که کشتی بخاری یا بادی و امثال آنها را در دریاچه مزبوره بکار برد و مداخله در جزایر خالصه نماید و دولت علیه غیر از مالیات مقرری آنجا 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 تحویل نخواهد شد»، می افزاید «کمپانی باید در باب 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 دل‌نگرانی‌های مؤسسین کمپانی است (شعبان ۱۳۱۸ ه. ق / دسامبر ۱۹۰۰).^۱

پروژه راه آذربایجان، علی‌رغم شرایط مناسب امتیازنامه‌اش، مورد استقبال تجار ایرانی قرار نگرفت. پیش از پایان سال وزیر امور خارجه، میرزا نصرالله خان مشیرالدوله، طی مکتوبی محرمانه از استانبول آگاه شد که

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

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

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 فی‌الحقیقه اگر ممکن است و امتیاز راه مزبور بخارجه داده نشده است صلاح در این می‌باشد تا زود است امتیاز را باهالی بدهند و درمقابل این کار احدی نمی‌تواند گله نماید و حکایت رقابت و بعضی فقرات را بمیان نمی‌آورند والا یقیناً در آینده چنانکه عوام می‌گفتند اسباب زحمت فراهم خواهد آمد (۹ ذیحجه ۱۳۱۸).^۱

گرچه اظهارنظر مظفرالدین‌شاه در مورد مطالب مکتوب فوق بر عزم او برای احداث راه آذربایجان به‌وسیله بخش خصوصی ایران دلالت دارد،^۲ عدم استقبال تجار از طرح همچنان ادامه یافت. این بی‌تفاوتی تجار داخله موجب گردید که تعدادی از بازرگانان ایرانی مقیم قفقاز با تأسیس یک شرکت متقاضی امتیاز فوق‌الذکر گشتند. میرزا جهانگیرخان ناظم‌الملک، کنسول ایران در تفلیس، که خود از مؤسسين شرکت بود، با تشریح اهداف بلندپروازانه آن برای احداث راه آهن و راه شوسه از جلفا تا خلیج فارس، به وزارت امور خارجه نوشت «اختیار دریاچه ارومیه و ساختن راه شوسه 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 ۲۴ (۱۳۱۸) ۵. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. دستخط مظفرالدین‌شاه در حاشیه مکتوب از این قرار است: «جناب اشرف اتابیک اعظم، راه شوسه را ما خودمان باهالی تکلیف کرده‌ایم و صحبت خارجه درمیان نیست و این حرفها اصل و اساس ندارد.»

کمپانی قرض بدهد که کمپانی از روز افتتاح راه باقسطا معینه از اصل و فرع ادا و کارسازی نماید. مقصود از خواستن این قرض از دولت ابد مدت این است که اولاً کمپانی اطمینان کامل حاصل نماید؛ ثانیاً همینکه ایرانیها دیدند دولت خودش سرمایه می دهد بسیاری از ایرانیها با کمال میل و اطمینان قلب داخل کمپانی خواهند شد (ذیقعه ۱۳۱۹ هـ. ق / فوریه ۱۹۰۲).^۱

بی تردید این پیشنهاد نمی توانست برای دولت ایران که دچار تنگنای مالی بود، جاذبه داشته باشد. به ویژه اینکه از چند ماه 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 می کردند. دولت ایران نیز از ناچاری به این تن داد و در ازای وام، امتیاز راه به بانک استقراضی روس داده شد (ذیحجه ۱۳۱۹ هـ. ق / ۱۹۰۲).^۲

در دورانی که طرح های فوق الذکر یکی پس از دیگری با شکست روبرو می شد، سنت پترزبورگ نیز علاقمندی خود را به کشتیرانی در دریاچه استراتژیک ارومیه که در دل یکی از ثروتمندترین ایالات واقع بود، نشان می داد، خصوصاً اینکه در همین دوران گسترش روابط تجاری بین روسیه و ایران شتاب می گرفت و کشتیرانی دریاچه

۱. مؤسسين کمپانی عبارت بودند از: ناظم الملک، حاجی محمدباقر تاجرباشی، رضایوف معاونالتجار، تومانیانس، ملک صیدخان آسوری و نامنی نائیل خان آسوری که همه تبعه ایران بودند. گفتنی آنکه کمپانی «لازم» می دانست که تعدادی از افراد بانفوذ داخل کشور نیز داخل شرکت شوند از جمله اعتضادالسلطنه، مشیرالملک، مستشارالسلطان، اقبالالسلطنه ماکویی و یکی از «آقازادگان» امینالسلطان. ر.ک. ناظم الملک به وزارت خارجه، نمره ۷۴۶، ۵ ذیقعه ۱۳۱۹، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۴۹۵، آرشیو وزارت امور خارجه.

۲. ا. تیموری، عصر بی خبری، تهران، ۱۳۳۲، صص ۳۵۷ و ۳۸۵-۸۶؛ کاظمزاده، صص ۳۳۴ به بعد؛

می توانست نفوذ روسیه را در بازارهای غرب کشور تسهیل کند. در ۱۳۱۷ ه. ق کارگزار ارومیه سفر کرایوسکی، 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 هر روی نخستین گام عملی از جانب روسها برای دستیابی به کشتیرانی دریاچه در خلال احداث راه شوسه تبریز-تهران به وسیله بانک استقراضی برداشته شد. کمپانی راه، پس از ساختن بخش جلغا-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 می شد. ارزش خشکبار صادره از ارومیه و مراغه به روسیه در ۱۳۰۶ ه. ق / ۱۸۸۸ به ۷۷۹۲۲۰ تومان (۲۲۰,۰۰۰ لیره) بالغ می گردید.^۳ در سال‌های بعد نیز این روند ادامه داشت. در اوایل قرن بیستم از ارومیه به تنهایی سالانه ۱,۰۰۰,۰۰۰ تومان سبزه به روسیه صادر می شد. در این سالها شهر کالاهای اروپایی مورد نیاز را بدون واسطه تبریز، مستقیماً از استانبول، و ادویه و پارچه‌های هندی را از همدان وارد می کرد.^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 فواید عامه)، حسن شقاقی (رئیس نفتیش کل طرق) و محمود ناصری (مفتش وزارت مالیه) برای وزارت فواید عامه و وزارت مالیه، ۲۷ مهر ۱۳۰۷ ش، سازمان اسناد ملی، ۷۰۹/۲۴۰۰۵۷۲۱ خ ۱ آ ۱، ص ۵۲ (از این پس از این گزارش با عنوان «گزارش مفتشان» یاد خواهد شد).

3. Curzon, I, p. 5.

۴. اوبن، ص ۹۷.

دیگر کوشش‌هایی که در سال‌های گذشته از جانب دیگران برای امتیاز کشتیرانی به عمل آمده بود، مشوق امامقلی میرزا - حاکم ارومیه در ۲۳-۱۳۲۲ ه. ق / ۱۹۰۵ - برای افزایش تعداد و ظرفیت کشتی‌هایش شد تا با این کار ضمن افزایش درآمد، حقوق خود در دریاچه ارومیه را تثبیت کند. به گفته اوژن اوین، وزیرمختار 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 موافق، سفر بین دو کرانه برای این شناورها ۸-۹ ساعت به طول می‌انجامید.^۲ علاوه بر این، امامقلی میرزا همچنین درصدد 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 ایتیاعی سرکار

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

۲. اوین، ص ۱۳۰. ۱. ویلیامز 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. بدره‌ای، ج ۳، تهران ۱۳۶۹، ص ۹۰.

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 می داد - توسط یک مهندس آلمانی در کنار دریاچه مونتاز 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 اقتران که کوکب طالع نیکو مطالع ایران از حضيض ادبار 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 مستغنی از تعریف و توصیف، مقبول و معروف خاص [و] عام می باشند، چندی قبل یک فروند کشتی بخاری جهت دریاچه شاهی به فابریک های 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 با اداره [روزنامه] رسیده خدا را شکر کشتی را بآب انداخته در سیر و حرکت می باشد و یک دو کشتی بادی را هم باو می بندند. در ظرف شش ساعت مسافت مابین ساحل ارومی را تا ساحل

۱. محمدعلی علاءالسلطنه به امامقلی میرزا، تلگراف، نمره ۲۸ دولتی، ۱۰ شوال ۱۳۲۴، پاره ۱۰، کارتن ۲۲ (۱۳۲۴ ه. ق.)، آرشیو وزارت امور خارجه.
 ۲. ه. گروته، سفرنامه گروته، ترجمه م. جلیلود، تهران، ۱۳۶۹، ص ۳۱۳.

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

از این پس توسعه کشتیرانی دریاچه ارومیه شتابی چشمگیر یافت. بنا بر گزارش رسمی تا اواخر 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 گفتنی 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 اوج‌گیری رقابت‌های استعماری دولت‌های بزرگ و شکل‌گیری اتحادیه‌های نظامی متخاصم بود.

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

۲. ترجمه راپورت دکرکر (Deckerker) رئیس گمرک تبریز، نمره ۲۲۸۶، ۳ نوامبر ۱۹۰۹، سازمان اسناد ملی، ۷۱۳۹/۲۴۰۰۰۷۱۳۹/۲/۱۰۸ آ ۱.

۳. م. ع. جمالزاده، گنج شایگان، برلین، ۱۳۳۵ ه. ق.، ص ۶۵.

۴. ر. ک. ص ۴۷.

آلمان درحالی که با توفیق در کسب امتیاز خط آهن بغداد به مرزهای غربی ایران نزدیک می شد، برای نفوذ اقتصادی در ایران می کوشید. در سال های ۳۳-۱۳۲۸ ه. ق / ۱۴-۱۹۱۰ تبریز و ارومیه شاهد رشد مؤسسات و سرمایه گذاری های اتباع آلمان بود.^۱ نیومن، ناخدای کشتی بخاری امامقلی میرزا، یک آلمانی بود و ابزار و وسایل مورد احتیاج شناورهای دریاچه هم از تجارتخانه آلمانی موسیک و شونمان در تبریز تهیه می شد.^۲ نیز می دانیم پیش از آنکه شناورهای دریاچه برای نخستین بار مورد استفاده نظامیان روس قرار گیرد که به دنبال تصرف تبریز در ماجرای قیام مشروطه خواهان، عازم ارومیه بودند (۱۵ جمادی الآخر ۱۳۲۷ ه. ق / ۲۲ مه ۱۹۰۹)^۳، امامقلی میرزا برای حفظ کشتیرانی خود از مطامع روسیه، در جست و جوی شریکی آلمانی برآمده بود. به تصریح منشورالملک، رئیس اداره روس وزارت امور خارجه، امامقلی میرزا

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

۱. اشرف، موانع تاریخی رشد سرمایه داری در ایران، تهران، ۱۳۵۹، صص ۶۶-۶۵؛ ل. ی. میروشنیکیف، ایران در جنگ جهانی اول، ترجمه ع. دخانیاتی، تهران، ۱۳۴۴، صص ۳۰-۲۸؛ 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 می باشد ولی حاوی اطلاعات مفیدی در باب روابط اقتصادی دو کشور نیز هست.

۲. و. لیتن، ایران از نفوذ مسالمت آمیز تا تحت الحمایگی، ترجمه م. میراحمدی، تهران، ۱۳۶۷، ص ۱۱۵.

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

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 می شناخت، مانع از شراکت او در کشتیرانی شده بود.^۲ این اظهارات توسط دکرکر^۳، رئیس بلژیکی گمرک تبریز، تأیید می شود. 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 آلمان ها به دریاچه استراتژیک ارومیه چیزی نبود که سنت پترزبورگ بتواند اغماض کند یا نگرانی خود را از آن پنهان نماید. نوییه ورمیا^۵، روزنامه روسی که

۱. منشورالملک به وزارت فواید عامه، مسوده، ۲۲ ربیع الثانی ۱۳۳۱، پوشه ۵، کارتن 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 راپورت دکرکر از تبریز، نمره ۲۲۸۶، ۳ نوامبر ۱۹۰۹، سازمان اسناد ملی، ۱۱۳۹۰۰۷۲۴/۱۰۸/۱۱۲۲.

5. *Novoe Vremia*

مطالب آن بیانگر خواست‌های ناسیونالیستی و توسعه‌طلبانه حلقه‌های دربار تزار بود، طی مقاله‌ای، پس از تشریح اهداف آلمان از ایجاد خط آهن بغداد، نگرانی سنت پترزبورگ را از امتداد آن تا تهران و نیز کوشش آلمانی‌ها برای تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه منعکس می‌کرد. بنابر مقاله مزبور، توفیق آلمان‌ها در دستیابی به این اهداف، بازرگانی روسیه با مناطق پرجمعیت و ثروتمند شمالغرب ایران را به مخاطره می‌افکند.^۱ در نتیجه برای سنت پترزبورگ ضروری بود که پیش از آلمانی‌ها امتیاز کشتیرانی دریاچه را به دست آورد. از همین رو به زودی هنگامی که دولت ایران در نتیجه بحران مالی در صدد استقراض مجدد از روسیه و بریتانیا برآمد، پوکلوسکی - کوزل و بارکلی، وزرای مختار دو دولت در تهران، در یادداشتی مشترک به ثقة‌الملک، 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 ثقة‌الملک، ۱۶ فوریه ۱۹۱۰، ضمیمه بارکلی به گری، نمره ۴۵، ۱۶ فوریه ۱۹۱۰، کتاب آبی، ج ۴، صص ۱۹-۸۱۸، قس ضمیمه پوکلوسکی - کوزل به وزارت امور خارجه روسیه، ۶ فوریه ۱۹۱۰، کتاب نارنجی، ج ۴، ترجمه ب. منزوی، تهران، ۱۳۶۸، صص ۳۵-۳۶.

۳. مجلس، ش ۷۷، ۱۰ صفر ۱۳۲۸ ه. ق.

تهران-خانقین به تهران وارد شود.^۱ به زودی پیش از تاریخ انقضای تعهد ده ساله ایران به سنت پترزبورگ 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 در پی آورده بود. مقاله‌ای در *جبل‌المتین* با بررسی شرایط وام و اهمیت امتیاز کشتیرانی در دریاچه ارومیه، از استقراض از دولت آلمان حمایت می‌کرد.^۴ به هر روی هنگامی که دولت ایران با توجه به سنگینی شرایط دولتین از پذیرش وام آنها سر باز زد، روسیه و بریتانیا با استناد به تعهداتی که ایرانی از بابت وام‌های گذشته برعهده داشت، برای استقراض ایران از دولتی دیگر نیز شرایطی سنگین قائل گشتند (۲۷ ربیع الاول).^۵ در اواخر ربیع‌الثانی / اوایل مه ایزولسکی، وزیر امور

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

۲. تعهد مذکور را روسیه به هنگام اعطای وام ۱۳۱۷ ه. ق / ۱۹۰۰ به ایران تحمیل کرده بود، ر. ک. نیموری، صص ۷۹-۳۷۶؛ کاظم‌زاده، صص ۳۰۶ و 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، کتاب نارنجی، ج ۴، ص ۸۵.

