

■ بررسی و بازنگری دستورالعمل حکومت

بنادر خلیج فارس (۱۳۱۹ ق)

حشمت‌الله عزیزی | داریوش رحمانیان | هوشنگ خسرویگی | محمد رستمی

■ چکیده

هدف: این پژوهش بر آن است تا به بررسی شکلی و محتوایی «دستورالعمل حکومت بنادر خلیج فارس» به‌عنوان یکی از اسناد مهم و ارزشمند به‌جای مانده از دوره قاجار به‌درباره منطقه استراتژیک و مهم خلیج فارس بپردازد.

روش/رویکرد: این مقاله بر پایه اسناد آرشیوی و منابع کتابخانه‌ای و به روش توصیفی و تحلیلی نگاشته شده است.

یافته‌ها و نتایج: در بازخوانی و چاپ این کتابچه اشتباهات فاحشی رخ داده است. مشیرالدوله به‌عنوان وزیر امور خارجه و امین‌السلطان به‌عنوان صدراعظم عصر مظفری از اهمیت و جایگاه حیاتی و تاریخی خلیج فارس و بنادر و جزایر جنوب ایران آگاه و مطلع بوده‌اند. آن‌ها در این دستورالعمل به موضوعات مهمی همچون توجه به کنسولگری‌ها و چگونگی روابط با دول بیگانه، جلوگیری از استملاک بیگانگان در خاک بنادر، سوءاستفاده‌های انگلیسی‌ها و مأموران محلی از تلگراف‌خانه، مراقبت از کشتی پرسپولیس، اداره امور گمرک و تذکره بنادر و وظایف شخص حکمران بنادر در قبال این مسائل پرداخته‌اند. همچنین از دلایل مهم بی‌توجهی و غفلت نسبت به بنادر و جزایر خلیج فارس در این دوره، سازمان اداری فاسد و فرسوده قاجار، نبود ثبات در مدیریت و تعدد مراکز تصمیم‌گیری در خصوص بنادر، حضور کشورهای استعمارگر خارجی مانند انگلستان و سیاست استعماری آن‌ها در منطقه و ضعف نیروی نظامی و ناوگان دریایی بود.

کلیدواژه‌ها

خلیج فارس، بنادر جنوب، میرزا نصرالله خان مشیرالدوله، دستورالعمل، رضاقلی خان سالارمعظم.

تحقیقات تاریخی

فصلنامه گنجینه اسناد: سال بیستم و ششم، دفتر سوم، (پاییز ۱۳۹۵)، ۶۸-۹۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۶/۱۸ ■ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۵/۸

بررسی و بازنگری دستورالعمل حکومت بنادر خلیج فارس (۱۳۱۹ ق)

حشمت‌الله عزیزی^۱ | داریوش رحمانیان^۲ | هوشنگ خسروویگی^۳ | محمد رستمی^۴

مقدمه

یکی از مسائل تاریخی که در عصر قاجار کمتر به آن توجه شده است تحولات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی خلیج فارس و بنادر و جزایر آن است؛ در صورتی که در تمام دوران حاکمیت قاجار این منطقه تحولات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی مهمی را پشت سر گذاشت و به تدریج از یک آبراه دریایی ترانزیتی به یک مرکز اقتصادی و سوق‌الجیشی منطقه‌ای تبدیل شد. رویدادهای مهمی که در طی قرن نوزدهم میلادی (۱۳ ق) در این منطقه شکل گرفت، از چنان اهمیتی برخوردار است که در واقع می‌توان گفت «پایه و زمینه اصلی تحولات قرن بیستم در خاورمیانه» به حساب می‌آید. بدون شک یکی از مهم‌ترین دلایل این کم‌توجهی - با توجه به کمبود شدید منابع و مراجع فارسی - برمی‌گردد به نگرش منفی و با هدف درشت‌نمایی ضعف و ناکارآمدی نظام سیاسی ایران در دوره قاجار که از سوی حاکمیت پهلوی تبلیغ می‌شد (حبیبی و وثوقی، ۱۳۸۷، ص ۵۵)؛ بنابراین در چنین شرایطی است که اسناد به‌جای مانده از این دوره می‌تواند در روشن شدن بخش مهمی از تاریخ سیاسی، اجتماعی و اقتصادی خلیج فارس و بنادر و جزایر آن و همچنین نوع نگاه و نگرش رجال و دولتمردان قاجار به این منطقه مهم و استراتژیک نقش اساسی داشته باشد. در دوره اول حکومت قاجار (۱۲۱۰-۱۲۶۴ ق) قبایل و طوایف عرب منطقه توانسته بودند با استفاده از غفلت و ضعف قاجار نظام اجاره‌داری را که از دوره زندیه در این مناطق برقرار شده بود، تمدید نمایند. این سیستم اجاره‌داری تا نیمه دوم سلطنت ناصرالدین شاه

۱. دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی

دانشگاه پیام نور (نویسنده مسئول).

heshmatazizi@gmail.com

۲. استادیار گروه تاریخ دانشگاه تهران.

rahmanian@ut.ac.ir

۳. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه پیام نور.

kh_beagi@pnu.ac.ir

۴. استادیار گروه تاریخ دانشگاه پیام نور.

rostamipnu@yahoo.com



همچنان بر بنادر و جزایر ایرانی حکم فرما بود؛ اما شواهد تاریخی نشان می‌دهد که دولتمردان قاجار پس از مسئله هرات در دوره محمدشاه که واکنش نظامی انگلستان و حمله به خارک و بوشهر را در پی داشت، ناگزیر از تغییر عمده در سیاست‌گذاری‌های خود در بنادر و جزایر خلیج فارس شدند؛ چراکه در صورت ادامه سیاست‌های پیشین، بیم آن می‌رفت که مناطق جنوبی نیز دچار سرنوشتی همچون بخش‌های شمالی و شرقی ایران بشود. به دنبال اقدامات کوتاه‌مدت محمدشاه در شناخت بیشتر سواحل خلیج فارس، با روی کار آمدن رجال آگاه و کاردانی همچون امیرکبیر در دوره ناصری کم‌کم تغییرات عمده و زیادی در سیاست‌گذاری‌های مربوط به بنادر و جزایر خلیج فارس به چشم می‌خورد (آدمیت، ۱۳۵۴، ص ۵۴۹).

با افزایش نسبی آگاهی سلاطین و رجال قاجار از جایگاه و اهمیت بنادر و سواحل خلیج فارس، به تدریج از اواخر قرن سیزده قمری دولتمردان به فکر تغییر شیوه اداره بنادر جنوب از اجاره‌داری به حکمرانی مستقل افتادند تا اینکه با تلاش‌های ابراهیم امین‌السلطان و پسرش میرزا علی اصغر خان - امین‌السلطان بعدی - حکومت بنادر و جزایر خلیج فارس در سال ۱۲۹۹ق در بوشهر شکل گرفت (نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۶۲، ص ۹۹). اعتمادالسلطنه از این تشکیلات جدید تحت عنوان «حکومت بندرات فارس» یاد می‌کند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷ب، ص ۴۷۶). شکل‌گیری نظام اداری جدید در بنادر می‌تواند نشان‌دهنده توجه روزافزون قاجارها از اواخر عصر ناصری به خلیج فارس و بنادر جنوب باشد. هدف این پژوهش بررسی شکلی و محتوایی دستورالعمل صادره از سوی امین‌السلطان و مشیرالدوله به سالار معظم، حکمران بنادر و جزایر خلیج فارس، پس از تقریباً دو دهه از شکل‌گیری حکومت بنادر (۱۳۱۹ق)، به‌عنوان یکی از اسناد مهم و باارزش در این حوزه است که با رویکرد توصیفی - تحلیلی و با استفاده از اسناد و منابع دست‌اول انجام گرفته است.

سؤالات پژوهش

صادرکنندگان این دستورالعمل - امین‌السلطان و مشیرالدوله - به‌عنوان دو تن از رجال معروف عصر قاجار تا چه میزان از اهمیت و جایگاه حیاتی بنادر و جزایر خلیج فارس آگاه و مطلع بوده‌اند؟

مسائل و موضوعات مهم و مورد تأکید حکومت بنادر و جزایر خلیج فارس در این دوره چیست؟ و وظایف شخص حکمران بنادر در قبال آن‌ها چه بوده است؟
از نظر صادرکنندگان این دستورالعمل علل غفلت و بی‌توجهی نسبت به بنادر و جزایر خلیج فارس چیست؟



فرضیه‌ها

به نظر می‌رسد که صادرکنندگان این دستورالعمل به اهمیت و جایگاه حیاتی بنادر و جزایر خلیج فارس آگاهی داشته‌اند.

به نظر می‌رسد سوءاستفاده انگلیسی‌ها از تلگراف‌خانه، منع استملاک اتباع دول خارجی و چگونگی ارتباط با قنصلگری‌ها، از مهم‌ترین مسائل مورد تأکید در این دستورالعمل هستند. مهم‌ترین وظایف حکمران بنادر نیز جلوگیری از استملاک اتباع خارجه، مراقبت از کشتی پرسپولیس و رسیدگی به امور گمرک و تذکره بنادر است.

به نظر می‌رسد مهم‌ترین علل بی‌توجهی به بنادر و جزایر در این دوره ضعف حکومت مرکزی و نبود یک ساختار و سازمان اداری منسجم و کارآمد، نداشتن کشتی و نیروی دریایی قدرتمند و حضور کشورهای استعمارگر خارجی مانند انگلستان و سیاست استعماری آن‌ها در منطقه و خلیج فارس است.

دستورالعمل چیست؟

دستورالعمل به معنی «دستور کار، دستور عمل، برنامه کار، حکم، فرمان، طرز و روش و ترتیب و نظام و نسق محدود کار» (فرهنگ بزرگ سخن، ۱۳۸۱، ج ۴، ص ۳۱۹۸)، ترکیبی نادرست و رایج از «دستور» فارسی با «عمل» عربی است که معادل فارسی آن «دستور کار» است؛ اما دستورالعمل در اصطلاح نوشته‌ای است که چگونگی اجرای کار و وظیفه رده‌های پایین‌تر را در ادای وظایف اداری و مأموریت‌ها بیان می‌کند (دهخدا، ۱۳۴۱، ذیل دستورالعمل). میرزاسمیعا در معرفی کتاب خود می‌نویسد: «خلاصه‌ای است مسمی به تذکره الملوک که مشتمل است بر دستورالعمل خدمت هر یک از ارباب مناصب در گاه معلی موافق از منته سلاطین صفویه» (میرزاسمیعا، ۱۳۷۸، ص ۱). در *افضل التواریخ* ضمن وقایع سال ۹۶۳ ق به مناسبت شروع به کار صدر میرزین الدین سید علی آمده است: «دستورالعملی بر آداب مملکتداری و رعیت‌پروری و قشون‌آرایی و طمطراق پادشاهی و سلوک با رعیت و سپاهی و اخذ وجوهات هر محل و الوس^۱ حتی احداث و جریمه مجرمان» (ربورن، ۱۳۸۳، ص ۸۷). شاردن نیز که در اواخر دوره صفویه حضور داشته است می‌گوید که حکام هنگام شروع به خدمت دستورالعملی دریافت می‌کردند که در آن اطلاعات مفصلی درباره «حدود و ثغور قلمرو حکومتی» و مالیات‌های آن محل وجود داشت (شاردن، ۱۳۷۵، ج ۵، ص ۲۶۵).

در دوره قاجار نیز دستورالعمل به معنی بودجه دولتی، کتابچه‌ای شامل درآمدهای مالیاتی و مخارج یک ناحیه و همچنین فرمان دادن به کاری با ذکر جزئیات و چگونگی اجرای آن به کاررفته است (مستوفی، ۱۳۸۴، ج ۳، ص ۴۸۲). از این نوشته‌ها معلوم می‌شود

۱. الوس: کلمه‌ای ترکی-مغولی
مخفف اولوس به معنی قوم
است (دهخدا، ۱۳۴۱، ذیل اولوس).



