

## **The Beginning and Conclusion of Irano-German Trade Relations through the Caspian Sea: A Study of Berlin-Moscow interactions in Iran (1922 - 1924)**

**Mohammad Ali Kazembeyki\***

### **Abstract**

In 1922, the Caspian Sea, with the consent of the revolutionary Government of the Soviet Union, experienced the commercial presence and shipping of the Weimar Germans who had commenced trade with the Iranian ports in southern coast of the Caspian through the Baltic Sea and the Volga River. Despite the establishment of the regular Hamburg-Caspian-Anzali line and the increased Irano-German trade in a short time, the line was stopped soon (1924). The present study, using historical-analytical methods, examines the impact of political conditions in Europe on the presence and short-term business activity of the Germans in the Caspian Sea. The findings show that in response to political developments in Europe, Soviet Russia had agreed to transit German goods through Russia and the Caspian to Iran. This endeavor, despite success, failed as the Soviet government revised her policy soon. This indicate that Soviet strategy, free from economic gains and losses, did not tolerate the presence and activity of the western countries in the Caspian Sea.

**Keywords:** Iran, Commerce, The Caspian Sea, Germany, Soviet Union.

\* Associate Professor, Department of History and Civilization of Islamic Nations, University of Tehran, mabeyki@ut.ac.ir

Date received: 21/06/2021, Date of acceptance: 05/09/2021



Copyright © 2010, IHCS (Institute for Humanities and Cultural Studies). This is an Open Access article. This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.



## آغاز و انجام مناسبات بازرگانی ایران - آلمان از راه دریای خزر: پژوهشی در تعاملات برلین - مسکو در ایران (۱۹۲۲-۱۹۲۴)

محمدعلی کاظم بیکی\*

### چکیده

در ۱۹۲۲ با موافقت دولت بلشویکی روسیه شوروی دریای خزر حضور تجاری و کشتیرانی آلمانها را تجربه کرد که از طریق دریای بالتیک و رود ولگا به بازرگانی با بنادر ایرانی سواحل جنوبی دریای خزر پرداختند. با وجود برقراری خط منظم هامبورگ - دریای خزر - انزلی و افزایش داد و ستد دو جانبه آلمان - ایران در مدتی کوتاه، فعالیت خط مذکور به زودی متوقف شد (۱۹۲۴). پژوهش کنونی به بررسی تأثیر شرایط سیاسی در اروپا در حضور و فعالیت تجاری کوتاه مدت آلمان‌ها در دریای خزر اختصاص دارد. پژوهش حاضر با استفاده از روش تاریخی - تحلیلی، نشان می‌دهد که دولت بلشویکی در مسکو در پاسخ به تحولات اروپا، با ترانزیت کالاهای آلمانی از طریق شوروی و دریای خزر به ایران موافقت کرده بود. این اقدام با وجود نتیجه موفقیت آمیز، به سبب تجدید نظر دولت مسکو در سیاست خود ادامه پیدا نکرد. همچنین آن که راهبرد روسیه، فارغ از سود و زیان اقتصادی و در نتیجه ملاحظات سیاسی - نظامی، پذیرای حضور و فعالیت اتباع کشورهای اروپایی در دریای خزر نبود.

**کلیدواژه‌ها:** ایران، بازرگانی، دریای خزر، آلمان، شوروی.

\* دانشیار، گروه تاریخ و تمدن ملل اسلامی، دانشگاه تهران، mabeyki@ut.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۳/۲۶، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۶/۱۴



Copyright © 2018, IHCS (Institute for Humanities and Cultural Studies). This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and Adapt the material for any purpose.

## ۱. مقدمه

برقراری روابط اقتصادی میان ایران و آلمان به سالهای آغازین سده بیستم میلادی باز می‌گردد که برلین، بر رغم عدم تمایل بریتانیا، روسیه و فرانسه، فعالانه برای گسترش نفوذ اقتصادی و سیاسی خود در خاورمیانه می‌کوشید. با وجود این، آغاز جنگ جهانی اول در ۱۹۱۴ پایانی موقت برای روابط تجاری نویناد میان ایران و آلمان گردید. در پایان جنگ، آلمان تجدید مناسبات بازرگانی با ایران را در دستور کار خود قرار داد و موفق شد که با موافقت مسکو برای نخستین بار از طریق دریای خزر با بنادر ایران ارتباط تجاری برقرار کند. پژوهش حاضر با استفاده از روش تاریخی - تحلیلی به بررسی تأثیر شرایط سیاسی پس از جنگ در اروپا (متغیر مستقل) در برقراری و آن‌گاه در توقف مناسبات بازرگانی ایران - آلمان از طریق دریای خزر (متغیر وابسته) دارد که تا کنون مورد کنجکاوی پژوهش‌گران واقع نشده است.

## ۲. آلمان و دریای خزر

در طول جنگ جهانی دریای خزر نیز همانند خلیج فارس، جایگاه خود را در راهبرد "پیش به سوی شرق" برلین داشت. پس از سقوط تزاریسیم، میادین نفت باکو و دریای خزر که راه را برای پیشروی آلمان در ایران، آسیای مرکزی و مناطق ورای آن باز می‌کرد، جاذبه‌های خود را برای برلین داشتند. دسترسی به دریای خزر این امکان را به آلمان می‌داد که بر استیلای انحصاری بریتانیا بر مسیر زمینی فلسطین و راه آبی کانال سوئز فائق آید و آن را دور بزند (Maurice, 1918). در آن زمان توجه به قفقاز و دریای خزر در میان آلمان‌ها تا بدانجا شدت داشت که موجب رقابت برلین و استانبول گردد، زیرا عثمانی که استیلا بر دریای خزر را پیش شرطی برای برانگیختن ترک‌تباران و مسلمانان آسیای مرکزی علیه روسیه و بریتانیا می‌دید، سعی داشت که پیش از آلمان‌ها به این دریا برسد (McMeekin, 2010: 324ff). پس از انقلاب مارس ۱۹۱۷ در روسیه، در نوامبر همان سال، آرنولد توینبی، در آن زمان کارشناس بخش خاور نزدیک در وزارت امور خارجه بریتانیا، با ذکر امکان جلوگیری از طرح خط آهن برلین - بغداد، در مورد پیشروی آلمان در محور برلین - بخارا که از شمال ایران عبور می‌کرد، به کابینه بریتانیا هشدار داده بود. اهداف و اقدامات آلمان و عثمانی هر آن چه بود، بریتانیا، پس از سقوط تزاریسیم،

با موفقیت از دسترسی آن دو و نیز بلشویکها به باکو و دریای خزر جلوگیری کرد (برای اقدامات بریتانیا در این زمینه، ر. ک. م. ع. کاظم بیکی، ۱۳۸۴).