۴. همو به همان، فوری، ۱۵ مه ۱۹۱۰، 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، ۸ آوریل ۱۹۱۰، کتاب آبی، ج ۴، صص ۴۳-۸۲۲؛ فس

خارجه روسیه، در پاسخ به اعتراض شون، سفیر آلمان در سنت پترزبورگ، در مورد شرایط روسیه-بریتانیا برای استقراض ایران از دیگر کشورها، مراتب نگرانی دولتین را نسبت به فعالیت آلمانها در ایران، به ویژه دویچه بانک برای تحصیل امتیاز خط آهن و نیز تقاضای آلمانها برای امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه ابراز داشت.^۱ چندماه بعد این دل نگرانی روسیه در نشست تزار نیکلای دوم و قیصر ویلهلم دوم در پتسدام نیز مطرح گردید (۱ و ۲ ذیقعه ۱۳۲۸ ه. ق / ۴ و ۵ نوامبر ۱۹۱۰). در اجلاس مزبور، علی رغم برخی تفاهمات و توافقات، اختلاف نظر موجود بین روسیه و آلمان در مورد کشتیرانی دریاچه ارومیه مرتفع نگردید.^۲ از همین رو به دست آوردن امتیاز کشتیرانی همچنان در فهرست اولویت های سنت پترزبورگ باقی ماند. بنا بر گزارشی که پیش از پایان نوامبر / ذیقعه به وسیله خبرگزاری رویتر منتشر گردید، سنت پترزبورگ درازای احضار نیروهایی که در دوران استبداد صغیر به بهانه حفظ جان و مال اتباع خارجه به ایران اعزام داشته بود، از تهران امتیازاتی طلب می کرد که در صدر آنها امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه قرار داشت (۲۳ ذیقعه ۱۳۲۸ ه. ق / ۲۶ نوامبر ۱۹۱۰).^۳

→

پوکلوسکی - کوزل به وزارت امور خارجه روسیه، فوری، ۲۷ مارس ۱۹۱۰، کتاب نارنجی، ج ۴، صص ۹۲-۹۳.

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

2. *Ibid.*, pp. 64, 66.

۳. ترجمه گزارش رویتر در مجلس، ش ۴۳، 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.

و اما دولت ایران که در کنار بحران‌ها و سختی‌های سیاسی و مالی دوران مشروطیت درحالی 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 فروند در ۱۳۲۴ ه. ق^۱ به ۹ فروند در ۱۳۲۷ ه. ق^۲، مالیات کشتیرانی به‌موجب همان فرمان سال ۱۳۱۷ ه. ق، ۱۴۰۰ تومان ثابت مانده بود. از مبلغ مزبور چون گذشته ۱۳۰۰ تومان به‌عنوان مقرری به پسران امامقلی میرزا پرداخت می‌شد. مضافاً اینکه از ۱۳۲۴ ه. ق یکصد تومان باقیمانده نیز جزء عمل مالیات آذربایجان شده بود و خزانه تهی تهران مستقیماً از آن بهره‌مند نمی‌گشت.^۳ 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 ردوبدل 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 به‌خوبی برمی‌آید که اولاً مبنای مداخله شاهزاده فرمانی از ناصرالدین‌شاه بود؛ ثانیاً در بایگانی‌های وزارتخانه‌های یادشده سوابق و اسناد مربوطه، حتی سوادى از فرمان مزبور هم وجود نداشت که وضعیت حقوقی امامقلی میرزا را روشن کند.^۴ به هرروی

۲. ر. ک. ص ۳۵.

۱. ر. ک. ص ۳۳.

۳. سررشته‌دار کل مالیه به مستوفی‌الممالک، ۴ ذیقعد ۱۳۲۷ ه. ق، سازمان اسناد ملی ۱۱۳۹/۲۴۰۰۰۷۱۳۹/۱۰۸/۱۱۲.

۴. برای این مکاتبات ر. ک. ۱۱۳۹/۲۴۰۰۰۷۱۳۹/۱۰۸/۱۱۲ در سازمان اسناد ملی. شایان توجه

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 درمخاطره بود. در شرایط حاکم هرگونه اقدام نسنجیده از جانب تهران می توانست شاهزاده را به واگذاری هرچند غیرقانونی حقوق خود به یکی از اتباع قدرت های بزرگ سوق دهد، کاری که در آن سال های ناامنی، در آذربایجان کم سابقه نبود.^۱ به هر حال سکوت منابع موجود و وقفه ای که در مکاتبات بین وزارتخانه ها و ادارات ذریطه درباب کشتیرانی در سال های ۳۰-۱۳۲۸ ه. ق به چشم می خورد 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 اولتیماتوم های روسیه به دولت ایران مبنی بر توقف اقدامات و انفصال مورگان شوستر، خزانه دار ایران که برای بسامان درآوردن اوضاع مالی کشور می کوشید، قرار گرفت (ذیقعه و ذیحجه ۱۳۲۹ ه. ق).

→

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

۱. ا. کسروی، تاریخ هیجده ساله آذربایجان، ج ۲، ۱۳۳۳، ص ۵۸۲ معاملات با اتباع بیگانه پس از ثبت و گواهی کارگزاری های وزارت امور خارجه و جاهت قانونی کسب می کرد. بی تردید واکنش وزارت خارجه روسیه در ۱۳۲۸ ه. ق / ۱۹۱۰ نسبت به عدم تأیید معاملات اتباع روسیه توسط کارگزاری های وزارت خارجه در تبریز و ارومیه مربوط به همین نقل و انتقالات غیرقانونی اموال می باشد. برای واکنش روسیه ر. ک. پوکولوسکی-کوزل به وزارت امور خارجه روسیه، تلگراف، ۳۰ آوریل ۱۹۱۰؛ ایزولسکی به فرماندار قفقاز، تلگراف، ۱ مه ۱۹۱۰، کتاب نارنجی، ج ۴، صص ۱۱۵ و ۱۱۸.

در آذربایجان نیز اوضاع به هیچ وجه بهتر از پایتخت 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 شجاع الدوله مراغه‌ای بود که از جانب روسیه حمایت می‌شدند. گرچه دولت به منظور خاتمه دادن به آشوب صمدخان یک چند عین الدوله را به والیگری آذربایجان گمارد، والی جدید هیچگاه به محل مأموریتش وارد نشد^۱ و امامقلی میرزا را از جانب خود نایب‌الحکومه کرد. بنابراین کسروی، «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 شجاع الدوله همچنان در مصدر امور باقی ماند و به اقدامات سوء خود ادامه داد (۱۳۲۹ ه. ق).^۲ به زودی وخامت اوضاع آذربایجان شدت بیشتری یافت. در پی اولتیماتوم دوم روسیه به دولت ایران مبنی بر لزوم انفصال و اخراج مورگان شوستر (۷ ذیحجه 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 شجاع الدوله 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 ثقة الاسلام تبریزی - رهبر شیخیه آذربایجان - در عاشورای ۱۳۳۰ ه. ق / ۱ ژانویه ۱۹۱۲ به اوج خود رسید.

۱. شیخ رضا دهخوارقانی نماینده آذربایجان در مجلس دوم، کارشکنی ناصرالملک نایب‌السلطنه را علت نرفتن عین الدوله به آذربایجان ذکر می‌کند، ر.ک. وقایع ناصری، به کوشش ع. سیاهپوش، تهران، ۱۳۵۶، ص ۸۴.
 ۲. کسروی، ص ۳۱۸.

در جو ارباب 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 شرایط،^۱ از شناورهای خود شش کشتی را برای مدت ۱۰ سال به بارون جبرئیل بوداقیانس (بوداغبانس، بوداق اوف، بداق)، ارمنی ایرانی الاصل از اهالی دیلمان آذربایجان که برای رهایی از اجحافات مقامات محلی به تبعیت روسیه درآمده بود، به اجاره واگذار کرد.^۲ از آنجا که اینگونه معاملات با اتباع بیگانه تنها پس از تأیید مأموران وزارت خارجه ایران اعتبار می‌یافت، صمدخان شجاع الدوله کارگزاری مهام خارجه تبریز را که از تأیید اجاره‌نامه سرباز می‌زد، تحت فشار قرار داد. کارگزاری نیز پس از چندماه مقاومت، سرانجام مجبور به تأیید آن شد و اجاره وجهه قانونی یافت.^۳ در اجاره‌نامه می‌خوانیم:

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

۲. گزارش مفتشان، ص ۵۲؛ برای علت ترک تابعیت بوداغبانس، ر. ک. سخنان آقاسید یعقوب، نماینده در مجلس پنجم، در جلسه مورخ ۱۵ میزان ۱۳۰۳ ش مجلس شورای ملی در مذاکرات مجلس شورای ملی دوره پنجم تقنینیه، تهران، ص ۴۴۱.

۳. خودداری کارگزاری از تأیید و ثبت اجاره‌نامه موجب گردید که شجاع‌الدوله طی حکمی به مشاورالسلطان، کارگزار مهام خارجه، دستور دهد: «قرارنامه که حضرت... امامقلی میرزا... درخصوص دریاچه شاهی با بارون جبرئیل بوداغبانس تبعه دولت بهیه روس نوشته، این بتوکیداً می‌نویسم که همان فرارنامه را ثبت دفتر نموده بمهر دولتی تصدیق و مدلول همین مرقومه را مجری دارند.» ر. ک. سواد حکم آقای حاجی شجاع‌الدوله، نمره ۱۰۳۹، ۲۴ صفر ۱۳۳۰ ه. ق، سازمان اسناد ملی، ۲۵۳۹/۲۴۰۰۰۵۲۵ ت ۳ آ ۱. بنا بر «خلاصه مطالب نوشتجات» مندرج در روی پوشه ۵، کارتن ۴۴ (۱۳۳۰ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه، کارگزاری مهام خارجه آذربایجان طی مراسله ۲۳/۲۳۶۴ ربیع‌الاول ۱۳۳۰ ه. ق به تهران گزارش داده بود که «شجاع‌الدوله جداً امضای قرارنامه مابین امامقلی میرزا و بارون جبرئیل را از کارگزاری می‌خواهد.» اصل سند در پرونده موجود نیست (از

در تاریخ شانزدهم شهر صفرالمظفر سنه ۱۳۳۰ حضرت مستطاب اشرف ارفع امجد والاشاهزاده امامقلی میرزا امیرنویان دامت شوکتہ تمام کشتی‌های بادی و بخاری مفصله دریاچه شاهی را که ملک موروثی آباء و اجدادی خودشان است و باولاد ذکور ایشان انتقال یافته باجاره دادند:

کشتی جدید بزرگ، کشتی حسنقلی، کشتی سلطانعلی، لتکه بزرگ، لتکه کوچک، کشتی بخاری [را] وکاله و ولایه از جانب فرزندان مفصله‌الاسامی خودشان:

نواب والاسلطان عبدالحمید میرزا مظفرالسلطنه، نواب سلطان محمودمیرزا، نواب سلطان احمدمیرزا، نواب سلطان یوسفمیرزا، نواب سلطان مرادمیرزا، نواب نصرالله میرزا، نواب سلطان مسعودمیرزا، نواب علیقلی میرزا

از ابتداء سنه آتیه سیچقان ٹیل که غره شهر ربیع الثانی ۱۳۳۰ است الی انقضاء مدت ده سال تمام بفخامت و شہامت اکتناہ بارون جبرئیل بداقاوف تبعہ دولت بہیہ روس کہ بموجب شروط مرقومہ در ذیل معمول دارند:

اول - وجہ اجارہ ہمہ کشتی‌های بادی و بخاری کلیه در ظرف مدت ہر سال بمبلغ سیزده ہزار و چہارصد تومان وجہ رایج ایران است کہ در عرض سال بسہ قسط یعنی در ہر چہارماہی یک قسط کارسازی نمودہ قبض بگیرد.

دویم - جزایر دریاچہ بالکلیہ موضوع از اجارہ است و بارون جبرئیل حق مداخلہ بانہا را ندارد. تمام جزایر در دست گماشتگان حضرت معظم لہ خواہد بود وحتی احدی حق

→

این پس از پوشه مذکور به اختصار «پوشه ۵» یاد می‌شود. منشورالملک، رئیس اداره روس وزارت امور خارجه، تصریح می‌کند که کارگزار آذربایجان «بواسطه پیش‌آمدهای ناگوار و تزییقاتی که از اطراف دچار شده بود مجبور به امضا و تصدیق این اجاره شد»، ر.ک. منشورالملک به وزارت فواید عامه، مسوده، ۲۲ ربیع‌الثانی ۱۳۳۱، پوشه ۵.

ندارد عبور بجزایر نماید مگر اینکه اجازه‌نامه بمهر خود شاهزاده امیرنویان در دست داشته باشد آن وقت 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 با کشتی بادی بموجب اجازه‌نامه ممهور بمهر شاهزاده امیرنویان عبور داده مطالبه وجه کرایه از آنها نکنند.

چهارم - خود حضرت و الا شاهزاده امیرنویان و اولاد ایشان و یا یک دو نفر از گماشتگان ایشان هر وقت عزم مسافرت از ششوان بارومی یا از ارومی بششوان داشته باشند چه با کشتی بخاری و چه با کشتی بادی مجانی عازم شده و عبور خواهند کرد.

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

ششم - بارون جبرئیل حق ندارد که این اجاره را تا آخر 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. همچنین شاهزاده امیرنویان هم در عرض این مدت اجاره را بدیگری واگذار نخواهند کرد و محض اطمینان و دلگرمی بارون جبرئیل نوشته می‌شود که اگر کشتی‌های جدید از بخاری و بادی بجهة حمل مال‌التجاره تهیه نموده به دریاچه بیندازند 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

کارهای شخصی خود شاهزاده امیرنویان لازم است داخل اجاره نخواهد بود و چنانکه نوشته می‌شود این کشتی‌های مختصی مطلقاً بار تجارتنی و گندم و غیره حمل نمی‌کنند و اگر در وقت ضرورت بارون جبرئیل از شاهزاده معظم‌له خواهش نماید و ایشان کار شخصی نداشته باشند آن وقت حمل بار تجارت و گندم کرده و وجه کرایه بیارون جبرئیل خواهد رسید. توضیح آنکه بعد از رسیدن دو فروند کشتی بخاری که فحامت اکتناه بارون جبرئیل برای شاهزاده امیرنویان شخصاً خواهد خرید 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 امیرنویان عوض آن را درست کرده و مخارج تهیه و عوض کردن آن را از خودشان داده و تسلیم بارون جبرئیل نمایند و اگر در کشتی‌های بادی شکستی روی بدهد که قابل تعمیر باشد از قبیل بادبان و طناب و سایر مختصریات مخارج مرمت آن بعهده بارون جبرئیل خواهد بود.

هشتم - بجهة حفظ مالالتجاره 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 مختصر انبار و بارانداز و منزل مستحفظ بقدر ضرورت لازم خواهد شد بارون جبرئیل در این دو ساحل ارونق و سلدوز در محل

مناسب مجاز است که الی یک هزار تومان مخارج تعمیرات نموده و مصارف هر ساحلی پانصد تومان باشد و از بابت مال الاجاره بخرج شاهزاده امیرنویان بگذارد و آبادی این هر دو ساحل ملکیت 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 کشتی ها اختصاص به خودشان دارند و داخل اجاره نیست. هرگاه اقتضا نماید و بارون جبرئیل خواهش بکنند که با این کشتی ها از سواحل حمل مال التجاره و گندم شود وجه کرایه 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 مسافرت را نخواهند نمود.

یازدهم - این مسئله هم توضیحاً نوشته می شود مبلغ یکهزار و چهارصد تومان که برحسب مقاطعه از کشتی های دریاچه از قدیم بدیوان اعلی داده می شد و بموجب فرمان شاهنشاه مغفور مظفرالدین شاه طاب ثراه برای مواجب اولاد شاهزاده امیرنویان محل برقرار شده و تاکنون دریافت کرده اند بعد ازین هم وجه مزبور را موافق معمول سابق همه ساله دریافت خواهند داشت و در جزو این اجاره است.^۱

از این قرارداد به خوبی برمی آید که پیش بینی های 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 می باشد

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

نسخه دیگر در سازمان اسناد ملی، ۲۵۳۹/۲۴۰۰۰۲۵۲۵/۱۳۳۳ موجود است.

