

چگونگی شکل‌گیری «حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس» به مرکزیت بوشهر در عصر ناصری

حشمت‌اله عزیزی*، داریوش رحمانیان، هوشنگ خسروبیگی، محمد رستمی
دانشجوی دکتری تاریخ ایران دوره اسلامی، دانشگاه پیام نور؛ دانشیار گروه تاریخ، دانشگاه تهران؛
دانشیار گروه تاریخ، دانشگاه پیام نور؛ استادیار گروه تاریخ، دانشگاه پیام نور
تاریخ دریافت: (۱۳۹۵/۰۷/۲۴) تاریخ پذیرش: (۱۳۹۷/۰۴/۰۶)

The Process of the Formation of the Persian Gulf Ports & Islands Governance to the Center of Bushehr at Naseri Period

Heshmatollah Azizi, Dariush Rahmanian, Houshag khosro Beigi, Mohammad Rostami
Ph.D student of history of Islamic Iran, Payam-e Noor university; Assistance professor of History
Department, Tehran university; Associate professor of History Department, Payam-e Noor
university; Associate professor of History Department, Payam-e Noor university

Received: (2016.10.15)

Accepted: (2018. 06. 27)

Abstract

From the start of the Qajar government to the early 14th century, Persian Gulf ports and islands were often governed by the Fars governor and decentralized. But in Naseri era, since the foundation of a new institution, "Governing the Persian Gulf ports and Islands", in the year 1305 hegira, the running of all the regions was centrally governed by ports governor that was elected from the center. In this article, we will pay to the view on the formation method of this new founded institution with descriptive and analytical approach in Nasser's Era

The findings of this research show that in Naseri Era with the appearance of aware men and experts like Amir Kabir and his actual performance in Persian Gulf and appointment of efficient governors in Fars and the support of southern traders, gradually made a revision in running in method of south ports. After a short period, the main result was the cancelling of port rental system which resulted in the foundation of ports governance and Persian Gulf islands with Bushehr in centre by Amin-al-soltan in 1305hegira. The foundation of the new institution as the center running of ports and south island countered a lot of the problems actually and desirable results were not obtained.

Keywords: Qajar, southern ports, Nasser-al-din Shah, Amin-al-Soltan, Bushehr port, the governing and Persian Gulf Islands.

چکیده

بنادر و جزایر خلیج فارس از آغاز حکومت قاجاریه تا اوایل سده چهاردهم هجری اغلب تحت نظارت والی فارس و به صورت غیرمتمرکز اداره می‌شدند. اما در عصر ناصری با تأسیس نهاد جدیدی تحت عنوان «حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس» به مرکزیت بوشهر، اداره تمامی این مناطق به صورت متمرکز زیر نظر شخص حکمران بنادر قرار گرفت. در این مقاله با رویکرد توصیفی-تحلیلی و با استفاده از اسناد جدید به بررسی روند شکل‌گیری این نهاد تازه تأسیس در عصر ناصری خواهیم پرداخت.

یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد، که هرچند وقوع مساله هرات و لشکرکشی انگلیسی‌ها به خارک و بوشهر در عصر محمدشاه را می‌توان سرآغاز توجه حکام قاجار نسبت به اهمیت بنادر جنوب دانست. اما در عصر ناصری با ظهور رجال آگاه و کاردانی همچون امیرکبیر و اعمال سیاست‌های واقع‌بینانه وی در قبال خلیج فارس، گماشتن والیان باکفایت در فارس و حمایت‌های تجار و بازرگانان جنوب، کم‌کم زمینه‌های لازم برای تجدیدنظر در نحوه اداره بنادر جنوب فراهم شد، که نتایج اصلی آن پس از دوره‌ای کوتاه، ضمن لغو نظام اجاره‌داری بنادر، منجر به تأسیس حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس در سال ۱۳۰۵ق توسط امین‌السلطان شد. البته تأسیس این نهاد جدید به منظور اداره متمرکز بنادر جنوب، در عمل نتوانست به نتایج مطلوب و شایسته‌ای دست یابد.

کلیدواژه‌ها: قاجاریه، بنادر جنوب، ناصرالدین شاه، امین‌السلطان، بندر بوشهر، حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس.

*Corresponding Author: heshmatazizi@gmail.com
rahmanian@ut.ac.ir
kh_beagi@pnu.ac.ir
rostamipnu@yahoo.com

*نویسنده مسئول

۱. مقدمه

تشکیلات اداری حکومت قاجاریه با اقتباس از سازمان اداری حکومت صفویه سامان پیدا کرد و با گذشت زمان و توسعه حکومت، گسترش و تغییر یافت. قاجارها در ابتدای زمامداری خود در ایران، علاوه بر درگیری‌ها و کشمکش‌های داخلی، درگیر دو جنگ تمام عیار با روس‌ها شدند. این جنگ‌ها که در فاصله‌ای کوتاه، در نیمه اول قرن سیزدهم هجری به دو قرارداد تحمیلی گلستان و ترکمن‌چای منجر شد، نتایج بسیار وخیمی برای ایران در پی داشت. یکی از عواقب مهم آن، غفلت زمامداران قاجار از بنادر و جزایر خلیج فارس بود. در دوره اول حکومت قاجاریه (۱۲۱۰-۱۲۶۴ق) قبایل و طوایف عرب منطقه توانسته بودند با استفاده از غفلت و ضعف قاجاریه نظام اجاره‌داری را که از دوره زندیه در این مناطق برقرار شده بود، تمدید نمایند. این سیستم اجاره‌داری تا نیمه دوم سلطنت ناصرالدین‌شاه همچنان بر بنادر و جزایر ایرانی حکم‌فرما بود، تا اینکه دولتمردان قاجاریه، پس از واقعه هرات در دوره محمدشاه که واکنش نظامی انگلستان و حمله به خارک و بوشهر را در پی داشت (سعادت کازرونی، ۱۳۹۰: ۹۴)، ناگزیر از تغییر عمده در سیاست‌گذاری‌های خود در بنادر و جزایر خلیج فارس شدند چرا که در صورت ادامه سیاست‌های پیشین، بیم آن می‌رفت که مناطق جنوبی نیز دچار سرنوشتی همچون بخش‌های شمالی و شرقی ایران بشود.

در دوره محمدشاه اقدامات اندکی برای تجهیز و استحکام بنادر جنوب از جمله بوشهر انجام گرفت (اتحادیه، میرمحمد صادق، ۱۳۷۵: ۱۵۲)، اما با روی کار آمدن ناصرالدین‌شاه و ظهور رجال آگاه و کاردانی

همچون امیرکبیر در دوره ناصری کم‌کم شاهد تغییرات عمده و قابل توجهی در سیاست‌گذاری‌های مربوط به بنادر و جزایر خلیج فارس هستیم. از مهم‌ترین مشکلات مربوط به اداره بنادر و جزایر خلیج فارس، چگونگی نظارت و کنترل و دریافت عواید مالیاتی گمرکات و عوارض ورود و خروج کالا بود که با توجه به درآمد سرشار بنادر و نیز مسئله نظارت بر آن به موضوع مناقشه حاکمان محلی، والیان فارس و کارگزاران مرکزی تبدیل شده بود. حکام قاجار سرانجام در اواخر قرن سیزدهم هجری به منظور حل مسائل اداری بنادر و جزایر خلیج فارس در اندیشه تأسیس نهاد جدیدی برآمدند که در واقع کلیه مسائل مرتبط با امور واردات و صادرات و اداره بنادر خلیج فارس، تحت نظارت و کنترل این نهاد جدید قرار می‌گرفت. بسیاری از محققان به استناد گفته اعتمادالسلطنه در *المآثر والاثار*، تاریخ تأسیس حکمرانی بنادر را ۱۲۹۹ق و توسط آقا ابراهیم امین‌السلطان ذکر کرده‌اند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۵۸۶/۱). اما اسناد جدید مورد استفاده در این مقاله نشان می‌دهد که هرچند اندیشه تأسیس چنین نهادی تحت عنوان «حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس» نخستین بار توسط آقا ابراهیم امین‌السلطان در سال ۱۲۹۹ق با جدا کردن گمرکات بنادر جنوب از ایالت فارس مطرح شده، اما باید مؤسس واقعی این نهاد جدید را نه امین‌السلطان اول که پسرش میرزا علی‌اصغرخان امین‌السلطان ثانی، و نه در سال ۱۲۹۹ق که سال ۱۳۰۵ق دانست (ساکما: ۲۹۵/۷۸۹۵).

مهم‌ترین بنادر ایران در کرانه شمالی خلیج فارس در دوره مورد بحث شامل بنادر بوشهر،

این اثر از اسناد هیچ استفاده‌ای نشده و عملکرد این نهاد نیز مورد ارزیابی قرار نگرفته است (وثوقی، ۱۳۸۴). همچنین مقاله‌ای در سالیان گذشته درباره ساختار سیاسی - اداری و شیوه اداره بنادر جنوب در عصر قاجار به چاپ رسیده که نویسنده ضمن اینکه به اشتباه سال تأسیس حکمرانی بنادر را ۱۲۹۹ ق ذکر کرده، از اسناد این دوره نیز هیچ استفاده‌ای نکرده و به ارزیابی عملکرد حکومت بنادر نیز توجهی نداشته است (محسنی فرد، ۱۳۸۷).