انعقاد پیمان صلح شوروی - آلمان در برست لیتوسک (۳ مارس ۱۹۱۸) بر اساس خواسته‌های آلمان، خاتمه جنگ در جبهه‌های شرق و نارضایتی کامل متحدین سابق روسیه را در پی داشت، بویژه آن که برای ارتش آلمان این امکان را فراهم می‌کرد که تلاش‌های خود را بر روی جبهه‌های غرب متمرکز کند. با انعقاد این پیمان آلمان نظام بلشویکی را عملاً به رسمیت می‌شناخت. افزون بر این، طرفین به برقراری روابط دیپلماتیک و اقتصادی نیز متعهد شده بودند. در آن زمان اگر چه شرایط در جبهه شرق بر وفق مراد برلین به نظر می‌رسید، ولی شرایط داخلی در آلمان و نیز جبهه غرب چندان امیدوارکننده نمی‌نمود. فروپاشی اقتصادی - اجتماعی، پیام انقلاب جهانی شوروی، ادامه جنگ در غرب برای آلمان چیزی جز نابسامانی، تمایلات سیاسی مختلف از راست تا چپ افراطی، سلطنت طلب و کمونیست، تعدد احزاب و فقدان یک دولت مرکزی مقتدر را در پی داشت. اما این تفرقه به آلمان محدود نمی‌شد. پیمان صلح ورسای (۲۸ ژوئن ۱۹۱۹) خود با رقابت متفقین پیروز جنگ با یکدیگر همراه بود.

### ۳. روابط بازرگانی ایران - شوروی

با فروکش کردن اقدامات نظامی روسهای سفید و نیروهای مداخله‌گر غربی در روسیه شوروی، تلاش مسکو برای برقراری روابط تجاری با کشورهای خارجی آغاز شده بود. در میان این کشورها ایران به عنوان همسایه شوروی جایگاهی ویژه داشت؛ زیرا آسودگی خاطر از امنیت مرزهای جنوبی، دست مسکو را برای اقدامات انقلابی در غرب باز می‌گذاشت (Hilger, 1953: 57). تا ۱۶ فوریه ۱۹۲۱ مذاکرات طولانی علی قلی خان مشاورالممالک و با مقامات شوروی برای امضای پیمان دوستی به نتیجه رسیده بود. شوروی با چشم‌پوشی از مطالبات پولی، امتیازات، حق قضاوت کنسولی و مایملک دولت روسیه و اتباعش در ایران که حاصل اجحافات دوره تزاری بود، حق ایران را برای کشتیرانی در دریای خزر را به رسمیت شناخت. طرفین همچنین پذیرفتند که روابط بازرگانی را از سر بگیرند و از مداخله در قلمرو یکدیگر خودداری نمایند. بدین ترتیب روابط اقتصادی ایران - شوروی رسماً در ۱۹۲۱ آغاز گردید. یک کمیته مشترک نیز برای مذاکره در باره

توافق‌نامه بازرگانی دو کشور نیز تشکیل شد. ولی شاید آنچه داد و ستد با شوروی را برای بخش خصوصی ایران که معمولاً دارای تجارتخانه‌های فاقد تشکیلات اداری بودند، دشوار می‌کرد، پیچیدگی‌ها و ضوابط اداری و نیز بانکی برای اعتبار و نقل و انتقال پول در شوروی بود که می‌بایست همه آنها در معامله با نظام دولتی تجارت خارجی شوروی رعایت شود. اگر چه دولت شوروی در داد و ستد با کشورهای شرقی که ابتدا در حوزه مسئولیت مشترک کمیساریای تجارت خارجی خلق ( *The People's Commissariat of Foreign Trade*، تأسیس: ۱۹۲۰) و شورای کارگر و دفاع ( *The Council of Labor and Defense- STO*) و سپس اتاق بازرگانی سراسر شوروی ( *All-Russian Chamber of Commerce*، تأسیس: ۱۹۲۲) بود، ضوابطی مشابه تعامل با غرب را اعمال نمی‌کرد و با اهداف سیاسی تسهیلات و امتیازاتی را برای داد و ستد با کشورهای شرقی قائل می‌شد (Eudin and North, I, 1964: 116-117; Fisher, II, 1951: 586-588). اما دور می‌نماید که فرایند پیچیده متداول برای همه کشورهای طرف بازرگانی با شوروی، با انتظارات و سنت‌های رایج در میان بازرگانان ایرانی همخوانی داشت (Spargow, n.d.; Höffding, 1936: 473-494). به هر حال، مذاکرات بعدی دو کشور برای تعیین ضوابط تجارت دو جانبه به هدف خود نرسید و موضوع تحت الشعاع سوء ظن و بی‌اعتمادی متقابل طرفین قرار گرفت.

#### ۴. هم‌گرایی آلمان - شوروی

در مورد تجارت با آلمان، تفاهم بین جمهوری وایمار و شوروی موفق‌تر بود. در آلمان پیمان ورسای که با تحمیل گرامت سنگین و نیز محدود کردن شمار نظامیان و تجهیزات نظامی، این کشور را تحقیر کرده بود، به بروز و تقابل دو اندیشه در مورد تجدید ماشین جنگی آلمان منجر شد: "سیاست غربی" ژنرال فون پاپن، وزیر دفاع آلمان در جمهوری وایمار، در برابر "سیاست شرقی" ژنرال فون شلیچر و ژنرال فون سیکت General von Seeckt (فرمانده سازمان دفاعی جمهوری وایمار موسوم به *Reichswehr* در سال‌های ۱۹۲۰-۱۹۲۶). هر دو این رویکردها هدفی مشابه، یعنی بازسازی ارتش آلمان، را اما از طرق متفاوت دنبال می‌کردند. بر خلاف سیاست "غربی" که متقاعد کردن قدرت‌های غربی به لزوم برابری نیروی نظامی در کشورهای اروپایی را دنبال می‌کرد، سیاست

"شرقی" به همکاری نزدیک آلمان و شوروی نظر داشت. از دیدگاه اخیر کمک به بازسازی روسیه متضمن سود آلمان بود (Melville, 1932: 27-28). در همان زمان کنت فون بروکدورف - رانتزاو Count von Brockdorff-Rantzau، معاون وزیر امور خارجه دولت وایمار، باور داشت که اصول سیاست خارجی کشور در آینده می بایست بر دو واقعیت استوار شود: سقوط اقتصادی و ناتوانی سیاسی آلمان؛ آنگاه نتیجه گیری می کرد که آلمان می بایست در صدد مفاهمه و همکاری با دشمنان سابق خود بر اساس منافع اقتصادی و سیاسی مشترک برآید (ژانویه ۱۹۱۹) (Nicosia, 1997: 236). چنین نگاهی مستلزم رفتار سیاسی محتاطانه در ایران و سایر کشورهای آسیایی بود تا موجب تحریک بریتانیا نشود (۱۹۲۱) (Ibid., 242).