نکات جالب توجه آن می‌توان به لزوم استخدام بومیان دریانورد (بند ۵) و توسعه کشتیرانی از طریق ابتیاع کشتی‌های بخاری جدید و افزایش کشتی‌های بادی اشاره کرد. سرمایه‌گذاری برای خرید آنها و نیز برای ایجاد و حفظ تأسیسات ساحلی برعهده خود امامقلی میرزا (بندهای ۹-۶) بود. موارد اخیر با جلوگیری از سرمایه‌گذاری مستأجر، می‌توانست مانع از ادعاهای احتمالی او در آینده شود. انعقاد قرارنامه فوق یک‌بار دیگر توجه وزارتخانه‌های ذیربط 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 بیول امامقلی میرزا کشتی بخاری خریداری نموده، مقرر دارید از حقوق گمرکی معاف باشد.^۲

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

۱. به‌عنوان مثال ر. ک. مکاتبات بین خزانه‌داری کل، وزارت مالیه و وزارت امور خارجه در سازمان اسناد ملی، ۲۵۳۹/۲۴۰۰۰۲۵۲۵/۱۳۳۰ و نیز وزارت فواید عامه به وزارت خارجه، نمره ۷۳۳، ۱۸ حوت ۱۳۳۱ ه. ق، «خلاصه مطالب نوشتجات» پوشه ۵؛ وزارت مالیه به وزارت خارجه، نمره ۲۱۰۷، ۲۲ جمادی‌الثانی ۱۳۳۱ در «خلاصه مطالب نوشتجات» پوشه ۸، کارتن ۴۴ (۱۳۳۱ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه. توضیح آنکه هیچ‌یک از ۳۳ سند پوشه ۸ موجود نیستند ولی «خلاصه مطالب نوشتجات» مندرج در روی پوشه مبین اسناد 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 ۶۰۸۱، ۱۸ رجب ۱۳۳۰ ه. ق، «خلاصه مطالب نوشتجات» پوشه ۵.

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

مفخم‌الدوله، وزیر مختار ایران در سنت پترزبورگ، نیز موظف گردید که «غیرقانونی بودن این اجاره و اقدام را بجاهای لازم اخطار و پرتست نماید».^۱

از چندماه جلوتر، با بازگشت س. سازانف، وزیر امور خارجه روسیه، از یک دوره طولانی نقاهت به کار (محرم ۱۳۳۰ / دسامبر ۱۹۱۱)، احتمال بهبودی روابط بریتانیا با آلمان، انعطافی را در سیاست سنت پترزبورگ 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 محمدعلی میرزا از کشور و شناسایی موافقتنامه ۱۹۰۷ روسیه-انگلیس از سوی ایران، مبلغ ۲۰۰,۰۰۰ لیره به عنوان مساعده 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 بود^۳ و همین موجب گردید که سرنوشت کشتیرانی دریاچه ارومیه به زودی با موضوع راه آهن و معضل نیاز مالی ایران گره بخورد. مفخم‌الدوله 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 ربیع‌الثانی ۱۳۳۱ ه. ق، پوشه ۵.

۲. یادداشت مورخ ۱۶ ژانویه ۱۹۱۲ ضمیمه بیوکانن به گری، تلگراف، ۳۱ 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 ۷۵-۱۵۷۳ / ش ۱۴۳، ۱۵-۱۵۸۲ / ش ۱۶۰، ۸۰-۱۵۷۹ / ش ۱۵۴.

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

دویست هزار لیره موقتی دادیم هنوز پس نداده باز پول می خواهید. من هم که مساعدت می کنم، ولی هر مساعدت ما در مقابل مساعدت از طرف شما [را] لازم دارد. بهتر می دانید که برای توسیع تجارت خطوط آهنی لازم است که مفید به حال طرفین است. حالا که سرمایه داری پیدا شده اند و بدون ضمانت حاضرند از جلفا به تبریز راه آهن بکشند شما امتیازی را به ما بدهید.^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 پترزبورگ کاری کند که «عمل هریک از این دو مسئله علیحده فیصله شود و انجام یکی را مشروط و مربوط به دیگری ننمایند.»^۲ اما کوکوفتسوف اعتقاد داشت که موضوع وام و امتیاز را «باید به طور دائمی فیصل داد.»^۳ پیش از پایان شعبان، ا. ا. نراتف، معاون وزیر امور خارجه روسیه، متقاعد 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 یاد شد، مسئله اجاره کشتیرانی دریاچه ارومیه و اقدامات صمدخان شجاع الدوله در آذربایجان نیز دیگر عوامل دغدغه تهران بود که می کوشید از طریق مذاکره با روسیه بر آنها فائق آید.

۱. میرزا اسحق خان مفخم الدوله به وزارت امور خارجه، تلگراف رمز، نمره ۱۰۹۴، ۱۳ شعبان ۱۳۳۰ ه. ق، پشه ۱۲، کارتن 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. بیوکانتن 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.

درحالی که پافشاری پوکلوسکی-کوزل برای معافیت کشتی بخاری سابق الذکر از گمرک مبین تداوم حمایت سنت پترزبورگ از قرارنامه امامقلی میرزا-بوداقیانس بود، دولت ایران می‌کوشید که از علاقه روسیه به خط آهن جلفا-تبریز و کشتیرانی برای اعاده حاکمیت خود در آذربایجان بهره‌گیرد و از این رو تصمیم درباره این دو موضوع را به استقرار محمدولی خان سپهدار تنکابنی، والی جدید آذربایجان، در تبریز موکول می‌کرد، انتصابی 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 گفت‌وگویی 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 کرده‌اید مطرح [و] مذاکره نمایید. یعنی تأمل بفرمائید تا آقای سپهدار 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 راه آهن مذاکره نماید، مذاکره خواهیم نمود، ولی حالیه این ترتیب ربطی 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 خط آهن تن داد (۱۱ رمضان ۱۳۳۰

۱. بیوکانتن 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، ق. ۵.

ه.ق) ۱ و در پی آن سازانف، سر جورج بیوکانن، سفیر بریتانیا در روسیه، را آگاه کرد که می‌خواست از کوکوفتسوف درخواست کند که «فوراً» ۲۵۰۰۰ لیره وام در اختیار ایران قرار دهد.^۲ سپهدار نیز پس از تأخیری که از اقدامات صمدخان شجاع‌الدوله ناشی شده بود، در ۱۹ رمضان به محل مأموریت خود وارد گردید.^۳ اما بزودی 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 خط آهن جلفا-تبریز جریان داشت، موضوع کشتیرانی در دریاچه ارومیه نیز در حالی 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، صص ۱۹۲۰ / ش ۲۹۸ و ۱۸۸۵ / ش ۲۸۰.

۴. محمد ولی‌خان تنکابنی، یادداشت‌ها، به کوشش ا. خلعتبری و ف. ابرجی کجوری، تهران،

۱۳۷۸، ص ۸۵.

۵. همان، ص ۱۲۲.

۶. وزارت پست قبلاً در باب لزوم «یک دستگاه لنکابخاری» 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 ذیحجه ۱۳۳۱ ه.ق از سابلین تسهیلات لازمه را تقاضا کرد. ر.

ک. «خلاصه مطالب نوشتجات» پوشه ۸.

درقبال قرارنامه امامقلی میرزا - بوداقیانس تغییر پدید آمد و اعتراض ایران از جانب سنت پترزبورگ پاسخ تأیید دریافت کرد. دولت ایران به وسیله مفخم الدوله 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.^۱

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 (ذیقعه ۱۳۳۰ ه. ق).^۲ در تعقیب همین هدف بود که نمایندگی سیاسی روسیه در تهران به وزارت امور خارجه نوشت:

چون مسئله کشتیرانی دریاچه ارومی مربوط به امتیاز راه آهن است و این مسئله برای دولتین کمال اهمیت را دارد، لازم است داخل مذاکرات اساسی شود.^۳

۱. بی نوشت در منشورالملک به وزارت فواید، مسوده، ۲۲ ربیع الثانی ۱۳۳۱، پوشه ۵.

2. Le Directeur Provincial des Finance [de Azerbaidjan] à Mornard, no. 2204, le 2 Novembre 1912.

در سازمان اسناد ملی، ۵۲۵/۰۰۰۲۵۳۹ت.آ. در مورد این سند گفتنی است که امضای آن خوانا نیست، ولی سمت امضاکننده 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 نوشتجات» پوشه ۸ تاریخ مکتوب ذکر نشده است.

از این پس سنت پترزبورگ با قرارنامه امامقلی میرزا - بوداقیانس 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 قرارنامه ای نیز تهیه گردید. براساس این قرارنامه، دولت ایران و کمپانی روسی در کشتیرانی دریاچه ارومیه شریک می شدند.^۲ به هر حال قرارنامه مزبور هیچگاه به مرحله امضای نهایی نرسید، زیرا هنگامی که کابینه جدیدالتأسیس 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 (۲۷ صفر ۱۳۳۱ ه. ق / ۶ فوریه ۱۹۱۳)،^۳ دولت ایران از دادن امتیاز کشتیرانی به کمپانی مزبور سرباز 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 به دست آمده است مأخوذ «خلاصه مطالب نوشتجات» پوשה ۵ می باشد که در آن آمده است: «ترجمه قرارنامه دریاچه ارومیه - دولت علیه ایران حمل و نقل دریاچه ارومیه را با شرکت راه تبریز بشرايط ذیل اشتراک می کند.» تاریخ قرارنامه ذکر نشده است. به هر حال استعمال مرنار، خزانه دار کل، از دایره امتیازات دریاب 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. مرنار به توسط وزارت مساله به وزارت خارجه، مسوده، ۱۹۱۳/۱۰/۱، سازمان اسناد ملی، ۵۲۳۹/۲۴۰۰۰۲۵۲۵ ت ۱۳۳.

۳. تاونلی به گری، تلگراف، ۷ فوریه ۱۹۱۳؛ همو به همان، ۱۱ فوریه ۱۹۱۳؛ همو به همان، تلگراف، ۱۱ فوریه ۱۹۱۳، کتاب آبی، ج ۸، صص ۲۱۴۱/ش ۵۵۴ و ۲۱۵۲/ش ۵۶۳ و ۲۱۵۳/ش ۵۶۶ نیز ر. ک. کسروی، صص ۵۶۵-۶۶. ا. ع. سپهر، ایران در جنگ بزرگ، تهران، ۱۳۳۶، صص ۱۷-۱۵؛ کاظم زاده، ص ۶۴۸.

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 پترزبورگ هیچگاه تحصیل امتیاز آن را از فهرست اولویت های استراتژیک خود در ایران خارج نکرد. چنان که در سال های ۱۳۳۳ ه. ق / ۱۹۱۴ و ۱۳۳۵ ه. ق / ۱۹۱۷ با وجود اینکه کشتیرانی دریاچه عملاً در اختیار روسیه بود،^۲ سنت پترزبورگ درازای عزل شجاع الدوله حاکم بدنام آذربایجان، امتیازی چون حق کشتیرانی را می طلبید.^۳ متقابلاً دولت ایران نیز با درک صحیح از این تمایل، در سخت ترین شرایط از روی آوردن به روسیه ابا داشت تا مبادا مجبور به واگذاری امتیاز مزبور شود.^۴

در ماه هایی که دولتین ایران و روسیه در مخالفت با قرارنامه امامقلی میرزا - بوداقیانس موضعی یکسان داشتند، موجر و مستأجر با مشکلات جدی مواجه شده بودند. در حالی که امامقلی میرزا برای حفظ آنچه حق قانونی خود می دانست با مقامات تهران مکاتبه می کرد (۱۳۳۱ ه. ق)^۵، بوداقیانس مجبور بود که بر اشکالتراشی ها و موانع دولت روسیه فائق آید که مهم ترین آنها جلوگیری روسیه از ورود

۱. لیتن، ص ۱۱۵.

2. Nazem, pp. 163, 168.

۳. تاونلی، متحدالمآل به کنسولگری های بریتانیا در ایران، نمره ۲، خیلی محرمانه، ۲۶ ژوئیه ۱۹۱۴، تلپس ابلیس، برلین، ۱۳۳۶ ه. ق، صص ۵۵-۵۶ و ۴۵-۴۴.

۴. همانجاها.

۵. بنابر «خلاصه مطالب نوشتجات» پوשה ۸، امامقلی میرزا در ۱۳۳۱ ه. ق دوبار با وزارت داخله و یک بار با وزارت امور خارجه مکاتبه کرد که نتیجه آن رد و بدل شدن مراسلاتی بین وزارتخانه های مزبور بود.

کشتی بخار سابق الذکر بود که چندماه قبل پوکلوسکی - کوزل بر معافیت گمرکی آن اصرار می ورزید. بوداقیانس در پی اقداماتی که در سنت پترزبورگ به عمل آورد، تنها «پس از امضای سندی که حقوق مشارالیه را روس ها شناخته و تصدیق نکرده اند» 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 ربیع الاول ۱۳۳۲ ه. ق / فوریه ۱۹۱۴ از بابت آنها و نیز تعمیر کشتی بخار قدیمی مبلغ ۴۷,۷۹۱ تومان به بوداقیانس بدهی داشت.^۳ بدین ترتیب علی رغم تمام موانع، 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 می گردید. ظاهراً از صفر ۱۳۳۳ ه. ق / ۱۹۱۴ این شناورها با پرچم روسیه در دریاچه تردد می کردند.^۵

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

۲. گزارش مفتشان، ص ۵۲.

۳. رونوشت رسمی اقرارنامه امامقلی میرزا مورخ ۷ ربیع 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.

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 مالالتجاره 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 قرارنامه‌ای 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:

یا امام ضامن و ثامن ارواحنا فداء

چون در تاریخ شانزدهم شهر صفراالمظفر هزار و سیصدوسی
به موجب کترات نامه مفصله به فصول چند تمامی کشتی‌های
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 امتیازنامه تنها اتباع ایران و روسیه مجاز به خرید سهام آن بودند (برای امتیازنامه، ر.ک. پوشه ۱۲، کارتن ۴۴ (۱۳۳۰ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه). بانک استقراضی که کمپانی راه شوسه 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. Honpeuot à Mohtesham-es-Saltaneh, le 20 Juillet 1921;

ترجمه مراسله سفارت فرانسه به وزارت امور خارجه ایران، نمره ۸۱، ۲۹ ژوئیه ۱۹۲۱ در پوشه ۹، کارتن 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.

ارفع امجد امنع والا شاهزاده امامقلی میرزا امیرنویان دامت
شوکت بدین موجب

نواب مستطاب والاسلطان عبدالحمید میرزا مظفرالسلطنه، نواب
والاسلطان محمود میرزا، نواب والاسلطان احمد میرزا، نواب
والاسلطان یوسف میرزا، نواب والاسلطان 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 الی مدت ده سال تمام به جناب
فخامت اکتناه بارون جبرئیل بدقیانس 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 آن قدر
وسعت نداشت که در ظرف آن مدت اسباب تهیه لوازم
کشتیرانی کاملاً بعمل آید و حمل مال التجاره و غیره 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 ده سال اجاره اولی
افزوده و تمام مدت اجاره از اول تا آخر مدت سی سال تمام
باشد. مدت ده سال اول در همان مأخذ مرقومه در ورقه کتورات
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 الی آخر سال بیستم هر سالی مبلغ هفده
هزار و پانصد تومان است از ابتدا سال بیست و یکم الی آخر
سال سی ام هر سالی مبلغ بیست و هشت هزار و پانصد تومان
است که هر سالی مبلغ یک هزار و چهارصد تومان مالیات دیوانی
کشتیها 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.