۳. بنادر جنوب در دوره اول قاجاریه (۱۲۱۰-۱۲۶۴ ق)

هم‌زمان با حاکمیت قاجاریه بر ایران، تحولات و رویدادهای مهمی در خلیج فارس و مناطق هم‌جوار آن روی داد که بر بنادر و جزایر ایران تأثیرگذار بود. از جمله این وقایع مهم می‌توان به روی کار آمدن خاندان قدرتمند آل بوسعید در مسقط (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۰: ۸۵-۹۰؛ القاسمی، ۱۹۸۹م: ۵۸-۶۰)، شکل‌گیری آل سعود در عربستان (هدایت، ۱۳۳۹: ۱/ ۳۸۳) و تغییر شیوه‌های جدید معماری انگلستان در خلیج فارس و ممالک هم‌جوار آن اشاره کرد (القاسمی، ۱۳۸۳: ۱۲۴؛ saldanha, 1986: vol 85-80: 12). اما آخرین واقعه تأثیرگذار که با روی کار آمدن قاجاریه در ایران رخ داد، جابه‌جایی کانون سیاسی ایران، یعنی تغییر پایتخت توسط آغامحمدخان از شیراز به تهران بود (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۲/ ۱۳۹۸). قاجاریه با تغییر پایتخت و دور شدن از این نواحی عملاً امکان نظارت دقیق و شایسته را بر مسائل خلیج فارس و بنادر جنوب از دست داد؛ از طرف دیگر درگیر شدن ایران در دو

عباسی و لنگه بودند و سایر بنادر و جزایر اغلب جزو مضافات و توابع این سه بندر مهم محسوب می‌شدند و بیشتر کاربرد محلی و صیادی داشته و از اهمیت چندانی برخوردار نبوده‌اند. هدف این پژوهش بررسی روند شکل‌گیری حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس در عصر ناصری با استفاده از اسناد جدید و منابع دست اول تاریخی است. البته قبل از پرداختن به موضوع اصلی و اینکه حکومت بنادر براساس چه سازوکاری و با چه کیفیتی شکل گرفته است، لاجرم نگاهی خواهیم انداخت به وضعیت اداره این بنادر مهم در دوره اول قاجاریه.

۲. پیشینه پژوهش

درباره چگونگی شکل‌گیری حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس تا به امروز پژوهش مستقل و جامعی انجام نگرفته است. مهم‌ترین اثری که در آن - البته نه به طور مستقل - به تشکیل حکومت بنادر و جزایر پرداخته شده، کتاب بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندر عباس است (حبیبی - وثوقی، ۱۳۸۷). در این اثر، نویسندگان ضمن بررسی تاریخ سیاسی اجتماعی بندر عباس در عصر قاجار که مبتنی بر اسناد موجود در آرشیو بنیاد ایران‌شناسی است، به طور گذرا به تأسیس حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس هم پرداخته‌اند، که البته نگاه آنها بیشتر بر تأثیر این تشکیلات جدید در بندر عباس معطوف بوده است. محمدباقر وثوقی نیز در کتاب خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، به صورت خیلی مختصر به شکل‌گیری حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس و نقش امین‌السلطان در این واقعه اشاره کرده است، اما در

سعید امام مسقط با اشغال جزایر قشم و هرموز و شکست طایفه بنی‌معین که از زمان سقوط صفویه بندر عباس را در اجاره خود داشتند، موفق شد پس از چندبار مذاکره و گفتگو، عوارض و گمرکات بندرعباس و توابع آن را به مدت ۷۵ سال از فتح‌علی‌شاه اجاره کند (Miles, 1966, op. cit: 287؛ سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۶۱۴).

از بنادر مهم دیگر در سواحل شمالی خلیج فارس، بندر لنگه بود که به عنوان «عمده‌ترین ولایت لارستان» از زمان کریم خان زند توسط خاندان بستکی به رؤسای طوایف قاسمی اجاره داده می‌شد (بنی‌عباسیان بستکی، ۱۳۳۹: ۱۲۸-۱۲۹). بندر لنگه تا اوایل سده چهاردهم هجری در دست رؤسای قواسم باقی ماند تا اینکه با تأسیس حکومت بنادر (۱۳۰۵ق)، سعدالملک با عزل شیخ یوسف، به نفوذ آنها در این بندر پایان بخشید (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۴۰). در دوره اول حکمرانی قاجاریه هرچند تحول چشمگیری در بنادر جنوب رخ نداد، اما مسئله هرات در عصر محمدشاه موجب شد تا دولتمردان قاجاری متوجه موقعیت و اهمیت بنادر و جزایر خلیج فارس شده و دست‌کم نظر کلی آنان نسبت به وضعیت حاکمیت ایران در این مناطق جلب شود. به دنبال حمله محمدشاه به هرات در ۱۲۵۴ق و ناکام ماندن تلاش‌های مکنیل، فرستاده انگلیس برای ممانعت از فتح هرات، خبر رسید که کشتی‌های انگلیسی جزیره خارک را تصرف کرده‌اند (سپهر، ۱۳۷۷: ۱ / ۶۷۶-۶۹۴). اشغال خارک و حمله به بوشهر موجب عقب‌نشینی محمدشاه از هرات شد (اتحادیه، ۱۳۸۰: ۱۲۵-۱۲۱) و تداوم این مسئله باعث شد حاجی میرزا آقاسی، طی حکمی به فریدون میرزا، والی فارس، خواستار اقدام مناسب او

جنگ با روسیه و کشمکش برای تجدید حاکمیت بر مناطق آسیای مرکزی و قفقاز زمینه مناسبی را برای قدرت‌های منطقه‌ای آل‌سعود و سلاطین مسقط و انگلستان ایجاد کرد تا به یکه‌تازی و باج‌خواهی در بنادر و جزایر جنوب ایران بپردازند (حبیبی - وثوقی، ۱۳۸۷: ۶۰).

روند کاهش قدرت ایران در بنادر و جزایر خلیج فارس که با سقوط صفویه و اقدامات ناتمام نادرشاه شروع شده بود، با مرگ کریم‌خان زند (۱۱۹۳ق) و آغاز دوره جدیدی از کشمکش بر سر قدرت بین جانشینان او و آغامحمدخان قاجار که تا سال ۱۲۰۹ق به شدت در جریان بود، امنیت در طول سواحل شمالی خلیج فارس را به پایین‌ترین حد خود رساند و به قدرت‌گیری حکام محلی و قبایل و طوایف عرب در این منطقه منجر شد. لذا در بوشهر قبیله قدرتمند آل مذکور، در لنگه و کنگ قبایل مختلف قواسم و در بندرعباس امامان مسقط به قدرت رسیدند (حسینی‌فسایی، ۱۳۶۷: ۱ / ۶۴۱). قدرت‌گیری این قبایل و طوایف به معنی ادامه ضعف و ناتوانی دولت مرکزی در بنادر و جزایر جنوب بود. در این دوره، بنادر جنوب تحت نظارت ایالت فارس قرار داشت و والی فارس در مقام مهم‌ترین مقام سیاسی، کلیه امور مرتبط با بنادر و جزایر را کنترل می‌کرد و واسطه بین این مناطق و حکومت مرکزی محسوب می‌شد (حبیبی - وثوقی، ۱۳۸۷: ۶۱). بوشهر به عنوان مهم‌ترین بندر ایرانی در خلیج فارس از زمان افشاریه در دست خاندان آل‌مذکور قرار داشت (فلور، ۱۳۸۹: ۹). شیوخ این آل توانستند تا اوایل حکومت ناصرالدین‌شاه در بوشهر حکومت کنند (فسایی، ۱۳۶۷: ۱ / ۶۴۸-۶۶۹). در بندر عباس نیز، در آغاز قرن سیزدهم هجری، سلطان

می‌نویسد:

اگر هر دولتی بوشهر را متصرف شود، می‌تواند در مدت چند روز بوشهر را به آسانی مستحکم و آن را از طرف خشکی غیرقابل نفوذ کند... من معتقدم که با یک قوای کوچک، شاید با دو هزار نفر بتوان خارک و بوشهر را گرفت (اتحادیه، ۱۳۷۵: ۱۹۰).

محمدابراهیم کازرونی نیز که در این ایام از سوی فریدون میرزا مأمور تهیه گزارشی جامع درباره خلیج فارس می‌شود، در گزارش خود جمعیت بوشهر را ۳۰۰۰ خانه برآورد کرده و با آوردن عباراتی همچون: «بندر ابوشهر که اکنون از رونق و آبادی سابق افتاده» و مردم آن آشفته و پریشان هستند (کازرونی، ۱۳۶۷: ۵۵-۵۶) نشان داده که بندر بوشهر از ماجرای لشکرکشی انگلیسی‌ها لطمه بسیاری دیده است. هرچند که کازرونی در توصیف بندر لنگه از این بندر به عنوان «عروس بنادر فارس» یاد کرده، اما از شیخ سعید، حاکم قاسمی لنگه، به علت ظلم و ستمی که از جانب وهابی‌ها به اقلیت شیعیان می‌شده، انتقاد کرده و از اولیای دولت خواستار رسیدگی عاجل به وضع رقت‌بار شیعیان این بندر شده است (همان: ۱۱۵). گزارش کوتاه و نه چندان دل‌پسند کازرونی از وضعیت مردم بندر عباس نیز چنین است:

با وجود آنکه احدی از رعایای آن سامان از شیخ مذکور - شیخ سیف نماینده سلطان مسقط در بندر عباس - خوشنود نیستند و کمال شکایت دارند، نفس نمی‌توانند کشید. در هنگامی که فرصتی به دست آرند فریاد چند می‌نمایند که ما را به مکافات کدامین خطا به دست این کفار سپرده‌اید (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۲۷).