در آشفتگی های حاکم بر آلمان جریان گرایش به شرق توفیق بیشتری به دست آورد. در فاصله مه - آوریل ۱۹۱۹ در ایالت باواریا یک جمهوری شورایی ناپایدار قدرت را در دست گرفته بود. از ۱۹۲۰ کارگران مستقل و رهبران دست چپی ایشان تمایل خود را به جلب حمایت مسکو آشکار کرده بودند که در آنجا نیکلای بخارین، نظریه پرداز مارکسیست، مجددا مخاطبین خود را به مبارزه انقلابی در جهان فرا می خواند (Broué, 2005: 393-394). در واقع در آن زمان در اروپا آلمان و شوروی هر دو کشورهای مهاجم و در نتیجه منزوی محسوب می شدند. این سرنوشت مشابه می توانست هم‌گرایی دو کشور را در پی داشته باشد، چنان که در سال ۱۹۲۲، زمانی که دولتهای پیروز جنگ جهانی اول کنفرانسی بین المللی در رابطه با اقتصاد و بازسازی اروپا را در جنوا برگزار کردند، دو ملت منزوی آلمان و شوروی هم اجازه یافتند که دیپلماتهای خود را به‌عنوان "ناظر" به کنفرانس مذکور اعزام کنند. نمایندگان شوروی و آلمان، ناراضی از رفتار فاتحین و نیز از انزوای کشورهای خود، همان گونه که پیش بینی می شد، در نتیجه تنگنای اقتصادی موجود و نیز در مخالفت با نظام جدید بین المللی که حاصل طراحی فاتحین جنگ بود، به هم نزدیک گشتند و در حاشیه نشستهای کنفرانس جنوا قرارداد مودت دو جانبه‌ای را طراحی کردند که در شهر راپالو ایتالیا به امضا طرفین رسید. بر اساس این معاهده که پاسخی به پیمان ورسای، نظم جدید مبتنی بر آن و در نتیجه تهدیدی جدی برای فاتحین جنگ بزرگ بود، دو دولت ضمن شناسایی رسمی یکدیگر، در مورد برقراری روابط تجاری دو جانبه توافق کردند (۱۶ آوریل ۱۹۲۲) (Davis, 1927: 652-653). از منظر تجارت این پیمان دوستی بدین سبب حائز اهمیت بسیار بود که هر دو کشور از بحران اقتصادی،

کمبود مواد اولیه و ماشین آلات، فقدان بازرگانی خارجی و بیکاری در حالی به شدت رنج می‌بردند که به گفته دکتر والتر سیمونز، وزیر امور خارجه جمهوری وایمار (۱۹۲۰-۱۹۲۱)، از سوی فاتحان جنگ از تعامل اقتصادی دو کشور با هم عمدا جلوگیری به عمل می‌آمد (Germany - Relations with Russia' *Economist*, Jan. 29, 1921).

در شوروی که پس از انقلاب بلشویکی دولت انحصار بازرگانی خارجی را در دست داشت، از سرگیری داد و ستد با کشورهای دیگر که هنوز از شناسایی رسمی آن سر باز می‌زدند، تلاش برای بقای انقلاب محسوب می‌گردید، بویژه آن که دولت بلشویکی در حالی وامها، مطالبات و پیمانهای عصر تزاری با کشورهای خارجی را لغو کرده بود که از دیدگاه کشورهای ذیربط اقدامی غیرقانونی و نیز غیرقابل قبول بود. به‌سختی دیگر، از دیدگاه اینان تجدید مناسبات اقتصادی با شوروی مستلزم به رسمیت‌شناختن تعهدات روسیه تزاری از سوی روسیه شوروی بود. لئون تروتسکی برای اقناع کشورهای غربی به برقراری روابط بازرگانی با شوروی تصریح کرده بود که "ما قروض خود را می‌پردازیم و خواهیم پرداخت، اما بدهی‌های روسیه تزاری را به رسمیت نخواهیم شناخت." ( "Trotsky and Germany," *Times*, Oct. 2, 1923 ).

در آلمان نیز جمهوری وایمار موقعیتی متزلزل داشت و از بحران چندبُعدی داخلی که پیامدهای جنگ بزرگ بود، به شدت رنج می‌برد. محدودیتهای پیمان ورسای موجب آن شده بود که صنایع آلمان نگاه خود را متوجه شرق کنند، بویژه آن که سرانجام شوروی در ژانویه ۱۹۲۰ از محاصره کشورهای فاتح جنگ رها شده بود.<sup>(۳)</sup> در پی همین تحول شوروی، افزون بر ایران، در حالی موفق به برقراری روابطی با تعدادی از کشورهای همسایه و اروپایی گردید (افزون بر افغانستان، ترکیه، استونی، فنلاند، لهستان، اطریش و نروژ با بریتانیا هم توافقنامه تجاری امضا کرده بود) که در مناسباتش با آلمان هم تغییراتی مثبت به چشم می‌خورد. مسکو و برلین پذیرفته بودند که هیأت‌های نمایندگان دو کشور برای تبادل اسرای جنگی، با برخورداری از امتیازات و مصونیت سیاسی، نقش کنسولی و اقتصادی را نیز بر عهده داشته باشند تا ضمن حمایت از بازرگانان و کالاهای ایشان، برای از سرگیری مناسبات تجاری دو جانبه تلاش کنند (ماده ۱۲). افزون بر این، آلمان بنا بر ماده (۱) موافقت کرده بود که توافقات بازرگانی با نمایندگان دولت بلشویکی برای سراسر روسیه اعتبار داشته باشد (۶ مه ۱۹۲۱).<sup>(۴)</sup> گفتنی است که پیش‌نویس این موافقت‌نامه به وسیله



بارون فون مالتزان Baron von Maltzan، مسئول بخش شرق در وزارت امور خارجه آلمان، تهیه شده بود که در دیپلماسی پس از جنگ آلمان، حامیان مناسبات با شرق را رهبری می‌کرد؛ نیز همو گام بعدی را برای امضای توافقنامه راپالو در حالی برداشت که شوروی و آلمان با مشکلات اقتصادی و تورم دست و پنجه نرم می‌کردند ( Hilger: 67; ) . در شرایط موجود چنین توافقی برای هر دو طرف یک ضرورت بود، زیرا روسیه تدارک کننده سستی مواد خام برای صنایع آلمان و خریدار ماشین آلات و سایر تولیدات صنعتی این کشور محسوب می‌شد.<sup>(۵)</sup>

توافقنامه راپالو از جهات دیگر نیز اهمیت داشت. در بندهای اول و دوم آن همه دعاوی دو کشور علیه یک دیگر لغو می‌شد. بنا بر ماده سوم روابط دیپلماتیک دو جانبه میان طرفین برقرار می‌گردید. در بند چهارم دو کشور می‌پذیرفتند که مناسبات بازرگانی دو جانبه آنها مشمول ضوابط مناسبات دولتهای کامله الوداد باشد. در ماده پنجم، دولت آلمان آمادگی خود را برای تشویق داد و ستد میان صنایع آلمان و شوروی اعلام می‌کرد (Kochan, 1950: 109). بدین ترتیب، معاهده مودت آلمان - شوروی نخستین شناسایی کامل و رسمی دولت شوروی به وسیله یک قدرت بود، هر چند که چنین توافقنامه ای انزوای سیاسی - اقتصادی طرفین معاهده را بیش از پیش آشکار می‌کرد. همچنین این نزدیکی نشان می‌داد که آلمان و اتحاد جماهیر شوروی غیر قابل اعتماد بودند.<sup>(۶)</sup> اما آنچه تشریح گردید تنها بخشی از دستاوردهای موافقتنامه راپالو محسوب می‌شود؛ زیرا همان‌گونه که ر. پ. مورگان به خوبی نشان داده است، مبنایی برای معاهدات تجاری آینده میان دو کشور نیز گردید ( Morgan, 1963: 253ff. ). افزون آن که برخی از پژوهش‌گران بر این باورند که پیامد همگرایی شوروی و آلمان در راپالو عدم ادامه تبلیغات کمونیستی از سوی شوروی و در نتیجه ممانعت از وقوع انقلاب کمونیستی در آلمان بود ( Broué, 2005: 605). به هر رو، پیمان مزبور راه را برای مناسبات دوستانه دو جانبه و همچنین بازگشت دو کشور به جایگاه سابق خود در میان قدرتهای بزرگ نیز هموار کرد.

