

## **Studying of the Role of Armenians in Boushehr Customs during the Qajar period based on the Documents of that Period (1210-1332 AH/1795-1914AD)**

**Badrosadat Alizadeh moghadam \***

Assistant Professor of History, Department of History, Faculty of humanities, Payame noor university, Isfahan, Iran, baliz\_moghadam@yahoo.com  
**Zohrab Hashemipoor**

MA of History, Department of History, Faculty of humanities, Payame noor university, Isfahan, Iran, zohrab1395@gmail.com

### **Abstract**

Armenians are considered among the effective minorities in Iranian economic and commercial life in different eras. Persian Gulf seaports, especially the port of Boushehr and its customs office were among the places, where Armenians had active roles in it during the Qajar era. In addition to being the economic forum of the state of Fars, in Qajar era, Boushehr was considered as one of the most important importing and exporting gateways and Iranian connection sites with other countries of the world. Therefore, Boushehr customs office was one of the most active economic institutions in that era. The main aim of this research, which is organized by descriptive-analytical basis and conducted via library resources, is to answer the important question regarding the roles of Armenians in Boushehr customs office, in the Qajar era. Analysis of the evidences indicates that Armenians were on the top of prominent occupations from the establishment of the customs office in Bouhehr up to the peak of economic activities of that establishment in Qajar period. While organizing the situations in Boushehr customs office, equipping and developing it in that era, Armenians dealt with fighting against smuggling of goods, developing the customs office branches, and supervising the performances of those branches, as well as training and instructing the relevant staff. Moreover, through presenting initiating plans for utilizing the customs office facilities, Armenians played a considerable role for the continuation of the activities of the institutes in Boushehr and other ports in the south of Iran

**Keywords:** Customs, Armenians, Boushehr, Qajar Era

---

\* Corresponding author

فصل نامه پژوهش های تاریخی (علمی - پژوهشی)

معاونت پژوهش و فناوری دانشگاه اصفهان

سال پنجاه و چهارم، دوره جدید، سال دهم

شماره چهارم (پیاپی ۴۰)، زمستان ۱۳۹۷، صص ۲۰-۳۷

تاریخ وصول: ۱۳۹۶/۰۸/۲۳، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۵/۲۰

## بررسی نقش ارامنه در گمرک بوشهر در دوره قاجار براساس اسناد این دوره

(۱۲۱۰ تا ۱۳۳۲ ق/ ۱۷۹۵ تا ۱۹۱۴ م)

بدرالسادات علی زاده مقدم\* - ظهراب هاشمی پور\*\*

### چکیده

ارامنه از اقلیت های تأثیرگذار در حیات اقتصادی و تجاری ایران در دوره های مختلف به شمار می آیند. در این میان، بنادر خلیج فارس و به ویژه بندر بوشهر و گمرگ آن از جمله عرصه هایی بود که ارامنه در دوره قاجار نقش فعالی در آن داشته اند. در دوره قاجار بوشهر قطب اقتصادی ایالت فارس محسوب می شد و همچنین یکی از دروازه های مهم ورود و خروج کالا و ارتباط ایران با دیگر کشورهای جهان بود. از این رو گمرگ بوشهر یکی از نهادهای فعال اقتصادی این برهه بود. هدف اصلی این پژوهش که با روش توصیفی و تحلیلی و برپایه منابع کتابخانه ای تنظیم شده است پاسخ به این پرسش مهم است که نقش ارامنه در گمرک بوشهر در دوره قاجار چگونه بوده است. بررسی شواهد گویای آن است که نیروهای ارمنی از زمان شکل گیری نهاد گمرک در بوشهر تا زمان اوج فعالیت های اقتصادی این نهاد در دوره قاجار مصدر خدمات مهمی بودند. در این دوره، ارامنه ضمن سروسامان دادن به اوضاع گمرگ بوشهر و توسعه و تجهیز آن، در راستای مبارزه با قاچاق کالا و گسترش شعبه های گمرگ و نظارت بر عملکرد این شعبه ها و آموزش کارمندان آن عهده دار خدمات عمده ای در بوشهر بودند. علاوه بر این، به لحاظ فرهنگی نیز ارامنه بوشهر با ارائه طرح های ابتکاری در راستای استفاده از امکانات گمرک برای استمرار فعالیت مؤسسه های آموزشی در بوشهر و دیگر بنادر جنوب ایران، در این حوزه نقش درخور توجهی داشته اند.

واژه های کلیدی: گمرک، ارامنه، بوشهر، دوره قاجار

\* استادیار تاریخ، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه پیام نور، اصفهان، ایران (نویسنده مسؤول)، baliz\_moghadam@yahoo.com

\*\* کارشناس ارشد تاریخ، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه پیام نور، اصفهان، ایران، zohrab1395@gmail.com

## مقدمه

ارامنه در بندر بوشهر پژوهش‌هایی انجام شده است؛ اما در باب نقش آرامنه در گمرگ که از تأثیرگذارترین نهادهای بازرگانی و تجاری بوشهر بوده، تاکنون پژوهش منسجمی صورت نگرفته است. گفتنی است در باب ابعاد حضور آرامنه در بوشهر نیز باید به تألیفی همچون «عیسویان در بوشهر» اثر عبدالکریم مشایخی اشاره کرد. این اثر زندگی این قوم را در بوشهر واکاوی کرده است؛ اما رویکرد مؤلف بیشتر به پیشینه حضور و زندگی اجتماعی این قوم محدود بوده است. همچنین به مقاله دیگر این نویسنده «فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی عیسویان در بوشهر» باید اشاره کرد که در نخستین همایش ملی ایران شناسی ارائه شد. نویسنده علاوه بر بررسی پیشینه تمدنی بوشهر و نقش تعامل سازنده اهالی بومی بوشهر با عیسویان در اسکان این اقلیت در بوشهر، در کنار واکاوی فعالیت‌های اجتماعی عیسویان در این بندر، به طور اجمالی نیز به فعالیت‌های اقتصادی آنها در این شهر اشاره کرده است. همچنین مقاله «وضعیت فرهنگی آرامنه بوشهر در دوره قاجاریه» تألیف بدرالسادات علیزاده مقدم و ظهراب هاشمی‌پور در مجله گنجینه اسناد نیز، بیشتر به بررسی وضعیت اجتماعی و اعتقادی و معیشتی و آموزشی آرامنه بوشهر محدود بوده و به وضعیت اقتصادی و چگونگی مشارکت آنها در امور اقتصادی بندر بوشهر کمتر توجه شده است. بر همین اساس این پژوهش درصدد پاسخ دادن به این پرسش اصلی است که نقش آرامنه در گمرک بوشهر در دوره قاجاریه چگونه بوده است. فرضیه پژوهش این است که آرامنه بوشهر در دوره قاجار با حضور در مناصب مهم و انجام خدمات مختلف، در توسعه و بهینه‌سازی گمرک بوشهر نقش مؤثری داشته‌اند.

ارمن‌ها از دوران باستان تاکنون، همواره با ایران و ایرانیان ارتباطات تنگاتنگ و بسیار نزدیکی داشته‌اند. از دیرباز عوامل متعددی، همچون تلاش برای دستیابی به زندگی بهتر یا تکاپوهای بازرگانی و تجاری، زمینه‌ساز حضور و استقرار آرامنه در حوزه جغرافیایی ایران شد؛ ولی حضور آرامنه در پیکره اجتماع ایران به صورت مجتمع‌های انسانی، در دوره شاه تهماسب اول و شاه عباس اول صفوی به وقوع پیوست. لشکرکشی‌های مختلف شاه تهماسب اول صفوی به مناطق مختلف قفقاز، اسیران بسیاری از اقوام گرجی، چرکس و ارمنی را به داخل ایران سوق داد. این روند در دوره شاه عباس اول نیز با پیگیری سیاست‌های مختلف گسترش یافت. در نتیجه این جریان‌ها، نیروهای ارمنی از دوره صفویه به‌طور فعال با حضور در عرصه‌های مختلف، به‌ویژه عرصه‌های تجاری و بازرگانی، در گوشه‌وکنار ایران نقش مؤثری داشته‌اند.

پس از گذار از دوره صفویه و با روی کار آمدن سلسله افشاریه و رشد و رونق بوشهر، آرامنه به تدریج موفق شدند در حیات اقتصادی و تجاری بندر بوشهر نقش‌پذیر و تأثیرگذار باشند. در دوره قاجار با توسعه گمرک بوشهر، عرصه‌ای دیگر برای فعالیت آرامنه فراهم شد. به تدریج آرامنه در این عرصه نیز حضور فعال پیدا کردند و موفق شدند منشاء خدمات درخور توجهی شوند.

این پژوهش به روش توصیفی تحلیلی و با استفاده از منابع پراکنده کتابخانه‌ای و اسناد، در پی شفاف ساختن چگونگی تأثیر و تأثر نیروهای ارمنی در نهاد گمرک بوشهر در دوره قاجار (۱۲۱۰ تا ۱۳۳۲ ق/ ۱۹۷۵ تا ۱۹۱۴ م) است. درباره حضور

## گمرک و اهمیت آن در بندر بوشهر

در تعریف واژه گمرک، برخی آن را به معنی حقوقی دانسته‌اند که بر کالا و مال‌التجاره تعلق می‌گیرد (دهخدا، ۱۳۳۵: ۱۹/۳۹) و معتقدند پس از انعقاد معاهده‌ای میان نادرشاه افشار با پادشاه عثمانی، محمودخان اول (۱۱۵۹ ق/ ۱۷۳۳ م)، برای نخستین بار این واژه از زبان ترکی وارد زبان فارسی شده و با تلفظ «گمرک» متداول شده است (بنایی، ۱۳۷۴: ۱۱۸). در باب پیشینه گمرک در ایران، برخی منابع برآند که گمرک ایران به‌طور منظم در زمان اشکانیان تأسیس شده است؛ یعنی زمانی که تجارت پارچه و ادویه میان ایران و روم و خاور دور رواج داشته و حقوق گمرکی برای نخستین بار در این دوره وضع و دریافت شده است؛ ولی کالاهای صادراتی از پرداخت حقوق گمرکی معاف بودند (یکتایی، ۱۳۴۰: ۳۹۸).