به هر حال، جدای از تبعات عمومی مسئله هرات

در این‌باره شود. فریدون میرزا، در پاسخ به درخواست حاجی، نامه‌ای مبسوط درباره وضعیت عمومی حاکمیت ایران در سواحل خلیج فارس نوشت که جزء معدود اسنادی است که وضع حاکمیت ایران را در این دوره در خلیج فارس به خوبی نشان می‌دهد. وی ضمن هشدار درباره موقعیت حساس و مناسب جزیره خارک و بوشهر برای ایران در انتقاد از ضعف و ناتوانی کامل ایران در زمینه نیروی دریایی می‌نویسد:

کل دولت‌ها کشتی جنگی دارند حتی امام مسقط و محمدعلی پاشا شما فعلاً یک بغله و ماشویه هم در عمان ندارید، اسمش بحرالجمع است، لیکن به هیچ وجه به شما مدخلیت ندارد (قائم‌مقامی، ۱۳۴۱: ۱۶۳).

حمله نیروهای انگلیسی به بوشهر و تصرف خارک در این مقطع تاریخی، ضعف و ناتوانی قاجاریه را در خلیج فارس، بیش از پیش نمایان ساخت و محمدشاه متوجه شد استحکامات نظامی لازم در جنوب ایران وجود ندارد و او اساساً از اوضاع و احوال خلیج فارس و بنادر جنوبی کشورش آگاه نیست؛ از این‌رو به فاصله کمتر از چند سال، دو نفر متخصص امور نظامی و مهندسی را به بنادر جنوب اعزام کرد و به آنان دستور داد از طریق پیمایش روستا به روستا و شهر به شهر، اطلاعات لازم را جمع‌آوری و به او گزارش کنند (Davies, 1987: Vol. XXV, 125-153). ژنرال بارتلمی سمینو که در زمستان سال ۱۳۵۵ ق به فرمان شاه به سواحل خلیج فارس مأمور شد تا بندر بوشهر را تجهیز و استحکاماتی تازه در آن ایجاد کند (اتحادیه، میرمحمد صادق، ۱۳۷۵: ۱۵۲)، درباره وضعیت استحکامات و تجهیزات دفاعی - نظامی بوشهر

شیرازی، واگذار کرد (ساکما: ۲۹۶/۱۶۷۱۵). حاجی عبدالمحمد ملک‌التجار بوشهر در دیدار و گفتگویی که با ناصرالدین‌شاه به سال ۱۲۶۸ق داشته، در پاسخ به سؤال شاه درباره وضعیت بوشهر در زمان آل‌مذکور و بعد از آن می‌گوید:

سابق بر این جزو ممالک محروسه نبود این یکسال و نیمی که در تصرف حاجی قوام است جزو ممالک محروسه شده ... سابق بر این اسم بندر بوشهر با ایران بود و فعلش با مشایخ از روزی که حاجی قوام متصرف شده تاکنون معقول آباد و معمور و منظم گردیده، خدمات شایان نموده، من جمله علم دولت برپا کرده، توپ وارده می‌زند (ساکما: ۲۹۶/۱۶۷۱۵).

به هرحال سقوط آل‌مذکور یکی از طوایف قدرتمند عرب در بوشهر در اوایل حکومت ناصرالدین‌شاه گامی مهم و مؤثر در تثبیت حاکمیت قاجاریه، در مهم‌ترین بندر ایران در خلیج‌فارس، محسوب می‌شود.

۵. امیرکبیر و بنادر جنوب

می‌توان گفت نخستین جرقه‌های آشنایی و آگاهی رجال و سیاستمداران قاجاریه از وضعیت سیاسی و اقتصادی بنادر و جزایر ایران در خلیج فارس با تأسیس کارپردازی ایران در بمبئی توسط میرزاتقی‌خان امیرکبیر زده شد. امیرکبیر به دنبال اعمال سیاست کوتاه کردن دست بیگانگان از امور ایران، برای نخستین بار، با توجه به مفاد قرارداد تجارتهی بین ایران و انگلستان (۱۲۵۷ق)، درصدد اعزام نماینده سیاسی به بمبئی برآمد و در اوائل سال ۱۲۶۷ق میرزاحسین‌خان - سپهسالار بعدی - را به سمت کارپردازی و قونسولگری ایران مأمور بمبئی کرد (محمود، بی‌تا: ۵۱۵ / ۲). یکی از

در حاکمیت قاجاریه، اسناد و مدارک موجود نشان می‌دهد که این حادثه موجب تغییر عمده‌ای در نگرش محمدشاه و رجال قاجار نسبت به مسائل خلیج‌فارس شد و شرایطی را پدید آورد که سرآغاز تغییر موضع قاجاریه در بنادر جنوب محسوب می‌شود.

۴. بنادر جنوب در عصر ناصری

از آنجا که بوشهر مهم‌ترین بندر ایران و دروازه ورود کالا به کشور محسوب می‌شد، لذا تغییر در شیوه اداره بنادر نیز در عصر ناصری از بوشهر آغاز شد. با روی کار آمدن شاه جدید، در سال ۱۲۶۵ق نخستین نشانه‌های اعتراض دسته‌جمعی تجار بوشهر علیه شیخ ناصر آل‌مذکور به علت انحصارگرایی و کنترل شدید وی بر تجارت به صورت حرکت آنها به شیراز آغاز شد (سپهر، ۱۳۷۷: ۳ / ۱۰۹۲). در پی این اعتراض، تجار شیراز نیز حمایت کامل خود را به طرفداری از تجار بوشهر اعلام و خواستار رسیدگی به مشکلات آنها شدند. این امر نشان می‌دهد که قشر تجار فارس در یک حرکت جمعی درصدد ایجاد تحولاتی در ساختار اداری این بندر مهم به نفع خود بودند (فسایی، ۱۳۶۷: ۱ / ۸۴۰). در نهایت اعتراض تجار بوشهری با همراهی تجار فارس و با حمایت شیخ حسن آل‌عصفور امام‌جمعه بوشهر (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۹، ۱۱) و تحریکات خاندان قوام شیرازی، به نتیجه رسید و در سال ۱۲۶۶ق، نصرت‌الدوله، والی فارس، به دنبال تأخیر در پرداخت مالیات، شیخ ناصر را به شیراز احضار و پس از عزل، روانه تهران کرد و منصب حکمرانی بوشهر را با عنوان دریابگی به میرزا حسنعلی‌خان، پسر قوام‌الملک

گزارش‌های ارسالی این مأمور به والی فارس درباره اخبار و رویدادهای خلیج فارس و به‌ویژه سوء نیت انگلستان درباره بندر گوادر و چابهار و اقدامات استعماری آنها در بندر لنگه و بندر عباس نقش مهمی را در آگاهی دولتمردان قاجاری از اوضاع حاکم بر منطقه داشته است. اعتمادالسلطنه از ایجاد منصب جدیدی در شیراز با عنوان «کارپرداز مهمام خارجه» در این دوره خبر می‌دهد که وظیفه اصلی آن هماهنگی بین نمایندگی ایران در مسقط و تهران بوده است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۲/ ۱۸۵۹). در سال ۱۲۷۲ق نیز تغییرات مهمی در ساختار اداری بندر عباس به‌وجود آمد و مأموران مرکزی تحت عناوین «ناظم مهمام خارجه بندر عباس» و «وقایع‌نویس» و «کارگزار» از طرف حکومت فارس، جهت نظارت بر اداره امور، به آنجا اعزام شدند. همچنین با پیشنهاد کارگزار ایران در بمبئی، حکومت مرکزی در سال ۱۲۷۸ق پست اداری «امین تذکره» را در بندر لنگه ایجاد کرد (حبیبی - وثوقی، ۱۳۷۸: ۲۲۸، ۲۳۴).

۶. تجار و بازرگانان جنوب

در کنار گزارش‌های کارگزاران، تجار و بازرگانان بندر عباس، لار و بستک نیز مانند تجار بوشهری و شیرازی نقش اساسی در مبارزه و اخراج امامان مسقط داشتند و با ارسال عرایض و شکایات متعدد از اجحاف‌های نمایندگان امام مسقط در بندر عباس به حکام لار و فارس بود، که نصرت‌الدوله به فرمان ناصرالدین‌شاه مصطفی‌خان بستکی را مأمور حمله به بندر عباس و اخراج نایب امام مسقط از آنجا کرد (ساکما: ۲۹۶/۲۳۲۳۲). در این زمان

وظایف مهم کارپرداز که در نامه‌های امیر مورد تأکید مکرر قرار می‌گیرد، اطلاع‌رسانی دقیق و به موقع است (آدمیت، ۱۳۵۴: ۵۴۹). این تأکیدات امیرکبیر نشان می‌دهد که هدف اصلی از اعزام مأمور به بمبئی در واقع فعال کردن دیپلماسی ایران و رصد کردن موقعیت انگلستان در هندوستان و نواحی مجاور آن بوده است. میرزااحسین‌خان در یکی از نامه‌های خود به وزارت امور خارجه از واگذاری اجاره بندر عباس به امام مسقط و موقعیت نامناسب مردم این بندر به شدت انتقاد کرده و می‌نویسد:

چرا باید بندر دولت علیه در تصرف سیدسعیدخان باشد و انواع تصرفات در آن نماید... از بیچاره تجار اهل ایران دو عشور می‌گیرند و ضرر به تبعه دولت علیه می‌رسد (حبیبی - وثوقی، ۱۳۸۷: ۱۸۸).

میرزاصادق کاشانی، جانشین میرزااحسین‌خان، نیز با ارائه گزارش‌های دقیق و به موقع از اقدامات امام مسقط و تحرکات انگلیسی‌ها در خلیج فارس نقش مؤثری در چرخش سیاست قاجاریه نسبت به اداره بنادر و جزایر جنوب ایجاد کرد (فسایی، ۱۳۶۷: ۸۰۱/۱).