که دستورالعمل در عصر صفوی و قاجار هم به معنی برنامه کاری و راه و روش صاحبان مشاغل و مناصب حکومتی و هم به معنی ضوابط اخذ مالیات به کار می‌رفته است.

رضاقلی خان سالارمعلم کیست؟

رضاقلی خان مافی فرزند حیدرقلی خان برهان‌الدوله در سال ۱۲۸۴ق متولد شد. در پانزده سالگی به تهران نزد عمویش، حسین‌قلی خان نظام‌السلطنه، رفت و در آنجا به تحصیل پرداخت و به تدریج وارد امور مالی و اداری عمومی خود شد. در اواخر سال ۱۳۱۶ق با پیشنهاد حسین‌قلی خان نظام‌السلطنه و تصویب امین‌السلطان «حکومت بندر بوشهر و مضافات و سایر بنادر و جزایر خلیج فارس تا بندر جاسک و اختیار جهاز پرسپولیس دولتی» به رضاقلی خان مجیرالسلطنه امیرتومان واگذار گردید (ساکما، ۱۳۲/۸۶۶). حکومت وی در این نواحی خیلی طولانی نشد و دوباره پیشکاری امور نظام‌السلطنه در تهران را عهده‌دار شد. در سال ۱۳۱۸ق با لقب سردارمکرم به ریاست قشون آذربایجان رسید. (بامداد، ۱۳۷۱، ج ۲، صص ۳۱-۳۴). رضاقلی خان یکبار دیگر در سال ۱۳۱۹ق با لقب سالارمعلم به حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس منصوب شد که تا اوایل سال ۱۳۲۲ق در این سمت باقی ماند. با مرگ حسینقلی خان نظام‌السلطنه در ۱۳۲۶ق لقب نظام‌السلطنه به رضاقلی خان رسید. وی در سال ۱۳۲۹ق به حکومت کرمانشاهان و از آنجا به حکومت فارس منصوب شد. در سال ۱۳۳۰ق از حکومت فارس عزل شد و به اروپا رفت. پس از بازگشت از اروپا در سال ۱۳۳۱ق به حکومت بروجرد، لرستان و خوزستان رسید. در بحبوحه جنگ جهانی اول با تهیه قشونی از بروجرد به جنگ با قوای روسیه پرداخت و تشکیل هیئت دولتی داد که مهاجرین نیز از تهران به وی پیوستند و ریاست وزرایی او را تصدیق کردند. وی پس از مدتی جنگ با روس‌ها به استانبول رفت و در آنجا ساکن شد و پس از پایان جنگ به ایران برگشت. نظام‌السلطنه در سال ۱۳۴۰-۱۳۴۱ق به حکومت خراسان منصوب شد. تا اینکه در سال ۱۳۴۳ق در تهران درگذشت و در مقبره خانوادگی خود در امامزاده عبدالله شهرری به خاک سپرده شد (نظام‌مافی، ۱۳۹۱، صص ۱۹-۲۳).

بررسی شکلی و ساختاری دستورالعمل حکمران بنادر

قبل از وارد شدن به موضوع اصلی بحث و بررسی محتوایی دستورالعمل لازم است تا به‌طور مختصر به معرفی این سند ارزشمند پرداخته شود. «دستورالعمل حکومت بنادر خلیج فارس» که در آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی نگهداری می‌شود، در بیست‌وسه برگ به خط شکسته نستعلیق، نوشته میرزا نصرالله خان نائینی (مشیرالدوله) وزیر امور خارجه



وقت مظفرالدین شاه قاجار است که در تاریخ ۲۳ جمادی اولی ۱۳۱۹ ق به نام رضاقلی خان مافی سالارمعظم، حکمران بنادر و جزایر خلیج فارس صادر شده است. این سند مهم و ارزشمند که می‌تواند در تحقیقات و پژوهش‌های حوزه خلیج فارس و بنادر و جزایر جنوب دارای اهمیت فراوانی باشد، یک‌بار در سالیان قبل بازخوانی و به صورت کتاب چاپ شده^۱، که متأسفانه در بازخوانی آن اشتباهات فاحشی رخ داده است^۲. محقق محترم این دستورالعمل را به اشتباه به میرزا علی‌اصغر خان امین‌السلطان صدراعظم ناصرالدین شاه منتسب کرده است؛ در حالی که نویسنده متن شخص میرزا نصرالله خان مشیرالدوله وزیر امور خارجه مظفرالدین شاه بوده که مهر، تاریخ و امضای وی در پایان متن کاملاً واضح و مشخص است (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، صص ۱، ۲۳؛ امین‌السلطان، ۱۳۹۰، ص ۱۵). ابن‌رحمان به اشتباه نام ناصرالدین شاه را به عنوان توشیح‌کننده دستورالعمل آورده است (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۱؛ امین‌السلطان، ۱۳۹۰، ص ۱۵)، در حالی که تاریخ صدور سند (۱۳۱۹ ق) که در برگ اول و آخر سند ذکر شده مصادف با سلطنت مظفرالدین شاه است (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، صص ۱-۲). محقق محترم در همان برگ اول تاریخ جمادی‌الثانی را جمادی‌الاول خوانده و جمله آخر نامه «زیاده زحمت نمی‌دهد» را نخوانده است (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۲۳).

همچنین در سندی دیگر مربوط به اسناد وزارت امور خارجه در سال ۱۳۱۹ ق نامه‌ای در هفت فصل از مشیرالدوله به رضاقلی خان سالارمعظم حاکم بنادر وجود دارد که در این نامه مشیرالدوله تنها بر وظایف حکمران بنادر در حوزه روابط خارجی تأکید دارد: «اگرچه با فرط بصیرت و احاطه که در وضع و ترتیب امور بنادر دارید، شرح و تفصیل را غیر لازم می‌داند، لکن از کارهای خارجه آنجا را برای اطلاع آنجناب جلالتمآب اجل ذیلاً چند فصلی مندرج می‌نماید» (نظام‌مافی، ۱۳۹۱، ج ۱، صص ۱۱۳-۱۱۵). شواهد موجود از جمله انشای و محتویات این نامه با «دستورالعمل حکمران بنادر» که در برخی جاها کاملاً منطبق باهم هستند، نشان می‌دهد که هر دو نامه را مشیرالدوله نوشته است. البته با توجه به ساختار و سازمان اداری عصر قاجار که حکام ایالات و ولایات زیر نظر مستقیم شاه و وزارت دربار اعظم قرار داشتند و شخص وزیر امور خارجه نمی‌توانست در عزل و نصب حکام ولایات و ایالات به‌طور مستقیم اقدام کند (باقری، ۱۳۷۱، ص ۴۰)؛ بنابراین تنها فرضیه قابل قبول در این خصوص این است که این دستورالعمل به دستور صدراعظم وقت امین‌السلطان، توسط مشیرالدوله وزیر امور خارجه تهیه شده و پس از توشیح (امضا) شاه برای سالارمعظم ارسال شده است.

۱. امین‌السلطان، علی‌اصغر بن ابراهیم (۱۳۹۰). دستورالعمل حکومت بنادر فارس. (علیرضا ابن‌رحمان، کوششگر). تهران: دفتر نشر معانی.
۲. در فهرست‌نویسی این سند در بخش نسخ خطی کتابخانه ملی نیز هرچند که نویسنده سند را به درستی مشیرالدوله تشخیص داده‌اند، اما به اشتباه میرزا نصرالله خان مشیرالدوله را صدراعظم ایران ذکر کرده‌اند، در حالی که مشیرالدوله از سال ۱۳۱۵-۱۳۲۴ ق وزیر امور خارجه ایران بوده است (بامداد، ۱۳۷۱، ج ۴، ص ۲۶۰؛ ساکما، ۱۸۴۷۶-۵).



اهمیت خلیج فارس، تنگه هرمز و بنادر و جزایر آن

از آنجاکه این دستورالعمل با دستور و تأیید امین‌السلطان توسط مشیرالدوله تهیه و ارسال شده است می‌توان گفت که در واقع این دستورالعمل حاوی نظرات و دیدگاه‌های امین‌السلطان به‌عنوان صدراعظم و مشیرالدوله به‌عنوان وزیر امور خارجه عصر مظفری درباره اهمیت و جایگاه خلیج فارس، تنگه هرمز و بنادر و جزایر آن در نیمه اول قرن چهاردهم هجری (۱۳۱۹ق) است. شاید در نگاه اول همچون بسیاری از پیش‌داوری‌ها درباره رجال قاجار به نظر برسد که سلاطین و دولتمردان قاجار هیچ‌گونه شناخت و آگاهی از اهمیت و موقعیت سوق‌الجیشی و ژئوپلیتیک خلیج فارس و بنادر و جزایر آن نداشته‌اند؛ اما در واقع مطالعه و بررسی این سند ارزشمند حداقل درباره صادرکنندگان این دستورالعمل خلاف این ادعا را نشان می‌دهد.

مشیرالدوله در دستورالعمل صادره، از بنادر و جزایر جنوب با تعبیر «دروازه دولت ایران» و «اهم نقاط مملکت ایران» یاد کرده است و درباره اهمیت خلیج فارس و بنادر و جزایر آن به سالارمعظم چنین می‌نویسد: «جنابعالی امروز به حکومت نقطه‌ای مأمورید که اهم نقاط مملکت ایران و مطمع نظر [پلٹیک] دول است، دروازه دولت ایران، امروز بنادر خلیج فارس است که از آنجا به تمام دنیا می‌توان رفت و تمام دنیا از آن راه وارد ایران می‌تواند شد. هر نفوذ و سلطه و استقلال و وسعت خاکی که سلاطین تاجدار ایران در این مملکت تحصیل کرده‌اند، می‌توانم با کمال اطمینان و قوت قلبی به شهادت استیلای بر هندوستان و استملاک در افریقا و غیره و غیره، بگویم که درصد نود قسمت از راه جنوب ایران و از راه خلیج فارس بود، امروز هم می‌بینید که از غالب دول روی زمین و ملل اجنبی کشتی‌های جنگی به‌رسم سیاحت و کشتی‌های تجاری برای تجارت به بنادر خلیج فارس می‌آیند. هر ثروتی که می‌تواند وارد خاک ایران و نصیب ایرانیان شود، غالباً از این راه است و همچنین هر ضرر و صدمه‌ای هم که دولت ایران ممکن است دچار آن بشود غالباً از این راه و از این خلیج و از سوء تدبیر مأمورین محلیه آن است» (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، صص ۱-۲). وی همچنین در ادامه با تأکید بیشتر بر اهمیت این منطقه ژئوپلیتیک می‌نویسد: «بالجمله به‌قدری منافع مادی و معنوی دولت علیه در خلیج فارس و بنادر آن عریض و دقیق و منبسط و باریک است که نمی‌توان به تقریر یا تحریر، حق شرح و توضیح هر یک را ادا کرد» (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۲).

با توجه به این نظرات می‌توان گفت که مشیرالدوله به‌عنوان وزیر امور خارجه و شخص امین‌السلطان به‌عنوان صدراعظم ایران به‌خوبی از اهمیت، نقش و جایگاه خلیج فارس، بنادر و جزایر آن در طول تاریخ حکومت‌های ایران آگاهی داشته‌اند؛ به‌طوری‌که به‌درستی، نود درصد کشورگشایی‌ها و توسعه‌طلبی‌های حکومت‌های ایران در ادوار گذشته را از طریق

۱. پلٹیک: در کتاب امین‌السلطان این لغت در دو جا خوانده نشده و به‌صورت [کلمه ناخوانا] در داخل قلاب آمده است (امین‌السلطان، ۱۳۹۰، صص ۱۶ و ۱۹).

دریای جنوب و خلیج فارس دانسته و در عین حال پاشنه آشیل اغلب حکومت‌های ایران را نیز همین منطقه ارزیابی کرده‌اند. البته منظور مشیرالدوله بیشتر حکومت‌های عصر باستان و امپراتوری‌های هخامنشی و ساسانی بوده است که توانستند با تشکیل ناوگان دریایی بزرگ و مجهز بر بسیاری از کشورها و ملل مختلف آن عصر فائق آیند (سعیدی، ۱۳۶۹، صص ۱-۱۱).