باتوجه به اهمیت بنادر خلیج فارس، به‌نظر می‌رسد این بنادر از دیرباز از مبادی اصلی صدور و ورود کالا و به تبع آن، انجام امور گمرکی بوده‌اند. در میان بنادر خلیج فارس، بندر بوشهر پیشینه دیرینه‌ای داشته است. از این بندر در جایگاه یکی از گذرگاه‌های مهم تجاری ایران، در گذشته گاه با نام لیان (ایمان‌پور، ۱۳۸۹: ۴۱) و گاه بوخت‌اردشیر و گاه ریشهر یاد شده است (مارکوارت، ۱۳۸۳: ۴۶).

این شهر بندری در طول تاریخ فرازونشیب‌های بسیاری به خود دید؛ اما اهمیت این شهر بندری کم و بیش تا دوره افشار همچنان استمرار یافت. در دوره افشار به‌دنبال افول رونق بندرعباس، به‌علت حمله‌های گاه‌ووبیگاه قبایل بلوچ و دست‌اندازی‌های نصیرخان لاری و همچنین تمایل نادرشاه افشار به ایجاد پایگاه دریایی در این بندر، اهمیت و رونق بوشهر دوچندان شد. در این برهه همچنین به‌علت استقرار اداره گمرکات جنوب

در بندرعباس، گمرک بوشهر به‌صورت شعبه‌ای از گمرک بندرعباس بود؛ به طوری که شه‌بندر (رئیس گمرک) بوشهر در واقع نماینده‌ای از طرف شه‌بندر بندرعباس به شمار می‌رفت (فلور، ۱۳۸۹: ۸۸).

پس از مرگ نادر، شدت گرفتن تب جنگ‌های داخلی و افزایش آشفتگی‌ها این امکان را برای شیخ ناصر آل‌مذکور، حاکم بوشهر، فراهم آورد تا با ضبط گمرک بوشهر و منصب شه‌بندری آن، در واقع سیطره خود را بر بوشهر کامل کند. در دوره کریم‌خان زند نیز شیخ‌ناصر موفق شد با ایجاد ارتباط دوستانه با خان زند، همچنان اقتدار خود را بر بوشهر حفظ کند. در این دوره به‌علت وقوع حوادثی همچون افول موقعیت بندرعباس و انتقال میراث آن به بوشهر و جابه‌جایی پایتخت از مشهد و اصفهان به شیراز، مرکز ایالت فارس که بوشهر هم جزو آن بود و حضور کمپانی‌های هند شرقی هلند و سپس انگلستان در این بندر به تدریج رونق و اعتلای بوشهر دوچندان شد. علاوه بر این، شخصیت تجارت‌پیشه شیخ‌ناصر حاکم بوشهر به همراه رکود تجارت ازسوی روسیه و عثمانی در کنار خصومت و اختلافات مرزی با آن دولت‌ها، همه‌وهمه موجب شد بوشهر و گمرک آن اهمیتی بیش‌ازپیش بیابند. به این ترتیب و به تدریج بوشهر علاوه بر آنکه قطب اقتصادی ایالت فارس محسوب می‌شد، به مهم‌ترین دروازه ورود و خروج کالا و مرکز حکمرانی کل بنادر و جزایر خلیج فارس در دوره قاجار تبدیل شد (مشایخی، ۱۳۸۱: ۴۷۶).

حوزه اقتصادی مرکزی و محلی که تمامی بنادر و سواحل خلیج فارس را شامل می‌شد و حوزه اقتصادی ملی که دربرگیرنده مناطق خشکی پس‌کرانه‌ای و شهرهای داخلی ایران بود و حوزه اقتصادی بین‌المللی که برخی کشورهای آسیایی و اروپایی و دول حوزه

شدند. منصب‌های موجود در امور گمرک از جمله این شغل‌ها بود که با رونق دوباره بوشهر در دوره افشاریه، ارامنه در منصبی با نام «شه‌بندر یا شاه‌بندر» ایفای نقش کردند (فلور، ۱۳۶۵: ۳۱۲).

خواجه‌مالک یا کوگامالیش (Coga mallish) از نخستین نیروهای ارمنی بود که در این برهه، در امور گمرکی بوشهر عهده‌دار مسئولیت شد و در منابع از ایشان ذکری به میان آمده است (فلور، ۱۳۸۹: ۸۸؛ استفان رای، ۱۳۷۸: ۵۲). به نظر می‌رسد او در این دوره یکی از مناصب مهم بندر بوشهر، یعنی منصب شه‌بندری را به عهده داشت؛ چنانکه ویلم فلور در کتاب «تاریخ بوشهر از صفویه تا زندیه» در این باره می‌نویسد: «در سال ۱۷۴۷م/۱۱۷۳ق شه‌بندر یا نماینده گمرک در بوشهر، شخصی ارمنی موسوم به خواجه مالک بود که به عنوان نماینده شه‌بندر بندرعباس، محمدعلی‌بیگ، عمل می‌کرد. موقعی که محمدعلی‌بیگ به‌دنبال مشاجره‌ای با «سردار» ایالت فارس در سال ۱۷۴۷م/۱۱۷۳ق از آن بندر فرار کرد، شیخ‌نصر اول از این فرصت کمال استفاده را کرد. او خانه خواجه مالک را غارت کرد و در همان سال خود را به‌عنوان شه‌بندر معرفی نمود» (فلور، ۱۳۸۹: ۸۸).

کودتای سیاسی شیخ بوشهر و کنارزدن ارمن‌ها از مدیریت گمرک و به‌دنبال آن، غارت خانه و دارایی خواجه‌مالک (کوگامالیش ارمنی) رئیس آن، به‌ظاهر لطمه‌سنگینی بود که از این لحاظ بر جریان حضور ارامنه در گمرک بوشهر وارد آمد؛ علاوه بر این، رویدادهای اواخر دوره زندیه و بروز ناامنی و محدودشدن دامنه کسب‌وکار در بنادر خلیج فارس و به‌ویژه بندر بوشهر، از دیگر عوامل تأثیرگذار بر محدودشدن فعالیت اقتصادی ارامنه در بوشهر و مهاجرت چندباره آنها از این بندر بود.

خلیج فارس را شامل می‌شد، سه حوزه اصلی و کلی بود که فراخنای فعالیت گمرک بوشهر را در این دوره دربرمی‌گرفت (سعیدی‌نیا، ۱۳۸۹: ۱۷۱ و ۱۷۵ و ۱۷۹). از طرف دیگر، در دوره قاجار اهمیت بوشهر به جایی رسیده بود که بیشتر کشورهای مطرح آن روز جهان همچون فرانسه، روسیه، انگلستان، هلند، آلمان، ایتالیا و نروژ در این بندر کنسولگری دایر کرده بودند (مشایخی، ۱۳۸۲: ۲۶ تا ۲۴).

این دوره در نوع مدیریت بندر بوشهر نیز نقطه عطفی محسوب می‌شود. وقوع حوادثی چند باعث شد در سال ۱۲۶۶ق/۱۸۵۰م نواب نصرالدوله فیروزمیرزا، حاکم ایالت فارس در دوره ناصرالدین شاه، شیخ نصرخان دوم را از حکومت بوشهر برکنار کند و حکومت بوشهر و مضافات آن و دشتستان را به میرزااحسنعلی خان با لقب دریابگی بسپارد (حسینی فسائی، ۱۳۸۸: ۷۴۹/۱). به این صورت عمر حکومت دودمان آل‌مذکور در بوشهر به سرآمد و از این پس حکومت بوشهر را گماشتگان حکومت مرکزی یا حکام ایالت فارس و با لقب «حکمران بنادر و جزایر خلیج فارس» اداره می‌کردند.

### پیشینه حضور ارامنه در گمرک بوشهر

براساس اسناد موجود در وزارت خارجه ایران، سابقه حضور ارمن‌ها در بوشهر به طور مشخص به دوره صفویه بازمی‌گردد (اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره ۴۱-۱۳-۴). قدمت حضور نیروهای ارمنی در بوشهر، موجب شد ارامنه از آغاز، در مناصب مختلف این بندر نقش فعالی ایفاء کنند. چنانکه پس از دوره صفویه و با شکل‌گیری دوره افشاریه و رونق بوشهر در حکم بندر و پایگاه فعال دریایی، ارامنه بار دیگر عهده‌دار سمت‌ها و شغل‌ها و منصب‌هایی چند

## اهمیت گمرک بوشهر در دوره قاجار

برآمدن قاجارها و به‌ویژه پادشاهی ناصرالدین شاه (۱۲۲۷ تا ۱۲۷۵ ق/ ۱۸۰۱ تا ۱۸۴۹ م) نقطه عطفی در تاریخ بوشهر محسوب می‌شود؛ به گونه‌ای که گمرک این بندر را در موقعیت منحصربه‌فرد قرار داد. در این دوره بوشهر به مرکز حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس و همین‌طور مرکز گمرکات جنوب تبدیل شد. این جایگاه از طرف دیگر، نشان‌دهنده سیطره بوشهر بر بیش از نیمی از سواحل و کرانه‌های شمالی خلیج فارس نیز بود (لوریمر، ۱۳۷۹: ۱۵۱). در این برهه، اداره گمرک عهده داری مسئولیت‌های مختلف و متنوعی همچون نظارت بر ورود و خروج کالا، مبارزه با قاچاق کالا، تأمین سلاح و مهمات برای زمامداران دولتی و محلی، رسیدگی به امور پناهندگان و بست‌نشینان، شرکت در امور خیریه و ساخت ابنیه‌های عمومی، به‌احتمال پرداخت حقوق و مزایای مسئولان و مأموران دولتی در این بندر و اداره پست‌خانه و غیره را نیز به‌عهده داشت. در این دوره، گستردگی و اهمیت کارکرد گمرک سرانجام موجب آن شد به همت معین‌التجار بوشهری، از تجار متنفذ عصر ناصری، در بندر بوشهر ساختمان و تأسیسات نوینی با نام گمرک‌خانه بوشهر (۱۲۶۰ ق/ ۱۸۳۴ م) تشکیل شود. معین‌التجار بوشهری خود از جمله تجاری بود که در این برهه، با داشتن کشتی‌های متعدد تجاری، به تجارت میان بوشهر و جده اشتغال داشت (شیرین‌کام، ۱۳۹۳: ۴۵ تا ۴۱).