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 به‌قوة پنجاه اسب جناب بارون جبرئیل ابتیاع نموده و قیمت اصلی آن را به‌حضرت معظم‌له اطلاع داده متدرجاً سال بسال از بابت وجه اجاره موضوع نماید و یک فروند کشتی بادی هم هروقت 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 کنتراست‌نامه ده‌ساله اولی بامضاء و مهر دولت علیه ایران و دولت بهیه روس رسیده است، در عرض مدت این بیست‌سال اخیر هم معمول بوده و تخلف 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 دازد 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. به‌رحال اهداف شاهزاده و بوداقیانس 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

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، توتون‌اشنویه، فطران 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 - بوداقیانس، در وزارتخانه‌های تهران یک‌بار دیگر مکاتبات راجع به حق کشتیرانی شاهزاده از سر گرفته شد و مجدداً از او درخواست گردید اسنادی 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 پوشه ۹، کارتن ۵۲ (۱۳۳۹ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.
 ۲. کابینه وزارت مالیه به خزانه‌داری کل، نمره ۲۳۹، ۱۴ جمادی‌الاول ۱۳۳۲ ه. ق؛ همو به همان، نمره ۳۴۹، ۱۹ جمادی‌الاول ۱۳۳۲ ه. ق؛ علیقلی خان مشاورالممالک (رئیس اداره روس در وزارت خارجه) به خزانه‌داری کل، نمره ۵۷۶۹/۱۱۶۸، ۲۲ جمادی‌الاول ۱۳۳۲ ه. ق در سازمان اسناد ملی، ۲۵۳۹/۲۴۰۰۰۲۵۲۵/آآ؛ قبلاً در ۱۳۳۱ ه. ق نیز وزارت امور خارجه از امامقلی میرزا خواسته بود که اسناد خود را به تهران ارسال کند، ر.ک. «خلاصه مطالب نوشتجات» پوشه ۸.

جدول I

تخمین کالاهای روسی که از طریق ارومیه
در مناطق همجوار پخش می شد ۱۴-۱۹۱۳

شکر	۴۰۰,۰۰۰ پود
نفت	۶۰۰,۰۰۰ پود
منسوجات	۳۰۰۰ عدل ۷-۶ پودی
محصولات فلزی و شیشه‌ای	۲۵۰۰۰ پود
ظروف، شیشه، ...	۳۰,۰۰۰ پود
چای	۱۰,۰۰۰ پود
جمع	۱,۲۷۵,۰۰۰ پود

* منبع: N. Možarov

متعاقب شروع جنگ جهانی اول در اوت ۱۹۱۴/۱۳۳۲ ه. ق، علی‌رغم اعلان رسمی بیطرفی 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 متخاصم و جدال طرفداران بومی آنها به‌ویژه 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. کسروی، صص ۵۱۸ به بعد؛ سپهر، صص ۳۷-۱۳۲؛ 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;

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 بوداقیانس را در پی آورد. با داوری بصیرالسلطنه^۱، حکم مرضی الطرفین، در بندهای ۱ و ۲ و ۶ و ۱۰ قرارنامه ۱۳۳۰ ه. ق به سود بوداقیانس تجدیدنظر به عمل آمد و اختلاف موجود برطرف شد. بنابر توافق اخیر مال‌الاجاره سالانه به ۹۵۰۰ تومان (در چهار قسط) کاهش یافت. تمام جزایر دریاچه بجز «جزیره شکار» (قویون داغی) بدون حق تصرف و قطع و حمل هبزم در اختیار مستأجر قرار گرفت. وی حق یافت احشام را برای تعلیف به جزایر مزبور ببرد. متقابلاً از بابت تعلیف هر رأس گوسفند می‌بایست سی شاهی به امامقلی میرزا پرداخت شود. علاوه بر این، شاهزاده پذیرفت که برای حمل گوسفند به جزیره شکار به بوداقیانس کرایه بپردازد (۲۲ محرم ۱۳۳۳ ه. ق / ۱۰ دسامبر ۱۹۱۴).^۲ بدین ترتیب می‌توان دریافت که کاهش درآمد بوداقیانس از کشتیرانی با اجازه بهره‌برداری از مراتع جزایری 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. میروشنکیف، ایران در جنگ جهانی اول، ترجمه ع. دخانیاتی، تهران، ۱۳۴۴؛ همچنین ا. گرکه، ایران در سیاست شرقی آلمان در جنگ جهانی اول (پیش به سوی شرق)، ترجمه پ. صدری، تهران، ۱۳۷۷؛

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

برای پژوهشی در نقض بیطرفی 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

توافق جدید بزودی تحت الشعاع تصمیم فرماندهی قشون روسیه قرار گرفت که در ماه‌های آغازین جنگ با عثمانی، در جبهه آذربایجان دست پایین را داشتند. از آنجا که امامقلی میرزا، با رعایت سیاست بیطرفی تهران، از واگذاری ناوگانش برای مصارف نظامی به روس‌ها سرباز 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 (۳ فروند) و استیجاری بوداقیانس (۲ فروند بخاری و ۷ فروند بادی) را در شرفخانه غرق کردند.^۱ در مورد این واقعه گزارش رسمی زیر از ارومیه به تبریز ارسال شد:

کشتی‌های آتشی و بادی را مدتی بود که روسها درین طرف دریا [ارومیه] توقیف کرده بودند، در این موقع حرکت از ارومی سوار شده به تدابیر شرفخانه برده بودند و این چندروزه از کشتی‌ها خبری نرسیده [بود]. دو روز قبل یک کشتی بادی مراجعت نموده عملجات او اظهار کرده‌اند در شرفخانه روسها کشتی بخاری را غرق نموده و بادی‌ها را خراب کرده، بندرگاه و منازل و دکاکین را که با قورخانه که در شرفخانه 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 عمه کشتی را هم تلف کرده‌اند (۲۹ صفر ۱۳۳۳).^۲

۱. سواد تلگراف محمدحسن میرزا ولیعهد به محمد ولی خان سپهسالار اعظم، نمره ۳۹۳، ۳۰ دلو ۱۳۳۶ ه. ق، پوشه ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه؛ قس H. Stevens, Memorandum.

۲. «رپورت ارومی مورخه ۲۹ صفر» ضمیمه اسدالله خان ناصرالوزاره به وزارت امور خارجه، تلگراف، ۹ ربیع‌الثانی ۱۳۳۳ ه، بیطرفی ایران (کتاب سبزه)، تهران، ۱۳۳۶، ص ۱۰۶ / ش ۲۳۶. برای علت تاخیر در ارسال رپورت، نک همو به همان، تلگراف، ۱۰ ربیع‌الثانی ۱۳۳۳، همانجا، ص ۱۰۹ / ش ۲۴۳.

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

در جبهه‌های قفقاز و آذربایجان بزودی ورق به سود روسیه برگشت. نیروهای آن کشور با عقب‌راندن قشون عثمانی، نه تنها مواضع گذشته را در دیلمان و ارومیه مجدداً 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 غرق‌شده امامقلی میرزا را از آب بدر آوردند 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؛ ۶ بارکش چوبی به ظرفیت ۶۵۰-۱۳۰ تن و ۱۲ بارکش آهنی هریک به ظرفیت ۱۷۰ تن. در سواحل دریاچه نیز

۱. کسروی، صص ۱۹-۶۱۲؛ میروشکیف، صص ۴۳-۴۰؛ گرکه، صص ۹۹-۹۳؛

Moberly, p. 69

۲. ب. نیکیتین، ایرانی که من شناختم، ترجمه فره‌وشی، تهران، ۱۳۲۹، ص ۱۸۹؛ تلیس ابلیس، ص ۱۰۸ / یادداشت ۳؛ جمالزاده، ص ۱۸۹؛ کسروی، ص ۶۷۲.

3. H. Stevens, Memorandum;

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

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

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

بندر حیدرآباد (ساوجبلاغ) - سه اسکله که در هر یک از آنها دو کشتی پهلو 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 کشتی‌ها 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، مراجعات پی‌گیرانه امام‌قلی میرزا به کنسولگری روسیه در آذربایجان و اقدامات بوداقیانس در پطروگراد (سنت پترزبورگ پیش از جنگ)

1. Možarov, pp. 3-4.

گزارش مفتشان، ص ۵۳. گفتنی آنکه روس‌ها در همین مدت مقادیر معتدبهی 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.

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

به موجب اسناد خرجی که فعلاً در دست نیست و به مناسبت اینکه فعلاً 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 بمالیات کشتی است که از سال بارس‌نیل [۱۳۳۳ ه. ق] باین طرف بنا بر اظهار معزی‌الیه در تصرف ایشان نبوده، نظامیان روس یا آنها را غرق و یا تصاحب نموده و باین مناسبت در تأدیه مالیات سنواتی آنها طفره و دفع‌الوقت می‌گذرانند (۱۳۳۴ ه. ق).^۳

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

1. H. Stevens, Memorandum.

2. Courtehorn

۳. کورتهو (توسط خزانه‌داری کل) به وزارت مالیه، نمره ۱۲۲۹، ۲۵ ذیحده ۱۳۳۴ ه. ق، سازمان اسناد ملی، ۱۳۲۹/۲۴۰۰۰۲۱۹/ب۱۱۵.

مالیات اندک کشتیرانی، می توان دریافت که بخش اعظم مطالبات دولت به مالیات املاک امامقلی میرزا مربوط می شد.^۱

انقلاب ۱۹۱۷ در روسیه و از پس آن معاهده صلح برست لیتوسک^۲ که چندماه بعد از توافق اولیه، سرانجام در ۱۹۱۸/۱۳۳۶ ه. ق بین دولت انقلابی بلشویک ها از یک سو، از سوی دیگر آلمان و متحدانش منعقد شد، سرآغاز تحولاتی جدید در آذربایجان بود که در سرنوشت کشتیرانی دریاچه ارومیه مؤثر واقع گردید. در معاهده 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 محموله های نظامی در سال های جنگ به کمپانی راه آهن جلفا-تبریز مدیون بود، به کمپانی مذکور واگذار کرد. بدین ترتیب کلیه امکانات کشتیرانی به مالکیت کمپانی راه آهن درآمد.^۴ با وجود این برقراری سرویس منظم

۱. املاک امامقلی میرزا در بلوکات دیزج رود، کاودول، محمدآباد، ارومیه، دهخوارقان و ساوجبلاغ واقع بودند. اختلافش با مأموران مالیاتی به سال ۱۳۲۹ ه. ق بازمی گشت. وی مدعی بود که بنا بر «سند صحیح» از دوران حکومت سه ساله خود در ساوجبلاغ مبالغی از دولت طلبکار است و به علت خسارات ناشی از حملات اکراد و قوای عثمانی به املاکش در ناحیه ساوجبلاغ، نمی بایست مالیات پرداخت کند، ر. ک. معتمدالسلطنه به وزیر مالیه، نمره ۲۹۴۴، ۲۳ جمادی الاولی ۱۳۲۹ ه. ق و ضمایم آن در سازمان اسناد ملی، ۱۳۹/۷۱۳۹/۲۴۰۰۰۸/۱۰۸/۱۱۲۲.

2. Brest Litvosk

۳. برای توافق اولیه در برست لیتوسک، تأخیر در امضای معاهده و نیز مفاد مربوط به ایران در آن، ر. ک. سپهر، صص ۴۵۹ به بعد؛ ع. شیبانی وحیدالملک، خاطرات مهاجرت، به کوشش ا. افشار و ک. بیات، تهران، ۱۳۷۸، صص ۴۶۲ به بعد؛ نیز

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

۴. گزارش مفتشان، ص ۵۳؛ فس

حمل و نقل دریایی با مانع مواجه گردید. زیرا تخلیه آذربایجان از قشون روسیه علاوه بر اجحافات سربازان روس بر اهالی به وقت عزیمت، آشوب‌هایی را در پی داشت که از درگیری جلوها و سایر مسیحیان هوادار 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 به زودی بحران موجود با پیشروی مجدد قشون عثمانی در خاک ایران از یک سو، از سوی دیگر تهاجمات و غارتگری‌های کردهای تحت فرمان اسماعیل آقاسیمکو (سمکو، سمیتقو) و دیگر سران کرد ابعاد گسترده‌تری یافت که برای چند سال متوالی مناطق غرب و جنوب دریاچه ارومیه را صحنه کشتار، چپاول، قحطی و شیوع بیماری‌های واگیردار کرد و به نابودی جان و مال هزاران بیگناه انجامید.^۲

۱. نیکبتین، صص ۲۳۶-۲۳۸؛ Moberley, p. 344؛ نیز ر. ک. رحمت‌الله خان معتمدالوزاره، ارومیه در محاربه عالم‌سوز، به کوشش ک. بیات، تهران، ۱۳۷۹، صص ۶۲ به بعد؛ Shedd, pp. 221-24, 254.

۲. مفصل‌ترین گزارش درباره فجایع هولناک سال‌های ۴۰-۱۳۳۶ ه. ق در ارومیه یادداشت‌های رحمت‌الله خان معتمدالوزاره می‌باشد که اخیراً به چاپ رسیده است. در اثر مزبور که نوشته 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 محاربه عالم‌سوز؛ کسروی، صص ۷۱۴ به بعد؛ شایان ذکر آنکه به تصریح کسروی (ص ۷۱۹، زیرنویس) بخشی از مطالب او مأخوذ از یادداشت‌های معتمدالوزاره است. برای روایتی مشروح از شاهدی غربی در مورد قضیه مسیحیان ر. ک. به کتاب سابق‌الذکر M. L. Shedd

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 رحمت‌الله خان معتمدالوزاره، کفیل کارگزاری وزارت امور خارجه در ارومیه، کشتی‌های بخار برای اجتناب از مصادره شدن توسط مسیحیان از پهلوگرفتن در بندر گلخانه 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 برجا مانده از قشون روسیه جلوگیری کنند. با وجود این مسیحیان با مصادره یک کشتی بخاری، موسوم به چرنوزویوف^۲، و یک کشتی بادی، شرفخانه را از طریق دریا مورد حمله قرار دادند که با مقاومت دموکرات‌ها طرفی نبستند. در وقایع اخیر بخشی از تجهیزات و موجودی انبارهای بندر نابود گردید و چرنوزویوف 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 گلخانه آگاه هستیم.^۴

۱. معتمدالوزاره، ص ۹۵.

2. Tchernozuboff

۳. معتمدالوزاره، صص ۱۲۹، ۱۵۴، ۱۶۴؛ کسروی، صص ۱۳-۱۲، ۷۶۰؛ نیکیتین، ص ۲۴۰؛

ع. بهرامی، خاطرات، ج ۲، تهران، ۱۳۶۳، صص ۵۱-۵۲۹ ع. مستوفی، شرح زندگانی من، ج

۲، ج ۲، تهران، ۱۳۴۳، صص ۵۱۱ و ج ۳، ص ۱۴۴؛ بالفور نیز به سرقت رفتن ماشین‌آلات

روس‌ها اشاره می‌کند، ر.ک. Balfour, p. 13.

۴. معتمدالوزاره، صص ۲۵۳ و ۳۳۶؛ کسروی، ص ۸۴۳.

شاید مخرب‌تر 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، یک‌بار 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 محتشم‌السلطنه، والی وقت آذربایجان، به منیربیگ 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 کشتی‌ها [ی دریاچه 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 وارده به کشتیرانی در سال‌های ۳۸-۱۳۳۶ / ۱۹۱۸-۱۹ از این قرار ثبت شده است: تعمیرگاه کشتی‌ها در شرفخانه به غارت رفت؛ در بندر حیدرآباد دو اسکله و در گلمانخانه یک اسکله به آتش کشیده شدند و تعداد کشتی‌های مغروق به ۳ فروند بالغ گردید.^۳ انعقاد پیمان ترک مخاصمه (۱۳۳۷ ه. ق / ۱۹۱۸) خروج نیروهای ترک از ایران را در پی داشت. قشون عثمانی قبل از تخلیه

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

۲. گزارش مفتشان، ص ۵۴.