پیش از امضای توافقنامه راپالو تمایل شوروی به برقراری روابط بازرگانی با آلمان نشانه‌های خود را داشت. در ژانویه ۱۹۲۲ ویکتور ل. کوپ Victor L. Kopp نماینده بازرگانی مسکو در آلمان، پس از سفری به کشورش، در مصاحبه با روزنامه روسی *نوی میر* *Novy Mir* چاپ برلین، بر آمادگی صنایع، کارگران ماهر و راههای ارتباط پتروگراد با مناطق

داخلی روسیه برای تجدید فعالیت خود تأکید کرده بود. به گفته او ولگا و دریای خزر برای برقراری ارتباط کشورهای غربی با باکو و تهران آمادگی داشتند ( "Revival of Petrograd," *World*, Jan. 3, 1922). در همان ماه، هنگامی که شوروی برای رفع دشواریهای چند بُعدی و وخیم نظام جدید می‌کوشید، کارل رادک Karl Rade، انقلابی آلمانی، را در مأموریتی سری به آلمان اعزام کرده بود تا در مورد همکاری نظامی دو کشور مذاکره کند. در این مذاکرات به جای اتحاد آشکار، مفاهمه سری دو کشور هدف بود. همین مفاهمه روابط سری نظامی و آموزش مخفیانه ارتش سرخ به وسیله افسران آلمانی را در پی داشت. این شرایط به نوبه خود برای صنایع آلمان که بنا بر معاهده ورسای از تولید سلاح منع شده بود، این فرصت را فراهم می‌آورد که ضمن برقراری روابط بازرگانی، به تولید و آزمایش تجهیزات نظامی در خاک شوروی پردازد ( Hilger, 1932: chs. IV and V; Melville, 1932: chs. IV and V; Gatzke, 1958: 565 ff.; 188ff.).

امضای توافقنامه راپالو به معنی رفع فوری مشکلات موجود در سر راه تجارت شوروی و آلمان محسوب نمی‌شد. در ماه‌های بعد از توافقنامه، فقدان نقدینگی عملاً بازرگانی خارجی شوروی را به حال احتضار درآورده بود ( "Soviet's Dying Trade." *Times*, July 4, 1922). در نخستین جلسه کمیته روابط تجاری شوروی - آلمان، لئونید کراسین (کمیسیون بازرگانی خارجی شوروی) پس از ذکر تحمیل مشکلات تجاری موجود از سوی متفقین بر هر دو کشور، اظهار داشت دولت شوروی با حفظ انحصار بازرگانی خارجی در دست خود و با داشتن منابع مختلف آماده بود که به گسترش داد و ستد با آلمان کمک کند (۲۱ اوت ۱۹۲۲) ( "Russo-German Alliance," *Times*, August 24, 1922).

## ۵. برآمدن و گسترش بازرگانی آلمان - ایران از طریق دریای خزر

آغاز روابط بازرگانی آلمان - شوروی سرآغاز تجربه ای جدید در مناسبات تجاری آلمان و ایران محسوب می‌شد که اخیراً کودتایی به رهبری رضا خان را تجربه کرده بود. در واپسین روزهای سال ۱۹۲۲ خبر تصمیم دولت ایران برای خرید چهار فروند قایق توپدار از آلمان انتشار یافت. تهران با اختصاص ۵,۰۰۰ دلار به این کار در صدد بود که شناورهای مذکور را از آلمان اکتیاع کند و برای جلوگیری از قاچاق در دریای خزر مورد استفاده قرار دهد ( *The Manchester Guardian*, Dec 29, 1922). با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، دوری

دریای خزر از خلیج فارس و فقدان راه و وسایل حمل و نقل در ایران، نزدیک ترین راه برای انتقال قایقها به دریای خزر ترانزیت آنها از مسیر شوروی بود. بدین ترتیب، انتقال کالای آلمانی از طریق روسیه تجارت آلمان - ایران را تسهیل کرد.

پیامد توافقنامه راپالو تأسیس شرکتهای مشترک آلمانی - روسی بود که ۵۱٪ سهام آنها به دولت روسیه شوروی تعلق داشت ( Bykov, 1946: 12-13). بنا بر گزارش اکونومیست، در ۱۳۴۱ ه. ق/ ۱۹۴۳ تعداد ۸۰ شرکت مشترک با ۳۰,۰۰۰,۰۰۰ مارک سرمایه در شوروی تأسیس شده بود که در میان آنها می توان به درولوفت *Deruluft* اشاره کرد که یک شرکت مشترک حمل و نقل هوایی بود (فوریه ۱۹۲۲). این شرکت انحصار رفت و آمد میان مسکو و برلین را داشت و با داشتن ۱۱ فروند هواپیما، در سال اول فعالیت خود پروازهای منظمی را بین مسکو و چند شهر روسیه هم برقرار کرده بود. نخستین سال کار شرکت درولوفت سودآور بود و این شرکت به سبب نیاز دو کشور به حیاتش ادامه داد.<sup>(۷)</sup> بنا بر گزارش کارشناسان فرانسوی، فعالیت برلین در حمل و نقل هوایی روسیه با هدف آمادگی نیروی هوایی آلمان برای جنگ آینده بود ( *German War Scheme Exposed,* *Daily Mail,* (March 19, 1923).

شرکت مشترک دیگر روس ترانزیت *Russtransit* نام داشت که به وسیله یک سندیکای آلمانی (تجارتخانه رابرت ونکهاوس، بانک خاوری آلمان و یولیوس برگر) و کمیساریای تجارت خارجی شوروی با هدف ترانزیت و فروش کالا، بویژه در ایران، تأسیس شده بود. نا گفته نماند که با توجه به منع پیمان ورسای از صدور اسلحه از آلمان، از روس ترانزیت به عنوان یکی از شرکتهایی نام برده شده است که برای حمل غیر قانونی تجهیزات نظامی از آلمان به روسیه تأسیس شده بودند (Melville: 109). در باره آغاز ترانزیت کالاهای آلمانی به ایران اطلاعی در دست است که می تواند برای چگونگی ایجاد شرکت مذکور و ارتباط آلمان با بنادر ایرانی در دریای خزر مفید واقع شود. تجارتخانه رابرت ونکهاوس (هامبورگ) که پیش از جنگ جهانی سابقه فعالیت در ایران را داشت، با استفاده از توافقنامه ۶ مه ۱۹۲۱ آلمان - شوروی برای تجدید فعالیت خود در ایران پیشگام گردید و در ژانویه ۱۹۲۲ از دولت شوروی برای ترانزیت کالا به ایران استجازه کرد؛ نتیجه این درخواست تأسیس شرکت روس ترانزیت پس از تجربه سفری موفق بود ( Sadka, 1972: )

۵۸). موافقت مسکو با درخواست اخیر آلمانها یک بار دیگر تمایل روسیه را به تعامل با آلمان در مورد ایران نشان داد.