اقدامات معین‌التجار در این راستا، اهمیت بندر بوشهر و به‌ویژه گمرک آن را دوچندان کرد. به این ترتیب، اهمیت این بندر و کارکرد گمرکات آن بعدها و به‌تدریج از نظر اقتصادی به جایی رسید که از آن در حکم وثیقه اخذ وام از کشورهای دیگر بهره گرفته شد. چنانکه دولت انگلستان در سال ۱۳۱۵ ق/ ۱۸۹۸ م، در

ازای پرداخت وام به شاه ایران، درآمد گمرکات جنوب با مرکزیت بندر بوشهر را در حکم ضمانت یا وثیقه تأمین اعتبار پذیرفت (باحسینی، ۱۳۷۶: ۶۶).

روزنامه حبل‌المتین در گزارش خود به تاریخ ۲۴ ذی‌الحجه ۱۳۱۵ ق/ ۱۶ می ۱۸۹۸ م، در اهمیت این امر می‌نویسد: «وقتی در بندری مثل بوشهر... گمرک آن که اعظم‌ترین امور است به دست رعایای خارجه بدسیم چه نتیجه خواهد بخشید. گمرک بوشهر اهمیتش به چند وجهه از حکومت بیشتر است اول مداخل آن دوم رتق‌وفتق معاملات دریاچه، هیچ مانعی در دخول اسلحه و قورخانه به جهت دول و ملل خارجی در بندر بوشهر سوای نگرانی عملجات گمرک نبوده و نیست. بعد از اینکه گمرک با اختیار یا به اجازه آنها باشد هیچ مانعی به جهت آنها نخواهد بود» (حبل‌المتین، ۱۳۱۵: ۲۲/۲۴).

به این ترتیب گمرک نهادی اقتصادی بود و عملکرد آن را نیز وزارت امور مالیه محاسبه می‌کرد؛ اما در سیاست این دوره تأثیر و نقش شایان توجهی داشت. در اصل به‌علت همین اهمیت و اعتبار روزافزون آن بود که هم در دوره صدارت میرزااحسین‌خان سپهسالار و هم در دوره حکومت مظفرالدین شاه مقدمات ایجاد برخی اصلاحات در درون گمرک فراهم شد. در راستای این اهداف، در سال ۱۳۱۶ ق/ ۱۸۹۸ م مستشاران بلژیکی به سرپرستی نوز به ایران آمدند. نوز پس از ورود به ایران با به‌کارگیری عده‌ای از همکاران بلژیکی و نیروهای محلی و وضع قوانین و مقررات، گمرک خانه‌های ایران را سامان داد (هادی، ۱۳۵۱: ۱۲).

در این دوره، از آنجا که گمرک بوشهر یکی از گمرک‌خانه‌های مهم ایران بود، نوز بلژیکی به‌منظور انجام اصلاحات و سازماندهی آن، اداره گمرک بوشهر را به‌عهده گرفت. این جریان در حالی بود که پیش از

کانون توجه کارگزاران دولت قاجار نیز قرار گرفت و ارمن‌ها به تدریج در ارکان و سمت‌های مختلف گمرگ حضور یافتند و در طول زمان عهده‌دار مناصب مهمی همچون مفتشی، معاونی و حتی ریاست گمرک شدند. از جمله مهم‌ترین این افراد باید به یوسف‌خان میرزایانس (Yousef Khan Mirza Yanes) اشاره کرد. میرزایانس که از ارمنه همدان بود از همان ابتدا به سمت معاونت گمرکات جنوب منصوب شد. پیش از عهده‌داری این سمت، بنا به نقل از روزنامه مظفری (۱۳۱۹ق/۱۹۰۲م)، او مفتش گمرکات خلیج فارس و نماینده سروش‌الملک، رئیس پست بوشهر و ناظر کل پستخانه‌های خلیج فارس، نیز بوده است (روزنامه مظفری، ۱۳۱۹: ۳ و ۲/۱). پس از این دوره، خدمات میرزایانس همچنان در پست‌های کلیدی گمرک استمرار یافت؛ چنانکه در سال ۱۳۲۰ق/۱۹۰۳م، برای بر عهده گرفتن اختیارات گمرکات محمره، مأمور به توقف در این بندر شد. پس از آن نیز او منصب ریاست گمرک عباسی را عهده‌دار شد (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۰۸).

مؤسس خان از دیگر ارمنه تأثیرگذار در گمرک بوشهر بود. آندرانیک هویان در توصیف کلی از مؤسس خان، به طور خلاصه، می‌نویسد: «مؤسس خان خاچاطوریان (Mouses Khan Khacha Tourian) در ژانویه سال ۱۲۹۵ق/۱۸۷۸م در شهر همدان متولد شد. بعدها با خانوادهاش به تهران آمد... و از آنجا دیپلم گرفت. او به زبان‌های فارسی، انگلیسی، فرانسه و ارمنی آشنایی کامل داشت. مؤسس خان ابتدا مدتی در وزارت مالیه استخدام شد<sup>۱</sup> و چون فردی امین بود، پس از مدتی او را به سمت رئیس گمرک به بندر لنگه فرستادند و پس از چندی او عهده‌دار ریاست گمرک بوشهر (۱۳۲۰ق/۱۹۰۳م) شد» (هویان، ۱۳۸۱: ۱۱۲).

آن، حکومت مرکزی گمرک بوشهر را به صورت اجاره ای اداره می‌کرد (سعیدی‌نیا، ۱۳۸۹: ۱۰۰). بلژیکی‌ها همچنین به محض ورود به بوشهر، برای سهولت انجام اصلاحات در گمرک، درصدد برآمدند نیروهای محلی و کارآمدی با هدف اداره امور گمرک به کار گیرند. این مرحله آغازی دوباره برای حضور ارمنه در اداره گمرک بوشهر بود.

### حضور ارمنه در مناصب مهم اداره گمرک بوشهر در دوره قاجار

در این برهه، نیروهای ارمنی به علت‌های مختلفی می‌توانستند در کار گسترش اداره گمرک این بندر مفید فایده واقع شوند. از مهم‌ترین این علت‌ها اینکه: ارمنه بیشتر اوقات تحصیل کرده و با قوانین بازرگانی آشنا بودند؛ بنابراین علاوه بر سهولت در انجام امور محوله، می‌توانستند با نفوذ بر تجار ارمنی و بازرگانان نشان، برای اجرای قوانین جاری گمرک مجریان کارآمدی باشند. علاوه بر این، از آنجا که بیشتر ارمنه به برخی از زبان‌های خارجی، فارسی و ارمنی تسلط داشتند، قادر بودند در جایگاه مترجم، در تسهیل امور بازرگانی و گمرکات این بندر نقش فعالی ایفاء کنند؛ از طرف دیگر، ارمنه به لحاظ قدمت حضور در بوشهر و ارتباط نزدیک با طبقه‌های مختلف مردم و تجار این شهر، در برقراری ارتباط بهتر با بازرگانان و تجار محلی و خارجی توانا بودند و از آنجا که در بدو ورود بلژیکی‌ها تجار و کارگزاران اشخاص بانفوذ سیاسی و مذهبی از آنها رضایت نداشتند (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳: ۶۴۵)، استخدام نیروهای ارمنی از سوی بلژیکی‌ها در گمرک، در تسهیل امور گمرک نقش بسیار مؤثری ایفاء می‌کرد. به این ترتیب به مرور زمان، نقش و تأثیر این گروه در

او همچنین در این سال‌ها گاه مترجمی گمرکات را نیز عهده‌دار می‌شد. بررسی عملکرد مؤسس خان در سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۳۲ ق/ ۱۹۰۹ تا ۱۹۱۴ م، از فعالیت‌های بی‌امان و خستگی‌ناپذیر او در گمرکات بوشهر حکایت دارد. در کل، این سال‌ها برای گمرکات بوشهر سال‌های درخشانی بود. مؤسس خان در این دوره گاه ناچار می‌شد به صورت هم‌زمان مدیریت برخی دیگر از گمرکات خلیج فارس را نیز عهده‌دار شود. چنانکه در سال ۱۳۲۵ ق/ ۱۹۰۷ م به طور هم‌زمان، منصب ریاست گمرک بندرعباس را نیز به عهده داشت. مؤسس خان تا اواسط سال ۱۳۳۲ ق/ ۱۹۱۴ م که به سمت پیشکاری مالیه فارس منصوب شد، همچنان عهده‌دار ریاست گمرک بوشهر بود.

پس از مؤسس خان، ارمنی دیگری موسوم به میناس (Minas) به جای او منصوب شد (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۰۸). از میناس ارمنی و مدت حضور او در گمرک اطلاعات چندانی در دست نیست؛ ولی آن گونه که برمی‌آید او نیز از آرامنه همدان بود که پیش از مأموریت خود در گمرک بوشهر، در سمت‌های گوناگون انجام وظیفه کرده بود و بنا به اظهارات سدیدالسلطنه، طرف وثوق و نشست و برخاست او در بوشهر بوده است<sup>۲</sup> (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۰۸).

### نقش آرامنه در مبارزه با قاچاق کالا در بندر بوشهر

در دوره قاجار مسئله قاچاق از جمله دغدغه‌های مهم دولت مرکزی در بنادر مهم خلیج فارس، به ویژه در بندر بوشهر، بود. پیش از این مدیریت نظارت بر ورود خروج کالا و خدمات در کرانه‌های خلیج فارس بیشتر در اختیار خوانین محلی بود که خود در بیشتر اوقات در امر قاچاق ذی‌نفع بودند (زنکنه، ۱۳۸۶:

مؤسس خان در این سمت منشاء خدمات فراوانی شد. هم به علت خدمات او و هم به علت حسن سلوک با مراجعان و طبقات مختلف مردم، مقامات و مجلات وقت همواره از او تمجید می‌کردند (روزنامه حبل‌المتین، ۱۳۳۲: ۹/۳۱).