خاک ایران آنچه را که شناورها و تأسیسات ساحلی دریاچه ارومیه باقی مانده بود، به مأموران دولت ایران تسلیم کردند.^۱ 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 پی‌درپی کابینه‌ها بود. سرانجام دولتی جدید به ریاست وثوق‌الدوله تشکیل گردید شوال ۱۳۳۶ / اوت ۱۹۱۸ که بزودی سپهسالار تنکابنی را به حکومت آذربایجان منصوب کرد (ربیع‌الاول ۱۳۳۷).^۲ 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 وارده به امامقلی میرزا، اطلاع داد

لازم می‌دانم جناب مستطاب اجل اشرف عالی مراتب را به هیئت دولت پیشنهاد نموده، علی‌العجاله اجازه کشتیرانی را به‌طور انحصار در حق معزی‌الیه درخواست نمائید و کشتی‌های دولتی دریاچه مخصوص حمل و نقل لوازم و مهمات دولتی باشد تا درثانی برای خسارات وارده به شاهزاده معزی‌الیه قرار لازم داده شود.^۳

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

۱. گزارش مفتشان، ص ۵۴.

۲. برای این انتصاب، ر.ک. محمدولی‌خان تنکابنی، صص ۴۴-۱۴۳؛ کسروی، ص ۸۳۷.

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

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

از این مساعدت حضرتعالی خیلی مسرور و خوشوقت شدم و مستوجب تشکرات فوق العاده نواب معزی‌الیه [یعنی امامقلی میرزا] گردید که درازاء زحمات و صدمات وارده بایشان در مقام بیطرفی که با کمال جسارت باظهارات اجانب اعتنا نکرده و متحمل خسارت بی حد شده تا باین اندازه که دوازده فروند کشتی‌های او را غرق و خراب نمودند.

ولیعهد می‌افزاید:

من هم مطابق با جواب حضرتعالی باقیمانده کشتی‌های نواب معزی‌الیه را به خودشان واگذار و قرار دادم مشغول حمل و نقل مال‌التجاره و مسافر باشند امیدوارم که از حسن مساعدت حضرتعالی کلیه نواقص کارهای معزی‌الیه اصلاح و جبران خسارات وارده کمابینگی وصل و موجبات رضایت خاطر ایشان من حیث‌المجموع 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، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه؛ در مورد این سند توجه به این نکته ضروریست که ظاهراً در ضبط تاریخ تهیه سواد سهوی رخ داده است. زیرا از یک سو 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.

امامقلی 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 راه آهن دادند که پس از خروج قوای عثمانی، شناورهای موجود را در حد مقدور تعمیر و راه اندازی کرده بود.^۲ از این پس امامقلی میرزا-بوداقیانس و کمپانی راه آهن هریک خط کشتیرانی مستقل خود را میان بنادر دریاچه داشتند، درحالی که بقیه کشتی ها در اختیار دولت ایران بود. به زودی فعالیت کشتیرانی کمپانی راه آهن 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 اندازه ای کنسولگری بریتانیا از کمپانی راه آهن مانع از آن گردید که بتواند کشتیرانی را به انحصار خود درآورد. ظاهراً حمایت کنسولگری روسیه از کمپانی راه آهن از آن روی بود که اداره کنندگان آن، همانند خود کنسولگری، مأموران نظام گذشته روسیه بودند^۳ و به امید اعاده امپراطوری تزاری در آینده ای نه چندان

1. List des proprietes de la Compagnie Stevens-Boudaghiantz, 17 Février 1925.

در پوشه ۱۳، کارتن ۳۹ (۱۳۰۳ ش)، آرشیو وزارت امور خارجه. در گزارش مفتشان (ص ۵۴) تصریح شده است که در خلال جنگ از جانب روس ها و سپس ترک ها صدمه ای به ناوگان بوداقیانس وارد نشده بود و چهار شناور قدیمی او همچنان کار می کردند. این اظهارات به وسیله اسناد موجود تأیید نمی شود.

2. H. Stevens, Memorandum;

بنا بر گزارش مفتشان (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 ش)، دیپلمات های روسیه تزاری همچنان در ایران بودند و امور نمایندگی سیاسی و کنسولگری های روسیه در ایران با آنها بود.

دور، به حفظ منافع آن در ایران دل خوش می‌داشتند. کنسولگری بریتانیا هم از این جهت با آنان همراهی می‌کرد که تا امضای موافقتنامه بازرگانی انگلیس-شوروی ۱۵ مارس ۱۹۲۱، دو کشور 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 متوالی جنگ و آشوب در منطقه‌ای که املاکش در آن واقع بود، نمی‌توانست خالی از خسارات مالی باشد. در همین مدت نه‌تنها از کشتیرانی درآمدی نداشت بلکه تعدادی از شناورهایش را نیز از دست داده بود. مضافاً اینکه بازپرداخت بدهی گذشته را با ربح آن به بوداقیانس بر ذمه داشت. بنابر اقرارنامه‌ای رسمی دیون امامقلی میرزا به بوداقیانس تا رمضان ۱۳۳۷ هـ. ق / مه ۱۹۱۹ به ۶۰,۰۰۰ تومان افزایش یافته بود که می‌بایست با ربح تومانی یک صد دینار ادا کند.^۱

به هر روی امامقلی میرزا پس از امضای اقرارنامه فوق دیرنزیست^۲ و درحالی درگذشت که محمدولی میرزا، پسر عبدالحسین میرزا فرمانفرما،

۱. رونوشت رسمی اقرارنامه مورخ ۷ رمضان ۱۳۳۷ هـ. 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 / ۱۴ ربیع‌الاول ۱۳۳۸ هـ. ق که موافقتنامه بوداقیانس و ه. ف استیونس امضا می‌شد، زنده نبود و حقوق او به ورثه‌اش منتقل شده بود (نک، صص ۸۱ به بعد)؛ ضمناً در سندی که در ۲ ربیع‌الثانی ۱۳۳۸ هـ. ق در مراغه صادر شده است، از امامقلی میرزا با عنوان «مرحوم» یاد می‌شود، نک مجیرالملک به فرمانفرما، ۲ ربیع‌الثانی ۱۳۳۸، گزیده‌ای از مجموعه اسناد عبدالحسین میرزا فرمانفرما، به کوشش م. اتحادیه و س. سعدوندیان، ج ۳، تهران، ۱۳۶۶، گزارش ایران، تهران، ۱۳۶۳، ص ۸۶۲ / ش ۹.

درصدد تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه بود. فرمانفرما و پسرانش در آذربایجان به ویژه مراغه املاک وسیعی داشتند که ظاهراً همین امر موجب اصطکاک منافع آنها و امامقلی میرزای شد. اطلاعات موجود حاکی از آنست امامقلی میرزا در مدتی که در آغاز ۱۳۳۶ ه. ق نایب‌الایاله آذربایجان بود، با مجیرالملک، حاکم وابسته به فرمانفرما در مراغه، روابط خوبی نداشت.^۱ این محدودلی میرزا که گویا جاه‌طلبانه در زدویندهای سیاسی آذربایجان در سال‌های ۳۸-۱۳۳۷ ه. ق دخالت می‌کرد،^۲ برای تحصیل امتیاز کشتیرانی به وعده مبهم کابینه وثوق‌الدوله که برادرش فیروز میرزا نصرت‌الدوله وزیر عدلیه آن بود،^۳ سخت امید داشت. از همین رو 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 محدودلی میرزا از او انتظار سرمایه‌گذاری داشت، موضوع را موقتاً مسکوت گذاشت. وی کمی بعد آگاه گردید که پیشنهاد مشابه محدودلی میرزا از جانب بوداقیانس هم رد شده بود.^۴

۱. برای منصب، نک کسروی، ص ۶۹۰؛ برای روابط ر.ک. مجیرالملک به عباس میرزا سالارلشکر، ۲۰ محرم ۱۳۳۶؛ همو به همان ۱۳ صفر ۱۳۳۶؛ همو به همان، ۲ ربیع‌الثانی ۱۳۳۶، گزیده‌ای از مجموعه اسناد عبدالحسین میرزا فرمانفرما، ج ۲، صص ۴۱۶/ش ۱۰، ۴۴۰/ش ۳۲، ۴۵۰/ش ۴۱.
 ۲. بهجت‌السلطنه به فرمانفرما، ذیحجه ۱۳۳۸، مجموعه مکاتبات، اسناد، خاطرات و آثار فیروز میرزا فیروز (نصرت‌الدوله)، به کوشش م. اتحادیه و س. سعدوندیان، ج ۱، تهران ۱۳۶۹، صص ۴۷/ش ۲۸؛ قس کسروی، صص ۵۴-۸۵۲؛ مخبرالسلطنه هدایت، گزارش ایران، تهران، ۱۳۶۳، ص ۳۸۶.

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

4. H. Stevens, Memorandum.

ظاهراً هم‌زمان با اقدامات محدودلی میرزا، محمدحسن میرزا ولیعهد نیز درصدد تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه برآمده بود. وثوق‌الدوله که از ربیع‌الثانی ۱۳۳۷ ه. ق / ژانویه ۱۹۱۹ با سرپرسی کاکس، وزیرمختار بریتانیا، به مذاکرات محرمانه برای انعقاد پیمانی با بریتانیا اشتغال داشت، به خواسته ولیعهد پاسخ مثبت داد و پیش از انعقاد موافقتنامه بدنام ۱۹۱۹ با بریتانیا، امتیاز کشتیرانی را به ولیعهد اعطا 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 به دنبال آورد. در مورد بازتاب اعطای آن گزارش شده است

در خصوص دریاچه ارومسی که اشیاء آن را بیست‌ساله وثوق‌الدوله به ولیعهد داده است، مخبرالسلطنه و هیئت وزراء بعضی عنوانات کرده بودند که خبر به شاه و ولیعهد رسیده و از این مسئله بغایت متغیرند. سه روز قبل هم ولیعهد علانیه به مشارالیه بد می‌گفته است. ولیعهد 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 ذی‌قعدة ۱۳۳۷ ه. ق / ۱۴ اوت ۱۹۱۹).^۳

۱. در منابع ما راجع به این امتیاز سکوتی به چشم می‌خورد که بعید نیست عمدی باشد. اگرچه امتیازنامه مزبور در آرشیو وزارت امور خارجه موجود نیست ولی در اعطای آن جای تردید وجود ندارد، ر. ک. نورمن به مشارالسلطنه، ۱۵ اکتبر ۱۹۲۰؛ و نیز مخبرالسلطنه به وزارت امور خارجه، تلگراف رمز، استخراج در تهران نمره ۱۳۵۸، ۲۱ دلو ۱۲۹۹ ش، در پوشه 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 به وسیله مجلس بود.

۳. فطن‌الدوله به فرمانفرما، ۱۷ ذی‌قعدة ۱۳۳۷ ه. ق، مجموعه مکاتبات... فیروز میرزا فیروز، ج

ظاهراً علت مخالفت تبریزی‌ها با امتیاز ولیعهد به شیوه بهره‌برداری او از امتیاز کشتیرانی مربوط می‌شد. بنابر معتمدالوزاره، ولیعهد 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 ولیعهد می‌پرداخت. اگرچه در گذشته نیز این مبلغ اضافی توسط اداره مالیه اخذ می‌شد، اما برای امور عام المنفعه در خود ولایت هزینه می‌گشت. از همین رو آنچه اداره فواید از صاحبان محموله‌ها می‌گرفت تحمیلی از جانب ولیعهد بود که مخالفت اهالی را در پی داشت. سرانجام قرار شد که مبلغ زیادتی صرف معارف و ایجاد مدارس در ارومیه شود (جمادی‌الثانی ۱۳۳۸ ه. ق).^۱

کوشش شخصیت‌های بانفوذ ایرانی برای تحصیل امتیاز کشتیرانی دریاچه ارومیه برای بوداقیانس که چون دیگر سرمایه‌داران روسی در ایران موقعیتی متزلزل داشت، زنگ خطری جدی بود. توضیح آنکه سقوط تزارسم و ظهور شوروی برای روس‌هایی که در ایران امتیازات اقتصادی داشتند، به منزله از دست دادن منافی بود که در گذشته با حمایت و فشار سنت پترزبورگ به دست آمده بودند. زیرا لنین، رهبر دولت انقلابی و ضد سرمایه‌داری بلشویک‌ها، در دسامبر ۱۹۱۷ / ربيع‌الاول 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.^۲ به همین دلیل سرمایه‌داران مذکور می‌کوشیدند که با انتقال امتیازاتشان

۱. معتمدالوزاره، صص ۱۷-۳۱۵، ۲۳-۳۲۱.

۲. سپهر، ص ۴۵۶؛ میروشنکیف، ص ۸۴.

به اروپاییانی که به وسیله دولت‌های متبوع خود حمایت می‌شدند، سرمایه‌شان را نجات دهند.^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 و ثوق‌الدوله-کاکس آنها را تضمین کند، و نیز منافع سرمایه‌داران بریتانیایی مغایرت داشت. همین تضاد منافع، علاوه بر شوروی، موجب مخالفت متحدان بریتانیا - یعنی فرانسه و آمریکا - با موافقتنامه ۱۹۱۹ شده بود.^۲ در یک چنین شرایط بوداقیانس، در فقدان شخصیت نسبتاً بانفوذی چون امامقلی میرزا، برآن شد که با تمسک به دولتی غیر از شوروی حقوق خود را حفظ کند. از همین رو به ه. ف. استیونس، سوداگر بریتانیایی که قبلاً ذکر او رفت،^۳ پیشنهاد مشارکت در کشتیرانی را داد. استیونس خود در این باره می‌نویسد:

ما مخصوصاً از این چرخش وقایع خوشحال بودیم زیرا بر ما معلوم بود که بوداقیانس 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 کمپانی‌های نفتی آمریکایی در قضیه نفت شمال گردید.
 ۲. ا. ذوقی، تاریخ روابط سیاسی ایران و قدرت‌های بزرگ، ۱۹۲۵-۱۹۱۰، 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.

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 به‌عنوان فردی مشتاق درخواست شراکت کند.

استیونس نیز پس از بررسی اسناد و اطمینان از حق «انکارناپذیر» امامقلی میرزا و یقین 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 ربیع‌الاول ۱۳۳۸ ه. ق).^۲ بنابراین قرارداد تنها بوداقیانس پاسخگوی ورثه امامقلی میرزا بود (بند ۲). کمپانی استیونس و پسران^۳ در سرمایه‌ای که قبلاً 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، درحالی‌که سهم بوداقیانس در سه سال اول سالانه حداقل ۷۵۰۰ تومان و در سنوات 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

1. Wilouby Smith

2. H. Stevens, Memorandum.

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 اما بنام کمپانی استیونس از دولت ایران تقاضای امتیاز مزبور را می‌کردند. کمپانی استیونس نیز به نوبه 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. Djebrail 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.

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.^۱

از همین رو موافقت ورثه امامقلی میرزا با آن جلب گردید. یک ماه پس از امضای قرارداد شراکت، سلطان عبدالحمید میرزا مظفرالسلطنه، پسر ارشد امامقلی میرزا، با حضور در بخش کنسولی نمایندگی سیاسی بریتانیا در تهران، کتباً رضایت خود و برادرانش را با حذف فصل ششم قرارنامه ۱۳۳۰ ه.ق. و نیز با شراکت بوداقیانس و استیونس اعلام داشت (۶ ژانویه ۱۹۲۰ / ۱۴ ربیع الآخر ۱۳۳۸ ه.ق).^۲ بدین ترتیب موضوع بند ۱۱ قرارداد بوداقیانس - 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.^۳ به‌هرحال با انعقاد قرارداد شراکت بین بوداقیانس و استیونس، کشتیرانی دریاچه ارومیه در محدوده منافع بریتانیا قرار گرفت که برای مداخله مأمورانش پیش‌بینی‌های لازم در خود قرارداد به‌عمل آمده بود (بندهای ۹ و ۱۲). چند روز پس از امضای قرارداد، استیونس در یادداشتی که به ضمیمه آن اسناد مربوط به کشتیرانی و شراکتش را به کنسولگری بریتانیا در تبریز تسلیم کرد، پس از شرح چگونگی و روند شراکتش، سخن خود را از این قرار به‌پایان رساند.