امیرکبیر در پی اندیشه تحکیم اقتدار حکومت قاجار در بنادر و سواحل خلیج فارس، درصدد خرید کشتی از انگلستان برآمد که با مخالفت انگلیسی‌ها به نتیجه نرسید (آدمیت، ۱۳۵۴: ۳۰۲-۳۰۳). سیاست فعال ایران در خلیج فارس که مبتکرش امیرکبیر بود، نتایج چشمگیری برای حکومت قاجاریه داشت. به دنبال انجام موفقیت‌آمیز مأموریت کارپردازان ایران در بمبئی و احتمالاً با پیشنهاد آنها، دولتمردان قاجار از سال ۱۲۷۲ق نماینده‌ای را نیز مأمور بندر مسقط کردند که

۷. حسام‌السلطنه و لغو نظام اجاره‌داری بندر

عباس

اما در کشمکش‌های بین حکومت ایران و امام مسقط بر سر بندر عباس، وقوع دو اتفاق مسئله این بندر را برای همیشه حل کرد. اولین واقعه مرگ سیدسعید امام قدرتمند مسقط در ۱۲۷۳ق، و آغاز بیش از یک دهه اختلاف و جنگ‌های جانشینی بین فرزندان او (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۲۶۸)، و دومین عامل انتصاب حسام‌السلطنه به والیگری فارس در سال ۱۲۸۲ق بود. وی که قبلاً نیز یکبار تجربه والیگری فارس را داشت از معدود حاکمان آگاه قاجار به حساب می‌آمد که پس از استقرار در فارس درصدد تغییر نحوه اداره بنادر و جزایر برآمد (فسایی، ۱۳۶۷: ۱/ ۸۳۰). حسام‌السلطنه پس از فتح بندر عباس، در سال ۱۲۸۵ق و برچیدن بقایای نفوذ امامان مسقط از آن منطقه (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۶۱۴)، در نامه‌ای به ناصرالدین‌شاه، بیم خود را از تغییر رأی شاه در صورت اعمال فشار انگلیس اعلام و اشاره کرد، حفظ و نگهداری بنادر، بدون داشتن کشتی و تجهیزات لازم، میسر نیست. پادشاه ایران در پاسخ نامه حسام‌السلطنه، مطالبی را ذکر کرده که ضمن اینکه می‌تواند مبین حقایق تاریخی قابل‌توجهی باشد، نشان‌دهنده عزم جدی شاه در برقراری سازمان اداری جدید در بنادر خلیج فارس است.

شاه می‌نویسد:

امر و مقرر می‌داریم که اولاً پس از تصرف کردن این بنادر و جزایر، واضح و بین است که من بعد تخلیه آنها به هیچ‌وجه مناسب شأن دولت نخواهد بود. آن عم اکرم مطمئن و آسوده باشد که ابداً درین باب تغییری در خیال مبارک پیدا نخواهد شد ... رئیسی که در آنجا مشخص و معین میکند

حاج محمد رحیم‌خان ملک‌التجار، یکی از بازرگانان معروف و ثروتمند شیراز و مقیم بمبئی، پس از بازگشت به وطن در سال ۱۲۶۹ق به تهران رفت و با پرداخت مال‌الاجاره بیشتر به شاه، حکمرانی بندر عباس را به دست آورد (سپهر، ۱۳۷۷: ۱/ ۱۱۵). اما دیری نپایید که شیخ سعید بن سالم با فریب ملک‌التجار وی را دستگیر و در جزیره هرمز زندانی کرد و بندر عباس را بار دیگر به تصرف درآورد؛ لذا این واقعه موجب لشکرکشی دوباره مؤیدالدوله در ۱۲۷۰ق به بندر عباس شد که پس از شش روز محاصره، موفق به تخلیه این بندر و آزادی ملک‌التجار شد. اما بنا به نوشته سدیدالسلطنه «چون موقع تابستان رسید، قشون ساخلو عباسی از سورت گرما، یا وداع جان گفتند، یا از بیم جان فرار کردند» (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۲۶۵-۲۶۶). لذا در تابستان ۱۲۷۱ق سیدثوینی - فرزند امام مسقط - با سه‌هزار سپاهی در چندین کشتی و بیست زورق به قشم و عباسی حمله کرد و توانست عاملان حکومتی خود را دوباره در بندر عباس مستقر نماید (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۰: ۱۱۷). امام مسقط این بار با ارسال یک تعهدنامه، اظهار تابعیت خود از حکومت ایران را اعلام کرد (ساکما: ۹۹۸/۱۱۷۵). در این دوره بارها بندر عباس بین حاکمان ایرانی و امامان مسقط دست به دست می‌گشت و امامان مسقط سعی داشتند به هر قیمتی که شده نفوذ خود را در آنجا حفظ کنند، زیرا به خوبی از تجارت پرسود این بندر آگاهی داشتند. فسایی می‌گوید که در این دوره حتی حکومت مرکزی پیشنهاد کرد تا امور اداری بندر عباس از فارس منتزع و به والی کرمان واگذار شود (فسایی، ۱۳۶۷: ۱/ ۸۲۰).

البته ملاحظه و دقت خواهد کرد که آدم پادار و خوشرفتار و بی‌غرض و کم‌طمع و درستکاری باشد... اینکه نظم و حفظ جزایر آنجاها را، منحصر به داشتن کشتی نموده و شرحی از محسنات این کار به عرض اقدس رسانیده بود، بسیار صحیح و درست عرض کرده بود... مأموری روانه فرنگستان شد که علی‌الحساب یک فروند جهاز جنگی شرعی اکتیاف نموده به زودی روانه بحر عمان نماید... و به مجرد ورود این جهاز به بنادر فارس بعون‌الله تعالی بلافاصله شروع به اکتیاف کشتی دودی هم خواهد شد (حبیبی - وثوقی، ۱۳۸۷: ۲۸۳).

ناصرالدین‌شاه ضمن تأکید بر تثبیت حاکمیت ایران بر بندر عباس، در پایان نامه خود تلویحاً اعمال این شیوه را در بندر لنگه نیز خواستار شده است. این نکته نشان می‌دهد که ناصرالدین‌شاه از ناکارآمدی ساختار اداری بنادر آگاهی داشته و درصدد بوده تا با استفاده از امکانات موجود، موقعیت خود را در این مناطق تثبیت کند. حسام‌السلطنه که از نقش مؤثر حاج احمدخان کبابی در تحولات بندر عباس، طی سالیان گذشته مطلع بود، با جلب نظر شاه «حکومت بندرعباس و متعلقات آن» را به وی تفویض کرد (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۲۷). به این ترتیب، بعد از یک دوره کشمکش و درگیری بین حکومت ایران با امامان مسقط، سیستم ضابطی و اجاره‌داری بندر عباس ملغی و اداره آنجا نیز مانند بندر بوشهر تحت اختیار والی فارس قرار گرفت.

مسقط از بنادر بوشهر و عباس و لغو سیستم اجاره‌داری، و واگذاری اداره این بنادر به ایالت فارس، دوره‌ای جدید در تاریخ بنادر ایران شکل گرفت که نتیجه آن در درازمدت تثبیت حاکمیت ایران در سواحل خلیج فارس و تأسیس «حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس» در اوایل قرن چهاردهم هجری به مرکزیت بوشهر بود. از آنجا که با کنار گذاشتن نماینده امام مسقط و شیوخ آل‌مذکور سازمان اداری قاجاریه توانایی لازم را برای پر کردن این خلاء به دست نیاورده بود، ناگزیر به اعمال سیاست‌های زودگذر و مبتنی بر آزمایش و خطا روی آورد (حبیبی - وثوقی، ۱۳۸۷: ۱۱۵). یعنی از زمان لغو نظام اجاره‌داری بنادر تا زمان تأسیس حکمرانی مستقل بنادر و جزایر که تقریباً چهل سال به طول انجامید، حکومت بنادر مهم بوشهر، عباس و لنگه اغلب از سوی والی فارس و در برخی موارد از طرف حکومت مرکزی و تحت نظارت ایالت فارس، معمولاً به سران محلی واگذار می‌شد و این افراد نیز بنادر و جزایر کوچک تحت حکمرانی خود را به نزدیکان و نمایندگان خودشان واگذار می‌کردند (وقایع اتفاقیه، ۱۳۶۲: ۱۳۲). گمرکات و عایدات دولتی نیز یا توسط حکمران به مقاطعه داده می‌شد یا کلاً از طریق ایالت فارس به خزانه شاهی، واریز می‌گردید (زنگنه، ۱۳۸۳: ۱۳۵-۱۳۹، ۱۴۴).

در اواخر قرن سیزدهم هجری با آزاد شدن درآمدهای گمرکی و مالیاتی بنادر جنوب، درآمدهای حاصل از گمرکات به یکباره جهش عمده‌ای یافت و لذا نظارت و کنترل بر آن تبدیل به موضوع اصلی مناقشه حاکمان محلی، والیان فارس و کارگزاران مرکزی شد. آقا ابراهیم

ناصرالدین‌شاه ضمن تأکید بر تثبیت حاکمیت ایران بر بندر عباس، در پایان نامه خود تلویحاً اعمال این شیوه را در بندر لنگه نیز خواستار شده است. این نکته نشان می‌دهد که ناصرالدین‌شاه از ناکارآمدی ساختار اداری بنادر آگاهی داشته و درصدد بوده تا با استفاده از امکانات موجود، موقعیت خود را در این مناطق تثبیت کند. حسام‌السلطنه که از نقش مؤثر حاج احمدخان کبابی در تحولات بندر عباس، طی سالیان گذشته مطلع بود، با جلب نظر شاه «حکومت بندرعباس و متعلقات آن» را به وی تفویض کرد (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۲۷). به این ترتیب، بعد از یک دوره کشمکش و درگیری بین حکومت ایران با امامان مسقط، سیستم ضابطی و اجاره‌داری بندر عباس ملغی و اداره آنجا نیز مانند بندر بوشهر تحت اختیار والی فارس قرار گرفت.