مؤسس خان تا پایان عمر، باتوجه به برخی از مقاطع حساس تاریخ بوشهر، بارها به سمت ریاست گمرک بوشهر رسید. دوره مشروطه از جمله مقاطع حساس تاریخی بوشهر بود. در این دوره (۱۳۲۷ ق/ ۱۹۰۹ م) به درخواست سیدعبدالحسین لاری از سیدمرتضی اهرمی در همراهی با مشروطه خواهان، بندر بوشهر و به تبع آن گمرک بندر بوشهر به تصرف مشروطه خواهان درآمد. در این برهه، مشروطه خواهان پس از برکناری بلژیکی‌ها از امور گمرک، مؤسس خان ارمنی را به مدیر کلی گمرکات منصوب کردند (فراشبندی، ۱۳۶۵: ۴۲).

انتصاب مؤسس خان از طرف مشروطه خواهان، علاوه بر آنکه مبین اعتماد مشروطه خواهان به مؤسس خان بود، مؤید کاردانی و لیاقت او در انجام امور گمرکات و سرانجام همراهی او و سایر آرامنه بوشهر و به ویژه مؤسس خان با اهداف آزادی خواهانه مشروطه خواهان بود. مؤسس خان تا بیست و دوم آوریل ۱۹۰۹ / ربیع الثانی ۱۳۲۷، یعنی در کل به مدت بیست و هشت روز، سمت ریاست گمرک را در اختیار داشت؛ چون در همین تاریخ، یعنی ۲۲ آوریل ۱۹۰۹ م / ربیع الثانی ۱۳۲۷ ق، با دستگیری علم الهدی توسط احمدخان دریاییگی، حکمران بنادر و جزایر خلیج فارس، قضیه خاتمه یافت و مسیو زوین (Moosiyu Zwin) بلژیکی دوباره ریاست گمرکات را عهده‌دار شد. در این دوره نیز مؤسس خان همچنان در سمت معاونتی گمرک بوشهر به فعالیت خود ادامه داد.



انعکاس اخباری از تلاش مؤسس خان در تأسیس دفتر گمرک در دهانه رود حله با همکاری خان بندر ریگ، ابراز امیدواری می‌کند قاچاق از آن راه به‌زودی موقوف شود (روزنامه مظفری، ۱۳۲۸: ۱۶/۳). علاوه بر این، در همین ایام تأسیس یک واحد گمرکی در بندر گناوه با کمک خوانین آنجا نیز، به همین منظور صورت گرفت.

در طول این سال‌ها، مبارزه با قاچاق کالا و گسترش شعبه‌های گمرک و همچنین نظارت بر عملکرد این شعبه‌ها به‌صورت فشرده تمام هم‌وغم و وقت و انرژی مؤسس خان را به خود معطوف کرد. روزنامه مظفری در شرح یکی از مأموریت‌های او با هدف مبارزه با قاچاق چنین آورده است: توقیف مقدار هفت هزار فشنگ از یک ماشوه در بندر دیلم توسط حاجی میرزاهمدی، رئیس گمرک آنجا و اینکه تفحص از تفنگ‌های این فشنگ‌ها که در ماشوه<sup>۳</sup> دیگری بود و معلوم نبود در کجا لنگر انداخته است و همین‌طور تنبیه حسین خان، کلانتر دیلم که در این معامله قاچاق دست داشت و به‌علت سوءسلوک و بدرفتاری او، میرزاهمسس خان با جهاز<sup>۴</sup> مظفر به دیلم و بندر ریگ به ملاقات حیدرخان حاکم رود حله و حیات داوود حرکت می‌کند که ضامن صحت اعمال حسین خان بوده است. او پس از انجام مأموریت خود مراجعت می‌کند (روزنامه مظفری، ۱۳۲۸: ۱۵/۸ و ۱۶).

اهمیت این اقدام به‌ویژه از آن رو بود که قاچاق سلاح در این دوره به‌شدت در این ناحیه رواج داشت و همان‌طور که پیش از این اشاره شد، در اصل یکی از شغل‌های مهم برخی از خوانین این ناحیه بود. جریان قاچاق سلاح در این برهه علاوه بر آنکه خود از زمینه‌های مهم ایجاد ناآرامی و به‌خطر افتادن امنیت بندر و مردم آن بود، ممکن بود موجبات اختلال امنیت سایر مناطق ایران را نیز فراهم آورد. پس در

۳۷۰). از طرف دیگر، متعارف‌بودن رسوم هدایا، پیشکش و باج و همچنین اولویت‌دادن منافع محلی و ولایتی و ایالتی بر منافع ملی، برخورد با مسئله قاچاق را در بنادر جنوبی، به‌ویژه بندر بوشهر، دچار مشکل کرده بود.

به همین علت به‌نظر می‌رسد برهم‌زدن این معادلات، نخست‌تغییراتی را در ساختار و نظام و عناصر انسانی نهاد گمرک طلب می‌کرد؛ پس می‌بینیم که مستشاران بلژیکی، به‌خصوص در جنوب که موضوع بحث ماست، از نیروهای ارمنی استفاده می‌کردند؛ زیرا نیروهای سابق بیشتر مواقع خود معلول یا عامل نظام مردود سابق بودند. از سوی دیگر، نیروهای ارمنی به‌واسطه قدمت حضورشان در بوشهر و آشنایی با موقعیت و اقوام محلی و تجار، همچنین سهولت ارتباط آنها با بلژیکی‌ها، در حکم سامان‌دهندگان امور گمرک در این دوره و همچنین نظم‌دهندگان امور بازرگانان خارجی و نمایندگی‌های دولت‌های دیگر در بوشهر، می‌توانستند در این زمینه نقش مؤثری ایفاء کنند. شاید این گفته درست باشد که دوره ریاست مؤسس خان در این نهاد، یکی از دوره‌های مهم خدمت ارامنه در مسئله مبارزه با قاچاق کالا و اسلحه در بندر بوشهر بود.

مؤسس خان در این دوره باتوجه به احاطه به اوضاع محلی، به‌خوبی دریافته بود که توقف قاچاق در این ناحیه بدون همیاری و همکاری خوانین محلی مقدور نیست. چه آنکه برخی از خوانین علاوه بر اینکه خود در کار قاچاق کالا و سلاح دستی داشتند، گاه نیز موجب تسهیل قاچاق سلاح و کالا بودند. از این رو، مؤسس خان در این راستا با ایجاد ارتباط دوستانه با خوانین و ترسیم اهمیت این موضوع، از همکاری این خوانین برای توقف قاچاق بهره‌فراوانی برد. چنانکه در این زمینه روزنامه مظفری ضمن

## آموزش و گسترش دایره‌های گمرک و بهینه‌سازی آن

تجهیز و بهینه‌سازی گمرک، در جایگاه نهادی باثبات و درآمدزا و همین‌طور دروازه ورود و خروج افراد و کالا و خدمات در بنادر و به‌ویژه بندر بوشهر، باعث شد دولت مرکزی در این دوره به گسترش دایره‌ها و شعبه‌های جدید گمرک اقدام کند. این شعبه‌ها به‌نوبه خود می‌توانستند در تسهیل وظایف گمرک همچون مبارزه با قاچاق، جلوگیری از شیوع بیماری‌های واگیردار در قالب قرنطینه و نظارت بر آب انبارها، صدور تذکره یا گذرنامه و غیره نقش ارزشمندی ایفا کنند. علاوه بر این، دولت با تغییر تعرفه‌های گمرکی یا ممانعت و بازگذاشتن ورود یا خروج کالایی خاص، می‌توانست به‌نوعی بر بازار یا جریان مبادله کالا و خدمات تأثیرگذار باشد.

در این زمینه نیز در دوره ریاست مؤسس‌خان، در ناحیه بندر بوشهر فعالیت‌های عدیده‌ای صورت گرفت؛ چنانکه آقا لیب‌الملک شی‌رازی در شماره چهل و چهارم روزنامه خود به تاریخ ربیع الثانی ۱۳۲۹ ق/ ۱۹۱۱ م می‌نویسد: «عمل گمرکات دشتی و دشتستان هم بحمدالله و المنه به‌خوبی فیصله شد جناب میرزا مؤسس‌خان با جهاز مظفر و جمعی اجزاء که برای هر نقطه از نقاط آن صفحات تدارک کرده بودند در اوایل این ماه از بوشهر حرکت کرده بعد از تأمین و اطمینان کامل از هر بابت، محل به‌محل ادارات گمرکی را در سواحل و بنادر تنگستان و دشتستان دایر نموده. چندی قبل به سلامت مراجعت کردند در حالی که از پیش‌آمد وقوعات ظاهراً کمال رضایت را دارند» (روزنامه مظفری، ۱۳۲۹: ۵/۴۴).

به نظر می‌رسد توفیق مؤسس‌خان در این برهه نیز، بیش از هر مسئله‌ای در گرو وجود روابط نزدیک و

این راستا، در این برهه صاحب‌منصبان ارمنی به همراه کارگزاران ایرانی در گمرک، برای جلوگیری از استمرار قاچاق سلاح اهتمام ویژه‌ای کردند.

به موجب اسناد مربوط به این دوره، میرزایانس ارمنی از دیگر آرامنه مؤثر در امر مبارزه با قاچاق بود. او نیز مدت‌ها سمت مفتشی (معاونت) گمرکات را به عهده داشت. در دوره مفتشی او، در یک نوبت با همراهی مسیواستایس (Misyoun Istais)، مدیر گمرکات، به توقیف یک دستگاه کشتی بادی اقدام می‌کنند که حامل وسایل آتش‌افروزی و رنگ‌های جوهر ممنوع بود. «بعد از مشاهده معلوم می‌شود مقدار سی قبضه تفنگ و چند دانه شش‌لول و شصت و هشت صندوق رنگ جوهر و قدری فشنگ و قدری مسکرات در آن بوده که تصرف می‌نمایند. قیمت آنها را تخمین به پانزده هزار تومان بازدید شد» (نورائی، ۱۳۸۵: ۵).

البته این‌گونه خدمات از چشم اولیای امور پنهان نمی‌ماند. زیرا به موجب همین سند، برای ایشان و دیگر دست‌اندرکاران این امر تقاضای بذل مرحمت و پاداش شد. «الحق که کمال اهتمام و تدابیر را آقای میرزا آوانس‌خان [یانس‌خان] به کار برده سزاوار است که عالیجاه مسیواستایس مدیر و میرزا آوانس‌خان مفتش و مسترهراتور (Master Heratour) دفتردار که جهد بلیغ در این موارد به کار برده منظور نظر اولیای دولت جاوید آیت گردند و به افتخار بذل مرحمت مفتخر گردند» (نورائی، ۱۳۸۵: ۵).