اطلاعات کافی در مورد سفر آزمایشی و انتقال نخستین محموله تجاری از آلمان به ایران از طریق شوروی در دست است. این محموله با یک کشتی موسوم به "پیشتاز" Pioneer تعلق به شرکت کشتیرانی آگوست بولتن August Bolten در هامبورگ ارسال شده بود. پیشتاز یک مین جمع کن بخاری کوچک و سریع به طول ۱۱۱ پا/ ۳۳،۵ متر با آبخور ۹ پا/ ۲،۷۴ متر بود که به مقدار کمی در آب فرو می رفت، ویژگی که برای حرکت شناور در کانالها و رودها ضروری بود. عرشه اش فولادی و تعداد خدمه آن ۱۸ نفر بود؛ افسران پیشتاز لباس دریانوردان کشتیهای را تجاری بر تن می کردند.<sup>(۸)</sup>

سفر پیشتاز به ایران افزون بر بازرگانی، با بررسی شرایط راه های آبی داخلی شوروی پس از انقلاب ۱۹۱۷ نیز ارتباط داشت. کشتی مذکور در اواسط ژوئیه ۱۹۲۲/ دیکمبر ۱۳۴۰ ه. ق بندر هامبورگ را به مقصد دریای خزر ترک کرد و با عبور از آبراه کیل Keil و دریای بالتیک به پتروگراد و سپس از مسیر نوا Neva وارد دریاچه لادوژن Ladogn شد. آنجا سرآغاز سفری طولانی در آبراه های شوروی بود که نیاز به مرمت داشتند. آنگاه در رایبینسک Rybinsk به رود ولگا رسید که برای شناورها در اندازه متوسط قابل کشتیرانی می گشت. کشتی در ۹ اکتبر/ صفر به نیژنی نووگرود Nijni Novgorod وارد شد و پس از عبور از آستراخان (اکتبر ۱۹۲۲/ صفر ۱۳۴۱ ه. ق) عازم باکو و انزلی گردید. پیشتاز پس از چهار ماه سفر و پشت سر گذاشتن ۲۸۵۰ مایل سرانجام در ۱۲ نوامبر ۱۹۲۲ / ربیع الثانی ۱۳۴۱ ه. ق با پرچمهای آلمان، شوروی و ایران در بندر انزلی در گیلان پهلو گرفت که از آغاز جنگ عرصه جنبشی موسوم به جنگل شده بود که مخالفت با روسیه تزاری - بریتانیا، حمایت از تفکر اتحاد اسلام و طرفداری از آلمان را در مبانی عقیدتی خود داشت. پیشتاز بار خود را در انزلی تخلیه کرد که شامل شکر، کالاهای دارویی، تیغ و قیچی، ماشین دوزندگی، چکمه، پارچه کتانی، ابزار برقی و غیره بود. این محموله به وسیله مأموران تجارتخانه ونکهاوس به گمرک انزلی انتقال داده شد.<sup>(۹)</sup> اطلاعات تکمیلی حاکی از آنست که طولانی شدن سفر پیشتاز به سبب توقف آن برای تعمیرات موتور در پتروگراد بود و در صورت رفع موانع، سفر هامبورگ - انزلی حدود یک ماه به طول می انجامید. بدین ترتیب تجارت کالای آلمانی از مسیر روسیه سریع تر و

ارزان‌تر از راه خلیج فارس به بغداد یا اصفهان تمام می‌شد.<sup>(۱۰)</sup> به سخن دیگر، آلمان‌ها به جای‌گزین خوبی برای خط آهن برلین - بغداد دست یافته بودند. البته ترانزیت کالا به ایران از طریق شوروی کاستیهای خود را نیز داشت. از منظر سیاسی آن را تابعی از تصمیمات دولت شوروی می‌کرد. از دیدگاه موانع طبیعی، رفت و آمد در مسیر آبی مذکور خود تابعی از شرایط اقلیمی روسیه بود و در ماه‌هایی از سال به سبب یخ آبها غیر قابل عبور می‌شد.<sup>(۱۱)</sup>

پیامد موفقیت سفر دریایی از هامبورگ به انزلی موافقت شورای کمیسارهای شوروی با تأسیس شرکت حمل و نقل و تجارت آلمان - روسیه یا روس ترانزیت بود که دفتر مرکزی آن در مسکو قرار داشت. بنا بر اساسنامه مصوب، شرکت مذکور با ۲۵۰۰ سهم و ۲۵۰،۰۰۰ منات طلا سرمایه کار خود را شروع می‌کرد؛ ۱۲۵۰ سهم آن به تجارتخانه ونکهاوس و بقیه به دولت شوروی تعلق داشت (۴ شعبان ۱۳۴۱ ه. ق/۲۲ مارس ۱۹۲۳). با ویژگی که برای مسیر برشمرده شد، آلمان از طریق این راه که هزینه حمل و نقل را کاهش می‌داد، فعالیت کمپانی ونکهاوس می‌توانست افزون بر ایران، نفوذ تجاری خود را به خاور نزدیک گسترش دهد و رهبری حمل و نقل جهانی را به دست آورد.<sup>(۱۲)</sup>

در مورد موافقت مسکو با استفاده کشوری ثالث از قلمرو روسیه برای تجارت با ایران شاید مهم‌تر از هزینه، نفس حق ترانزیت از راه روسیه بود. توضیح آن که در سده ۱۶ و ۱۸ میلادی نیز روسیه با ملاحظات سیاسی، اجازه تجارت با ایران از مسیر دریای سفید - ولگا - دریای خزر را به یک کمپانی انگلیسی موسوم به کمپانی مسکوی/ کمپانی روسیه اعطا کرده بود، اما این موافقت دوامی نداشت و خیلی زود در حالی آن را را لغو کرد که سایر حقوق کمپانی مذکور برای فعالیت بازرگانی در روسیه برقرار بود (کاظم بیکی، ۱۳۸۹: فصول ۵ و ۱۱). از آن پس مسکو/سنت پترزبورگ تقاضاهای دیگر در این زمینه، از جمله پیشنهاد دوک هولشتاین در آلمان را برای تجارت با ایران نپذیرفته بود. دولت بلشویکی نیز در توافق‌نامه تجاری اخیر خود با لندن از اعطای چنین فرصتی به بریتانیا اجتناب کرده بود، هر چند که نیل به همین موافقتنامه نیز دشواری خود را داشت (Russian Treaty "Analysed." Times, Oct. 20, 1924). اما موضوع موافقت با تجارت آلمان، چنان که اشاره گردید، مقوله‌ای متفاوت بود و از ملاحظات سیاسی ناشی می‌شد. به سخن دیگر، موافقت مسکو به استفاده کشوری دیگر از قلمرو روسیه و دریای خزر برای تجارت با ایران بزرگ‌ترین امتیازی بود که می‌توانست به کشوری ثالث اعطا شود. ناگفته نماند که در مورد

همین موافقت نیز اشاراتی مبنی بر عدم تمایل مسکو به اعطای حق ترانزیت کالا از خاک شوروی به روس ترانزیت به عمل آمده است و اینکه در آینده نیز فعالیتش با محدودیت مواجه شد (Hilger, p. 178).