۸. امین‌السلطان اول و استقلال گمرک بنادر

جنوب

پس از اخراج شیوخ آل‌مذکور و نمایندگان امام

و صاحب‌دیوان که پیشکار فارس بود و حاکم کاشان، صادر کرد (همان: ۹۹).

اعتمادالسلطنه در *المآثر و الآثار* آورده که حکومت و گمرک بنادر فارس هر دو به نظام‌السلطنه واگذار شده، که البته این گفته با توجه به مخالفت‌های ظل‌السلطان درست به نظر نمی‌رسد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱/ ۵۸۶). وقایع‌اتفاقیه نیز موضوع مأموریت سعدالملک از جانب امین‌السلطان را تنها «جهت سرکشی گمرک‌های فارس» ذکر کرده است (وقایع‌اتفاقیه، ۱۳۶۲: ۱۵۱).

نظام‌السلطنه در خاطراتش نیز در ملاقات با صاحب‌دیوان، حاکم شیراز، موضوع مأموریت خود را از طرف امین‌السلطان به مدت یک سال و صرفاً برای ساماندهی امور گمرکات فارس عنوان کرده و هیچ اشاره‌ای به تشکیل حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس، نکرده است (مافی، ۱۳۶۲: ۱/ ۱۰۰). البته گویا حکومت بنادر عباس و لنگه بعداً با موافقت ظل‌السلطان به او محول می‌شود. نظام‌السلطنه می‌گوید:

در این بین، تلگرافی از امین‌السلطان رسید که، ظل‌السلطان می‌گوید چون تجزیه گمرک و حکومت در عباسی و لنگه ممنوع است، حالا که گمرک را ضبط کرده‌اید، حکومت را هم از روی جمع دیوانی قبول کنید؛ ولی من ساخلوی سرباز و توپچی و سوار نمی‌توانم بدهم (مافی، ۱۳۶۲: ۱/ ۱۱۰).

وی در ادامه می‌گوید که به امین‌السلطان تلگراف زد که «فوراً از شاهزاده قبول کنید که اگر طول بکشد، پشیمان می‌شود» (همان: ۱۱۰). حسین‌قلی‌خان پس از استقرار در بوشهر این چنین تغییرات جدید را آغاز می‌کند:

امین‌السلطان، وزیر دربار اعظم و خزانة و گمرک در این سال برنامه جدیدی را برای سامان دادن به امور گمرکی بنادر و جزایر خلیج فارس به ناصرالدین‌شاه ارائه کرد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۳/ ۱۹۶۴). امین‌السلطان با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از عایدات گمرکات از طریق بنادر به دولت ایران می‌رسید، درصدد ایجاد ساختار جدیدی در بخش‌های مختلف اداره بنادر خلیج فارس برآمد. در این زمان مسعودمیرزا ظل‌السلطان که «حکمران اصفهان و یزد و فارس و عراق و عربستان و لرستان و غیرها» بود (روزنامه تربیت، ۱۳۷۶: ۳/ ۱۹۳۹)، بنادر جنوب نیز عملاً ابواب جمعی او به حساب می‌آمد و عمده درآمدهای گمرکی جنوب نیز به او می‌رسید (لوریمر، ۱۳۹۴: ۳۴). امین‌السلطان درصدد احیای درآمدهای گمرک برای دولت بود، اما نمی‌توانست در مقابل ظل‌السلطان اقدام مستقیمی انجام دهد. زیرا هر کسی را که برای تصدی گمرک جنوب می‌فرستاد، ظل‌السلطان نمی‌پذیرفت (مافی، ۱۳۶۲: ۱/ ۹۹).

امین‌السلطان پس از کسب رضایت ناصرالدین‌شاه دستورالعمل خاصی نوشت و ابلاغ گمرک بنادر فارس را به حسین‌قلی‌خان سعدالملک (نظام‌السلطنه بعدی) داد. نظام‌السلطنه در مکاتبات خود در این خصوص چنین می‌نویسد:

مرا به جاجرود احضار کردند. شاه فرمود و من ناچار از قبول شدم و متوکلا علی الله قبول کردم. امین‌السلطان از آن حقه‌بازی‌هایی که داشت، کتابچه مفصل لغوی نوشت و برد حضور شاه و سر او را با قیطان بست و مهر و لاک کرد که بعد از ورود بنادر بخوانم. کتابچه‌ای در تعلیمات عامیانه به قدر فهم خودش، برای تکلیف یومیه تا مراجعت به تهران نوشت و فرامینی به ظل‌السلطان

۹. امین‌السلطان ثانی و تأسیس حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس

با مرگ آقا ابراهیم امین‌السلطان (۱۳۰۰ق)، اقدامات او توسط پسرش میرزا علی‌اصغرخان که جانشین پدر شده و لقب امین‌السلطان نیز گرفت، دنبال شد. لرد کرزن امین‌السلطان ثانی را این‌چنین معرفی می‌کند:

امین‌السلطان در حال حاضر وزارت‌های داخله، دربار، گمرک و مالیه را هم عهده‌دار است به علاوه رئیس ضرابخانه دولتی و حاکم بنادر خلیج فارس است (کرزن، ۱۳۵۰: ۱/۵۵۹).

وی طی وزارت خود در گمرک ایران نخستین «نظامنامه گمرکی» ایران را به‌وسیله یوسف‌خان گمرکچی، مأمور گمرک فارس، تدوین کرد و توانست ۲۰۰ هزار تومان به درآمد گمرک بیافزاید (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱/۱۸۲).

حاکم بوشهر در سال ۱۲۹۹ق حاجی نصیرالملک بود (ایران، ۱۳۷۵: ۳/۱۹۶۸). در رجب سال ۱۳۰۰ق، به علت مخالفت‌های مردم دشتی و دشتستان حاجی نصیرالملک، از حکومت بوشهر عزل و میرزا حسین‌خان مؤتمن‌الملک نایب‌الحکومه بوشهر شد (ساکما، ۲۹۶/۲۳۳۵۴). در سال ۱۳۰۲ق نواب نوذرمیرزا، به عنوان حاکم بوشهر انتخاب می‌شود که به علت مخالفت‌های حاجی محمدمهدی ملک‌التجار و خوانین دشتی از اعزام وی به بوشهر جلوگیری می‌شود و تا چهار ماه میرزاخانی نامی به عنوان نایب‌الحکومه در بوشهر حکومت می‌کند (وقایع اتفاقیه، ۱۳۶۲: ۲۵۲). سپس حکومت بوشهر و گمرکات فارس و همچنین حکومت بنادر لنگه و عباس نیز که در دست محمدحسن‌خان بود، از

چون مسبوق به حالت بنادر بودم، مقدمتاً میرزا نصرالله را به عباسی و میرزاپاشا را به لنگه فرستادم. کاغذی به حاجی محمد بن ناصر صدرآبادی نوشتم که، حکومت و گمرک عباسی محول به من است؛ میرزانصرالله را به عنوان نیابت فرستادم در منزل تو باشد. ولی مسئولیت کلی و جزئی معاملات دولتی، با تو خواهد بود. به شیخ یوسف حاکم لنگه هم نوشتم که، حکومت با من است؛ میرزاپاشا را فقط برای ضبط گمرک فرستادم در منزل حاجی محمد بن عباس باشد. ولی حکومت با خودت است و باید در کار گمرک تقویت کنی (همان: ۱۰۲).

اقدامات اجرایی سعدالملک که موجب تغییراتی در بندر عباس، بندر لنگه و بوشهر شد، از سوی ظل‌السلطان، نصیرالملک حاکم بوشهر و انگلیسی‌ها با مخالفت‌هایی روبه‌رو شد. از آنجا که در این دوره هر اقدامی که از سوی دولت ایران برای تثبیت موقعیت خود در خلیج فارس انجام می‌گرفت با مخالف سرسخت انگلیسی‌ها مواجه می‌گردید، لذا تغییرات جدید نیز نارضایتی کارگزاران انگلیسی را برانگیخت و اعتراض آنان به پادشاه ایران موجب شد تا حتی امین‌السلطان از سعدالملک بخواهد «تنظیمات» را مدتی متوقف سازد (صفایی، ۱۳۸۳: ۱۷). سرانجام حسین‌قلی‌خان پس از انجام مأموریتش در ساماندهی امور گمرک بنادر و واگذاری گمرک فارس و بنادر و حکومت بندر عباس و بندر لنگه به محمدحسن‌خان، برادر کوچک‌ترش در سال ۱۳۰۰ق، به تهران بازگشت (مافی، ۱۳۶۲: ۲/۳۶۰).