در این برهه آرامنه برای جلوگیری از قاچاق، علاوه بر نمونه‌های ذکرشده، با هدف گسترش دایره‌های گمرکی تلاش ویژه‌ای کردند. در این راستا، گسترش آموزش کارمندان گمرک یکی از مشغله‌های رؤسای ارمنی بود که در گمرک اشتغال داشتند.

برای خرید آن جمع‌آوری کرده است. بلدییه مبلغ ۱۶۰۰۰ تومان از بانک شاهی، به ضمانت تجار که باقیمانده مورد نیاز آن را تأمین کنند، وام گرفته است» (زنگنه، ۱۳۸۶: ۲۷۱).

### حضور آرامنه بوشهر در برخی از مشاغل تسهیل‌کننده گمرک

در دوره قاجار، آرامنه بوشهر علاوه بر عهده‌داری مناصب عالی گمرک، برخی مشاغل گمرک را نیز به عهده داشتند و جریان صدور و ورود کالاها از این بندر را تسهیل می‌کردند؛ از جمله این مشاغل انجام خدمات در نقش تشاله‌چی<sup>۶</sup> بود. در توضیح این شغل باید اشاره کرد از آنجا که عمق آب در سواحل بوشهر و به خصوص مدخل آن کم بود و این بندر نیز در آن زمان فاقد اسکله بود، کشتی‌های بزرگ برای بارگیری یا تخلیه کالا نمی‌توانستند در ساحل آن پهلو بگیرند. به همین علت در فاصله حدود یک فرسخی آن لنگر می‌انداختند و تشاله‌چی‌ها با قایق‌های کوچک و سبک خود بار یا مسافران را از کشتی به ساحل یا از آنجا به کشتی منتقل می‌کردند. آن گونه که از منابع برمی‌آید، در اوایل قرن نوزدهم میلادی/شانزده قمری، ارمی‌ها تعداد چشمگیری از این شناورهای تشاله‌ای را در اختیار داشتند که با آن کالا و مسافر حمل می‌کردند و در قبال خدمات خود، مبلغی نیز کرایه دریافت می‌کردند. نرخ کرایه متغیر بود و در زمان‌های مختلف نیز مبلغ به خصوص را شامل می‌شد؛ اما می‌دانیم در اوایل قرن نوزدهم میلادی این نرخ مبلغی معادل سه روپیه بود (استفان رای، ۱۳۷۸: ۴۰).

باتوجه به نوع کار تشاله، این شغل را باید از جمله شغل‌های حساس و مهم گمرک به شمار آورد. موقعیت جغرافیایی و بندری بوشهر و جایگاه خاص

تعامل او با خوانین محلی ناحیه دشتی و دشتستان بود. از طرف دیگر، ماندگاری دایره‌های گمرک و استمرار کارکرد آنها علاوه بر یاری خوانین، مرهون نظارت مستمر و وجود کارمندان آموزش‌دیده و اطلاعات آنها از قوانین گمرکی بود. در همین زمینه، روزنامه مظفری در گزارش ربیع‌الاول ۱۳۲۱ق/۲۹مه ۱۹۰۳م خود در زیر «اخبارات بوشهر» می‌نویسد: «جناب مؤسس خان نائب گمرکات که ۱۶ محرم با جهاز همایونی (مظفری) عازم بنادر شده بودند (مقصودشان از این مسافرت، دادن آموزش دستورالعمل‌های لازمه و ایضاح بعضی نکات تعرفه جدید به رؤسای گمرکات بنادر لنگه و عباسی و غیره بود) پس از انجام مأموریت خود، تاریخ ۵ صفر مراجعت و بعد از ده روز توقف در قرنطین، ۱۵ صفر وارد بوشهر شدند» (رحمانی، بی‌تا: ۵۴۴ به نقل از روزنامه مظفری شماره ۳۴).

علاوه بر این، در همین سال مؤسس خان سمت ریاست مالیه گمرکات بوشهر را نیز برعهده گرفت. او از جانب مدیر کل گمرکات و به‌دنبال استعفای میرزا عباس خان، رئیس مالیه، عهده‌دار این سمت شد (زنگنه، ۱۳۸۶: ۲۹۲). در این دوره او درصدد نوسازی و بهینه‌سازی گمرک بوشهر برآمد و به خریداری برخی از دستگاه‌ها و تجهیزاتی همچون دستگاه کاندنسر (CONDENSER)<sup>۷</sup> اقدام کرد؛ ولی از آنجا که هزینه خرید آن دستگاه گزاف بود، دست به دامان مقامات محلی بوشهر شد و تلاش کرد با رایزنی با آنها این وسیله گران‌قیمت را تهیه کند. در این باره، نماینده سیاسی انگلستان در بوشهر زیر گزارش‌های ۱ تا ۳۱ ژوئیه ۱۹۱۱م/۱۳۲۹ق خود می‌نویسد: «پیشنهاد دیگری که مؤسس خان مطرح کرده راجع به خرید کاندنسر است که متعهد گردیده آن را به اقساط پرداخت کند. حکمران تا به حال مبلغ ۹۰۰۰ تومان

در این برگ سند آمده است حامل‌باشی شخصی است که حق زحمت معینی می‌گیرد و برای تجار بندر بوشهر کرجی<sup>۷</sup> می‌آورد. صندوق‌ها را از کشتی بزرگ تحویل می‌گیرد به گمرک‌خانه حمل می‌کند و پس از اقدامات گمرکی، آنها را به تجار تحویل می‌دهد. حامل‌باشی از زمان تحویل گرفتن صندوق‌ها از کشتی بزرگ تا تحویل دادن به گمرک‌خانه مسئول صندوق-هاست (اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره، ۴۸-۱۳-۴). درباره چگونگی انتخاب حامل‌باشی نیز، گویا تجار و اداره گمرک او را انتخاب می‌کردند (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱۹۵).

به نظر می‌رسد حامل‌باشی پس از اینکه مبلغ درخور توجهی پول نزد بانک به ضمانت می‌گذاشت، به صورت پیمانکاری این مسئولیت را در اختیار می‌گرفت. به این صورت که می‌بایست ماهانه مبلغ قرارداد را به اداره گمرک پرداخت می‌کرد. مابقی درآمد نیز به حامل‌باشی تعلق داشت که حقوق حملان و دیگر هزینه‌ها از آن پرداخت می‌شد. به طور معمول به پنجاه تا شصت کارگر باربر احتیاج بود. اگر گاهی هم‌زمان چهارپنج کشتی به تخلیه بار نیاز داشتند، به دویست تا دویست و پنجاه باربر نیاز بود تا حامل‌باشی از عهده قرارداد برآید؛ زیرا اگر دچار تأخیر می‌شد ممکن بود سال دیگر این شغل پردرآمد به دیگری واگذار شود (غلامزاده جفره، ۱۳۹۲: ۱۴۵).

فردی موسوم به لوکاس (Lucas) از جمله نیروهای ارمنی بود که در این دوره (۱۳۲۵ و ۱۳۲۶ ق/ ۱۹۰۷ و ۱۹۰۸ م) سمت حامل‌باشی گمرک را در اختیار گرفت. اشتغال به این کار، یعنی «پیمانکار تخلیه و بارگیری»، حامل‌باشی را در زمره مسئولان نیمه‌دولتی بوشهر معرفی می‌کرد و در میان مأموران دولتی این بندر، برای او نفوذی درخور توجه دست‌وپا می‌کرد؛ برای نمونه، آن گونه که از اظهارات

آن در حکم مهم‌ترین دروازه ورود و خروج کالا و مسافر در جنوب ایران، کشتی‌های فراوانی را در آن سوی عمق کم ساحل این بندر منتظر نگاه می‌داشت. به این ترتیب تقاضاهای فراوان و نیازمندی‌های الزام آور به تشاله‌چی یا پیمانکار این کار تاحدودی باعث شباهت این کار به میرآب‌هایی می‌شد که همان زمان وجود داشت. از این رو نفوذی درخور توجه را نیز برای ایشان موجب می‌شد. اظهارات مهدی‌علی‌خان عامل شرکت هند شرقی انگلیس در بوشهر، که گرمون استفان رای در کتاب خود آورده است به صراحت مؤید این مطلب است. او می‌نویسد: «مهدی‌علی‌خان متذکر شده است که ارمنی‌ها می‌توانستند بر تمامی ضروریات و خواروباری (آب، سبزیجات، گاو، گوسفند) که از ساحل به کشتی‌ها فرستاده می‌شد، کنترل و نظارت داشته باشند و در این باره تأکید می‌کرد که اگر من می‌کوشیدم توسط افراد خودم این اقلام را تهیه کنم به سبب نفوذ و دستور ارمنی‌ها کسی یافت نمی‌شد (یعنی این امکان وجود نداشت که ملوانی به خدمت درآورد) و نه اینکه کالایی فراهم می‌گردید» (استفان رای، ۱۳۷۸: ۱۰۸).

به این ترتیب و با استناد به این مطلب، می‌توان به نفوذ و اهمیت کار آرامنه در نقش تشاله‌چی پی برد. علاوه بر شغل تشاله‌چی، در این برهه آرامنه در منصب حامل‌باشی نیز حضور درخور توجهی پیدا کرده بودند. در این دوره، تشاله‌چی‌ها زیر نظر عامل گمرک، یعنی حامل‌باشی، قرار داشتند. همان گونه که از اسم آن پیداست، حامل‌باشی رئیس حملان بود و حملان نیز کارگرانی بودند که کار تخلیه و بارگیری و حمل کالا را برعهده داشتند. با بررسی جزئیات یک برگ سند که در بایگانی اسناد وزارت امور خارجه نگهداری می‌شود تاحدودی به شرح وظایف حامل‌باشی در دوره قاجار پی می‌بریم.