مشیرالدوله در ادامه می‌گوید که هر یک از بنادر و جزایر خلیج فارس نیز «یک جهت ممتازه دارند» که به آن علت از نظر پولیتیک دارای اهمیت ویژه و قابل توجه هستند (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۵). از جمله بنادر و جزایر هنگام، جاسک و بندرعباس به علت اینکه محل تلگراف‌خانه انگلستان بوده‌اند (استادوخ، ۲۱-۲۰-۱۳۲۳ ق؛ ۴-۴۰-۶۱-۱۳۳۱ ق؛ عباسی، ۱۳۷۲، سند شماره ۱۲، ص ۳۲۰) و جزیره هرمز به علت وجود معادن نمک و خاک سرخ- در زبان محلی گلک- که در آن ایام از اقلام صادراتی مهم ایران محسوب می‌شدند (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱، صص ۳۵۷-۳۵۸)؛ اما جالب است که در این دستورالعمل مشیرالدوله لزومی به پرداختن به اهمیت بندر بوشهر به عنوان بندر حاکم‌نشین و مهم‌ترین بندر ایران در خلیج فارس ندیده و از میان سایر بنادر جنوبی تنها خواستار توجه ویژه به بندر عباسی و بندر لنگه شده است. «لیکن از تمام جزایر و بنداری که در اطراف بوشهر و در تحت حکومت شما واقعند بندر لنگه و بندرعباس اهمیتی فوق اهمیت سایر بنادر دارند» (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۶). بهبهانی در مقاله «بنادر ایران در خلیج فارس» به معرفی بیش از چهل بندر کوچک و بزرگ ایران در سواحل شمالی خلیج فارس پرداخته است. (سلطانی بهبهانی، ۱۳۶۹، صص ۲۱۹-۲۶۴). اما باید توجه داشت که اکثر این بنادر در دوره قاجار فاقد ارزش تجاری، سیاسی بوده است و اغلب آن‌ها بندرهای کوچک با کاربری محلی جهت صیادی روستاییان به حساب می‌آمدند (لاریمر، ۱۳۹۴، ص ۳۴). مهم‌ترین بندر جنوبی ایران در عصر قاجار که محل استقرار شخص حکمران بنادر و جزایر خلیج فارس نیز محسوب می‌شد، بندر بوشهر بود. در واقع بندر بوشهر پس از سقوط صفویه که بندر عباسی از رونق افتاد و از نیمه اول قرن دوازدهم هجری با تصمیم نادرشاه مبنی بر تأسیس پایگاه دریایی در بوشهر بر سر زبان‌ها افتاد و به تدریج در اسناد و متون تاریخی به کار رفت و رفته‌رفته بندر بوشهر از یک روستای کوچک ماهیگیری به یک بندر مهم تبدیل گردید. لرد کرزن در این خصوص می‌نویسد: «بوشهر... فقط تاریخی ۱۵۰ ساله دارد و در اصل یک دهکده کوچک ماهیگیری بوده که نادرشاه در نیمه قرن گذشته، آنجا را بندر جنوبی و مرکز کشتی‌سازی برای تأسیس نیروی دریایی قرار داد» (کرزن، ۱۳۵۰، ج ۲، ص ۲۸۲).

بوشهر با روی کار آمدن قاجار تبدیل به مهم‌ترین و آبادترین بندر ایران در خلیج فارس شد و این روند تا اواخر حکومت قاجار ادامه داشت تا اینکه با کشف نفت و کشیدن خط

راه‌آهن به بندر خرمشهر این بندر به تدریج جای بندر بوشهر را گرفت.

وزیر امور خارجه از حکمران بنادر می‌خواهد که خیلی هوشیارانه مراقب احوال بنادر عباسی و لنگه باشد و از طریق مسافرت و نظارت شخصی و همچنین با استفاده از راپورت‌های مفتشین همواره بر اوضاع این بنادر واقف و ناظر باشد (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۶). وی ضمن توصیه به حکمران بنادر به دلیل اهمیت این دو بندر به لحاظ تجاری-اقتصادی برای دولت، از سوءاستفاده برخی از حکمرانان قبلی به خاطر دریافت بودجه و مخارج اضافه به جهت حساسیت دولت بر روی این بنادر می‌نویسد: «اهمیت موقع و مراقبت مأمور هیچوقت موجب توفیر [زیادی] مخارج دولت نمی‌شود، آن چه دولت را به مخارج فوق‌العاده دچار می‌کند بی‌مبالاتی و غفلت و عدم مراقبت حکام است، نه مراقبت آنها ... پس می‌توانم بگویم هر حادثه که در بندر لنگه و [بندر] عباس یا سایر بنادر و جزایر خلیج فارس افکار سیاسی و خزانه‌مالیه یا قوای عسکریه دولت را مشغول کرد همانا به سبب غفلت و کوتاهی و مسامحه و سوءتدبیر حکام و مأمورین محلیه بود» (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، صص ۷-۸). اهمیت بالای تنگه هرمز نیز از نگاه صدراعظم و وزیر امور خارجه‌اش پنهان نمانده و در دستورالعمل صادره به درستی موقعیت استراتژیک تنگه هرمز مهم‌تر از بنادر عباسی و لنگه توصیف شده است: «مهمتر از بندرعباس و بندرلنگه تنگه هرموز است. تنگه هرموز تنگه‌ای است که به قوت آنجا می‌توان مملکت ایران را از تطاول دول حفظ نمود، اگرچه هنوز مالیه دولت اجازه نداده است که حق استحکامات آنجا ادا بشود، لیکن مأمورین و حکام بنادر فارس گویا آنقدر هم مراقبت نداشته‌اند که استحکامات قدیمیه آنجا محفوظ بماند» (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۹). هرموز به‌عنوان نگین انگشتری دنیا از دیرباز از چنان اهمیتی برخوردار بوده است که آلفونسو د'آلبوکرک دریاسالار پرتغالی و فاتح هرمز در قرن دهم هجری در گزارش خود به دربار پرتغال این چنین از آن یاد می‌کند: «مرکز روابط تجارتنی آسیا و هندوستان سه نقطه است: تنگه مالاکا، عدن و هرموز که از آن دو مهم‌تر است و با در دست داشتن این سه نقطه دولت پرتغال باید خود را مالک دنیا بخواند» (اقتداری، ۱۳۸۹، ص ۱۰۰). در اینجا نیز مشیرالدوله نبود توجه کافی به تنگه هرموز را معلول کمبود بودجه و منابع مالی دولت عنوان کرده است و از طرفی از کم‌توجهی حکام و مأمورین قدیمی این تنگه در حفظ استحکامات آن انتقاد می‌کند. وی معتقد است که کاربرد این تنگه نباید منحصر به «صدور برات و وصول وجه» باشد و باید به حفظ و تجهیز امکانات و استحکامات موجود در آنجا نیز توجه شود (اقتداری، ۱۳۸۹، ص ۱۰).

به‌طورکلی بررسی دیدگاه‌ها و نظرات مطرح‌شده در این سند نشان می‌دهد که

۱. در زمان‌های گذشته در مشرق زمین از راه مثل می‌گفتند: «اگر دنیا حلقه انگشتری باشد هرموز نگین آن است» (اقتداری، ۱۳۸۹، ص ۸۶).



مشیرالدوله و امین‌السلطان به‌خوبی از موقعیت حساس و استراتژیک خلیج فارس، تنگه هرمز و بنادر و جزایر آن در عصر خودآگاه و مطلع بوده‌اند. هرچند که در آسیب‌شناسی علل کم‌توجهی به این مناطق، تقصیر را متوجه کمبود بودجه و اهمال و سستی حکام و مأموران محلی در گذشته کرده‌اند؛ اما به نظر می‌رسد که دلایل اصلی این غفلت را باید نخست در ضعف حکومت مرکزی و نبود یک ساختار و سازمان اداری منسجم و کارآمد دانست که خود این افراد در رأس آن قرار داشتند.

ارتباط با اتباع و کنسولگری‌های خارجه

یکی از مسائل و موضوعات مهم و مورد تأکید در این دستورالعمل بحث کنسولگری‌ها و چگونگی ارتباط با اتباع بیگانه است. خلیج فارس و بنادر و جزایر آن به‌عنوان مهم‌ترین منطقه خاورمیانه از قدیم نقش حیاتی و مهمی بر سرنوشت سیاسی، اقتصادی و تجاری ایران و سایر کشورهای منطقه داشته است. دو عامل اساسی از دیرباز توجه و طمع کشورهای قدرتمند و استعمارگر جهان را به خلیج فارس و بنادر و جزایر آن جلب کرده است. یکی موقعیت سوق‌الجیشی، که آن را تبدیل به حلقه ارتباطی میان آسیا، اروپا و آفریقا کرده و حضور استعمارگرانی مانند پرتغال، فرانسه و انگلستان را از زمان صفویه در آن رقم‌زده است و عامل دیگر که از قرن نوزدهم در صحنه خلیج فارس و بالطبع بنادر جنوب ایران بروز کرد نه تنها مسئله تجارت که منافع سیاسی و استراتژیکی بود که با توجه به منافع استعماری بریتانیا در هند به وجود آمده بود. در واقع چیدمان سیاست‌های استعماری بریتانیا که تا اندازه بسیار زیادی بر مناسبات حیات تاریخی ایران در دوره معاصر تأثیر و جهت‌دهی داشته است، در کل بر پایه محاسبات آن قدرت در حفظ منافع خویش در خلیج فارس استوار بوده است. خلیج فارس در نزد بریتانیا از چنان اهمیتی برخوردار بود که نفوذ هر دولت خارجی به این آبراهه را به معنای اعلان جنگ به لندن برآورد می‌کرد (انوری، ۱۳۹۰، ص ۱۱).

البته با آغاز قرن بیستم و کشف نفت در حوزه خلیج فارس اهمیت این آبراهه برای کشورهای استعمارگر دوچندان شد. برای همین، دولت‌ها و حکومت‌ها سعی داشتند تا با اتخاذ سازوکارهای مناسب و ارتباط با نمایندگان سیاسی و تجاری کشورهای خارجی مخصوصاً انگلستان- که در دوره قاجار قدرت بلامنازع خلیج فارس محسوب می‌شد و سایر شیخ‌نشین‌های جنوبی خلیج فارس نیز تحت‌الحمایه او بودند- ضمن تأمین امنیت خلیج فارس حداکثر بهره‌برداری را از منابع و منافع سرشار اقتصادی این منطقه سوق‌الجیشی کسب کنند. از دوره ناصری، به علت گسترش روابط خارجی، کنسولگری‌ها



و سفارتخانه‌های دول خارجی در ایران و بالعکس کنسولگری‌ها و سفارتخانه‌های ایران در کشورهای خارجی به وجود آمد؛ زیرا در این دوره، به‌واسطه پیوند با مرکز، در تصمیم‌گیری‌های سیاست خارجی پیوند و نظمی نسبتاً منطقی و ناگسستنی بین اجزاء وزارت با سفرا و کنسول‌ها به‌عنوان نمایندگان برون‌مرزی وزارت دول خارجی برقرار شده بود (زرگری‌نژاد، ۱۳۸۰، ص ۵۲۸). در این دوره، سه شهر به لحاظ وجود کنسولگری‌ها از اهمیت بیشتری برخوردار بودند و اکثر کشورهایایی که با ایران پیمان می‌بستند، کنسولگری خود را در یکی از این سه شهر تأسیس می‌کردند. نخست تبریز به لحاظ موقعیتی جغرافیایی، چون در شمال کشور واقع شده و رابط ایران با عثمانی، روسیه و به‌نوعی اروپا بود. دومین نقطه تهران مرکز دارالخلافه و پایتخت اداری-سیاسی قاجارها در مرکز ایران بود و دیگری بوشهر در جنوب و نزدیک به خلیج فارس و دریای عمان، که گذرگاه هندوستان و محل استقرار سفرای انگلستان محسوب می‌شد (سایکس، ۱۳۳۳، ص ۲۰۹). مشیرالدوله با توجه به تشکیل قونسولگری‌های روس، انگلیس، فرانسه و عثمانی در بوشهر و اینکه قسمت عمده تجارت در بنادر جنوب در دست انگلیسی‌ها بود و لذا نفوذ و علایق آن‌ها در آنجا از سایرین بیشتر بود، شخص حکمران را با توجه به مفاد قراردادها و معاهده‌های موجود بین ایران با سایر دولت‌ها، بر حفظ حقوق تجار و اتباع دول بیگانه و همچنین مراقبت و محافظت از حقوق رعایای ایرانی در برابر آن‌ها توصیه کرده و می‌نویسد: «نه حقوق مسلم مشروع یک نفر از تبعه خارجه را باید تضییع کرده تا تضییق شده باشند و نه حقوق ما را باید به آنها وا گذاشت که ترویج و تشجیع بشوند» (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۱۹). وزیر امور خارجه با اشاره به حضور «دول اجنبیه» و اهمیت سیاسی و تجاری این بنادر و جزایر معتقد است که هر نوع استفاده و بهره‌برداری از این منافع برای دولت ایران «مستلزم معامله و سلوک و رفتار و مشاهدات باریک و مختلف» با سایر کشورهایایی است که در این منطقه و آب‌های خلیج فارس حضور و فعالیت دارند (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۳).