امین‌السلطان نهاد جدیدی در حاشیه شمالی خلیج فارس، با عنوان «حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس» به مرکزیت بوشهر، شکل می‌گیرد و از این به بعد شخص حکمران بوشهر را «حاکم بنادر خلیج فارس» می‌نامیدند (ساکما: ۵/۱۸۴۷۶)، و قلمرو او تقریباً تمام بنادر جنوب از بوشهر تا جاسک را در بر می‌گرفت (زنگنه، ۱۳۸۳: ۱۳۳-۱۳۴). اعتمادالسلطنه از این تشکیلات جدید تحت عنوان «بندرات فارس» یاد کرده است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱/۴۲۷). تجار و اهالی بندرعباس با ارسال عرایض مختلف به امین‌السلطان از انتصاب سعدالملک به حکومت بنادر قدردانی کرده‌اند (ساکما: ۲۹۵/۷۸۵۳). در عریضه شیخ عبدالقادر تاجر، رئیس اهل تسنن و از اجزای مجلس تجارت عباسی، خطاب به صدراعظم چنین آمده است:

تعلیقہ مطاعه مبنی بر مرحمت شدن حکومت بندر بوشهر و بنادر و جزایر خلیج فارس به محمدحسن خان سعدالملک زیارت گردید شهداله این موهبت نسبت به اهالی این مملکت از الهامات غیبیه است که بتوسط حضرتعالی بخاطر الهام‌پذیر ملوکانه روحانفاده خطور کرده، همگی تشکر تمام دارند (ساکما: ۲۹۵/۷۸۵۳).

سعدالملک در نامه‌ای به امین‌السلطان درباره مخالفت‌های حاکم قبلی بوشهر می‌نویسد:

حاجی نصیرالملک آدم پرکینه‌ایست کمال دلتنگی را بهم رسانده که چرا بوشهر و بنادر را از فارس موضوع کرده است (ساکما: ۲۹۵/۷۸۹۵).

سعدالملک طی نامه‌ای در ذی‌الحجه ۱۳۰۵ق از امین‌السلطان درخواست حکم و دستورالعمل برای هرگونه اقدام در امور بنادر را نمود و همچنین خواستار تعیین تکلیف و ملزومات سفر برای بازدید از سایر بنادر جنوب شد (ساکما: ۲۹۵/۷۶۳۴). وی

اوایل سال ۱۳۰۳ق به ملک‌التجار واگذار می‌شود (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۲۷). حکمرانی ملک‌التجار نیز به یکسال نمی‌کشد و به علت درگیری شدید بین علی‌خان ضابط دشتستان با خوانین آن محل و بی‌کفایتی ملک‌التجار در حل این مسئله که به اعزام نیرو از طرف حکومت مرکزی منجر می‌شود و با رسیدن این تلگراف تند از ناصرالدین‌شاه به صاحب دیوان که: «شخص کرباس‌فروش را بنا شود حکومت بدهید به وزارت بشیرسیاه از این بهتر نخواهد شد» (وقایع اتفاقیه، ۱۳۶۲: ۲۶۲)، ملک‌التجار از حکومت بوشهر عزل و حاجی فضلعلی‌خان، خواهرزاده صاحب‌دیوان، به طور موقت جانشین وی می‌شود تا اینکه در اوایل سال ۱۳۰۴ق حکومت بوشهر و دشتی و دشتستان و خشت و کمارج و کازرون و بعد از مدتی بهبهان، دوباره به حاجی نصیرالملک واگذار می‌شود (وقایع اتفاقیه، ۱۳۶۲: ۲۸۶).

نصیرالملک نیز در شوال ۱۳۰۴ق، استعفاء می‌دهد و دوباره نودرمیرزا جانشین او می‌شود. جالب است که به علت کشمکش‌های امین‌السلطان و ظل‌السلطان بر سر حکومت و گمرک بنادر در فاصله شش سال (۱۲۹۹-۱۳۰۴ق) هفت نفر به حکمرانی بوشهر می‌رسند؛ تا اینکه در سال ۱۳۰۵ق، با عزل ظل‌السلطان از حکومت فارس، امین‌السلطان از فرصت استفاده کرده و چون امکان تفکیک امور مالی و اداری بنادر چندان کار ساده‌ای نبوده، حکمرانی «بوشهر و مضافات، دشتی و دشتستان و بنادر تماماً و گمرک‌های فارس موضوعاً» را با القاب «سعدالملکی» و «امیربحری» به محمدحسن‌خان سعدالملک واگذار می‌کند (وقایع اتفاقیه، ۱۳۶۲: ۳۰۹). و این چنین با دستور

است، باید سال ۱۳۰۵ق را سال آغاز رسمی حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس به دست امین‌السلطان ثانی دانست (Lorimer, 1970: Vol 1, 286). در واقع سیاستی را که امین‌السلطان پدر با جدا کردن گمرک بنادر از فارس، به وسیله حسین‌قلی‌خان نظام‌السلطنه در ۱۲۹۹ق آغاز کرد، به‌وسیله پسرش دنبال شد و پس از پنج‌سال کشمکش بین ظل‌السلطان و امین‌السلطان، سرانجام با عزل ظل‌السلطان از حکومت فارس، حکمرانی مستقل بنادر و جزایر خلیج فارس به مرکزیت بوشهر با حکم امین‌السلطان و به وسیله محمدحسن‌خان سعدالملک در ۱۳۰۵ق تأسیس شد.

۱۰. ارزیابی عملکرد حکومت بنادر و جزایر خلیج فارس

حکمران بنادر اغلب بنادر کوچک‌تر را به خوانین، تجار و شیوخ محلی اجاره می‌داد و اداره بنادر بزرگ‌تر مانند: بندر عباس و لنگه را به فردی از نزدیکان خود تحت عنوان نایب‌الحکومه واگذار می‌کرد (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۱۶۲). عملکرد حکمران بنادر بیانگر این مطلب است که حکومت قاجاریه در مسئله اداره بنادر و جزایر، همچون گذشته به سمت اعمال سیاست متمرکز رفته و حاکم بنادر در واقع نماینده اصلی پادشاه در این امور بوده است. یکی از نخستین نتایج آنی تأسیس حکمرانی بنادر، کوتاه کردن دست شیوخ آل قواسم از بندر لنگه است. بندر لنگه آخرین پایگاه به جای مانده در دست طوایف عرب بود که از زمان زندیه در اجاره رؤسای قواسم قرار داشت. با توجه به اینکه

پس از بازدید از بندر جاسک به سال ۱۳۰۵ق، به عنوان آخرین بندری که در محدوده اختیارات او بوده، سفری دوازده ساعته با کشتی دودی به بندر چابهار کرده که در گزارش خود به شاه درباره وضعیت چابهار آورده است:

جزو بلوچستان کرمان است. به واسطه بعد مسافت محل ملاحظه و اعتنای کارگزاران کرمان نیست این اوقات انگلیسی‌ها در خلیج فارس درصدد دست‌آویز هستند که تصرفی در این نقطه داشته باشند در این صورت مقرر فرمایند یا حکمران کرمان مأمور مخصوص برای آبادی و توقف آنجا روانه نمایند یا آنکه جزو بنادر بفرمائید (ساکما: ۲۹۵/۷۸۹۵).

شاه هم در ذیل همان نامه خطاب به امین‌السلطان می‌نویسد:

این چهاربار[!؟] را جزو بنادر سپرده به سعدالملک بکنید بواسطه بعد مسافت به کار حاکم کرمان نمی‌آید دست سعدالملک بودن صلاحش بهتر است (همان: همان‌جا).

لذا با توجه به اسناد جدید و برخلاف نظر کسانی که احتمالاً به استناد این گفته اعتمادالسلطنه که: «در ۱۲۹۹ حکومت و گمرک بنادر فارس به وی [نظام‌السلطنه] محول گشت و سال بعد این خدمت به برادرش داده شد» (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱/ ۵۸۶)، سال ۱۲۹۹ق را سال تأسیس حکومت بنادر و جزایر خلیج فارس و سال جدایی بنادر جنوب از ایالت فارس به دست امین‌السلطان اول دانسته‌اند (محسنی‌فرد، ۱۳۸۷: ۳۹۲) و یا در اعلام تاریخ تأسیس این نهاد جدید در بوشهر، بین سال‌های ۱۲۹۹ق و ۱۳۰۵ق دچار تردید شده‌اند (حبیبی - وثوقی، ۱۳۹۱: ۱۱۵)، همچنان‌که در گزیتر نیز به درستی اشاره شده

تشکیلات اداری و وظایف حکمران بنادر می‌نویسد: حکمران بنادر تمامی روزها به استثنای روز جمعه از آغاز صبح تا اواسط بعدازظهر را در عمارت چهاربرج به کار اشتغال دارد. در اینجا هنوز مطابق رسوم ایرانی و بر طبق دستور او کارمندان به چوب و فلک کردن مشغول هستند. مسائل مدنی معمولاً در دست محاکم شرعی قرار دارد که علی‌القاعده بر اساس قرآن است. برای جرائم و دیگر اموری از این قبیل در حضور حاکم، احکامی صادر می‌شود، آن‌هم بر طبق میل خودش و هیچ‌گونه رجوع به قانون و محکمه‌ای وجود ندارد (لوریمر، ۱۳۹۴: ۶۰-۶۱).