سعیدی‌نیا، ۱۳۸۹: ۱۰۵)

در کنار همه این مسائل، کسری درآمد نیز عامل مهمی بود که موقعیت حمال‌باشی گمرک را بسیار شکننده کرده بود و اگر این مهم به تأخیر در پرداخت حقوق تشاله‌چیان، ملوانان و باربران متبوع می‌انجامید، با اعتراض و اعتصاب ایشان مواجه می‌شد. به گونه‌ای که کار را برای او بسیار سخت و پیچیده می‌کرد. گزارش کنسول انگلیس به‌صراحت مؤید این مطلب است. او ضمن گزارش فوریه ۱۹۰۸م/۱۳۲۶ق خود، در این باره می‌نویسد: «دوباره وضع مالی حمال‌باشی پیچیده شده و ملوانان برای پرداخت دستمزدشان قشقرقی راه انداخته اند و حمال‌باشی هم به اداره گمرک و هم به سایرین بدهکار است» (زنگنه، ۱۳۸۶: ۹۵). پس از نیمه مارس ۱۹۰۸م/۱۳۲۶ق، دیگر از لوکاس ارمنی نه در سمت حمال‌باشی بلکه در جایگاه پیمانکار تخلیه و بارگیری سابق نام برده می‌شود (زنگنه، ۱۳۸۶: ۱۲۲ و ۱۲۳).

پیمانکاری تهیه لوازم و خواروبار برای شناورهای گمرک نیز از دیگر زمینه‌های اشتغال و فعالیت نیروهای ارمنی در گمرک بود. هاراطون لیوملمک (Haraton Liomelcom) از جمله نیروهای ارمنی بود که در سال ۱۳۲۶ق/۱۹۰۸م عهده‌دار این سمت شد. وظایف او در این سمت پرواضح است و به توضیح نیاز ندارد. مهم‌تر کیفیت کار لئوملمک در این سمت بود که متأسفانه در منابع راجع به آن خبری نیامده است. تنها خبر، گزارش‌های کنسول انگلیس است که از کشمکش رقباتی لیوملمک با او بر سر دستیابی به این شغل حکایت دارد. تری ور (Tere ver) در زیر گزارش‌های ۲ اوت ۱۹۰۸م/۱۳۲۶ق می‌نویسد: «در گذشته برای مدتی کارمندان گمرک می‌گفتند که موسیو براسو (Missyou Braso) می‌کوشد قرارداد تهیه لوازم و خواروبار برای شناورهای گمرک را به دست آورد. موسیو استاس، مدیر

دکتر لیستمان (listemann)، کنسول آلمان در بوشهر، برمی‌آید لوکاس با مسعودالسلطان، کارگزار بوشهر، ارتباط صمیمانه و دوستانه داشته است.

درباره فعالیت این شخصیت ارمنی، آن گونه که از گزارش‌های نماینده کنسولی انگلیس و همین‌طور اسناد وزارت امور خارجه برمی‌آید، باید گفت با سختی‌ها و گاه کشمکش و رقابت با مدعیان کسب این شغل پردرآمد و پرزحمت آمیخته بود. گزارش ۱۴ ژوئیه ۱۹۰۷م/۱۳۲۵ق. جی. اچ. بیل (J.H. Bill)، معاون اول کنسول انگلیس، به‌صراحت بیان‌کننده این مطلب است که «بر روی شناور گیلدهال (Gild hall) که در روز نهم وارد بوشهر شد، حمال‌باشی گمرک اعلام نکرد که به‌علت تلاطم دریا نمی‌تواند قایق‌های تشاله‌ای را به لنگرگاه بیرونی اعزام دارد. در روز دهم به‌رغم تلاش‌های نماینده خط کشتیرانی او نتوانست قایق‌ها و کارگران را به دریا اعزام دارد. زیرا آنها از رفتن سرباز زده و درخواست دستمزد بیشتری می‌کردند؛ بنابراین آنها به دفتر شرکت بریتش ایندیا (British india) مراجعه کرده علیه پیمانکار تخلیه و بارگیری [لوکاس ارمنی] شکایت کردند. نماینده شرکت بریتش ایندیا و نایب کنسول پس از بحث و تبادل نظر به نماینده شرکت وست هارتل پول (Westhartel pool) اطلاع دادند که او این هزینه‌های اضافی را بپردازد و آنگاه آن را به حساب پیمانکار تخلیه و بارگیری منظور دارد» (زنگنه، ۱۳۸۶: ۸۴).

گاهی دست‌وپنجه نرم‌کردن با رقیبان مدعی از آنچه بود هم سخت‌تر می‌نمود. چنانکه گاه این رقابت‌ها به دسیسه‌چینی از جانب آنها و حتی برخورد فیزیکی منجر می‌شد؛ برای نمونه در تاریخ ۹ ژوئن ۱۹۰۷/۱۳۲۵ق، به تحریک فردی از کارکنان یکی از تجارت‌خانه‌های ایرانی، گروهی با حمله به لوکاس ارمنی او را شکنجه دادند (زنگنه، ۱۳۸۶: ۷۸؛

و این نهاد آموزشی را که به علت شدت بحران مالی در شرف تعطیلی بود، دوباره احیاء کردند.

سراسر آوری بودن هزینه مدرسه با وجود در اختیار داشتن پنج معلم، دو مستخدم، کرایه ساختمان و نوشت افزار دانش آموزان و اینکه نیمی از محصلان از جمله تهیدستان بودند که مجانی ثبت نام می شدند و حتی کتاب های درسی و لوازم نوشتن را مدرسه به آنها می داد (مشایخی، ۱۳۷۷: ۶۷ و ۶۸) و مهم تر از همه سرباززدن تجار و بازرگانان از پرداخت اعانه و مساعدت مالی به مدرسه، این نهاد نوپا و بسیار مهم آموزشی در بوشهر را با بن بست مواجه کرده بود. در آن اوضاع و احوال میرزایانس، معاون گمرک، به محض اینکه از حال مدرسه آگاهی می یابد، با حضور تجار و بازرگانان جلسه ای برگزار می کند. سخنرانی درباره ضرورت برقراری مدرسه و ارائه راهکار برای تأمین بودجه مدرسه به این پیشنهاد میرزایانس می انجامد که از واردات اجناس به گمرک عدلی<sup>۹</sup> یک شاهی (یک بیستم قران) و از اجناس صادرات عدلی نیم شاهی (یک چهارم قران) به رسم اعانه به طور دائم به مدرسه پرداخت شود (مشایخی، ۱۳۷۷: ۲۶ و ۲۷).

به این ترتیب با اِعمال این پیشنهاد، میرزایانس مدرسه سعادت مظفیری بوشهر را از تعطیلی نجات می دهد و حتی بعدها مدرسه محمدیه در بندر ریگ و مدرسه خزعلیه در محمره (خرمشهر) و همین طور مریض خانه بوشهر نیز در تأمین هزینه خود از تصمیم میرزایانس الگو گرفتند (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۶۹، ۱۵۴، ۱۱۳)؛ هر چند که این آخری (ساخت مریض خانه) بنا به علت هایی به مرحله اجرا نرسید.

گمرک و شغل های عالی در آن برای مؤسس خان نیز، به مانند آنچه در ارتباط با میرزایانس گفتیم، پشتوانه محکمی برای پیشبرد برنامه های فرهنگی و نوع دوستانه

گمرک، نیز به طور خصوصی به آقای ملکم هشدار داده بود که بازرس کل، موسیو لیلوکس (Missyou lilucs) می کوشد قرارداد سابق را به نفع موسیو براسو، ابطال کند» (زنگنه، ۱۳۸۶: ۱۲۵ و ۱۲۶). همان گونه که گفتیم، متأسفانه بیش از این به فعالیت نیروهای ارمنی در این سمت در منابع اشاره ای نشده است.

در ادامه بررسی نقش ارامنه در گمرک بوشهر، همچنین می توان به منصب محاسب گمرک (حسابرسی و امور مالی گمرک) اشاره کرد که پطرس ارمنی به مدت پنج سال از ۱۳۲۵ ق/ ۱۹۰۷ م آن را در اختیار داشت و بنا به گفته خودش، تقاضای استعفا داده بود؛ ولی از او پذیرفته نشده بود (اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره ۱۶-۱۳-۴). همچنین دفترداری و ایستاتستیک نویسی<sup>۸</sup> گمرک که مسیو مارینی (Missyou Marini) در سال ۱۳۳۰ ق/ ۱۹۱۳ م، در آن انجام وظیفه می کرده و سدیدالسلطنه معروف نیز به او مراجعه کرده است (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۰۶ تا ۱۰۹).

### طرح های ارامنه بوشهر در استفاده از درآمد گمرک برای امور آموزشی

حضور ارامنه در گمرک در دوره قاجاریه و در اختیار داشتن مناصب عالی در آن نهاد، ضمن اینکه موجب گسترش نفوذ آنها در میان بازرگانان شد، منابع مالی و درآمدی آن نیز فرصتی درخور فراهم آورد تا به کمک آن، به یاری برخی طرح ها و برنامه های مهم در زمینه آموزش و بهداشت و رشد و رونق آنها بشتابند. این در حالی بود که نقش برخی نیروهای ارمنی گمرک، همچون میرزایانس و مؤسس خان، از این لحاظ نیز درخور توجه و ملاحظه بود. چنانکه هر دو در دوره مسئولیت خویش با استفاده از موقعیت خود و به پشتوانه گمرک، به یاری مدرسه سعادت مظفیری بوشهر شتافتند

مؤسس خان در سال ۱۳۲۵ق/۱۹۰۷م به بندرعباس منتقل می‌شود و مسئولیت اداره گمرک آنجا را برعهده می‌گیرد. او در آنجا نیز با استفاده از عواید گمرک و کمک‌های دیگر، به تأسیس مدرسه جاوید عباسی اقدام می‌کند. در همین ارتباط نیز هیئت امناء مدرسه سعادت او را تشویق می‌کنند (آرشیو بنیاد بوشهرشناسی، اسناد مدرسه سعادت بوشهر، نسخه‌های خطی صورت جلسات هفتگی، بدون شماره). خدمات مؤسس خان در زمینه‌های مختلف در بندر بوشهر، او را در میان مردم این بندر به چهره‌ای محبوب تبدیل کرده بود؛ چنانکه به گفته برخی از پژوهشگران او «معارف‌دوستی» بود که در زمینه‌های گوناگون فرهنگی، به مردم بوشهر خدمات ارزنده‌ای کرده است (مشایخی، ۱۳۸۲: ۱۴۷ و ۱۴۸).