جالب است که در این دستورالعمل بهترین سیاست و روش برای مذاکره و برقراری ارتباط با بیگانگان «ملایمت و مهربانی و حسن مراوده» معرفی شده است (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، صص ۱۹-۲۰) و در ادامه تأکید شده که مسئولیت هر نوع مذاکره و مکاتبه «زبانی و قلمی» با مأمورین و اتباع خارجه، با کارگزار خارجه است؛ چراکه او به «اصول آشنا و بصیر است» و شخص حکمران باید در مناسبات خود با اتباع و مأمورین دول خارجه از کارگزار خارجه مستقر در بنادر کمک و مشاوره بگیرد تا کارها به تعویق نیفتد و در آینده مشکلی در رابطه با دول خارجه پیش نیاید و شکایتی نیز از جانب آن‌ها مطرح نشود (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵،

ص ۲۰). لذا مشاهده می‌شود که ضمن توجه بر مسئله تقسیم‌کار، در این دستور تأکید شده است تا همواره بین شخص حکمران بنادر و کارگزاران وزارت خارجه ارتباط نزدیک و تنگاتنگی در اداره امور بنادر و چگونگی رابطه با نمایندگان کشورهای بیگانه وجود داشته باشد و به همین خاطر است که مشیرالدوله در نامه‌ای جداگانه به حکمران بنادر بر اهمیت دوباره این مسائل تأکید می‌کند (نظام‌مافی، ۱۳۹۱، ج ۱، ص ۱۱۴). وی همچنین از تعویق برخی از امور توسط حکمران قبلی و شکایات انگلیسی‌ها در این خصوص که موجب شد تا او حسام‌الوزراء را برای رتق وفتق این امور معوقه به بوشهر مأمور کند، انتقاد و ابراز امیدواری می‌کند که با حضور حکمران جدید دیگر نیازی به حضور حسام‌الوزراء نباشد (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۲۰؛ نظام‌مافی، ۱۳۹۱، ج ۱، ص ۱۵).

استملاک در خاک بنادر

استملاک در لغت یعنی تصرف کردن ملکی، تملک (انوری، ۱۳۸۱، ج ۱، ص ۳۸۹) و در اصطلاح یعنی به تصرف و تملک درآوردن ملک و زمین در یک کشور توسط اتباع کشور بیگانه. یکی از مسائل و وظایف مهم و مورد تأکید که هم در این دستورالعمل و هم در نامه مشیرالدوله به حکمران بنادر به آن پرداخته شده است، «مساله منع استملاک اتباع دول اجنبیه است» (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۱۰؛ نظام‌مافی، ۱۳۹۱، ج ۱، ص ۱۱۳). در دستورالعمل آمده است که هرچند اتباع خارجه در خاک ایران حق داشتن خانه و انباری جهت تجارت را «عهداً و اصولاً» دارند، اما بنادر به علت اینکه جزء «املاک خالصه همایونند» و یا به علت اهمیت و موقعیت استراتژیکی که دارند از این قاعده استثناء هستند و لذا به حکمران بنادر دستور داده شد تا از هرگونه استملاک اتباع دول خارجه اعم از تجار و کمپانی‌ها در خاک بنادر جلوگیری کند و در صورت درخواست، آن‌ها باید دکان و یا انباری موردنیاز خود را از اتباع ایرانی اجاره کنند. این سند ارزشمند به‌خوبی به یکی از روش‌ها و سوءاستفاده‌هایی که اتباع کشورهای خارجی مقیم بنادر در خصوص استملاک به آن مبادرت می‌ورزیدند می‌پردازد و هشدار می‌دهد که اتباع دول خارجه «در استملاک، افکار دقیق و تشبثات عمیق دارند» آن‌ها خانه و انبار موردنیاز خود را نه معمولاً می‌سازند و نه مبیعه می‌کنند بلکه ازدواج با همسر ایرانی را «وسیله اباحه منهیات قرارداده» و بعد هر چه را که به دست می‌آورند به نام همسر ایرانی خود می‌کنند و در آینده با انتقال این املاک به فرزندان خودشان که تبعیت خارجی دارند، به اهداف خودشان که همانا استملاک در خاک بنادر است می‌رسند (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۱۱). البته مسئله استملاک در خاک هر کشور بستگی به نوع قراردادها و مفاد عهدنامه‌هایی بین کشورها داشت. مثلاً در خصوص



استملاک اتباع عثمانی در خاک بنادر در این دستورالعمل گفته شده است که هرچند اتباع ایرانی و عثمانی با رعایت شروطی چند که در عهدنامه فی مابین وجود دارد می‌توانند در خاک یکدیگر صاحب املاک باشند اما چون در آن زمان مأمورین عثمانی در نقاط مرزی عراق از استملاک اتباع ایرانی در عراق عرب جلوگیری به عمل آورده‌اند لذا وزارت خارجه نیز این اقدام آن‌ها را مخالف عهدنامه موجود بین دو کشور تلقی کرده و هم به حکومت کرمانشاهان و هم به حاکم بنادر دستور داده است که از استملاک اتباع عثمانی در آن حدود جلوگیری بکنند و در صورت مواجهه با چنین درخواستی از سوی تبعه عثمانی حتماً مسئله را به وزارت خارجه اطلاع دهند (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، صص ۱۱-۱۲).

سوءاستفاده انگلیسی‌ها و مأمورین محلی از تلگراف خانه انگلیس

به دنبال تحولات جهانی در قرون نوزدهم و بیستم میلادی و توسعه مستعمراتی بریتانیا، نهادهای متعدد و موازی به منظور پیشبرد اهداف سلطه‌جویانه دولت انگلستان در این مناطق شکل گرفت. بریتانیا به دنبال تحمیل اراده نظامی خود بر مناطق مختلف جهان از جمله خلیج فارس و ایران سعی داشت تا با ایجاد مراکز تجاری، سیاسی و همچنین استقرار تجهیزات و تأسیسات جدید ارتباطی ضمن تثبیت موقعیت خود یک حریم امنیتی در این مناطق برای حفظ منافع خودش به وجود آورد. تأسیس کنسول‌خانه‌ها و تجارتخانه‌های وابسته به کمپانی هند شرقی را که علاوه بر ایفای نقش اقتصادی و مستعمراتی، عهده‌دار انجام وظایف نظامی و سیاسی هم بودند باید با این نگاه سیاستمداران انگلیسی مرتبط دانست (استادوخ، ۸-۴، ۱۳۲۱ق).

با امضای توافقنامه ریوال (۱۹۰۷م) و تقسیم ایران به منطقه نفوذ انگلیس در جنوب، منطقه به ظاهر بی‌طرف در مرکز و منطقه نفوذ روسیه در شمال، منافع انگلستان در خلیج فارس تثبیت شد. از این پس این دولت به منظور سیطره کامل بر منطقه و انتقال سریع اخبار و اطلاعات و گرفتن نظر فوری از لندن و هندوستان تأسیسات تازه‌ای در خلیج فارس و برخی بنادر و جزایر و پس‌کرانه‌های آن ایجاد نمود که می‌توان به تأسیسات تلگراف خانه در مسقط، جزایر هنگام و قشم و بندر جاسک و بندرعباس و امتداد آن از طریق کرمان و اتصال به تهران اشاره نمود. اختلاف در محل ایجاد تلگراف خانه انگلیس و همچنین چگونگی استفاده از آن و محافظت از سیم تلگراف یکی از پرمناقشه‌ترین مسائل میان ایران و انگلستان در این دوره بوده است (استادوخ، ۱-۱۸-۱۳۲۵، ۲۰ق). دولت ایران نیز با کمک استاس مدیرکل گمرک و پست بندرعباس اقدام به ایجاد یک خط تلگراف خانه می‌کنند که انگلیسی‌ها با ایجاد کارشکنی از اجرای این قرارداد جلوگیری نمودند. «قریب دو سال



و نیم است که دولت علیه ایران منابعی خرج کرده که یک رشته سیم تحت‌البحر از جزیره هنگام به بندرعباس کشیده‌اند... از وقتی که این سیم را کشیده‌اند، تاکنون انگلیسی‌ها تصرف کرده هرروز تلگرافچی‌های انگلیس مخابرات خودشان را تمام کرده سر سیم را در اطاق خودشان توقیف می‌نمایند و به تصرف مأمور تلگرافخانه دولت علیه ایران که دو سال و نیم است در آنجا معطل مانده نمی‌دهند» (استادوخ، ۸-۵-۱۳-۱۳۲۵ ق).

طبیعی بود که ایجاد تلگرافخانه و عبور سیم تلگراف از مناطق بحری و بری مختلف با توجه به مسئله امنیت راه‌ها و جاده‌ها در آن زمان موجب بروز مشکلات و بعضاً اختلافاتی میان دولت ایران و انگلستان نیز شده است. لذا در دستورالعمل صادره و در نامه مشیرالدوله به حکمران بنادر به مسئله اهمیت تلگرافخانه انگلیس و عبور خطوط تلگراف از خاک بنادر و سوءاستفاده‌هایی که از این طریق صورت می‌گرفته به‌طور مفصل پرداخته شده است. در این اسناد خطاب به حکمران بنادر آمده که طبق فرمانی که در گذشته صادر شده است اگر خسارتی عمداً به سیم و یا تیر یا محل تلگرافخانه انگلیس از سوی اتباع ایرانی وارد بشود غرامت آن را از «حق الارض جاسک و گوادر» که می‌باید به خزانه دولت ایران می‌پرداختند، اول مبلغ خسارت را کسر و بعد بقیه مبلغ را از طریق وزارت خارجه خواهند پرداخت، لذا باید مراقب این خطوط و محل تلگرافخانه باشید تا آسیبی به آن‌ها وارد نشود و اگر هم گزارشی شد که خسارتی به این تجهیزات وارد شده است باید به همراه انگلیسی‌ها در این باره تحقیق کنید تا آن‌ها از این مسئله سوءاستفاده نکنند. در ضمن مراقبت و حفاظت از این خطوط به عهده حکام مناطقی است که این خطوط از آنجا می‌گذرد و در صورت وقوع هرگونه خسارت به این خطوط آن‌ها باید مجرمین را دستگیر و خسارت را از آن‌ها دریافت کنند و در صورتی که موفق به گرفتن مجرمین نشوند خودشان باید خسارت کمپانی انگلیسی را بپردازند (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، صص ۱۲-۱۴؛ نظام‌مافی، ۱۳۹۱، صص ۱۴-۱۵).