با تجربیاتی که از نخستین سفر کشتی پیش‌تاز به دست آمده بود، راه اندازی خط حمل و نقل منظم با شناورهای مدرن و متناسب با ویژگیهای مسیر را در دستور کار کمپانی روس ترانزیت قرار گرفت. برای این منظور آبراه مارینسکی - ولگا - دریای خزر انتخاب شد. اخبار دریافتی از آلمان حاکی از تلاش برای افزایش تعداد شناورها و نیز سفر آن‌ها به بنادر ایران در دریای خزر در بهار آینده بود ("تهیه کشتی های تجارتي"/ایران، ۴ جمادی الثانی ۱۳۴۱ ه. ق/۱۹۲۳). نخستین سفر منظم با محموله ای از کالاهای آلمانی و روسی در مه ۱۳۴۱/۱۹۲۳ ه. ق از پتروگراد به مقصد ایران عبور کرد. قرار بود که تا پیش از پایان فصل کشتیرانی، ۴ سفر دیگر به بنادر ایرانی دریای خزر ترتیب داده شود. ضمناً در همین مدت روس ترانزیت برای افتتاح شعبه های خود در برلین، هامبورگ، انزلی و تهران برنامه ریزی کرده بود.<sup>(۱۳)</sup>

تا پایان سال ۱۹۲۳/جمادی الاول ۱۳۴۲ کمپانی روس ترانزیت پنج فروند شناور در اختیار داشت که دو فروند از آنها کشتی موتوری با ظرفیت ۶۰۰-۱۰۰۰ تن و بقیه با نیروی بخار حرکت می کردند ( "Transport in Russia," *The Telegraph*, Dec. 29, 1923). ناوگان تجاری روس ترانزیت ویژگی خود را داشت؛ آلمان‌ها برای تسهیل حرکت آن‌ها در آبراه‌ها و رودها، "کشتیهای عریض را مبدل به کشتیهای طویل" کرده بودند ("جلوگیری از کشتی ها،"/ایران، ۱۵ ذیحجه ۱۳۴۲ ه. ق). در میان ناوگان تجاری آلمان‌ها افزون بر پیش‌تاز، از سه کشتی به نامهای انزلی (با ظرفیت ۱۰۰۰ تن)، اصفهان و همدان نیز نام برده شده است ("معاینه راه،"/ایران، ۲۶ صفر ۱۳۴۳ ه. ق). اگر چه کشتیرانی آلمان‌ها در آغاز با موانعی از جانب مقامات محلی و نیز یخ زدن آبها در روسیه مواجه شده بود، اما به زودی بر این موانع غلبه شد و ایشان موفق به برقرار کردن سرویس منظم میان ایران و هامبورگ گردیدند. بنا بر شواهد، در ۱۳۴۲ ه. ق کشتیهای کمپانی احتمالاً بیش از بیست بار میان ایران و آلمان رفت و آمد کرده بودند (نک. دنباله). افزایش سریع شمار کشتیها و نیز کثرت تردد آنها به بنادر ایرانی بر استقبال بازرگانان و بازار ایران، بویژه در شمال و شرق کشور، از سرویس منظم کشتیرانی بویژه در مورد ماشین آلات دلالت دارد که واردات

## آغاز و انجام مناسبات بازرگانی ایران - آلمان ... (محمدعلی کاظم بیکی) ۲۴۵

و حمل آن‌ها از مسیر زاهدان و بنادر جنوب ایران مستلزم طی مسیره‌های دشوار، وقت و پول بیش‌تر بود. از این رو، تبادلات بازرگانی میان آلمان و ایران، خواه دولتی و خواه بخش خصوصی، از طریق روسیه در نخستین سال رشد سریعی را نشان می‌داد،<sup>(۱۴)</sup> به‌ویژه آن که بحران اقتصادی و رقابت در غرب موجب کاهش چشمگیر بهای تولیدات آلمان شده بود.<sup>(۱۵)</sup>

در ۲۵ اوت ۱۹۲۳ بندر انزلی یک بار دیگر شاهد ورود پیش‌تاز که بخشی از مال التجاره خود را در باکو بارگیری کرده بود، آن‌گاه /صفهان و همدان/ برای تخلیه محموله خود (تولیدات صنعتی) در آنجا کناره گرفتند.<sup>(۱۶)</sup> شناورهای آلمانیها در بازگشت کالاهای صادراتی ایران همانند پنبه، برنج، خشکبار، چوب شمشاد و غیره را با خود به هامبورگ انتقال می‌دادند.<sup>(۱۷)</sup> در میان این کالاهای پنبه و چوب شمشاد (به سبب سختی و دوام برای ساخت دوک ماشینهای پارچه بافی به کار می‌رفت) مواد خام صنعتی بودند. در نیمه اول ۱۳۴۲/۱۹۲۴ ه. ق، کشتیهای آلمانی پس از تخلیه ۲۲۳۱ تن مال التجاره در بنادر ایران، ۵۰۶ تن کالای صادراتی ایران را بارگیری و به آلمان حمل کردند (اداره کل گمرکات، ۱۳۰۴: ۳۱، جدول الف). در میان محموله کشتیهای آلمانی شاید پهلوگرفتن کشتی بخار /انزلی/ به ظرفیت ۱،۰۰۰ تن در بندر انزلی از این جهت جالب توجه باشد که بار آن شامل اسلحه و مهمات آلمانی برای قشون ایران نیز بود که جنگ جهانی و سپس ممانعت بریتانیا و فرانسه در تحویل آنها تأخیر ایجاد کرده بود.<sup>(۱۸)</sup> در مطبوعات وقت تنها به تخلیه قند و اجناس خرازی از کشتی مزبور در انزلی اشاره شده است (محرم ۱۳۴۲ ه. ق/ ۲۷ آگوست ۱۹۲۳).<sup>(۱۹)</sup>

فعالیت آلمانها در شمال ایران به افزایش شمار و تردد شناورها به انزلی محدود نمی‌شد. هم‌زمان بنادر دیگر ایرانی نیز مقصد شناورها و مال التجاره و نکهاوس بودند. به‌عنوان نمونه از لنگر انداختن سه کشتی آلمانی در بندر گز (استرآباد) در سپتامبر ۱۹۲۳/صفر ۱۳۴۲ ه. ق و بندر مشهدسر (بابلسر کنونی، بندر بارفروش) اطلاعاتی در دست است.<sup>(۲۰)</sup> هم‌چنین شهرهای بارفروش (بابل کنونی، مرکز بازرگانی مازندران)، بندر گز و رشت (گیلان) شاهد افتتاح نمایندگی های تجارتخانه و نکهاوس بودند تا کشتی های آلمانی افزون بر انزلی، در بنادر مشهد سر و گز نیز لنگر بیاندازند و حضور تجاری آلمانها را در سراسر سواحل جنوبی دریای خزر به نمایش بگذارند (۱۳۴۲ ه. ق) ("تهیه شعبه تجارتخانه"،

"تجار آلمانی"، "اداره تجارتي" و "ورود مال التجاره"، *ایران*، به ترتیب ۳ و ۴ ربیع الاول، ۱۹ ربیع الثاني و ۴ جمادی الثاني ۱۳۴۲ ه. ق.