به این ترتیب آرامنه در برهه‌های مختلف حضور خود در بوشهر، به‌ویژه در دوره قاجار، در امور مختلف به‌خصوص در بخش گمرک این بندر، نقش درخور توجهی ایفاء کردند. بی‌تردید این‌گونه مشارکت‌ها در تبدیل بندر بوشهر به یکی از بزرگ‌ترین بنادر ایران در دوره قاجار نقش بسزایی داشته است.

### نتیجه

پیشینه حضور آرامنه در ناحیه بوشهر به دوره صفویه باز می‌گردد؛ اما با رونق این بندر در دوره افشاریه، زمینه برای فعالیت و نقش‌آفرینی آرامنه در مناصب مهم این بندر مهم تجاری، به‌ویژه در بخش گمرک، بیش‌ازپیش فراهم شد. در این راستا منصب شه‌بندری یا شاه‌بندری که در واقع شکل ابتدایی از مدیریت گمرک بوشهر بود، نخستین منصبی بود که آرامنه مأمور به انجام وظیفه در آن شدند. پس از مرگ نادر، حکومت مطلق‌العنان شیخ نصر زمینه‌های مهاجرت آرامنه و کاستن از حضور فعال آنان در امور اقتصادی بوشهر را فراهم آورده بود؛ اما برآمدن قاجارها و رشد فعالیت‌های اقتصادی در بندر

شده بود. حضور ایشان در جایگاه وکیل مدرسه سعادت مظفری بوشهر به جای میرزایانس پس از انتقال او از بوشهر موجب شد تا مؤسس خان به صورت‌های مختلف، از موقعیت خود در راستای اعتلای مدرسه مزبور استفاده کند. به این صورت که نفوذ جایگاه او در نزد بازرگانان و شرکت‌های ایشان، اعم از داخلی و خارجی، موجب جذب کمک آنها به مدرسه سعادت بوشهر شد (آرشیو بنیاد بوشهرشناسی، اسناد مدرسه مظفری: ۱۰۸ و ۱۰۹).

همچنین او جدای از تجار و صاحب‌منصبان بوشهر، از ثروتمندان ساکن دیگر شهرها نیز اعانه جمع‌آوری می‌کرد. چنانکه برای نمونه، حاجی ملک‌التجار اصفهان و حاجی صمصام‌الملک از جمله افرادی بودند که با درخواست و پیشنهاد مؤسس خان، برات ایشان به حواله شخص معتمدی در بوشهر برای کمک به مدرسه مظفری وصول می‌شده است (آرشیو بنیاد بوشهرشناسی، اسناد مدرسه مظفری، سند شماره ۱۴۲). این در حالی است که مؤسس خان حتی با پذیرش دانش‌آموزان فارغ‌التحصیل در اداره گمرک، ضمن فراهم آوردن زمینه کار و اشتغال برای آنها، موجب تشویق و ترغیب دانش‌آموزان و اولیاء آنها به آموزش و رونق مدرسه مظفری شده بود. ارزش اقدامات مؤسس خان در این زمینه چنان بود که مدیر روزنامه مظفری در گزارش ذی‌قعه ۱۳۲۸ق/۱۹۱۰م خود ضمن توصیف از مدرسه سعادت مظفری و عملکرد دست‌اندرکاران آن، در این باره می‌نویسد: «... و نیز تشکر مخصوص از جناب مسیو کونستان (Missyou Kounestan) رئیس گمرک و آقای مؤسس خان از پذیرفتن شاگردان فارغ‌التحصیل در اداره گمرک و واداشتن آنها به خدمات لایقه که مایه تشویق محصلین و باعث رغبت اولیاء ایشان است اظهار می‌داریم» (حمیدی، ۱۳۷۸: ۱۹۰).

همچنین شکل‌گیری مدارس جدید در برخی دیگر از بنادر جنوب در دوره قاجار، مؤید نقش انکارناپذیر آرامنه در زمینه گسترش آموزش و فرهنگ در نواحی جنوب ایران بود.

#### پی‌نوشت

۱. بنا به گفته سدیدالسلطنه، مؤسس‌خان در تهران از سال ۱۳۰۸ و ۱۳۰۹ ق/ ۱۸۹۱ و ۱۸۹۲ م کارمند وزارت مالیه بود.

او همچنین در گزارش خود به تاریخ ۴ صفر ۱۳۱۴ ق/ ۱۸۹۶ م می‌نویسد: «منزل ییلاقی مؤسس‌خان که در اول ذر آشوب است رفتن نبودند در وزارت مالیه ملاقاتشان نمودم. اسم پسرشان پارنی و معروف به پرویز است» (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۳۵۷).

۲. لازم به یادآوری است، آن گونه که از گزارش‌های سدید برمی‌آید، او با مؤسس ارتباط نزدیک و صمیمانه‌ای داشته و حتی خانه‌ای از مؤسس در تهران را نیز در اجاره خود داشته است. او خود در این باره شرح می‌دهد که: «خانه مؤسس که ما اجاره نموده‌ایم بیست سال می‌شود بنا نموده؛ ولی چنان ظریف و پاکیزه نگاه داشته که گویی حال بنا از او دست کشیده. آن همه مدت تماماً اجاره فرنگان بوده است... در محله دولت واقع [۴] خیابانش موسوم به خیابان سنجد است و به خیابان سفارت انگلیس نیز مشهور است» (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۴۶).

۳. ماشوه: قایق پارویی دراز دارای ۱۲ یا ۲۴ پارو.

۴. جهاز: کشتی، سفینه.

۵. (CONDENSER): نوعی دستگاه متبض‌کننده.

۶. تشاله: لنج‌های کوچک محلی بودند که برای حمل بار از کشتیهای بزرگ و انتقال آن به لنگرگاه یا برعکس از لنگرگاه به کشتی بزرگ استفاده می‌شدند.

بوشهر، بار دیگر زمینه را برای حضور و مشارکت آرامنه در امور مختلف این بندر مهم مهیا کرد. در این دوره، به‌ویژه به دنبال رشد اهمیت گمرکات و سپردن گمرکات کشور و به تبع آن گمرک بوشهر به کارشناسان بلژیکی، برای حضور آرامنه در این نهاد مهم فرصتی دوباره فراهم شد. به این ترتیب نیروهای ارمنی موفق شدند با استخدام در گمرک بوشهر و در اختیار گرفتن سمت‌ها و منصب‌های مختلف، نقش‌آفرینی کنند.

از جمله زمینه‌های اساسی در حضور گسترده و مؤثر نیروهای ارمنی در مناصب مختلف گمرک بوشهر باید به این نمونه‌ها اشاره کرد: تسلط نداشتن بلژیکی‌ها به زبان فارسی؛ پاره‌ای اشتراک‌های فرهنگی، مذهبی و حتی زبانی و... میان آرامنه و بلژیکی‌ها؛ اعتماد تجار و بازرگانان داخلی به آرامنه؛ رضایت نداشتن تجار و دیگر صاحب‌منصبان و اشخاص بانفوذ بوشهر به حضور و ورود بلژیکی‌ها به گمرک. در این دوره آرامنه علاوه بر حضور در مناصب عالی گمرک، همچون ریاست و معاونت گمرک، در دیگر مشاغل مربوط به گمرک همچون تشاله‌چی، حامل‌باشی، پیمانکار تهیه خواروبار، مترجمی، دفترداری و حسابرسی مشارکت فعال داشتند و جریان آمدوشد کالا و تجار را در این دوره به بندر بوشهر تسهیل کردند. در این برهه، نخبگان ارمنی در مناصب عالی گمرک نیز ضمن سروسامان‌دادن به اوضاع گمرک بوشهر و گسترش و تجهیز آن، در راستای مبارزه با قاچاق کالا و توسعه شعبه‌های گمرک و نظارت بر عملکرد این شعبه‌ها و آموزش کارمندان آن، مصدر خدمات عمده در بوشهر شدند. در اختیار داشتن مناصب عالی از سوی آرامنه در گمرک که با نفوذ فراوان در لایه‌های مختلف اجتماع بوشهر عهد قاجار همراه بود، برای آرامنه این فرصت را مهیا کرد تا در زمینه‌های توسعه فرهنگی بوشهر نیز تأثیرگذار باشند. چنانکه تلاش آنها در تداوم حیات مدرسه سعادت مظفری بوشهر و