وزیر امور خارجه همچنین به سوءاستفاده‌هایی که مأمورین محلی در گذشته از این مسئله کرده‌اند، اشاره می‌کند و هشدار می‌دهد که مراقب مأمورین محلی باشید تا در زمان تحقیق و یا در زمان‌های دیگر به بهانه وارد شدن خسارت به خطوط و سیم تلگرافخانه از مردم محل اخاذی نکنند (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۱۴). نگاه صادرکنندگان این دستور به مسئله تلگرافخانه انگلیس بیشتر معطوف به نظارت و محافظت از این خطوط است به علت جلوگیری از وارد شدن خسارت مالی به حکومت، درحالی که از سایر بهره‌بردارهای سیاسی انگلیسی‌ها از طریق توسعه این خطوط جهت بسط نفوذ خود در ایران و خلیج فارس غافل هستند. به‌هرحال هرچند ایجاد تلگرافخانه توسط



انگلیسی‌ها در بنادر و جزایر خلیج فارس زمینه‌بسط و نفوذ روزافزون آن‌ها را در این مناطق فراهم ساخت اما در بعضی از مواقع همچون زمان مشروطیت و مواقعی که مردم و مشروطه‌خواهان در معرض خطر حکام استبداد قرار می‌گرفتند، ضمن استفاده از این مراکز جهت تحصن، می‌توانستند از این طریق اخبار و خواسته‌های خود را به اطلاع شاه، مقامات دولتی و نمایندگان مجلس برسانند (اوبن، ۱۳۶۲، ص ۲۳۶).

اهمیت دریانوردی و مراقبت از کشتی پرسپولیس

قدرت دریایی شامل هردو نیروی دریایی جنگی و نیروی دریایی بازرگانی برای هر کشوری که به دریا دسترسی دارد در نگاهداری آنچه داراست و به دست آوردن آنچه بدان نیازمند است، مهم و حتی در غالب موارد ضروری به نظر می‌رسد (داونز، ۱۳۸۲، ص ۱۲۳). اقیانوس هند و خلیج فارس بیش از ۱۸۰۰ کیلومتر از کرانه‌های جنوب و جنوب‌خاوری ایران را در بر گرفته است.^۱ خلیج فارس از نظر سوق‌الجیشی و اقتصادی و در عین حال سیاسی یکی از مهم‌ترین نقاط خاورمیانه و جهان به شمار می‌آید و ایران با داشتن موقعیت استراتژیک و منحصربه‌فردی همچون جزایر هرمز و هنگام در دهانه خلیج فارس می‌تواند به آسانی اداره آن را در دست بگیرد، اما کشوری با چنین مشخصات جغرافیایی طبعاً باید دارای نیروی دریایی بزرگ و ارزنده و تاریخ دریانوردی با سابقه‌ای باشد. امری که با توجه به دستورالعمل صادره بعید است، دولت مردانی همچون امین‌السلطان و مشیرالدوله از آن بی‌خبر و بی‌اطلاع بوده باشند. هرچند که در عمل حکومت ایران در دوره مورد بحث یعنی نیمه اول قرن چهاردهم هجری (۱۳۱۹ق/۱۹۰۱م) با در اختیار داشتن فقط یک کشتی بزرگ دارای یکی از ضعیف‌ترین ناوگان دریایی در خلیج فارس بود لذا از توصیه‌های مؤکد مشیرالدوله به سالارمعظم، مواظبت و مراقبت از تنها کشتی ایران یعنی کشتی پرسپولیس است. این کشتی ۶۰۰ تنی در سال ۱۳۰۳ق به فرمان ناصرالدین شاه توسط صنایع‌الدوله به همراه یک کشتی ۲۵۰ تنی به نام شوش از آلمان خریداری شد (معمدی، ۱۳۴۸، صص ۱۶۵-۱۷۲؛ هدایت (مخبرالسلطنه)، ۱۳۳۰، ص ۱۲۶). کشتی پرسپولیس در واقع اولین ناو جنگی ایران بود که در عصر قاجار وارد آب‌های خلیج فارس شد. در آغاز کارکنان و خدمه این کشتی از صاحب‌منصبان نیروی دریایی آلمان بودند. همان‌گونه که روزنامه مظفری می‌نویسد اولین رئیس ایرانی این کشتی جناب احمدخان دریابیگی بود که از روسای قشون و از شاگردان پیاده‌نظام مدرسه دارالفنون به شمار می‌رفت (روزنامه مظفری، شماره نهم (۱۳۲۰ق)، ص ۵۲).

صادرکنندگان این حکم نبود کشتی ایرانی دیگری در خلیج فارس و ضعف نیروی

۱. ایران در میان کشورهای حاشیه خلیج فارس با ۱۲۵۹ کیلومتر خط ساحلی بیشترین پیوستگی و آمیختگی را با دریا دارد (انوری، ۱۳۹۰، ص ۱۷).



دریایی ایران در این دوره را به نداشتن ثروت دولت نسبت می دهند و آرزو می کنند که در آینده ای نزدیک شاهد حضور فراوان «کشتی های جنگی زره پوش» ایران در خلیج فارس و دریای عمان باشند تا جایی که باعث رشک و غبطه اجانب بشود (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۱۵). وزیر امور خارجه تأکید می کند که چون «تمام تشریفات بحریه دولت به همین کشتی ایفا می شود» و به نوعی آبروی ایران در خلیج فارس است، لذا کمال توجه و دقت را در حفظ و نگهداری و تزینات این کشتی به عمل آورید و در این راه از هیچ هزینه ای مضایقه نکنید و تنها در صورت نیاز مأمورین گمرک جهت رفتن به سایر گمرک خانه های آنجا کشتی را در اختیار آن ها قرار دهید (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۱۶). سدیدالسلطنه در سال ۱۳۳۰ ق یعنی یازده سال پس از صدور این دستورالعمل، در توصیف «قوای دولتی» حکومت بوشهر، درباره نیروی دریایی و کشتی های ایران در خلیج فارس چنین می نویسد: «دو سفاین حربیه ای از ورود به خلیج فارس در سنه ۱۳۱۸ ق [بدون ذخیره، دولت از فرنگستان وارد کرده بدون محفظه و محافظ جلو دار الحکومه افتاده اند. سفاین پرس پلیس و مظفری هم در لنگرگاه باشند و مأمور نظم بنادر شوند. آنها را هم استعداد شایسته نیست» (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱، ص ۳۷). سدیدالسلطنه ورود کشتی های کوچک برای دولت ایران در خلیج فارس از جمله، کشتی گیلان برای بوشهر، کشتی خراسان برای بندرلنگه، کشتی تهران برای عباسی، کشتی مازندران برای چاهبهار و کشتی آذربایجان برای محمره را از سال ۱۳۲۴ ق ذکر کرده است (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱، ص ۱۱۳).

واقعاً جالب است که ایران در آغاز قرن بیستم (۱۳۱۹ ق/۱۹۰۱ م) تنها یک کشتی بزرگ دولتی در خلیج فارس و دریای عمان در اختیار دارد، که باید با این کشتی هم نظم و امنیت را در بنادر و سواحل خلیج فارس تأمین کند، هم به تشریفات، بازرسی، گمرک و سایر امور بنادر رسیدگی کند. تازه همین کشتی پرسپولیس هم به قول سدیدالسلطنه نیروی ماهر و کافی در اختیار نداشته است. در همین زمان انگلستان بیش از صد کشتی بزرگ و ناو جنگی در خلیج فارس داشت و حتی اعراب حاشیه جنوبی خلیج فارس نیز که اغلب تحت الحمایه انگلستان یا دولت ایران قرار داشتند، بیشتر از دولت ایران کشتی در خلیج فارس داشتند (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱، ص ۲۸۶؛ سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳، ص ۶۴۷). این در حالی بود که ایرانیان در ادوار گذشته و بخصوص در دوره باستان همچنان که مشیرالدوله نیز در این نوشته به آن اذعان نموده است، بیشترین فتوحات خود را از طریق دریا کسب کردند و از پیشتازان دریانوردی و کشتیرانی و اختراعات در این حوزه محسوب می شدند (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۲؛ همچنین نک: لاکهارت، ۱۳۶۹، ص ۵۹).

۱. سدیدالسلطنه ورود کشتی های کوچک برای دولت ایران در خلیج فارس را از سال ۱۳۲۴ ق ذکر کرده است که همه یک اندازه و یک وضع دارای ۷۲ فیت طول ۱۸ فیت عرض، هفت فیت آبخور که ۹ میل انگلیسی، ساعتی راه می روند. اسامی و محل توقف این کشتی ها: کشتی گیلان برای بوشهر، کشتی خراسان برای بندر لنگه، کشتی تهران برای عباسی، کشتی مازندران برای چاهبهار و کشتی آذربایجان برای محمره. همچنین «اسم صاحب سلیکا که دولت ایران ابتیاع کرده مظفری اسم نهاده» (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱، ص ۱۱۳).



مراقبت از گمرک بنادر و چگونگی اداره امور تذکره

از موضوعات مهم دیگری که مورد توجه و تأکید صادرکنندگان این دستورالعمل قرار گرفته مسئله گمرک و امور تذکره بنادر است. در پی گسترش تجارت جهانی و افزایش رقابت برای ورود به حوزه‌های جدید اقتصادی، خلیج فارس در دوره قاجار به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های اقتصادی و تجاری مورد توجه قرار گرفت و گمرکات آن تبدیل به مهم‌ترین دروازه‌های ارتباطی ایران با کشورهای قدرتمند گردید. یکی از مراکز گمرکی که در این دوره نقش بسزایی در گسترش تجارت خارجی ایران در خلیج فارس ایفا نمود، گمرک بوشهر بود. این گمرک به دلیل برخورداری از موقعیت مناسب و مزیت‌های مختلف اقتصادی، نقش مهمی در رونق تجارت خارجی ایران ایفا نمود. بدین صورت که دولت ایران تا عصر ناصری نتوانسته بود روابط مستمر با دیگر کشورها برقرار نماید و بیشتر دارای روابط تجاری و دیپلماتیک یک‌طرفه یا یک‌جانبه بود و تشکیلات گسترده و قدرتمندی نیز نداشت، ولی از دوره ناصرالدین شاه به توجه به اینکه معادلات بین‌المللی حالت دوجانبه پیدا کرد، حکومت ایران مجبور شد امور تجاری خود را انتظام ببخشد و نهادهای اقتصادی خاصی را برای سروسامان دادن به تجارت داخلی و خارجی دایر نماید. تشکیل وزارت تجارت و فلاح در سال ۱۲۷۶ق و تشکیل وزارت گمرک در سال ۱۲۹۲ق از جمله این اقدامات بود.^۱

اما در واقع گام اساسی در سروسامان دادن به وضع گمرکات ایران مخصوصاً گمرک بوشهر در زمان آقا ابراهیم امین‌السلطان زمانی که وی در سال ۱۲۹۹ق به سمت «وزیر دربار اعظم و خزانه و گمرک» منصوب شد، برداشته شد که پس از مرگ وی توسط پسرش میرزا علی اصغر خان - امین‌السلطان بعدی - دنبال شد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷الف، ج ۳، ص ۱۳۶۴). امین‌السلطان پس از آگاهی از درآمد کم ایران از گمرکات جنوب و پس از مشورت با ناصرالدین شاه در صدد تغییر و اصلاح وضعیت اداره بنادر افتاد و با اعزام سعدالملک^۲ به‌عنوان مأمور امور گمرکی فارس و بنادر که بعدها به حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس منصوب شد، در صدد تغییر سیستم اجاره‌ای گمرکات و شیوه اداره بنادر و جزایر جنوب برآمد که اعتمادالسلطنه از این ساختار جدید تحت عنوان «حکومت بندرات فارس» نام برده است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷ب، ص ۴۷۶). لرد کرزن امین‌السلطان پسر را این چنین معرفی می‌کند: «امین‌السلطان در حال حاضر وزارت‌های داخله، دربار، گمرک و مالیه را هم عهده‌دار است بعلاوه رئیس ضرابخانه دولتی و حاکم بنادر خلیج فارس است. وی در واقع وزیر امور خارجه نیز هست» (کرزن، ۱۳۵۰، ج ۱، ص ۵۵۹). وی در طی وزارت خود در گمرک ایران نخستین «نظامنامه گمرکی» ایران را به وسیله یوسف خان