در میان این شعبه‌ها اطلاعات مفیدی در باره نمایندگی بارفروش در دست است. تجارت‌خانه ونکهاوس با هدف "تجارتی مهم" در زمینه واردات کفش، ظروف شیشه‌ای، منسوجات کتانی و پشمی، قند و ماشین‌آلات کشاورزی نمایندگی اخیر را در صفر ۱۳۴۱ ه. ق/ سپتامبر ۱۹۲۳ افتتاح کرده بود. با وجود این، از دیدگاه مدیران تجارت‌خانه، شعبه‌های مذکور دارای اهمیت یکسان نبودند. به گفته ترات، ویس کنسول بریتانیا در ولایات جنوب دریای خزر، تجارت‌خانه آمادگی داشت که شعبه خود در بارفروش را سریعاً تعطیل کند (۱۳۴۲ ه. ق/ ۱۹۲۴).<sup>(۲۱)</sup>

در غیاب تولیدات صنعتی شوروی که خود با مشکلات اقتصادی و کاهش تولید ناشی از انقلاب دست و پنجه نرم می‌کرد، افزایش شمار و تردد کشتیهای آلمانی به بنادر ایران در دریای خزر به معنی بازگشت تولیدات آلمان به بازار ایران بود که تجدید رقابت برلین و لندن برای استیلا بر بازارهای ایران را در پی داشت، بویژه آن که کالاهای آلمانی افزون بر دریای خزر، از مسیر خلیج فارس نیز راه خود را به مناطق داخلی ایران باز می‌کرد (جدول ۱). بنا بر گزارش

نیویورک تایمز، در آغاز سال ۱۳۴۲ ه. ق/ اوت ۱۹۲۴ بازارهای ایران مملو از اجناس خرازی آلمانی بود که از راه خلیج فارس نیز وارد می‌شد (”German Goods in Persia,” *New York Times*, July 1, 1923).

اگر چه لندن در توافق ۲۱ مارس ۱۹۲۰ خود با تهران موفق شده بود که تعرفه کالاهای صادراتی خود به ایران را به زیان تولیدات سایر کشورهای کاهش دهد،<sup>(۲۲)</sup> اما رقابت اجناس وارداتی آلمانی از مسیر دریای خزر به ایران به زودی تا بدانجا موجبات دل‌نگرانی دولت‌مردان لندن را فراهم آورده بود که لرد کرزن، وزیر امور خارجه بریتانیا، از نمایندگی سیاسی این کشور در تهران خواستار گزارشی در مورد فعالیت



آغاز و انجام مناسبات بازرگانی ایران - آلمان ... (محمدعلی کاظم بیکی) ۲۴۷

جدول . روابط تجاری ایران - آلمان (۱۲۹۹-۱۳۰۴ ش/ ۱۹۱۹-۱۹۲۵)  
منبع: اداره کل گمرکات ایران، احصائیه تجارتهای ایران، سالهای ۱۲۹۹-۱۳۰۴ ش، تهران، ۱۳۰۰-۱۳۰۵.

سال	واردات از آلمان (قران)	صادرات به آلمان (قران)	مجموع (قران)
۱۹۱۹-۲۰/۱۲۹۹	۱۴۴،۵۱۷	-	۱۴۴،۵۱۷
۱۹۲۰-۲۱/۱۳۰۰	۵۳۶،۹۸۹	۱۷۵،۱۵۰	۷۱۲،۱۳۹
۱۹۲۱-۲۲/۱۳۰۱	۳،۰۰۴،۴۸۸	۲۱۹،۴۶۵	۳،۲۲۴،۱۳۳
۱۹۲۲-۲۳/۱۳۰۲	۸،۴۸۵،۳۶۸	۳۵۴،۵۱۵	۸،۸۳۹،۸۸۳
۱۹۲۳-۲۴/۱۳۰۳	۱۷،۶۷۱،۳۷۴	۱،۰۶۴،۶۸۱	۱۸،۷۳۶،۰۵۵
۱۹۲۴-۲۵/۱۳۰۴	۲۳،۰۶۹،۲۲۵	۱،۹۰۸،۰۸۰	۲۴،۹۷۷،۳۰۵

اقتصادی آلمانها در شمال ایران گردید (۱۳ ژانویه ۱۹۲۳ / جمادی الاول ۱۳۴۱ ه.ق).<sup>(۲۳)</sup>  
در مورد رقابت بازرگانی آلمان و بریتانیا در آن زمان و نتایج خسارت بار آن برای تجار ایرانی گزارشی جالب و خواندنی در دست است:

از آستارا اطلاع می دهند که بواسطه ورود امتعه و اجناس خرازی و بزازری زیادی که به وسیله چهار فروند کشتی آلمانی در پنج سری وارد انزلی و رشت شده، اجناس انگلیسی در این حدود تنزل فاحش کرده، ولی اخیراً امتعه انگلیسی که با قیمت نازل وارد شده، کلیه اجناس از صد به ۷۵ الی ۷۰ و اغلب نیز تا ۶۰ و ۵۵ هم تنزل نموده است. از این حیث خسارت عمده متوجه تجاری که پیش خرید کرده بودند، وارد شده و بدین جهت از خرید خودداری کرده اند. عده ای نیز بحق العمل اکتفا می نمایند چون اغلب بلکه کلیه آنها اشیاء لوکس و تجملات است، رواج یا کساد بازار روی هم رفته متضمن خسارت مادی و معنوی و عامل عمده خانه خرابی اهالی است.