۱. ر.ک. ص ۴۷.

۲. رضایت‌نامه مظفرالسلطنه که در آن امضای برادرش احمد میرزا به‌عنوان شاهد نیز دیده می‌شود در FO 248 / 1231 موجود است.

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

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 افشای 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 عاقد موافقتنامه اوت ۱۹۱۹ ایران و انگلیس بود که علی‌رغم فترت مجلس امتیاز کشتیرانی را به ولیعهد اعطا 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. پرواضح 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 در نتیجه قرارداد شراکت استیونس-بوداقیانس کان لم یکن می‌گشت.

بوداقیانس که با تشخیص دست‌بالای بریتانیا در ایران، به جای ویلویی اسمیت آمریکایی، استیونس انگلیسی را برای شراکت 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 توقیف شناورهای بوداقیانس-استیونس، از فعالیت آنها جلوگیری کردند (ربیع‌الثانی ۱۳۳۸ ه. ق / دسامبر

1. H. Stevens, Memorandum.

۱۹۱۹). در نتیجه «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 خارجه ایران، از جانب نمایندگی سیاسی بریتانیا نیز اقدامی برای پیگیری امر بعمل نیامد و کشتی‌ها همچنان در توقیف باقی ماندند.^۱ به احتمال قوی این سکوت نمایندگی سیاسی بریتانیا را باید نتیجه خودداری لندن از فشار بر دولت و ثوق‌الدوله 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 خارجه بریتانیا، و تلاش‌های سرپرسی کاکس و جانشین او هرمن نورمن، وزرای مختار بریتانیا در تهران، و ثوق‌الدوله در به اجرا درآوردن موافقتنامه توفیقی حاصل نکرده بود. علاوه بر این در پی 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 و ثوق‌الدوله منجر گردید.

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

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)، بر مبنای سیاستی که با اهداف بریتانیا هماهنگی چندانی نداشت، نه تنها اجرای موافقتنامه ۱۹۱۹ را موکول به تصویب مجلس کرد بلکه مشاور الممالک 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 آیرونساید، فرمانده جدید قوای نظامی بریتانیا در شمال ایران (Norperforce)، برای به اجرا درآوردن 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 پیشروی 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 مصرانه عزل کلنل استاروسلسکی و دیگر افسران روس تزاری را از فرماندهی بریگاد قزاق طلب می کردند.^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 مداخله اش 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

یک چنین شرایط، حق کشتیرانی بوداقیانس - استیونس مجدداً از سوی نمایندگی سیاسی بریتانیا مطرح گردید و از آن پس بُعد سیاسی یافت. نورمن با تأکید بر لزوم رعایت حقوق بوداقیانس - استیونس به مشارالسلطنه، وزیر امور خارجه، نوشت که برای تشکیل کمیسیون سابق‌الذکر آماده همکاری با دولت ایران است مشروط بر آن‌که از کشتی‌ها رفع توقیف 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 خسارتی که بواسطه 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 وارده زیادت‌تر خواهد بود.» وی همچنین از مشارالسلطنه خواست که به هیئت دولت ایران اطلاع دهد که

دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان مخصوصاً در این مسئله
علاقتمند می‌باشند و هر تعویق بلاجهتی که در انجام این امر رخ
دهد 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، پرشه ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

مستعفی گردید (۱۲ صفر ۱۳۳۹ / ۲۶ اکتبر ۱۹۲۰) و احمدشاه به ریاست وزرایی فتح‌الله اکبر سپهدار اعظم که از سوی نورمن پیشنهاد شده بود، تن داد. اگرچه سپهدار اعظم با انفصال استاروسلسکی و دیگر افسران روس مراتب پیروی خود را از منویات بریتانیا نشان داد (۲۹ اکتبر)، ولی نورمن همچنان موضوع کشتی‌ها را پی‌گیری کرد و در مراسلاتی با مضمون مکتوب فوق‌الذکر اما شدیدالحن تر رفع توقیف از کشتی‌های بوداقیانس - استیونس را می‌طلبید. در ۲۱ ربیع‌الاول به فهیم‌الدوله، کفیل وزارت امور خارجه، نوشت:

این مسئله حال به قدری وخامت پیدا نموده که دولت انگلستان بیش از این نمی‌تواند تحمل بنماید که بلاپروا حقوق یک نفر رعیت انگلیس بملاحظه والا حضرت ولیعهد از میان برود... خیلی خرسند خواهیم 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 متوسل 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، پوشه ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه.

نورمن در همین مراسم اظهار داشت که دولت ایران مسئول خسارت وارده به بوداقیانس - استیونس بود که تا آغاز دسامبر ۱۹۲۰/۲۳ ربیع الاول ۱۳۳۹ مبلغ آن به ۴۸۲۰۴۰ قران بالغ می شد. وی افزود

خیال دارم بدولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان پیشنهاد نمایم که... مبلغ ادعائیه حالیه... و همچنین دعاوی آتیه را نیز قرض دولت ایران دانسته از عایدات گمرکات کرمانشاهان و سیستان بردارند. اگر دولت علیه ایران نمی خواهند که مالیه پریشان ایران دچار این تحمیل تازه بشود، خوب است بر علیه هر شخصی که در این مسئولیت خسارات جبریه وارده بر آقایان استیونس و بود اقیانس با دولت شرکت داشته اقدامات مؤثر بعمل آورند.^۱

چنین می نماید 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 کشتی ها 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 نمی توانست به موقعیت بوداقیانس به عنوان مستأجر قانونی لطمه وارد آورد، ولی مستأجرین خواهان آن بودند که «حقوق خانواده امامقلی میرزا از روی بی پروائی از میان نرود» (۲۷ ربیع الثانی ۱۳۳۹).^۲ گفتنی آنکه از دیدگاه نورمن حقوق

۱. نورمن به کفیل وزارت امور خارجه (فهمیم الدوله)، ۱۷ دسامبر ۱۹۲۰، پوشه ۴، کارتن 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

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 مبنای 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 (جمادی‌الاول ۱۳۳۹ ه. ق).^۳ اما مخبرالسلطنه، با توجه به شورش اسماعیل آقاسمیکو (سمیتقو) در ارومیه که ظاهراً در آن اواخر تنها کشتی ولیعهد - موسوم به آدمیرال - را به غنیمت گرفته بود،^۴ شناورهای بوداقیانس-استیونس

→

ضروریست که سهواً ۷ ژانویه ۱۹۲۰ (ربیع‌الثانی ۱۳۳۸ ه. ق) تحریر شده است. از آنجا که در ژانویه ۱۹۲۰ کاکس وزیرمختار بریتانیا در ایران بود و نیز در متن سند به مراسله مورخه ۱۷ دسامبر ۱۹۲۰ / ۶ ربیع‌الثانی ۱۳۳۹ ه. ق ارجاع داده شده است، می‌توان به اشتباه مذکور پی برد. مؤید این نکته تاریخ مذکور در ترجمه مراسله، یعنی ۲۷ ربیع‌الآخر ۱۳۳۹، می‌باشد.

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

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

←

را همچنان در توقیف نگاهداشت. علاوه بر این فقدان سوابق کشتیرانی در ادارات تبریز را به رئیس‌الوزرا اطلاع داد و نوشت:

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

درحالی‌که توقیف شناورها ادامه داشت، مخبرالسلطنه، ظاهراً از سر وطن خواهی و بدون تشکیل کمیسیون، شرکت بودقیانس و استیونس را فاقد اعتبار اعلام کرد. از همین رو نورمن ده روز پس از کودتای سوم حوت ۱۲۹۹ ش رضاخان (رضاشاه آینده)، از مدیرالملک، وزیر امور خارجه در کابینه سید ضیاءالدین طباطبایی، درخواست کرد که

دستورالعمل و تعلیمات آقای مخبرالسلطنه داده شود که از مداخله در اموری که بهیچوجه مربوط بایشان نیست خودداری نمایند و احکامی را که بایشان داده شده مبنی بر اینکه آقایان بودقیانس و استیونس باید مجاز باشند که مجدداً مشغول کشتیرانی شوند

→

مخبرالسلطنه مخبره شد، پرشه ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹ ه.ق) آرشیو وزارت امور خارجه. ظاهراً قوای دولتی به کمک یکی از کشتی‌های بودقیانس کشتی مزبور را بازپس گرفتند، ر. ک. همان اسناد و نیز مخبرالسلطنه به وزارت خارجه، تلگراف رمز، نمره ۴۸۹، ۹ جمادی‌الاولی ۱۳۳۹، همانجا. چندسال بعد کشتی آدمیرال در عملیات قوای دولت علیه اسماعیل آقا مورد استفاده قرار گرفت، ر. ک. ا. جهانبانی، خاطراتی از دوران درخشان رضاشاه کبیر: نبرد شکریازی و ساری‌دش، تهران، ۱۳۴۶، ص ۱۹۳.

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

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 می کرد. گرچه کمیسیون مزبور هیچگاه در تبریز تشکیل نشد، مخبرالسلطنه نتیجه بررسی خود را از این قرار گزارش کرده است

کشتیرانی دریاچه ارومی و استفاده از جزایر آن بموجب فرمان تیول امامقلی میرزا بود... سابقاً در دولت رسم نبود امتیاز در این موارد داده شود. در رسیدگی معلوم شد لفظ اختیار را تراشیده، امتیاز کرده اند، سایر نوشتجات 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 نمی رسد.^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 محتشم السلطنه وزیر امور خارجه ذکر می کند.

۳. آرتور میلسپو مبنای ادعای امامقلی میرزا را اسناد و فرامین «متناقض» دولت های 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 می دانست، ر. ک.

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

در سازمان اسناد ملی، ۲۵۳۹/۲۴۰۰۰۲۵۲۵/۱۱۲.

۴. ر. ک. صص ۲۷-۲۵.

به هرروی جلوگیری از کشتیرانی تا تشکیل کابینه قوام السلطنه که جانشین دولت طرفدار بریتانیای سید ضیاءالدین شده بود، ادامه یافت. نورمن با ارائه فهرست خسارات وارده به بوداقیانس - استیونس (۴۸۰۰۴۰ قران) و طرح لزوم جبران آن، از محتشم السلطنه وزیر امور خارجه درخواست کرد که «دولت ایران فوراً دستورالعمل 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 می دهند و بنا بر مصالح دولت ایران لزوم تسویه این فقره را بدون تعویق بیش از این به جناب عالی خاطر نشان می نمایم (۱۰ سرطان ۱۳۰۰).^۱

ظاهراً حربه ادعای خسارت و نیز لحن هشداردهنده یک بار دیگر کارآیی خود را نشان داد. هیئت دولت با تصویب رفع توقیف از شناورهای بوداقیانس و تجدید فعالیت او براساس قرارنامه، تصمیم به رسیدگی به اسناد ورثه امامقلی میرزا در تهران گرفت (۲۴ اسد).^۲ چند روز بعد بوداقیانس طی تعهدی کتبی از جانب خود و شریکش، با چشم پوشی از خسارت وارده، پذیرفت که تا تعیین تکلیف نهایی امتیاز امامقلی میرزا، مال الاجاره در توقیف دولت باشد. همچنین قبول کرد که در صورت صدور رأی بطلان ادعای ورثه امامقلی میرزا، خود را مستأجر دولت ایران بداند (۱ سنبله ۱۳۰۰).^۳ شایان ذکر

۱. نورمن به محتشم السلطنه، ۱ ژوئیه ۱۹۲۱ و فهرست ضمیمه آن، پوشه ۴، کارتن ۳۷ (۱۳۳۹) ق. ۵.

۲. ریاست وزراء (قوام السلطنه) به وزیر امور خارجه (محتشم السلطنه)، نمره ۸۲۸۷، ۳۰ اسد ۱۳۳۹ ق. ۵، همانجا.

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

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 عهدنامه مزبور را به عمل آورد (۷ سنبله).^۱ عدم توافق استیونس با بوداقیانس در مورد مفاد عهدنامه اخیر چندان عجیب نیست. زیرا شراکت او در صورتی وجهه قانونی داشت که حقوق ورثه امامقلی میرزا از سوی دولت ایران پذیرفته می شد، حال آنکه عدم پذیرش حقوق ورثه امامقلی میرزا از جانب دولت ایران، موقعیت بوداقیانس را مخدوش نمی کرد.

تصمیم اخیر دولت ایران برای از سرگیری فعالیت بوداقیانس بزودی تحت الشعاع تقابل خواست بریتانیا با سیاست رویکرد به قدرت سوم قوام السلطنه قرار گرفت که برای استقراض و نیز واگذاری امتیاز نفت شمال به آمریکایی ها روی آورده بود، سیاستی که واکنش منفی لندن و مسکو را به یک میزان برانگیخت.^۲ چنین می نماید که در

۱. نورمن به وزیر امور خارجه ایران، ۳۰ آگوست ۱۹۲۱، همانجا.

۲. از ژوئیه ۱۹۲۱ وزارت امور خارجه بریتانیا برای جلوگیری از استقراض ایران از آمریکا تصمیم به استفاده از فشار مالی بر ایران گرفت و در پی آن جهت ممانعت از واگذاری امتیاز نفت شمال به کمپانی آمریکایی استاندارد اویل عواید نفت جنوب ایران را نیز قطع کرد. ر. ک. محمدتقی بهار، تاریخ مختصر احزاب سیاسی ایران، ج ۱، ج ۲، تهران، ۱۳۵۷، صص ۲۰۲-۱۹۴؛ ح. مکی، تاریخ بیست ساله ایران، ج ۲، تهران، ۱۳۲۴، صص ۶۸-۷۲ و ۱۴۶؛ فاتح، صص ۴۲-۳۳۱؛ م. س. ایوانف، تاریخ نوین ایران، ترجمه ه. نیزابی و ح. قائم پناه، تهران، ۱۳۵۶، صص ۵۸-۶۰.

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

برای اسناد ایرانی مربوط به نفت شمال، ر. ک. اسنادی از امتیاز نفت شمال (۱۳۰۳-۱۳۰۱ ه. ش.)، تهیه و تنظیم اداره کل آرشیو، اسناد و موزه دفتر رئیس جمهور، تهران، ۱۳۷۹؛ نیز گزیده اسناد روابط ایران و آمریکا، به کوشش س. ع. موجانی، تهران، ۱۳۷۵.

پاسخ به فشارهای بریتانیا، قوام السلطنه با تجدیدنظر در تصمیم یادشده، دستور ادامه توقیف شناورها را صادر کرد. از همین رو بود که رونالد بریجمن، 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 (۱۳ میزان ۱۳۰۰ ش).^۱ اما دولت قوام السلطنه پیش از هر اقدام، بزودی ساقط گردید (جدی ۱۳۰۰ ش / جمادی‌الاولی ۱۳۴۰ ه. ق).