۱. همچنین اولین تعرفه گمرکی ایران، بر اساس وزن و ارزش، در سال ۱۲۸۲ش به وسیله مستشاران بلژیکی تنظیم گردید و نخستین قانون تعرفه گمرکی ایران، در اردیبهشت ۱۳۰۷ش، بر اساس حداقل و حداکثر حقوق گمرکی، تصویب شد (ساکامه، ۴۵۱-۴۴۰: ۲۴۰-۵/۲۳: ۱۲۳۶/۵ش)
۲. محمدحسن خان سعدالملک برادر حسین‌قلی خان نظام‌السلطنه و عموی رضاقلی خان که سال‌ها اجاره گمرکات خلیج فارس را به عهده داشت (نظام‌مافی، ۱۳۹۱، ص ۱۸ و ۳۱)



گمرکچی، مأمور گمرک فارس تدوین کرد و توانست ۲۰۰ هزار تومان به درآمد گمرک بیفزاید (اعتمادالسلطنه، ۱۳۱۷ الف، ج ۳، ص ۳۷۹؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۶، ج ۱، ص ۱۸۲). وجود مقام «شهیندر» در بوشهر نشانه قدرت تاریخی این گمرک محسوب می‌شود (کاوه، ۱۳۸۷، ص ۱۲۳). ساختمان‌ها و تجهیزات و انبارها و امکانات گمرک بوشهر توسط معین‌التجار بوشهری که خود از تجار متنفذ و قدرتمند ایران در دوره قاجار بود، ساخته و تأمین شد (جمالی، ۱۳۸۳، ص ۱۴۴) از آنجاکه در دوره قاجار گمرک بوشهر از گمرکات پردرآمد ایران به شمار می‌آمد و بر تمام گمرکات بنادر جنوب ایران نظارت داشت، لذا همواره افراد بانفوذ سیاسی، مدیریت آن را عهده‌دار بودند (سعیدی سیرجانی، ۱۳۶۲، صص ۸۹-۹۱).

لذا بی دلیل نیست که می‌بینیم در این دستورالعمل که به دستور امین‌السلطان تهیه شده، اول به مسئله تغییر تشکیلات اداره بنادر جنوب یعنی لغو سیستم اجاره‌داری و مقاطعه دادن بنادر به اعراب توسط ناصرالدین شاه اشاره شده و به خسارت و صدماتی که در گذشته از این راه به دولت و تجار ایرانی وارد می‌شده است و سوءاستفاده‌هایی که مأمورین محلی از آن وضعیت می‌کرده‌اند پرداخته است: «در اوایل امر که تجار از مزایای نیات عالیه همایون و منافع تنظیمات جدید اطلاع نداشتند خیلی متوحش و نگران بودند؛ بعد که دانستند ایجاد این تنظیمات اساساً برای حفظ صرفه و منافع آنها بوده است، با کمال امتنان اجرای آن را استقبال کردند و به زحمت زیاد در بنادر فارس ترتیبات جدید اجرا شد» (ساکما، ۱۸۴۷-۵، ص ۱۷). معلوم می‌شود که تغییر تشکیلات اداره بنادر از شیوه اجاره‌ای به حکمرانی مستقل در این دوره با مقاومت‌هایی نیز از جانب تجار و برخی مأمورین محلی که به قول امین‌السلطان منافع شخصی خود را در خطر می‌دیدند، صورت گرفته است که البته در تحریک این افراد برخی از اعراب و دول خارجه مانند انگلیسی‌ها نیز نقش داشته‌اند (صفایی، ۱۳۸۳، ص ۱۷).

همچنین در پایان این دستورالعمل خطاب به سالارمعظم درباره نحوه عملکرد و ساختار اداره تذکره نیز نکاتی ذکر شده که در نوع خود حائز اهمیت است. از این نوشته مشخص می‌شود که امور تذکره در بنادر نیز مانند گمرک تا دو سال قبل از صدور این دستورالعمل (۱۳۱۷ق) به صورت مقاطعه و اجاره واگذار می‌شده است. مشیرالدوله می‌گوید که او با اجازه و دستور شاه رسم مقاطعه و اجاره اداره تذکره را فسخ کرده و با کمک و الهام از قوانین دولت‌های فرنگی و «رعایت مناسبات محلیه» قوانین جدیدی را وضع و تنظیم کرده است تا مسافری از تعدیات اجاره‌کنندگان و «امنای تذکره» در آسایش باشند. «کار تذکره دولت علیه ایران از زمان ایجاد آن تا دو سال قبل مثل گمرک ایران در

تحت مقاطعه و اجاره و آلت دست تعدیات امنای تذکره بود، من برای آسایش مسافری و محافظه آنها از معاملات متعدیانه مأمورین و اجرای تنظیمات جدید، در این دایره که یکی از شعبات مالیه دولت است، با امر و اجازه اعلیحضرت اقدس همایون روحنا فدا، رسم مقاطعه و اجاره را از اداره تذکره فسخ و قوانین جدیدی از روی ترتیبات دول فرنگستان با رعایت مناسبات محلیه ایجاد کردم و در اجرای عملیات آن در سایه توجهات وافیه ملوکانه مراقبات مجدانه به عمل آمد. فعلاً ترتیبات جدیدی در شعبات این اداره کاملاً مجری است» (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۲۲). مشیرالدوله در ادامه از شخص حکمران تقاضا می‌کند تا در اجرای قوانین جدید با مأمورین و امنای تذکره همکاری و مساعدت لازم را داشته باشد.

از این دستورالعمل معلوم می‌شود ضمن اینکه اداره تذکره زیر نظر مستقیم حکمران بنادر نبوده، در تشکیلات جدید هم جزئی از شعبات اداره مالیه به حساب آمده است. در حالی که به نظر می‌رسد در گذشته و تا قبل از صدور این دستورالعمل، اداره تذکره از اجزاء و ادارات وزارت خارجه به شمار می‌رفته است. اعتمادالسلطنه در معرفی تشکیلات وزارت امور خارجه در زمان وزارت قوام‌الدوله، اداره تذکره را یکی از ادارات وزارت امور خارجه ذکر کرده که در برخی از ولایات مرزی همچون کردستان، گیلان، خراسان و آذربایجان مستقر بود (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷ ب، صص ۴۱۳-۴۱۶). همچنین میرزا مهدی‌خان ممتحن‌الدوله نیز در مآثر مهدیه، اداره تذکره را جزء «اداره دفتر عمومی» و از تشکیلات وزارت امور خارجه معرفی کرده است (مآثر مهدیه، برگ ۳۰-۳۱). لذا این سند نشان می‌دهد که تغییر تشکیلات اداره بنادر جنوب از شیوه اجاره‌ای به صورت مستقل از یک سال مشخص و یا در طول یک سال نبوده بلکه این کار از زمان امین‌السلطان پدر (۱۲۹۹ق) آغاز شده و پس از مرگ وی (۱۳۰۰ق) توسط امین‌السلطان پسر در سالیان بعد پیگیری و اجرا شده است.

علل بی‌توجهی به بنادر و جزایر خلیج فارس

صادرکنندگان این دستورالعمل در چند جا ضمن پرداختن به اهمیت تاریخی خلیج فارس و بنادر و جزایر آن در سرنوشت تاریخی ایران، به دلایل غفلت و بی‌توجهی به این منطقه مهم و استراتژیک نیز پرداخته‌اند. در بحث راجع به اهمیت خلیج فارس که آمده: «هر ثروتی که می‌تواند وارد خاک ایران و نصیب ایرانیان شود» و یا «هر ضرر و صدمه‌ای هم که دولت ایران ممکن است دچار آن بشود» غالباً از طریق خلیج فارس و بنادر و جزایر آن است، مهم‌ترین علت ضعف و ناتوانی ایران در این منطقه سوق‌الجیشی، سوءتدبیر حکام و مأمورین محلی معرفی شده است (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۲). در جایی دیگر در

۱. میرزا عباس‌خان افغانی تفرشی معروف به قوام‌الدوله از منشیان آقاخان نوری بود که در ۱۲۷۲ق به سمت منشی اول وزارت امور خارجه منصوب شد و سپس منشی میرزا یوسف‌خان مستوفی‌الممالک شد و در زمان صدارت مستوفی‌الممالک در ۱۳۰۱ق به نیابت صدارت و وزارت رسایل منصوب شد و نامبرده از سال ۱۳۰۵ق وزیر امور خارجه شد و تا پایان عمر (۱۳۱۴ق) بر آن سمت باقی ماند (سلیمانی، ۱۳۷۹، ص ۱۲۴).

خصوصاً سوءاستفاده برخی از حکام قبلی به خاطر دریافت بودجه و مخارج اضافی از دولت به علت حساسیتی که روی این بنادر و جزایر وجود داشته، انتقاد شده است: «هر حادثه که در بنادر و جزایر خلیج فارس افکار سیاسی و خزانه مالیه یا قوای عسکریه دولت را مشغول کرد، همانا به سبب غفلت و کوتاهی و مسامحه و سوءتدبیر حکام و مأمورین محلیه بود» (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، ص ۸). در بحث اهمیت تنگه هرمز نیز با ذکر این نکته که: «تنگه هرمز تنگه‌ای است که به قوت آنجا می‌توان مملکت ایران را از تطاول دول حفظ نمود» و اهمیت آن به مراتب از بنادر عباسی و تنگه بیشتر است، ضمن انتقاد از «مأمورین و حکام بنادر فارس» به علت کوتاهی کردن در حفظ و مراقبت از «استحکامات قدیمیه» و محدود کردن کاربرد تنگه هرمز تنها به «صدور برات و وصول وجه» که آن هم درست و به‌جا هزینه نمی‌شود، علت کم‌توجهی به تنگه هرمز، کمبود بودجه و منابع مالی دولت عنوان شده است (ساکما، ۱۸۴۷۶-۵، صص ۹-۱۰).

هرچند که صادرکنندگان این دستورالعمل دلایل اصلی بی‌توجهی و ناتوانی ایران در خلیج فارس را به دو عامل سوءتدبیر حکام و مأمورین محلی و کمبود منابع مالی دولت نسبت داده‌اند؛ اما شواهد و مدارک موجود نشان می‌دهد که دلایل این امر فراتر از این دو عامل است. دلایل اصلی این غفلت را باید نخست در ضعف حکومت مرکزی و نبود یک ساختار و سازمان اداری منسجم و کارآمد دانست که خود این افراد در رأس آن قرار داشتند. عامل دیگر کم‌توجهی و نبود آگاهی و شناخت کافی از موقعیت و اهمیت سیاسی-اقتصادی بنادر و جزایر خلیج فارس در میان اغلب سلاطین و دولتمردان قاجار بود (ساکما، ۱۶۷۱۵-۲۹۶؛ ۱۴۴۹-۲۹۰). عامل بعدی فساد و بی‌کفایتی حکام بنادر (ساکما، ۴۲۳۸-۲۹۰؛ ۶۷۶۹-۲۹۰) و نبود ثبات مدیریت در بنادر بود. به نوشته سدیدالسلطنه از زمان تأسیس حکومت بنادر (۱۲۹۹ ق) تا زمان مشروطیت، هفده نفر در بندر عباسی به حکومت رسیده‌اند که این مسئله می‌تواند به‌نوعی نشان‌دهنده نبود ثبات در حکومت بنادر باشد (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳، صص ۲۸۳-۲۸۴). عامل مهم دیگر که در اسناد زیاد به آن اشاره شده است مشخص نبودن محدوده اختیارات حکمران بنادر و از طرفی تعدد مراکز تصمیم‌گیری-تهران، فارس، لار، بوشهر- و تداخل وظایف کارگزاران سیاسی، و اداری و مالی مستقر در بنادر بوده است (ساکما، ۱۳-۴۹۹؛ ۳۰۲۸۹-۳۰۳۵۳؛ ۹۹۹-۲۷۲۱-۲۴۰؛ ۱۳۰۲-۲۹۰؛ همچنین نک: حبیبی و وثوقی، ۱۳۸۷، صص ۳۵۴-۳۵۵، ۳۷۱، ۳۷۶).