یکی دیگر از اقدامات عملی برای یکپارچه کردن ساختار اداری بنادر، تهیه و تدوین دستورالعمل‌های واحد در زمینه ورود و خروج اتباع داخلی و خارجی به بنادر بود که در اسناد موجود از آن با عنوان «نظامنامه تذکره» نام برده شده است (ساکما: ۵/۱۸۴۷۶). در آغاز گمرک و تلگراف نیز بعضاً زیر نظر حکمران بنادر اداره می‌شد، اما با گذشت زمان و تغییر ساختار اداری و واگذاری گمرکات به بلژیکی‌ها (۱۳۱۶ق)، این مراکز از حوزه اختیارات حکمران بنادر خارج شدند (لوریمر، ۱۳۹۴: ۶۱). اما نهاد جدیدی که در حاشیه سواحل شمالی خلیج فارس، با هدف مدیریت متمرکز و یکپارچه کردن نظارت دولت بر درآمدها و امور اداری بنادر و جزایر خلیج فارس در سال ۱۳۰۵ق ایجاد شد، به رغم نتایج کوتاه‌مدت چشمگیری که داشت، اما در درازمدت با موانع و مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو شد. یکی از بزرگ‌ترین موانع در اجرای سیاست‌های ناصرالدین‌شاه در قالب تشکیلات جدید، مسئله عدم ثبات مدیریت در بنادر بود. از آنجایی که نظام جدید اداری را

وابستگان آنان در شارجه و رأس‌النخیمه با انگلستان قرارداد تحت‌الحمایگی داشتند، تداوم حکومت آنان در بندر لنگه نگران‌کننده بود. لذا سعدالملک، پس از استقرار در بوشهر، به بازدید سایر بنادر از جمله بندر لنگه رفت و در اولین اقدام قرارداد جدیدی با شیخ یوسف، رئیس قواسم، منعقد ساخت و با گنجاندن این جملات در قرارداد جدید که شیخ یوسف باید برای همه امور و کارکنان گمرک‌خانه، از لباس و نشان مخصوص دولت ایران استفاده نماید (حیبی - وثوقی، ۱۳۸۷: ۱۱۴)، و با برافراشتن پرچم ایران در این بندر و جزیره سیری، ضمن تأکید بر تمامی ویژگی‌ها و خصوصیات ایرانی بودن شیخ و بندر لنگه و توابع آن در قرارداد جدید، در سال بعد قرارداد شیخ یوسف را لغو و بندر لنگه را تحت حاکمیت مستقیم حکمران بنادر قرار داد (The lower gulf Islands, Vol.2, 140).

مقر اداری و اقامتگاه حکمران بنادر در ساختمان چهار برج قرار داشت. نیروی نظامی در اختیار حکمران بنادر نیز هرچند «اسماً شامل یک گردان سرباز پیاده و پنجاه نفر توپچی» بود، اما گفته شده که در عمل کارایی نداشتند و حتی شخص حکمران بنادر از نیروهای چریک برای محافظت خود استفاده می‌کرده است (لوریمر، ۱۳۹۴: ۶۰). مظهر قدرت دریایی حکومت بنادر، کشتی توپدار پرسپولیس بود که در سال ۱۳۰۲ق خریداری شده بود (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۳۵)، اما گویا اختیار این کشتی همیشه با شخص حکمران بنادر نبود و اغلب در اختیار رئیس گمرک قرار داشت و فقط برای امور سرکشی و نظارت و جمع‌آوری مالیات از سایر بنادر در اختیار حکومت بنادر قرار می‌گرفت (وقایع اتفاقیه، ۱۳۶۲: ۶۱۹). لوریمر دربارهٔ

۱۲۴). در کل، این نهاد جدید به علت ضعف ساختاری قادر به ایجاد یکپارچگی در نظام اداری نبود و همین امر نیز زمینه مناسبی را برای گسترش نارضایتی‌های تجار و عموم مردم از عملکرد حکمرانی و بالا بردن احتمال بروز ناامنی و آشوب در آینده ایجاد می‌کرد.

۱۱. نتیجه

سلاطین اولیه قاجار، به علت تغییر پایتخت از شیراز به تهران، درگیری‌های داخلی و وقوع دو جنگ تمام عیار با روس‌ها کمتر مجال پرداختن به بنادر و جزایر جنوبی را داشتند، لذا ناچار به ادامه شیوه مرسوم اداره این مناطق به صورت اجاره‌ای به شیوخ قبایل عرب شدند. اما مسئله هرات و حمله انگلستان به خارک و بوشهر نقطه عطفی شد که توجه سلاطین و دولتمردان قاجار را به اهمیت و جایگاه سواحل خلیج فارس معطوف کرد. با آغاز سلطنت ناصرالدین‌شاه و تأسیس کارگزاری ایران در بمبئی و مسقط به دست امیرکبیر و ارسال گزارش‌های دقیق و به‌موقع کارگزاران ایرانی از مداخلات بی‌اندازه انگلیسی‌ها و سوء مدیریت در اداره بنادر جنوب، ناصرالدین‌شاه به حساسیت در شیوه اداره بنادر و جزایر واقف شده، درصدد تغییر ساختار اداره بنادر و بازنگری در شیوه واگذاری این مناطق برآمد. لذا با تلاش‌های والیان فارس، فریدون‌میرزا و حسام‌السلطنه، و حمایت‌های تجار و بازرگانان، بوشهر و سپس بندر عباس از دست شیوخ آل مذکور و امامان مسقط خارج و تحت نظارت ایالت فارس قرار گرفتند.

با اخراج شیوخ آل مذکور و نمایندگان امام

کارگزاران حکومتی اجرا می‌کردند، نیاز به ثبات مدیریت بیش از پیش ضروری می‌نمود، چون در سایه ثبات مدیریت، کارایی و کارآمدی نظام جدید می‌توانست به منصفه ظهور برسد. به نوشته سدیدالسلطنه تنها در سال ۱۳۱۵ق حکومت بنادر به چهار نفر «واحداً بعد واحد» تفویض شده و از طرف حکام فوق هشت نفر به عنوان نایب‌الحکومه به لنگه اعزام شده‌اند (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۶۰۷). همچنین از زمان تأسیس حکومت بنادر تا زمان مشروطیت، هفده نفر در بندر عباس با عنوان نایب‌الحکومه به حکمرانی پرداخته‌اند که این مسئله می‌تواند نشان‌دهنده تغییرات سریع و عدم ثبات در حکومت بنادر باشد (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۲۸۳-۲۸۴).

از موانع و آسیب‌های دیگر نظام اداری جدید مشخص نبودن محدوده اختیارات حکمران بنادر و تعدد مراکز تصمیم‌گیری - تهران، فارس، لار، بوشهر - و تداخل وظایف کارگزاران سیاسی و اداری و مالی مستقر در بنادر بود (وقایع/تفاهیم، ۱۳۶۲: ۵۳۴). اداره بنادر جنوب به دلیل ماهیت کاربری چندگانه آن، نیاز مبرمی به هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی و کارگزاران وزارتخانه‌های مختلف خارجه، داخله، مالیه و گمرک داشته و هماهنگی بین آنها به کارایی نظام اداری کمک شایانی می‌کرده است، اما حکومت قاجاریه فاقد سازماندهی مشخص در زمینه تعیین چارچوب وظایف کارگزاران سیاسی و اداری و مالی بوده است. در اسناد به‌جای مانده از این دوره انتقادهای زیادی از سوی کارگزاران مختلف بنادر نسبت به مشخص نبودن حوزه عمل و تداخل وظایف به چشم می‌خورد (نظام‌مافی، ۱۳۹۱: ۱ / ۱۱۵-۱۱۷، ۱۲۰-

اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۶۷). *تاریخ منتظم ناصری*. تصحیح محمداسماعیل رضوانی. تهران: دنیای کتاب.

اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۶۳). *المآثر والآثار*. به کوشش ایرج افشار. تهران: اساطیر.

بنی عباسیان بستکی، محمداعظم (۱۳۳۹). *تاریخ جهانگیریه و بنی عباسیان بستک*. به کوشش عباس انجم روز. تهران: بی‌جا.

حبیبی، حسن؛ وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۷). *بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس*. تهران: بنیاد ایران‌شناسی.

حسینی فسایی، حسن (۱۳۶۷). *فارسنامه ناصری*. تصحیح رستگار فسایی. تهران: امیرکبیر.

روزنامه تربیت (۱۳۷۶). تهران: کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران.

زنگنه، حسن (۱۳۸۳). *جنوب ایران به روایت سفرنامه‌نویسان*. شیراز: نوید شیراز.

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما). شماره بازیابی: ۲۹۳/۸۶۰۵؛ ۵/۱۸۴۷۶؛ ۲۹۵/۷۸۹۵؛ ۲۹۵/۷۶۳۴؛ ۲۹۵/۷۸۵۳؛ ۲۹۶/۲۳۳۵۴؛ ۲۹۸/۱۱۷۵؛ ۲۹۶/۲۳۲۳؛ ۲۹۶/۱۶۷۱۵.

سپهر، محمدتقی (۱۳۷۷). *ناسخ‌التواریخ*. به اهتمام جمشید کیان‌فر. تهران: اساطیر.

سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی (۱۳۶۲). *سفرنامه سدیدالسلطنه کبابی*. تصحیح احمد اقتداری. تهران: به نشر.

سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی (۱۳۷۰). *مستط و عمان، بحرین و قطر*. تصحیح احمد اقتداری. تهران: دنیای کتاب.

سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی (۱۳۷۱). *سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان*. تصحیح احمد اقتداری. تهران: جهان معاصر.

مسقط از بنادر جنوب، تا تأسیس حکمرانی بنادر (۱۳۰۵ق)، چون ساختار اداری قاجاریه توانایی لازم را برای پر کردن این خلاء نداشت، لذا فاصله این سال‌ها با سیاست‌های زودگذر مبتنی بر آزمایش و خطا گذشت. در سال ۱۲۹۹ق ابتدا با ابتکار امین‌السلطان اول گمرک بنادر از فارس جدا شد و به دنبال آن، پس از شش سال کشمکش بین امین‌السلطان ثانی و ظل‌السلطان، سرانجام حکومت بنادر و جزایر خلیج فارس در سال ۱۳۰۵ق، با حکمرانی سعدالملک تأسیس شد. با تشکیل سازمان جدید، بندر لنگه نیز تحت نظر حکمران بنادر قرار گرفت. هرچند شکل دادن نهاد جدید به معنای برانگیخته شدن حساسیت دولتمردان قاجاری نسبت به مسائل خلیج فارس و تلاش برای یکپارچه کردن نظام اداری بنادر و جزایر آن در عمل با توجه به ضعف ساختار نظام اداری قاجاریه و موجود نبودن ابزار و وسایل لازم، نبود ثبات مدیریت، متعدد بودن مراکز تصمیم‌گیری و بی‌تجربگی برخی از کارگزاران، به نتایج شایسته‌ای نینجامید، اما به هر حال گامی به جلو محسوب می‌شد که زمینه لازم را برای بهره‌گیری آیندگان فراهم کرد.