جانشین قوام السلطنه، مستوفی‌الممالک، سیاستمداری خوشنام و معتدل بود. در دولت او مخبر السلطنه که قبلاً دیدگاه و اقداماتش علیه ادعای بوداقیانس - استیونس تشریح گردید، وزارت فواید عامه را برعهده 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 ولیعهد به توقیف شناورهای بوداقیانس مبادرت ورزیده بود، با گذشت زمان خود در کشتیرانی دریاچه منافع مستقیم به دست آورد. زیرا با انعقاد پیمان مودت ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ / ۱۳۳۹ ه. ق ایران و شوروی،^۲ مسکو کلیه امتیازات و مؤسسات دوران تزاری را، از جمله کمپانی خط آهن 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 برعهده «اداره

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

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

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

راه آهن تبریز و کشتیرانی دریاچه ارومیه» گذاشت که تابع «اداره کل طرق و شوارع» از دوایر 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 اسناد باقیمانده از سالهای ۱۳۰۱ ش به بعد از بوداقیانس به عنوان مالک شناورها یاد می‌شود (نک. صفحات بعد). به هر روی به گفته آرتور میلسپو، رئیس خزانه‌داری کل ایران، وضعیت شناورهای کم‌تعداد 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 راه آهن تشکیل می‌دادند.^۲

بحریه‌ای که دستاورد پیمان ۱۹۲۱ ایران-شوروی بود، بزودی 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 راه آهن - ۴ کشتی موتوری و ۴

→
به ایران داده بود، ر.ک.

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

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

2. Millsaugh, pp. 274-275.

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

درحالی‌که 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 به‌ویژه 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. درپی مخالفت کارساز ملیون ترک با مفاد عهدنامه سور^۲، ازجمله تشکیل کشوری ارمنی در شرق آسیای صغیر و نیز پیش‌بینی کشوری برای کردها (ذیقعه ۱۳۳۸ ه. ق / اوت ۱۹۲۰)،^۳ در لوزان کنفرانس دیگری با شرکت دول فاتح جنگ برای خاتمه‌دادن به منازعه ترکیه و یونان بر سر بغازها و حل‌نهایی مسئله شرق برپا گردید (۱۳۴۱ ه. ق / ۲۳-۱۹۲۲ / ۱۳۰۱۰۲ ش). اگرچه در کنفرانس مزبور مسائل مناطق خاوری آسیای صغیر نیز مورد مذاکره قرار گرفت، اما علی‌رغم حمایت شوروی، مخالفت بریتانیا و متحدانش مانع از حضور نماینده ایران در کنفرانس شد (۱۳۰۱ ش). ازجمله 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؛ ژ. پیرن، 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.

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 یک سو، 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 اخیرالذکر مستوفی‌الممالک و مشیرالدوله، در این باره متذکر 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 هرروی 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 ۲۸۳-۲۷۵؛ مکی، ج ۲، صص ۱۵۷-۱۵۴. برای حمایت شوروی ر.ک. همانجاها 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 تقنینیه مجلس شورای ملی، جلسه ۵۱ (۲۲ سنبله ۱۳۰۳ ش)، مرکز اسناد کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ص ۱۴۲؛ قس اظهارات نصرت‌الدوله (مخبر کمیسیون خارجه در مجلس پنجم) در جلسه ۶۵ (۱۳ میزان ۱۳۰۳ ش)، مذاکرات مجلس شورای ملی: دوره پنجم تقنینیه، ج ۱، ص ۴۴۰.

رضاخان سردار سپه داد که قبلاً در ۲۵ عقرب ۱۳۰۰ ش از همکاری بوداقیانس در کمک به فحطی زدگان شوروی برخوردار شده بود.^۱

به موازات تحولات اخیر آنچه توجه به کشتیرانی دریاچه را ضروری تر می کرد، از سرگیری مذاکرات ایران و شوروی در دوران دولت های اخیرالذکر مستوفی الممالک و مشیرالدوله بود که به انعقاد عهدنامه تجاری ۳ ژوئیه ۱۹۲۴ / ۱۲ سرطان ۱۳۰۳ بین دو کشور منجر گردید. زیرا انعقاد این عهدنامه می توانست با رفع موانع موجود، موجب توسعه روابط بازرگانی بین دو کشور و در نتیجه فعالیت و سودآوری کشتیرانی دریاچه بشود. ناگفته نماند که منافع بالقوه کشتیرانی بر مقامات ایرانی پوشیده نبود.^۲ متقابلاً همین منافع ناشی از سرگیری تجارت ایران با شوروی خود می توانست انگیزه خوبی برای تداوم ادعای بوداقیانس - استیونس، و در نتیجه فشار نمایندگی سیاسی بریتانیا برای استیفای حقوق آنها گردد. به هر روی چندماه پیش از انعقاد عهدنامه تجاری، دولت سردار سپه در اقدامی که بی تردید می توانست رضایت همزمان بریتانیا و شوروی را فراهم آورد،^۳ درصد فیصله ادعای بوداقیانس - استیونس برآمد 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 سردار سپه برای کمک به فحطی زدگان شوروی تشکیل داده بود تا بدین وسیله روابط خود با مسکو را تحکیم بخشد، ر. ک. مکی، ج ۱، ص ۳۴۴.

۲. مسئولین راه آهن تبریز قبلاً منافع بالقوه کشتیرانی دریاچه را به دولت ایران اطلاع داده بودند، ر. ک. معزالدوله (جنرال کنسول ایران در تفلیس) به وزارت امور خارجه، نمره ۲۱۹۰، ۱۸ دلو ۱۳۳۹، پوשה ۹، کارتن ۵۲ (۱۳۳۹ ه. ق)، آرشیو وزارت امور خارجه؛ و نیز

گزارش سابق الذکر N. Možarov مدیرخط آهن تبریز در نوامبر ۱۹۲۲.

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

۱۹۲۴ / ۱۵ 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 صرف‌نظر 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 ماجرای جمهوری و تشکیل دولت دوم سردار سپه ناشی می‌شد. به‌هرروی 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.

شاید این مبلغ برای خریداری مایملک بوداگیانس زیاد باشد، لکن اگر این مساعدت نمی‌شد، طرف حاضر نمی‌گردید. و اما نسبت باینکه سابقه سوئی ممکن است ایجاد نماید باید ملاحظه نمود آیا سابقه سوء خطرناکتر است یا از دست دادن دریاچه ارومیه؟ بعلاوه دولت بموجب این لایحه مایملک بوداگیانس را خریداری خواهد کرد و بهیچ وجه سوء سابقه ایجاد نخواهد 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 بوداگیانس باین دعاوی بوداگیانس خاتمه داده شود.^۱

مشیرالدوله که خود عضو کمیسیون بودجه بود، در موافقت با خرید مایملک بوداگیانس 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 چندسال جبران پرداخت این وجه بشود» (۱۷ سنبله ۱۳۰۳).^۲ گفتنی آنکه در همان روز کمیسیون خارجه مجلس به ریاست مستوفی الممالک نیز لایحه را «از نقطه نظر مصالح سیاسی و مملکتی با اکثریت آراء تصویب [کرد].»^۳ در مجلس لایحه دولت با مخالفت مرحوم سیدحسن مدرس، رهبر فراکسیون اقلیت، مواجه شد. وی با تأکید بر اینکه «معامله چه

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

۲. همانجا.

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

مادی باشد، چه سیاسی باشد، همیشه دوطرف می خواهد [و] یک ثمن مثنی، استدلال می کرد چون فرمانی که منشاء حقوق امامقلی میرزا، و در نتیجه بوداقیانس، باشد ارائه نشده بود، لذا لایحه دولت به مثابه معامله ای یک سویه بود که درازای مبلغ پرداختی چیزی به دست نمی آورد.^۱ در مقابل، نصرت الدوله، مخبر کمیسیون خارجه، 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 افزود

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 بدهیم از نقطه نظر استراتژیک و بالاخره هیچ اجنبی 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 ابتیاع مایملک بوداقیانس را با افزودن تبصره ای به شرح زیر تصویب کرد:

۱. مذاکرات مجلس شورای ملی دوره پنجم تقنینیه، جلسه ۶۵ (۱۳ میزان ۱۳۰۳)، ج ۱، ص ۴۴۰.

دعاوی موجود بین ورثه امامقلی میرزا و بوداقیانس را دولت در ضمن این معامله خاتمه می‌دهد (۱۳ میزان ۱۳۰۳).^۱

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

بر طبق اطلاعات واصله بدوستاندار، بانک شاهنشاهی ایران نظر بمعلوم نبود [ن] وضعیت میسیون مالی آمریکایی دیگر حاضر نیست برای تأدیه مبلغ ۳۲۰,۰۰۰ تومان به استیونز و بوداقیانس 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 متمنی 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 ۷۶۳۳، ۲۲ میزان ۱۳۰۳، پوشه ۱۳، کارتن ۳۹ (۱۳۰۳ ش)، آرشیو وزارت امور خارجه.

2. Millspaugh, pp. 203 ff;

بهار، ج 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، پوشه ۱۳، کارتن 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 مشارالملك، وزیر امور خارجه، به ادموند آوی، کاردار بریتانیا که در غیبت لورین مسئولیت امور نمایندگی سیاسی را داشت، اطلاع داد که

لازم است بدو ابداعیانس یا نوشته ترک دعوا از ورثه امامقلی میرزا تحصیل نموده ارائه بدهد یا اینکه بدعاوی موجود بین ورثه امامقلی میرزا و ابداعیانس رسیدگی و خاتمه داده شود (۲۰ عقرب ۱۳۰۳).^۲

توضیح آنکه ورثه امامقلی میرزا از چندی پیش رسماً 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 «تبصره» 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 ۲۹۰، ۷ نوامبر ۱۹۲۴، همانجا.

۲. مشارالملك به آوی، مسوده، نمره ۱۲۸۶۰، ۲۰ عقرب ۱۳۰۳، همانجا.

۳. وزارت مالیه به وزارت خارجه، نمره ۱۸۰۰۱/۲۴۳۹۵، ۳ میزان ۱۳۰۳؛ دختر امامقلی میرزا (همسر مجدالسلطنه افشار) به وزارت خارجه، ۱۸ ربیع‌الثانی ۱۳۴۳؛ عبدالحمید میرزا به وزارت خارجه، ۲۵ عقرب ۱۳۰۳؛ همو به وزارت فواید عامه، سواد، ۲۷ عقرب ۱۳۰۳، همانجا.

۴. بهار، ج ۲، صص ۹۰-۱۸۹.

امامقلی میرزا گردید و با پرداخت ۳۲۰,۰۰۰ تومان حقوق بوداقیانس - استیونس را به خود انتقال داد (۱۷ فوریه ۱۹۲۵ / ۲۸ دلو ۱۳۰۳).^۱ 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 گلخانه (۱ انبار)، قطعه زمینی کوچک در سولدوز و ۳ ورست راه فرعی که ارزش کل آنها از ۱۵-۲۰,۰۰۰ تومان تجاوز نمی کرد. 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.^۲ با توجه به مفاد قرارنامه های 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، می توان دریافت که بوداقیانس و به ویژه استیونس در معامله خود با دولت ایران سود چشمگیری حاصل کردند، 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، سرباز زد.^۳

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

List des propriets de la Compagnie Stevens-Boudaghiantz, 17 Février 1925,

همانجا.

۲. گزارش مفتشان، صص ۵۴-۵۵.

۳. ذکاءالملک به عبدالحمید میرزا (پسر امامقلی میرزا)، نمره ۹۴۴۱، ۱۰ قوس ۱۳۰۳، پوشه

انتزاع حقوق بوداقیانس-استیونس و انحصار کشتیرانی به دولت با خوشبینی در باب آینده کشتیرانی دریاچه همراه بود. چندماه پیش از فیصله کار بوداقیانس، معاهده 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 می نمود.^۱ وزیر مالیه، ذکاءالملک فروغی، خود در لزوم خرید حقوق بوداقیانس، به مجلس اظهار کرده بود

آقایانی که اطلاع دارند می دانند که فواید کشتیرانی دریاچه ارومیه اگر در تحت یک قاعده منظمی درآمد چقدر است، و اگر مشکلاتی نداشته باشد مبلغ گزافی در هر سال عایدی دارد که این مبلغ [۳۲۰,۰۰۰ تومان] را که حالا ما می پردازیم در ظرف سه چهارسال می توانیم در بیاوریم.^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 (سیدحسن تقی زاده)، سواد، نمره ۵۵۴۴، ۱۳۱۱/۶/۲؛ همو به مدعی عمومی دیوان محاکمات، سواد، نمره ۶۵۷۲، ۱۳۱۱/۷/۲۰، سازمان اسناد ملی، ۵۶۰۱/۲۴۰۰۱۸۴۵۵، ۴ الف الف.

1. Sventitski, p. 205;

گفتنی آنکه بلشویک ها 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 تقنینیه، ج ۱، ص ۴۴۱ (جلسه ۶۵).

جدول II

واردات و صادرات بندر شرفخانه به وسیله کشتی**

صادرات (پود)	واردات (پود*)	سال (ه.ش)
۸۲۱۱	۷۴۳۹۷	۱۳۰۰
۷۴۴۴۰	۷۰۰۱۲	۱۳۰۱
۴۹۶۵۹	۱۴۴۵۲۳	۱۳۰۲
۹۵۲۱۱	۵۱۹۴۱۵	۱۳۰۳
۱۶۲۰۶	۸۲۷۲۵۲	۱۳۰۴
۷۳۳۳۹	۵۲۸۵۲۵	۱۳۰۵
۷۴۶۱۱	۶۵۱۱۲۹	۱۳۰۶

* هر پود: ۱۶,۳۸۰ کیلوگرم

** منبع: گزارش مفتشان

بنابر میلسپو، رئیس خزانه داری کل که خود از امضاءکنندگان موافقتنامه اصولی خرید حقوق بوداقیانس بود،^۱ پس از انحصار کشتیرانی، شناورهای دریاچه ارومیه منبع درآمد خوبی برای دولت شده بودند. مضافاً اینکه مخارج تعمیرات کشتی های دولت به حداقل رسیده بود.^۲ علی رغم این آگاهی ها، شواهدی در دست است که مداخله دولت در کشتیرانی از همان آغاز غیرسازنده بود. اگرچه سیاست بازرگانی شوروی با ممانعت از رشد مناسبات تجاری بین دو کشور می توانست در روند توسعه کشتیرانی دریاچه ارومیه اختلال

۱. برای متن توافقنامه و امضای شهود ر.ک. پرشه ۱۳، کارتن ۳۹ (۱۳۰۳ ش)، آرشیو وزارت امور خارجه.

2. Millespough, p. 275.

کند،^۱ ولی به نظر می‌رسد که انحصار کشتیرانی به دولت ایران و تأثیر مدیریت دولتی آن مخرب‌تر از سیاست بازرگانی شوروی بود. پیش از انعقاد پیمان بازرگانی با شوروی، در دورانی که از فعالیت بوداقیانس جلوگیری می‌شد، کمپانی راه‌آهن از بابت کشتیرانی مالیاتی به دولت نمی‌پرداخت. ما از دوازده هزار تومان مالیات «لاوصول» کشتی‌های دریاچه در ۱۳۳۹ ه. ق / ۱۲۹۹ ش آگاه هستیم.^۲ از آنجا که برای دولت جایگاه اقتصادی کشتیرانی اهمیت ثانوی داشت، از بدو واگذاری راه‌آهن و کشتیرانی از جانب شوروی، دولت ایران برای تداوم کار کشتیرانی که درآمدش تکافوی هزینه آن را نمی‌کرد، ماهانه مبلغ دو بیست تومان از طریق اداره راه‌آهن به کشتیرانی می‌پرداخت. به گفتهٔ یمین السلطنه، کارگزار ارومیه، کمبود درآمد کشتیرانی از آن روی بود که

تجار ارومی و ساوجبلاغ و مراغه و تبریز موقعی که می‌خواستند مال‌التجاره خود را به وسیله کشتی روانه نمایند مجبور بودند در نقاط مذکور به چند نفر اشخاص معینی^۳ که از طرف اداره کشتیرانی افتخاراً تعیین شده بود [ند] مال‌التجاره خود را با قیمت گزاف 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 اسناد ایرانی که نشان‌دهندهٔ موانع توسعه بازرگانی بین دو کشور می‌باشد ر. ک. اسناد روابط ایران و شوروی (دورهٔ رضاشاه، ۱۳۰۴-۱۳۱۸ ه. ش)، به کوشش م. ط. احمدی، تهران، ۱۳۷۴، صص ۷۵ به بعد.