البته باید به این عوامل ضعف نیروی دریایی و نداشتن کشتی و ناوگان دریایی قدرتمند در خلیج فارس و نهایتاً حضور کشورهای استعمارگر خارجی به‌خصوص انگلستان و سیاست استعماری آن‌ها در منطقه را نیز افزود.



نتیجه

«دستورالعمل حاکم بنادر خلیج فارس» که به سال ۱۳۱۹ق به دستخط وزیر امور خارجه وقت، میرزا نصرالله خان مشیرالدوله و به احتمال زیاد به دستور امین السلطان نوشته شده و بعد از توشیح مظفرالدین شاه برای رضاقلی خان مافی - سالارمعلم - حکمران بنادر فارس ارسال شده است، یکی از اسناد مهم و ارزشمند به جای مانده از دوره قاجار درباره اهمیت و جایگاه خلیج فارس و بنادر و جزایر جنوب ایران از نگاه دولتمردان قاجار به حساب می آید. این سند مهم در سالیان گذشته به نام «دستورالعمل حکومت بنادر فارس» به صورت کتاب نیز به چاپ رسیده که متأسفانه اشتباهات فاحشی در بازخوانی آن اتفاق افتاده است.

تعبیر مشیرالدوله از خلیج فارس و بنادر و جزایر جنوب با عناوین «اهم مناطق مملکت ایران» و «دروازه دولت ایران» و تأکیدات ایشان بر موضوعات و مسائلی همچون موقعیت، جایگاه و نقش اساسی بنادر و جزایر خلیج فارس و تنگه هرمز در سرنوشت تاریخی حکومت‌های ایران، نشان از آگاهی و شناخت صادرکنندگان این دستورالعمل از اهمیت و جایگاه تاریخی بنادر و جزایر خلیج فارس دارد. همچنین توجه به کنسول‌خانه‌ها و چگونگی روابط خارجی با دول منطقه و سایر دول بیگانه، توصیه به حکمران بنادر در خصوص همکاری و مشاوره با کارگزاران امور خارجه و رسیدگی به امور تذکره و گمرک بنادر، جلوگیری از استملاک در خاک بنادر و مراقبت از کشتی پرسپولیس از مسائل و موضوعات مهم خلیج فارس و وظایف حکمران بنادر در این دوره بوده است. صادرکنندگان این دستورالعمل دلایل اصلی بی‌توجهی و ناتوانی ایران در دریای فارس را به دو عامل کمبود منابع مالی و سوء مدیریت حکام و مأمورین محلی نسبت داده‌اند، اما به نظر می‌رسد که عوامل اصلی این ضعف، بی‌توجهی و غفلت را باید در نبود آگاهی و نداشتن شناخت کافی از موقعیت و اهمیت استراتژیک بنادر و جزایر خلیج فارس در میان اغلب سلاطین و دولتمردان قاجاری، فساد و بی‌کفایتی برخی از حکام بنادر و سازمان اداری ناکارآمد قاجار، تعدد مراکز تصمیم‌گیری و نبود ثبات مدیریت در بنادر، حضور کشورهای استعمارگر خارجی مانند انگلستان و سیاست استعماری آن‌ها در منطقه و ضعف نیروی دریایی و کشتیرانی ایران در خلیج فارس دانست.



منبع

اسناد آرشیوی

اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ): ۱-۲۱-۲۰-۱۳۲۳ ق؛ ۴-۴۰-۶۱-۱۳۳۱ ق؛
۱-۱۸-۱۳۲۵ ق؛ ۸-۴-۱۳۲۱ ق؛ ۵-۱۳-۱۳۲۵ ق.
سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما): ۲۳۲/۸۶۶؛ ۱۸۴۷۶-۵-۴۵۱-۲۴۰؛ ۲۲/۱۳۳۷۵/۱۳؛ ۴۹۹-۱۳؛
۲۸۹-۳۰۳۵۳؛ ۹۹۹-۳۰۳۵۳؛ ۲۷۲۱-۲۴۰-۱۳۰۲؛ ۲۹۰-۴۲۳۸؛ ۲۹۰-۶۷۶۹؛ ۲۹۰-۱۶۷۱۵؛ ۲۹۶-
۱۴۴۹-۲۹۰.

نسخه خطی

مآثر مهدیه. میرزاهمدی خان ممتحن الدوله شقاقی. تهران: کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.
نسخه خطی شماره ۷۸۰.

کتاب‌های فارسی

آدمیت، فریدون (۱۳۵۴). *امیرکبیر و ایران*. تهران: انتشارات خوارزمی.
اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۳۷ الف). *تاریخ منتظم ناصری*. (ج ۳). (اسماعیل رضوانی، مصحح). تهران:
دنیای کتاب.
اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۳۷ ب). *المآثر والآثار*. (ایرج افشار، کوششگر) تهران: اساطیر.
اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۵۶). *روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه*. (ایرج افشار، کوششگر). تهران:
امیرکبیر.
اقتداری، احمد (۱۳۸۹). *خلیج فارس از دیرباز تا کنون*. تهران: امیرکبیر.
اقتداری، احمد (۱۳۶۹). *هرموز و جنگ دریایی امامقلی خان سردار شاه‌عباس، مجموعه مقالات خلیج
فارس*. تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
امین‌السلطان، علی اصغر بن ابراهیم (۱۳۹۰). *دستورالعمل حکومت بنادر فارس*. (علیرضا ابن‌رحمان،
کوششگر). تهران: دفتر نشر معانی.
انوری، امیرهوشنگ (۱۳۹۰). *خلیج فارس در نیمه نخست قرن بیستم*. تهران: خانه تاریخ و تصویر ابریشمی.
انوری، حسن (۱۳۸۱). *فرهنگ بزرگ سخن*. (ج ۴). تهران: سخن.
اوبن، اوژن (۱۳۶۲). *ایران امروز*. (علی اصغر سعیدی، مترجم). تهران: زوار.
باقری، علی (۱۳۷۱). *جامعه و حکومت در ایران*. تهران: نشر بین‌الملل.
بامداد، مهدی (۱۳۷۱). *شرح حال رجال ایران در قرن ۱۲ و ۱۳ و ۱۴ ق*. تهران: زوار.
حبیبی، حسن؛ وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۷). *بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس*. تهران: بنیاد
ایران‌شناسی.



- جمالی، زهرا (۱۳۸۳). *سیری در تاریخچه و فعالیت گمرکات کشور*. تهران: گمرک ایران.
- داونز، رابرت بینگهام (۱۳۸۲). *کتاب‌هایی که دنیا را تغییر دادند*. (احمد آرام و دیگران، مترجمان). تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- دهخدا، علی‌اکبر (۱۳۴۱). *لغتنامه*. تهران: دانشگاه تهران.
- رربورن، کلاوس میثائیل (۱۳۸۳). *نظام ایالات در دوره صفویه*. (کیکاوس جهاناداری، مترجم). تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- زرگری‌نژاد، غلامحسین (۱۳۸۰). *رسایل سیاسی عصر قاجار*. تهران: کتابخانه ملی ایران.
- سدیدالسلطنه، محمدعلی‌خان (۱۳۷۱). *سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صدسال پیش*. (احمد اقتداری، کوششگر). تهران: انتشارات جهان معاصر.
- سدیدالسلطنه، محمدعلی‌خان (۱۳۶۳). *بندرعباس و خلیج فارس*. (احمد اقتداری، مصحح). تهران: دنیای کتاب.
- سایکس، پرسی (۱۳۶۳). *سفرنامه سرپرسی سایکس*. (حسین سعادت نوری، مترجم). تهران: آسمان.
- سعیدی سیرجانی، علی‌اکبر (۱۳۶۲). *وقایع اتفاقیه: مجموعه گزارش‌های خفیه‌نویسان انگلیس در ولایت‌های جنوبی ایران از ۱۲۹۱ تا ۱۳۲۲ ق*. تهران: نوین.
- سلیمانی، کریم (۱۳۷۹). *لقاب دوره قاجاریه*. تهران: نشر نی.
- شاردن، ژان (۱۳۷۵). *سفرنامه شاردن*. تهران: توس.
- صفایی، ابراهیم (۱۳۸۳). *وهبران مشروطه*. تهران: جاویدان.
- عباسی، محمدرضا (۱۳۷۲). *حکومت سایه‌ها: مکاتبات محرمانه و سیاسی میرزا حسین‌خان سپهسالار*. تهران: سازمان اسناد ملی ایران.
- کاوه، بارتلمی (۱۳۸۷). *سفرنامه آب‌کاره به ایران*. (احمد بازماندگان خمیری، مترجم). تهران: گلگشت.
- کرزن، جرج (۱۳۵۰). *ایران و قضیه ایران*. (ج ۲). (وحید مازندرانی، مترجم). تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- لاریمر، جان گوردون (۱۳۹۴). *سواحل خلیج فارس*. (عبدالرسول خیراندیش، مترجم). تهران: آبادبوم.
- هدایت (مخبرالسلطنه)، مهدقلی (۱۳۳۰). *خاطرات و خطرات*. تهران: زوار.
- مستوفی، عبدالله (۱۳۸۴). *شرح زندگانی من تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه*. تهران: شهر کتاب؛ هرمس.
- میرزا اسمعیل، محمدسمیع (۱۳۷۸). *تذکره الملوک*. تهران: امیرکبیر.
- نظام‌السلطنه مافی، حسین‌قلی (۱۳۶۲). *خاطرات و اسناد حسین‌قلی‌خان نظام‌السلطنه مافی*. (منصوره اتحادیه؛ سیروس سعدوندیان، کوششگران). تهران: نشر تاریخ ایران.
- نظام‌مافی، خدیجه (۱۳۹۱). *حکومت بوشهر: اسناد و مکاتبات رضاقلی‌خان (سالار معظم) نظام‌السلطنه مافی* (۱۳۱۹-۱۳۲۰ ق). تهران: نشر تاریخ ایران.

مقاله

معتمدی، مسعود (۱۳۴۸). «گوشه‌ای از تاریخچه نیروی دریایی ایران». *مجله بررسی‌های تاریخی*. شماره



۴. لاکهارت، لارنس (۱۳۶۹). «نیروی دریایی نادرشاه». (غلامحسین میرزا صالح، مترجم). مجله
باستان‌شناسی و تاریخ. شماره ۸ و ۹.