منابع

آدمیت، فریدون (۱۳۵۴). *امیرکبیر و ایران*. تهران: خوارزمی.

اتحادیه، منصوره (۱۳۸۰). *انفصال هرات*. تهران: نشر تاریخ ایران.

اتحادیه، منصوره - میرمحمدصادق، سعید (۱۳۷۵). *ژنرال سمینو در خدمت ایران عصر قاجار و جنگ هرات*. تهران: نشر تاریخ ایران و انجمن ایران‌شناسی فرانسه در ایران.

- سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی (۱۳۶۸). بندرعباس و خلیج فارس. تصحیح احمد اقتداری. تهران: دنیای کتاب.
- سعادت‌کازرونی، محمدحسین (۱۳۹۰). تاریخ بوشهر. تصحیح و تحقیق عبدالرسول خیراندیش و عمادالدین شیخ‌الحکمایی. تهران: میراث مکتوب.
- صفایی، ابراهیم (۱۳۸۳). رهبران مشروطه. تهران: جاویدان.
- فلور، ویلم (۱۳۸۹). تاریخ بوشهر از صفویه تا زندیه. بوشهر: شروع.
- القاسمی، سلطان بن محمد (۱۳۸۳). دزدان دریایی در خلیج فارس. ترجمه محمدباقر وثوقی. تهران: نشر همسایه.
- القاسمی، سلطان بن محمد (۱۹۸۹م). تقسیم الامیراطوریه‌العمانیه. دبی: مطابع‌البیان‌التجاریه.
- قائم‌مقامی، جهانگیر (۱۳۴۱). بحرین و مسائل خلیج فارس. تهران: طهوری.
- کازرونی، محمدابراهیم (۱۳۶۷). تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس. تصحیح منوچهر ستوده، گیلان: مؤسسه فرهنگی جهانگیری.
- کرزن، جرج (۱۳۵۰). ایران و قضیه ایران. ترجمه وحید مازندرانی. تهران: بنگاه نشر و ترجمه کتاب.
- لوریمر، جان گوردون (۱۳۹۴). سواحل خلیج فارس. ترجمه عبدالرسول خیراندیش، تهران: آدابوم.
- مافی، حسین قلی خان نظام‌السلطنه (۱۳۶۲). خاطرات و اسناد حسین قلی خان نظام‌السلطنه مافی. به کوشش معصومه مافی، منصوره اتحادیه، سیروس سعدوندیان و حمید رام‌پیشه. تهران: نشر تاریخ ایران.
- محسنی‌فرد، محمود (۱۳۸۷). «سیر تغییر و تحول ساختار سیاسی اداری بنادر شمالی خلیج فارس از سیستم اجاره‌داری به حکومت جزایر و بنادر در دوره قاجار». مجله تاریخ معاصر. ش ۴۶. ص ۵۴-۷۰.
- محمود، فرهادمعمد (۱۳۲۶). سپهسالاراعظم. تهران: علی‌اکبر علمی و شرکاء.
- محمود، محمود (بی‌تا). تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلستان در قرن نوزدهم. تهران: شرکت نسبی اقبال و شرکاء.
- نظام‌مافی، خدیجه (۱۳۹۱). حکومت بوشهر؛ اسناد و مکاتبات رضاقلی خان نظام‌السلطنه. تهران: نشر تاریخ ایران.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۴). تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار. تهران: سمت.
- وقایع‌اتفاقیه (۱۳۶۲). سعید سعیدی‌سیرجانی. تهران: پیکان.
- هدایت، رضاقلی‌خان (۱۳۳۹). روضه‌الصفای ناصری. قم: کتابفروشی مرکزی.
- Davies, Charles Edward 1987. *Qajar rule in Fars Prior to, Iran*. Vol. XXV.
- saldanha,j.a. 1986. *The Persian gulf précis*. archive editions, vol III.
- Lorimer, John Gordon 1970. *The Gazetteer of the Persian Gulf. Oman and Central Arabia*, Vol. 1. op. cit.
- Miles, Samuel Barrett 1966. *Countries and Tribes of the Persian Gulf*. London, op. cit.
- The lower gulf Islands:Abumusa and Tunbs* 1993. editor. p.l. toye. Buckinghamshire. vol.2.

از آنجا که... در این مورد... حضرت... دست... اول... اسرار... فرزند... نیت... به... کشت... میر... روز... که...

ساکما: ۲۹۵/۷۶۳۴

دستورالعمل جناب قلمبرابری... حاکم بنادر خلیج فارس داماد... بنیاد... دست... بنادر... دریا... دست... مملکت... شهرت... غیره...

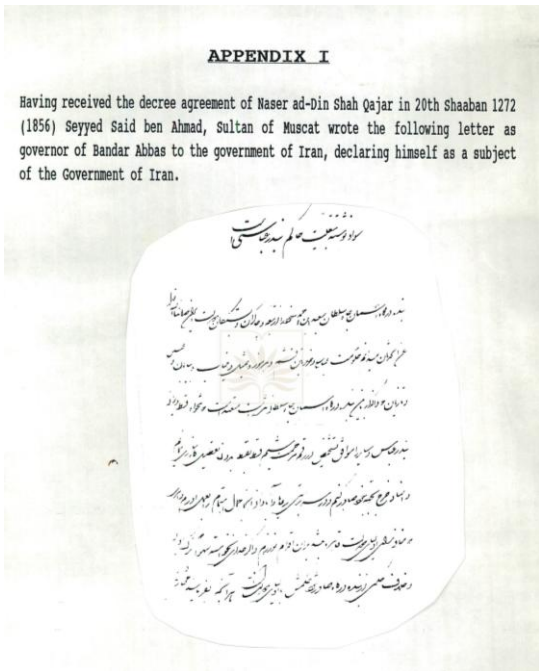
ساکما: ۵/۱۸۴۷۶

حکومت بنادر و جزایر خلیج فارس... در این مورد... دست... اول... اسرار... فرزند... نیت... به... کشت... میر... روز... که...

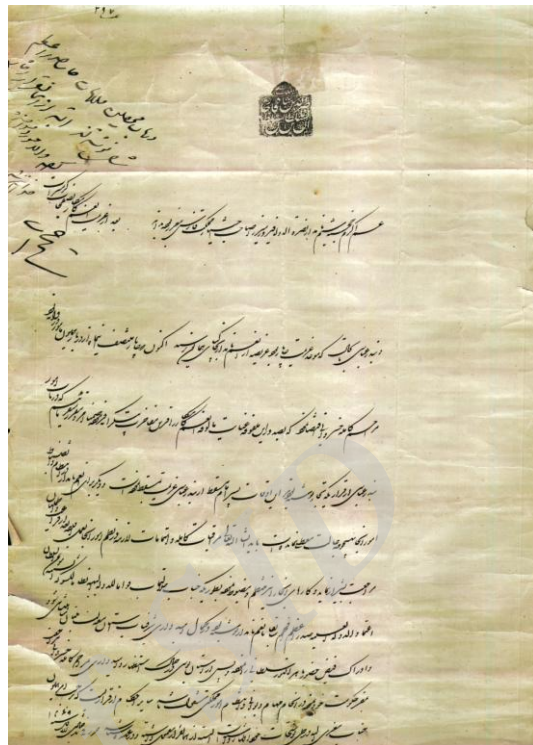
ساکما: ۲۹۶/۱۶۷۱۵

حکومت بنادر و جزایر خلیج فارس... در این مورد... دست... اول... اسرار... فرزند... نیت... به... کشت... میر... روز... که...

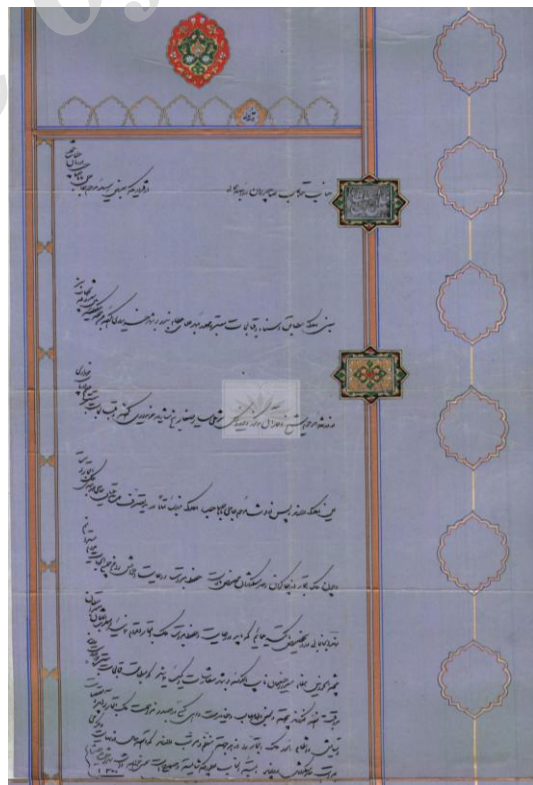
ساکما: ۲۹۳/۸۶۰۵



ساکما: ۹۹۸/۱۱۷۵



ساکما: ۲۹۶/۲۳۲۳۲



ساکما: ۲۹۶/۲۳۳۵۴

Archive