۲. «صورت کل عایدات وصولی پیچی نیل» ضمیمه راپرت پنجشنبه ۱۴ جدی / ۶ جمادی‌الاولی ۱۳۴۰ ه. ق به مجلس شورای ملی در مجموعهٔ مکاتبات،... فیروز میرزا، ج ۱، ص ۱۷۵.

۳. کذا فی الاصل

مالالتجاره محموله از روسیه به تبریز در هر پوطی شش قران برای تجار تمام می شد در صورتیکه بیش از سه قران عاید اداره کشتیرانی نمی گردید، به همین ملاحظه تجار مالالتجاره خود را از راه خشکی با قاطر که به مراتب کرایه اش ارزان تر بود حمل و در نتیجه خسارت کلی متوجه دولت و منافع عمده عاید آن اشخاص می گردید.

یمین السلطنه می افزاید که اداره راه برای رفع این مشکل با واگذاری مسئولیت حمل کالاها به مأمورین فواید عامه، کرایه مالالتجاره ارومیه را پوطی ۳ قران تعیین کرد و قرار بود که برای مراغه و ساوجبلاغ که فاصله شان تا دریا بیشتر بود، نرخ دیگری معین شود. همو اظهار امیدواری می کند که «بدین ترتیب محقق است که مبالغ کلی بر عایدات دولت افزوده خواهد شد» (۱۳۰۲ ش).^۱ ظاهراً از پی تصمیم اخیر، اداره راه آهن برای تشویق حمل کالا به وسیله کشتی، سیاست پرداخت سوبسید برای کاهش کرایه را پیش گرفت. از همین رو چند ماه پیش از انحصار کشتیرانی، در تعرفه ای که در ۲۵ ثور ۱۳۰۳ ش منتشر کرد، متذکر شد که حمل محمولات از مراغه به ارومیه ۲ قران هزینه داشت، ولی «محض رفاه حال مهاجرین ارومیه تعرفه حمل غله از مراغه به ارومیه موقتاً تا رفع پریشانی آن صفحات اقران و ۲۵ سانتیم معین گشته [بود].» مضافاً همین تعرفه نشان می دهد که دیگر بین بنادر و جزایر دریاچه سرویس منظم وجود نداشت،^۲ حال

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

۲. تعرفه کشتیرانی دریاچه ارومیه، نمره ۱۱۰۲/۵۷۳، ۵ ثور ۱۳۰۳، سازمان اسناد ملی، ۵۰۲/۲۴۰۰۰۹۰۰۸. ۱۳۱۵.

آنکه در گذشته‌ای نه‌چندان دور این سرویس از چنان سودآوری برخوردار بود که بتواند موجب اختلاف بین بودافیانس و امامقلی میرزا شود.^۱ چنین می‌نماید که سرویس مزبور در دوران سلطنت رضاشاه نیز هیچگاه تجدید نگردید، زیرا در همین دوران تعلیف احشام در جزایر متروک شد.^۲ به‌هرحال اگرچه سیاست پرداخت سوبسید از سوی، از سوی دیگر رشد تجارت خارجی که از قرارداد بازرگانی ایران و شوروی ناشی می‌شد، موجب افزایش نسبی حمل و نقل به‌وسیله کشتیرانی انحصاری دولت در دریاچه ارومیه شد (نک جدول II)، ولی هیچگاه موجب توسعه کشتیرانی نگردید. به احتمال قوی افزایش عوارض حمل بار به‌وسیله خط‌آهن که در فاصله ۴۲-۱۳۳۶ ه. ق / ۲۴-۱۹۱۸ برای هر پود مال‌التجاره به ۱۰ شاهی رسید، و نیز افزایش کرایه با ممانعت استفاده از تمام ظرفیت خط‌آهن تبریز-جلفا، موجب رویکرد تجار به حمل کالاها به‌وسیله چهارپایان و راه زمینی می‌گردید که ارزان‌تر بود. این می‌توانست در رشد تجارت ایران با شوروی و در نتیجه در ترابری به‌وسیله کشتی‌های دریاچه اثر منفی داشته باشد.^۳ علاوه بر آنچه ذکر شد سوءمدیریت اداره راه‌آهن و کشتیرانی دریاچه ارومیه عامل دیگری بود که مانع از توسعه کشتیرانی می‌شد. سه‌سال پس از انحصار کشتیرانی به‌وسیله دولت، اوضاع مالی اداره مزبور «حقیقتاً موجب نهایت تأسف و تأثر» بود. از

۱. ر.ک. صص ۶۴-۶۵.

۲. رزم‌آرا، جغرافیای نظامی ایران: آذربایجان باختری، ص ۱۳.

۳. معتمدالسلطنه به کابینه ریاست وزراء، مسوده، ۱۶ ربیع‌الاول ۱۳۳۸، پوشه ۵، کارتن ۵۲ (۱۳۳۸ ه. ق)؛ ب. شومیاتسکی (وزیر مختار شوروی) به وزارت امور خارجه ایران، نمره ۱۲۵۳، ۲۶ ایون ۱۹۲۴؛ همو به همان، نمره ۳۰۷۴، ۲۱ آگوست ۱۹۲۴، پوشه ۱۳، کارتن ۵۴ (۱۳۰۳ ش)، آرشیو وزارت امور خارجه.

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

در این چندساله اخیر و تصادف با بحران تجارتي و اقتصادي، دولت مخارج هنگفتي براي حفظ حيثيات خود و دائر نگاهداشتن مؤسسات فوق‌الذکر متحمل شده که امروزه بواسطه بهبودی اوضاع تجارت باید خسارات وارده را حتی المقدور جبران نماید و این موقعیت هم حاصل نمی‌شود مگر به وسیله 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... متمنی است اقدام سریع و توجه مخصوص از نظر مسئولیت مشترکی که از حیث تنظیم امور مالی این‌گونه مؤسسات دارند، مبذول فرمایند تا زودتر به وسیله رفع نواقص و تسریع در تدارک حوائج مؤسسه، دولت تدریجاً به جبران خسارات وارده در سنوات اخیر موفقیت 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 فلاح و تجارت و فواید عامه به وزارت مالیه، ۱۳۰۶/۱۲/۶، سازمان اسناد ملی،

۰۲/۲۴۰۰۰۹۰۰۸ هس ۱۳۱۵.

۲. گزارش مفتشان، صص ۵۸-۵۶.

ظرفیت کل شناورهای امامقلی میرزا در ۱۳۳۲ ه. ق،^۱ حاکی از عدم افزایش ظرفیت آنها در سالهای انحصار دولت است. از آنجا که در ۱۳۲۰ 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 (۱۳۴۴ 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 به وسیله قشون روسیه دانست (۱۳۳۳ ه. ق).^۴ از آن پس در منابع ما شناورهای بارکش جانشین کشتی‌های بادی می‌شوند. از این بارکش‌ها که به وسیله کشتی‌های موتوری یدک کشیده می‌شدند، برای حمل محموله‌ها استفاده می‌شد. پرواضح 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 نمی‌یافت. کارهای فنی و نیز هدایت کشتی‌های موتوری

۲. رزم‌آرا، ص ۱۵.

۴. نک. ص ۶۵.

۱. ر. ک. ص ۵۸.

۳. نک. صص ۴۷ و ۶۱.

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

کارهای فنی راه آهن تبریز و کشتیرانی به طور 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 نیآورده‌اند، و با آنکه مکرراً هم به آنها تذکر داده شده است معهداً از این نقطه نظر که مبادا 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 بزحماتی موفقیت حاصل کرده است و هر زمانی هم که احتیاج بشاگردی پیدا شده، کارگران مذکور سعی 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 زیادتراً از خارجیها است، نخواهیم شد (۱۳۰۷ ش).^۱

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 مآخذ تاریخ ایران در عصر قاجاریه متعدد، متنوع و بعضاً بسیار ارزشمند هستند، اما معدودی 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

سواد 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 تقنینیه

دفتر خلاصه مذاکرات کمیسیون خارجه مجلس شورای ملی، دوره پنجم تقنینیه.

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

اسناد چاپ شده

اسناد روابط ایران و شوروی (دوره رضاشاه، ۱۳۰۴-۱۳۱۸ ه.ش)، به کوشش

م. ط. احمدی، تهران، ۱۳۷۴.

اسنادی از امتیاز نفت شمال (۱۳۰۳-۱۳۰۰)، تهیه و تنظیم اداره کل آرشیو، اسناد 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. بیطرفی 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. منزوی، 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. پیرا، 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 تقنینیه

روزنامه‌ها

ایران

انجمن ملی تبریز

مجلس

کتابها و مقالات

- ابن حوقل، ابوالقاسم، صورة الارض، به کوشش ه. کرمر، لیدن، ۱۹۳۹.
- اشرف، ا.، موانع تاریخی رشد سرمایه داری در ایران، تهران، ۱۳۵۹.
- ادیب الممالک، عبدالعلی خان، دافع الغرور، به کوشش ا. افشار، تهران، ۱۳۴۹.
- الاصطخری، ابراهیم بن محمد، مسالك الممالک، به کوشش م. ی. دخویه، لیدن، ۱۹۲۷.
- اعتضاد السلطنه، علی قلی میرزا، اکسیر التواریخ، به کوشش ج. کیانفر، تهران، ۱۳۷۰.
- اعتماد السلطنه، محمد حسن خان، روزنامه خاطرات، به کوشش ا. افشار، چ ۲، تهران، ۱۳۵۰.
- _____، المآثر والآثار، به کوشش ا. افشار، تهران، ۱۳۶۳.
- _____، مرآة البلدان، به کوشش ع. نوائی و م. ه. محدث، تهران، ۱۳۶۶-۶۸.
- افشار (سیستانی)، ا.، نگاهی به آذربایجان شرقی، تهران، ۱۳۶۹.
- اقبال، ع.، «داستانی از مبلغین عیسوی در ایران»، یادگار، ۵-۶ (۱۳۲۵)، صص ۶۰-۶۶.
- اوبن، ا.، ایران امروز، ۱۹۰۷-۱۹۰۶، ترجمه ع. ا. سعیدی، تهران، ۱۳۶۲.
- ایوانف، م. س.، تاریخ نوین ایران، ترجمه ه. تیزابی و ح. قائم پناه، تهران، ۱۳۵۶.
- بامداد، م.، تاریخ رجال ایران، تهران، ۵۱-۱۳۴۷.
- بن تان، ا.، سفرنامه، ترجمه م. اتحادیه، تهران، ۱۳۵۴.
- بهار، م. ت.، تاریخ مختصر احزاب سیاسی ایران، چ ۲، تهران، ۱۳۵۷.
- بهرامی، ع.، خاطرات، چ ۲، تهران، ۱۳۶۳.
- پیرن، ژ.، جریان های بزرگ تاریخ معاصر، ترجمه ر. مشایخی، تهران، ۱۳۴۴.
- تمدن، م.، اوضاع ایران در جنگ اول یا تاریخ رضائیه، تهران، ۱۳۵۰.
- سپهسالار تنکابنی، محمدولی خان، یادداشتها، به کوشش ا. خلعتبری و ف. ایرجی کجوری، تهران، ۱۳۷۸.
- تیموری، ا.، عصر بی خبری، تهران، ۱۳۳۲.

- جمالزاده، م. ع.، گنج شایگان، برلین، ۱۳۳۵ ه. ق.
- جهانبانی، امان‌الله میرزا، خاطراتی از دوران درخشان رضاشاه کبیر: نبرد شکرپازی و ساری‌داش، تهران، ۱۳۴۶.
- خاماچی، ب.، فرهنگ جغرافیای آذربایجان شرقی، تهران، ۱۳۷۰.
- دستره، آ.، مستخدمین بلژیکی در خدمت دولت ایران، ترجمه م. اتحادیه، تهران، ۱۳۶۳.
- دنبلی، عبدالرزاق مفتون، مآثر سلطانیه، تبریز، ۱۲۴۱ ه. ق.
- دومرگان، ژ.، هیئت علمی فرانسه در ایران، ترجمه ک. ودیعی، تبریز، ۱۳۳۸.
- دهخوارقانی، شیخ‌رضا، وقایع ناصری، به کوشش ع. سیاهپوش، تهران، ۱۳۵۶.
- ذوقی، ا.، تاریخ روابط سیاسی ایران و قدرت‌های بزرگ: ۱۹۲۵-۱۹۰۰، تهران، ۱۳۶۸.
- رزم‌آرا، ع.، جغرافیای نظامی ایران: آذربایجان باختری، تهران، ۱۳۲۰.
- _____، جغرافیای نظامی ایران: آذربایجان خاوری، تهران، ۱۳۲۰.
- ریاحی، م. ا.، تاریخ خوی، تهران، ۱۳۷۲.
- ژوبر، پ. ا.، مسافرت 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.
- سویج، سی. د.، «جزیره قویون داغ»، ترجمه م. ستوده، شکار و طبیعت، ۱۳ (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 سی‌ودوم، 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.

- قاجار، مظفرالدین شاه، سفرنامه، بمبئی، ۱۳۲۱ ه. ق.
- کارنگ، ع. ع.، آثار باستانی آذربایجان، تهران، ۱۳۵۱-۵۵.
- کاظم‌زاده، ف.، روس و انگلیس در ایران: ۱۸۴۸-۱۹۱۴، ترجمه م. امیری، تهران، ۱۳۵۴.
- کاویانپور، ا.، تاریخ ارومیه، تهران، ۱۳۷۸.
- کسروی، ا.، تاریخ هیجده‌ساله آذربایجان، ج ۲، تهران، ۱۳۳۳.
- گرکه، ا.، ایران در سیاست شرقی آلمان در جنگ جهانی اول (پیش به سوی شرق)، ترجمه پ. صدری، تهران، ۱۳۷۷.
- گروته، ه.، سفرنامه، ترجمه م. جلیلود، تهران، ۱۳۶۹.
- لاموش، تاریخ ترکیه، ترجمه س. نفیسی، تهران، ۱۳۱۶.
- لیتن، و.، ایران از نفوذ مسالمت‌آمیز تا تحت‌الحمایگی، ترجمه م. میراحمدی، تهران، ۱۳۶۷.
- مستوفی، ع.، شرح زندگانی من، ج 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.
- معمدالسلطنه، فرهاد میرزا، زنبیل، ج ۲، تهران، ۱۳۴۵.
- معمدالوزاره، رحمت‌الله خان، ارومیه در محاربه عالم‌سوز، به کوشش ک. بیات، تهران، ۱۳۷۹.
- مکی، ح.، تاریخ بیست‌ساله ایران، تهران، ۱۳۲۳-۲۵.
- مهندس باشی، میرزا سیدجعفرخان، رساله تحقیقات سرحدیه، به کوشش م. مشیری، تهران، ۱۳۴۸.
- میروشنیکف، ل. ی.، ایران در جنگ جهانی اول، ترجمه ع. دخانیاتی، تهران، ۱۳۴۴.
- نادر میرزا، تاریخ و جغرافی دارالسلطنه تبریز، به کوشش غ. ر. طباطبائی مجد، تبریز، ۱۳۷۳.

- ناطق، ه.، ایران در راه یابی فرهنگی، لندن، ۱۹۸۸.
- _____، بازرگانان در دادوستد با بانک شاهنشاهی و رژی تنباکو، تهران، ۱۳۷۳.
- نظام السلطنه مافی، حسینقلی خان، خاطرات و اسناد، به کوشش م. مافی و دیگران، چ ۲، تهران، ۱۳۶۲.
- نیکیتین، ب.، ایرانی که من شناختم، 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.
- Bakhash, 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...
- Millspough, 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-Soleïman," *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

مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه

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

بها: ۵۰۰۰ ریال