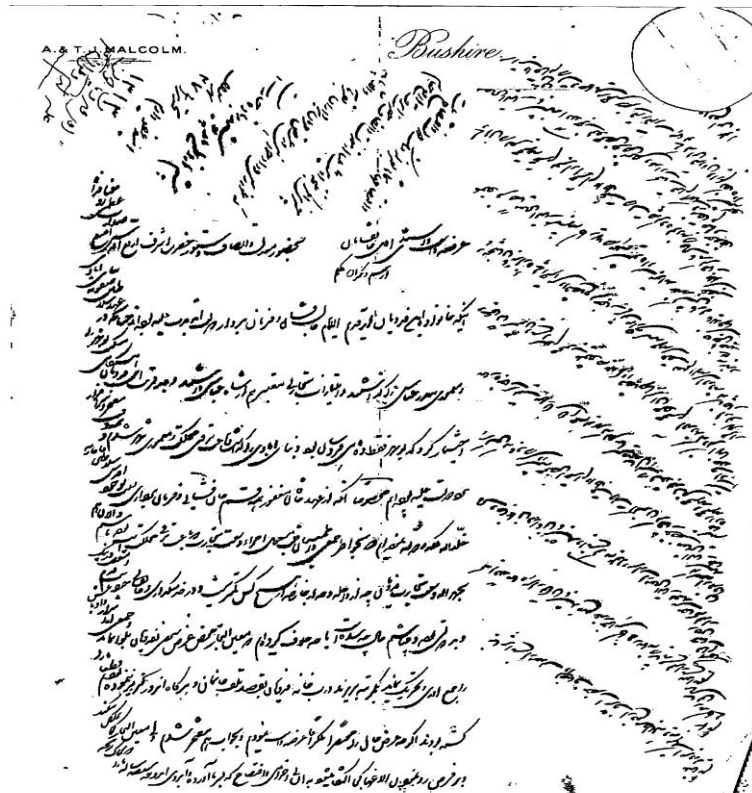


۷. کرجی: فایق، زورق، بلم، کشتی کوچک.
۸. Istatistic: ایستاتستیک‌نویس فردی که حساب و کتاب صادرات و واردات هر جنس و کالا را در گمرک مطابق سال و ماه محاسبه می‌کرده و نام کشور مربوط را نیز می‌آورده است.
۹. عدل (Edl): یک لنگه بار، برای اطلاع بیشتر رجوع کنید: محمد معین، (۱۳۸۴)، فرهنگ فارسی یک جلدی، چ ۴، تهران: سرایش، ص ۶۷۶.
- کتابنامه**
- . استفان‌زای، گرمون، (۱۳۷۸)، چالش برای قدرت و ثروت در جنوب ایران از ۱۷۵۰ تا ۱۸۵۰ میلادی، ترجمه حسن زنگنه، قم: همسایه.
- . بنایی، رضا، (۱۳۷۴)، راهنمای صادرکنندگان و مراحل اسنادی، تهران: بازرگانی.
- . حسینی فسائی، حاج‌میرزاحسن، (۱۳۸۸)، فارسنامه ناصری، تصحیح و تحشیه منصور رستگار فسائی، چ ۴، تهران: امیرکبیر.
- . حمیدی، سیدجعفر، (۱۳۷۸)، بوشهر در مطبوعات عصر قاجار، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
- . دهخدا، علی‌اکبر، (۱۳۳۵)، لغت‌نامه، ج ۳۹، تهران: دانشگاه تهران.
- . رحمانی، عنایت‌الله، (بی‌تا)، روزنامه مظفری، تهران: سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران.
- . زنگنه، حسن، (۱۳۸۶)، مشروطیت جنوب ایران به گزارش بالیوز بریتانیا در بوشهر ۱۹۱۵-۱۹۰۵ م/۱۳۳۳-۱۳۲۳ق، ترجمه و تدوین حسن زنگنه، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران و بنیاد ایران‌شناسی شعبه بوشهر.
- . سدیدالسلطنه بندرعباسی، محمدعلی‌خان، (۱۳۶۲)، سفرنامه سدیدالسلطنه؛ التذقیق فی سیر الطریق، تصحیح و تحشیه احمد اقتداری، تهران: بهنشر.
- . بندرعباس و خلیج فارس؛ اعلام الناس فی احوال بندرعباس، تصحیح و مقدمه و فهرس احمد اقتداری به کوشش علی ستایش، چ ۲، تهران: دنیای کتاب.
- . سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان، استخراج و تنظیم و تحشیه و تعلیقات احمد اقتداری، تهران: جهان معاصر.
- . سعیدی‌نیا، حبیب‌الله، (۱۳۸۹)، گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت خلیج فارس در دوره قاجار، بوشهر: دانشگاه خلیج فارس.
- . شیرین‌کام، فریدون و فرجام‌نیا، ایمان، (۱۳۹۶)، سرگذشت پنجاه کنشگر اقتصادی ایران، تهران: فرهنگ صبا.
- . غلام‌زاده جفره، فرزاد، (۱۳۹۲)، معماری بوشهر در دوره زند و قاجار، تهران: آبادبوم.
- . فراشبندی، علیمراد، (۱۳۶۵)، جنوب ایران در مبارزات ضد استعماری، تهران: انتشار.
- . فلور، ویلم.ام، (۱۳۶۵)، جستارهایی از تاریخ اجتماعی ایران در عصر قاجار. ترجمه ابوالقاسم سرّی، تهران: طوس.
- . و یا حسین، قاسم، (۱۳۸۹)، بوشهر دروازه تجاری ایران در خلیج فارس، بوشهر: شروع.
- . تاریخ بوشهر از صفویه تا زندیه. ترجمه حسن زنگنه، بوشهر: شروع.
- . لوریمر، ج.ج، (۱۳۷۹)، راهنمای خلیج فارس؛ تاریخ و جغرافیای بوشهر، ترجمه سیدمحمدحسن نبوی، شیراز: نوید.
- . مارکوارت، یوزف، (۱۳۸۳)، ایران‌شهر در جغرافیای بطلمیوس، ترجمه مریم میراحمدی، تهران: طهوری.

- مشایخی، عبدالکریم، (۱۳۷۷)، مدرسه سعادت بوشهر از چند زاویه، قم: مرکز بوشهرشناسی و همسایه.
- بوشهر: بوشهر. -----
- بوشهر: بوشهر. -----
- فعالیت‌های اقتصادی، (۱۳۸۱)، -----
- اجتماعی و فرهنگی عیسویان در بوشهر، نخستین همایش ملی ایران‌شناسی، مقالات تاریخ و جغرافیای تاریخی، تهران: بنیاد ایران‌شناسی، ص ۴۶۷ تا ۴۷۸.
- معین، محمد، (۱۳۸۴)، فرهنگ فارسی یک جلدی، چ ۴، تهران: سرایش.
- نورائی، مرتضی، (۱۳۸۵)، اسناد کارگزاری بوشهر، تهران: موسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران و بنیاد بوشهرشناسی.
- هادی، عبدالله، (۱۳۵۱)، گمرگ، تهران: مدرسه عالی بازرگانی تهران.
- هویان، آندرانیک، (۱۳۸۱)، ایرانیان ارمنی، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- یاحسینی، سیدقاسم، (۱۳۷۶)، رئیسعلی دلواری، بی‌جا: شیرازه.
- یکتایی، مجید، (۱۳۴۰)، تاریخ دارایی ایران و گمرکات و انحصارات، چ ۲، تهران: پیروز.
- ب. روزنامه**
- حبل‌المتین، ۱۳۱۵ ق، س ۵، ش ۲۴؛ ۱۳۳۲ ق، س ۲۲، ش ۳۱.
- مظفری، ۱۳۱۹ ق، س ۱، ش ۱؛ ۱۳۲۱ ق، س ۳، ش ۳۴؛ ۱۳۲۸ ق، س ۱۰، ش ۳؛ ۱۳۲۹ ق، س ۱۱، ش ۴۴؛ ۱۳۲۸ ق، س ۱۰، ش ۸.
- ج. اسناد**
- آرشیو بنیاد ایران‌شناسی شعبه بوشهر، دفتر هیئت اماناء مدرسه سعادت مظفری، نسخه‌های خطی صورت
- جلسات هفتگی، شماره‌های ۱۴۲-۱۰۸ و ۱۰۹- بدون شماره.
- اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه، به تاریخ ۱۳۲۶ ق، کارتن ۴، پرونده ۱۳، سند شماره ۴۱.
- 
- ، به تاریخ ۲۷ شوال ۱۳۱۳ ق، کارتن ۲۵، پرونده ۱۷، سند شماره ۲۳.
- 
- ، به تاریخ ۱۳۲۶ ق، کارتن ۴، پرونده ۱۳، سند شماره ۴۸.
- 
- ، به تاریخ ۱۳۲۶ ق، کارتن ۴، پرونده ۱۳، سند شماره ۳۳.
- 
- ، به تاریخ ۱۳۲۶ ق، کارتن ۴، پرونده ۱۳، سند شماره ۴۱.
- 
- ، به تاریخ ۱۳۲۶ ق، کارتن ۴، پرونده ۱۳، سند شماره ۲۹، ۴۳، ۳۳، ۱۶، ۴۹، ۱۲، ۴۱، ۱۸، ۳۱.
- 
- ، به تاریخ ۱۳۲۶ ق، کارتن ۴، پرونده ۱۳، سند شماره ۴۸.
- 
- ، به تاریخ ۱۳۲۶ ق، کارتن ۴، پرونده ۱۳، سند شماره ۱۶.
- د. مقاله**
- ایمان‌پور، محمدتقی و شهابادی، علی‌اکبر، (۱۳۸۹)، بررسی تحلیلی محدوده‌های جغرافیایی و اداری ساتراپی‌های هخامنشی در کتیبه بیستون، مجله مطالعات تاریخ فرهنگی، ش ۵.

جدول ۱- ارامنه شاغل در گمرک بوشهر

| اسامی                  | زمان اشتغال               | منصب  |
|------------------------|---------------------------|---|
| خواجه مالک (کوکامالیش) | ۱۷۳/۱۱۷۳ق                 | شه‌بندر یا رئیس گمرک بوشهر                              |
| میرزایانس              | ۱۹۰۲/۱۳۱۹ق                | مفتش گمرکات- وکیل مدرسه سعادت مظفری بوشهر               |
| میرزایانس              | ۱۹۰۳/۱۳۲۰ق                | رئیس گمرک محمره (خرمشهر)                                |
| مؤسس خان               | ۱۹۰۳/۱۳۲۰ق                | رئیس گمرک بوشهر- وکیل مدرسه سعادت مظفری بوشهر           |
| مؤسس خان               | ۱۹۰۷/۱۳۲۵ق                | رئیس گمرک بندرعباس- تأسیس مدرسه جاوید عباسی در بندرعباس |
| مؤسس خان               | ۱۹۰۹/۱۳۲۷ق                | رئیس گمرک بوشهر   |
| مؤسس خان               | ۱۹۱۱/۱۳۲۹ق                | ریاست مالیه گمرک بوشهر                                  |
| مؤسس خان               | ۱۳۳۱ و ۱۳۳۲ق/۱۹۱۳ و ۱۹۱۴م | رئیس گمرک بوشهر   |
| پطرس                   | ۱۹۰۷/۱۳۲۵ق                | حسابرس مالیه گمرک بوشهر                                 |
| لوکاس                  | ۱۳۲۵ و ۱۳۲۶ق/۱۹۰۷ و ۱۹۰۸م | حمال‌باشی (پیمانکار تخلیه و بارگیری، گمرک بوشهر)        |
| هراطون لیوملکم         | ۱۹۰۸/۱۳۲۶ق                | پیمانکار لوازم و خواربار برای شناورهای گمرک بوشهر       |
| مسیومارینی             | ۱۹۱۴/۱۳۳۲ق                | دفتردار و ایستاتستیک‌نویس گمرک بوشهر                    |
| میناس                  | ۱۹۱۴/۱۳۳۲ق                | کارمند گمرک بوشهر                                       |



سند ۱- اشاره به قدمت حضور ارامنه در بوشهر