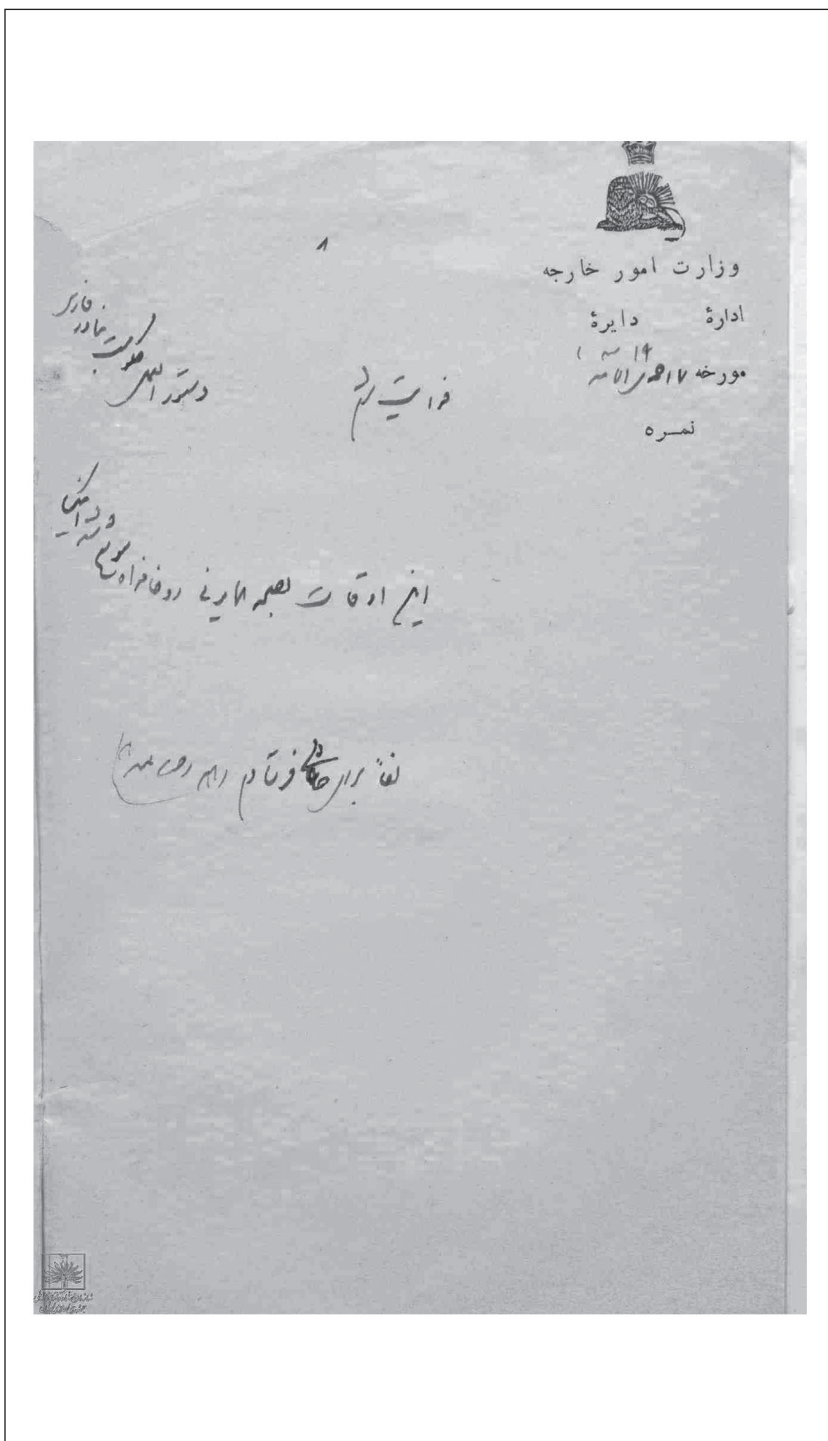
مجموعه مقالات

سعیدی، محمد (۱۳۶۹). «خلیج فارس در روزگار باستان» در مجموعه مقالات خلیج فارس. تهران: دفتر
مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
سلطانی بهبهانی، سلطانعلی (۱۳۶۹). «بنادر ایران در خلیج فارس» در مجموعه مقالات خلیج فارس. تهران:
دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.

روزنامه

روزنامه مظفری، شماره نهم، (۱۳۲۰ ق).





نامه ارسال دستور العمل حکومت
بنادر خلیج فارس
ماخذ: کتابخانه ملی ایران، ۵-۱۸۴۷۶



(۱)

دستور العمل بنای تجارتی در بندر
حاکم بنادر خلیج فارس و ام قیامه است

بنای بندر لاری در بندر بکرت نقطه مایه که اینم نقاط
در سطح نظر طبیک در است در درازه درت ایران
بنادر خلیج فارس است که از این تمام بندر می توان رفت
دنیا از آن راه دارد ایران می باشد هر نوزده سطره
در مقصد دوست خاکه در سطلین ، صدر ایران
ملکت کثیر کرده اند می توانم با کمال طمینان و
شهادت استلای همه داستان در آمدگ در
و غیره میفرماید که در صد نوزدهم از راه بندر ایران

دستور العمل حکومت
بنادر خلیج فارس (۱۳۱۹ ق)
ماخذ: کتابخانه ملی ایران، ۵-۱۸۴۷۶



۱

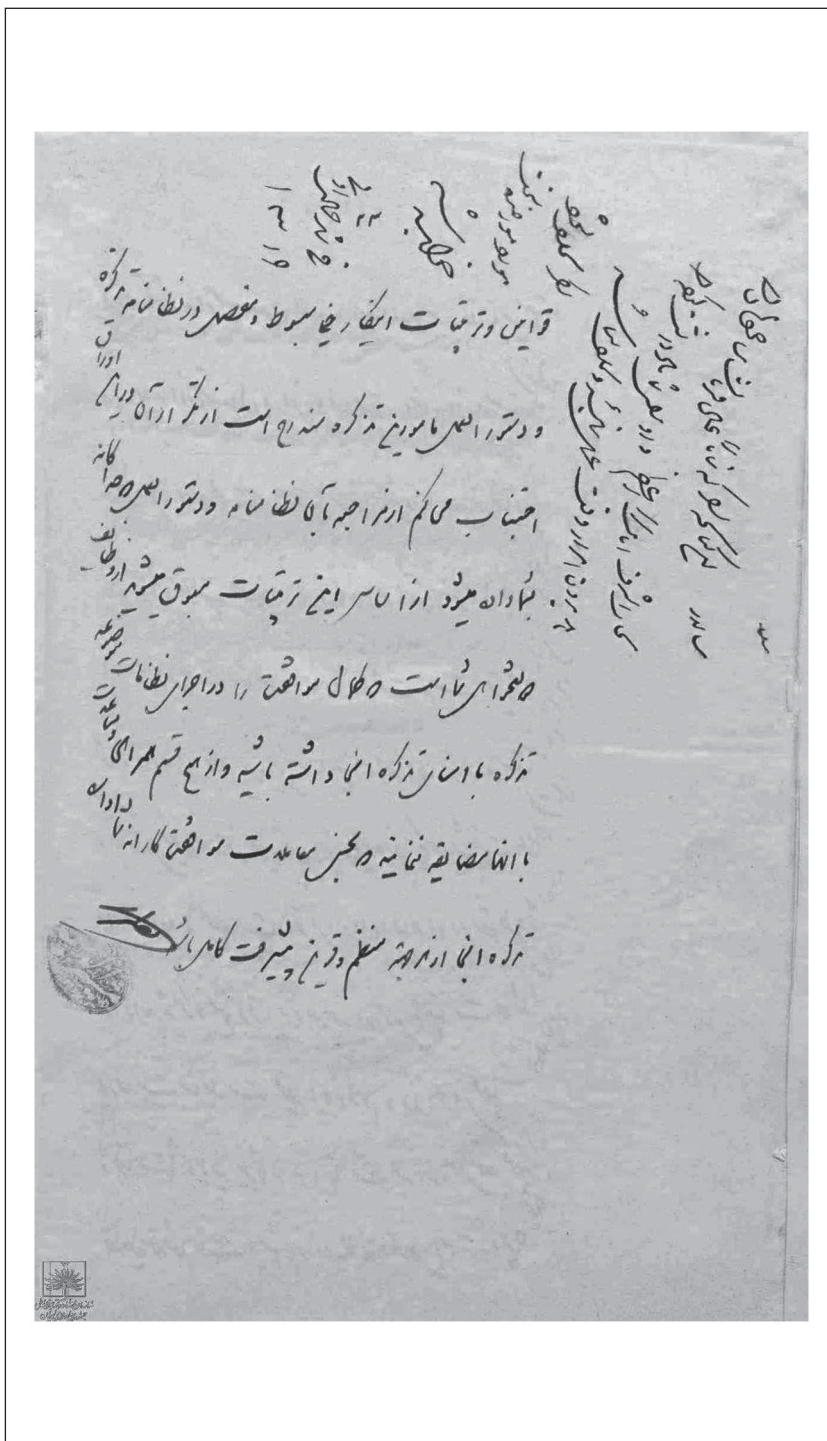
که در حکومت شاه از میان تربیت همت روز افزون بر خیزند
 در صواب رای در وطن پرستی تصفیة بیخ حادثه ناکواری در خزانه
 مکرانه تا پیش نیاید در فرمان همت در کجا زادی است با برف
 آن متذلل از

هم تر از بند جاس و بندر لنگه سنگه هر زبنت سنگه بران
 سنگه است که بقوت این میدان مملکت ایران را از لنگه
 دل حفظ نمود اگر چه همز نایم همت این زره نداد است حسن
 انگشتمات این را بود کین مامورین حکم بنا در نرس و کجا
 انقدر هم مراقبت نداشتند که انگشتمات تیرگی این محفوظ نماید
 ما را که در وطن پرستی و در خواهی دایم نیست مفسدین بر نفس درام
 با سلف نگاه کرد و بنام این نیست و وطن عزیز شاه برستی آری

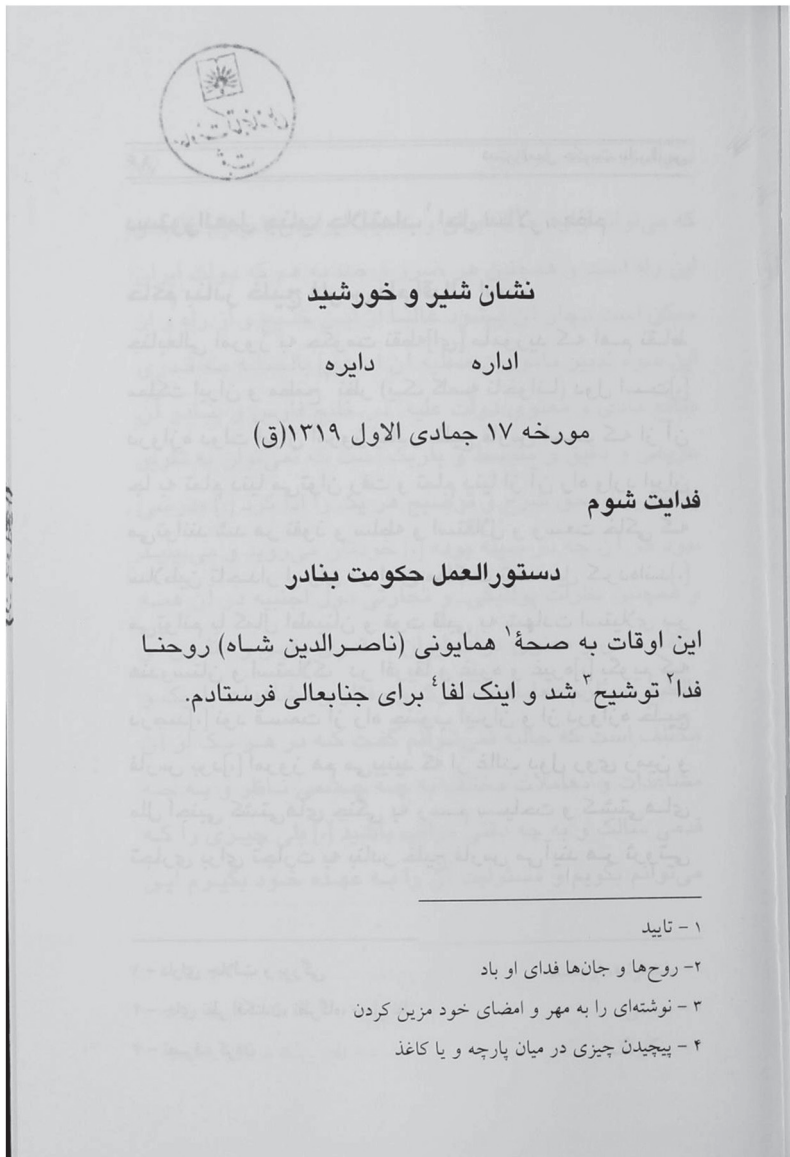


ادامه دستور العمل ...





ادامه دستور العمل...



(نمونه متن بازخوانی شده توسط
ابن رحمان)