این گزارش در مورد فعالیت آلمانها در دریای خزر اضافه می کند:

مطابق اطلاعاتی که می دهند، کلیه کشتیهای آلمانی از رود ولگا عبور و به طرف هامبورگ عزیمت نموده، فقط کشتی *اصفهان* [که] زمستان را در بحر خزر خواهد ماند، تا کنون چندین مرتبه در بنادر ایران و روسیه ایاب و ذهاب نموده است. بعلاوه چند نفر از نمایندگان تجارتخانه ونکهاوس و باکو و تبریز از طریق آستارا بانزلی رفت و آمد نموده اند (۱۶ جمادی الثانی ۱۳۴۲ ه. ق).<sup>(۲۴)</sup>

بخش اخیر حاکی از آنست که برنامه آلمانها برای دریای خزر فراتر از حمل و نقل کالا میان آلمان و ایران بود و فعالیت آنها شامل نقل و انتقال کالا میان بنادر ایران و روسیه هم می‌شد که از سده نوزدهم در دست کمپانی قفقاز و مرکوری و سایر شرکت‌های کشتی‌رانی در حال گسترش روسی در دریای خزر بود. شاید در پاسخ به این دست بالای آلمان بود که سرپرسی سایکس در آغاز سال ۱۹۲۳/جمادی الاول ۱۳۴۲ هـ ق به انتشار مقاله‌ای در مورد شکل‌گیری و اقدامات بحریه نظامی بریتانیا در دریای خزر در جنگ جهانی اقدام کرد تا نشان دهد که در صورت لزوم برای لندن حضور در این دریا دشواری چندانی نداشت (Sykes, 1923: 282-294).

موفقیت کمپانی آلمانی - روسی موجب طرح پروژه‌های ارتباطات دیگری در شوروی، البته با مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی، شد که در صورت اجرا می‌توانست به موفقیت برنامه پنج‌ساله توسعه، موسوم به نپ (New Economic Policy (NEP در این کشور کمک کند، از جمله آنها می‌توان به حفر آبراه میان دریای بالتیک و دریای سیاه و نیز میان دریاچه آرال و دریای خزر اشاره کرد.<sup>(۲۵)</sup> موفقیت تجارتخانه ونکهاوس نیز به نوبه خود می‌توانست مشوق فعالیت سایر شرکتها و بازرگانان خارجی در ایران باشد. در این رابطه از تقاضای یک کمپانی آلمانی از دولت ایران برای مجوز واردات اتوموبیل و وسایل یدکی آن آگاهی وجود دارد ("تقاضای کمپانی آلمانی"، *ایران*، ۲ ذی‌قعدة ۱۳۴۲ هـ. ق).

افزایش داد و ستد با آلمان با ارتقای جایگاه شوروی در بازرگانی خارجی ایران همراه بود، هر چند که پس از انقلاب بلشویکی جایگاه خود در تجارت ایران از دست داده بود و کشورهای دیگر از جمله آلمان جای آن را در صادرات به ایران گرفته بودند. آنچه بر اهمیت روسیه شوروی برای ایران می‌افزود تجدید روابط تجاری دو جانبه، راه ترانزیت برای بازرگانی با آلمان و مسیر تبادلات پستی ایران با اروپا بود. در واقع از راه مسکو مراسلات اروپا ۳-۴ هفته زودتر از مسیر دریایی جنوب و بمبئی به ایران می‌رسید.<sup>(۲۶)</sup> بنا بر گزارش خبرگزاری رویترز، در ۲۹ آگوست ۱۹۲۳ یک کشتی با محموله‌ای از قند و اجناس خرازی از آلمان وارد انزلی شد. در همان روز نخستین پست اروپا از راه مسکو نیز به ایران رسید (German Trade with Persia," *Financial Times*, August 30, 1923). از چند ماه پیش از این نیز ارتباط هوایی ایران با اروپا از طریق مسکو به وسیله آلمانها در حال برقراری بود و پرواز بخش مسکو - تفلیس آن راه اندازی شده بود؛ بدین ترتیب، سفر از

آغاز و انجام مناسبات بازرگانی ایران - آلمان ... (محمدعلی کاظم بیکی) ۲۴۹

لندن به تهران تنها چهار روز طول می کشید ( "To Persia in 4 Days," *Daily Mail*, July 6, 1923). در این در حالی بود که بازرگانی دو جانبه ایران - شوروی نیز پس از انعقاد معاهده ۱۹۲۱ به سود ایران توسعه می یافت (جدول ۲). در همان زمان روابط تجاری شوروی با سایر کشورها نیز تغییر می کرد. در واقع لنین و دیگر سران انقلاب بلشویکی برای برون رفت شوروی از بحران چند بعدی موجود مجبور به تجدید نظر در سیاست‌های خود شده و از ۱۹۲۳ با کنار گذاشتن فکر انقلاب جهانی به عنوان یک هدف انقلابی فوری، مشی همکاری با "قدرتهای کاپیتالیست غربی" را پیش گرفتند.<sup>(۲۷)</sup> برای گسترش نفوذ شوروی در شرق، مشی اقتصادی دوران تزاری تجدید شد. پرداخت سوسید برای صدور تولیدات داخلی، معاف کردن کشورهای آسیایی از سهمیه بندی کالاهای صادراتی (قند، منسوجات و غیره)، امتیازی که شامل کشورهای اروپایی نمی شد.<sup>(۲۸)</sup> به سخن دیگر،

روسیه

جدول ۲. بازرگانی خارجی ایران (۱۹۱۳-۱۹۲۵)\*

Source: Sventitski, 1928: p. 208.

سال	روسیه		بریتانیا		سایر کشورها	
	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات
۱۹۱۳-۱۴	۲۵۵	۳۰۲	۱۷۷	۵۷	۶۴۷	۴۳۷
۱۹۱۴-۱۵	۲۸۰	۲۶۲	۱۴۸	۶۲	۴۸۹	۳۶۲
۱۹۱۷-۱۸	۱۰۷	۱۶۲	۳۱۳	۴۲	۴۶۸	۲۲۲
۱۹۲۰-۲۱	۲۰	۸	۳۲۵	۵۸	۴۸۱	۱۳۷
۱۹۲۱-۲۲	۴۱	۲۶	۴۰۲	۵۶	۶۰۹	۱۷۹
۱۹۲۲-۲۳	۷۳	۶۲	۴۱۹	۱۰۴	۶۱۹	۳۰۵
۱۹۲۳-۲۴	۱۰۵	۱۱۸+	۴۳۷	۸۶	۶۸۱	۳۸۵
۱۹۲۴-۲۵	۱۲۵	۱۹۴+	۴۴۵	۸۶	۷۷۱	۴۸۵

ارقام به میلیون قران

شوروی با اتخاذ سیاستی مشابه عصر تزاری در صدد کسب جایگاه روسیه تزاری در عرصه بازرگانی برآمده بود. اگر چه داده های بر افزایش فعالیت و تولید صنایع و معادن ملی شده شوروی در ۱۹۲۲-۱۹۲۳ دلالت دارد، ولی بازده آنها هنوز با تولید در دوره تزاری

فاصله بسیار داشت (Miller, 1924: 463-465). در نیمه اول ۱۹۲۴ ایران در میان صادرکنندگان به شوروی مقام پنجم را احراز کرده بود و ارزش مجموع صادراتش به این کشور بر اساس قیمت‌ها در ۱۹۱۳، به مبلغ ۲,۱۰۹,۰۰۰ روبل بالغ می‌شد. در مورد واردات ایران از شوروی در همان زمان، مقدار تا بدانجا ناچیز بود که جایگاه ایران در میان مصرف‌کنندگان تولیدات شوروی اهمیتی نداشت.<sup>(۲۹)</sup> هم‌زمان با تحولات اخیر، مسکو برای تجدید جایگاه روسیه در نقل و انتقالات تجاری در دریای خزر نیز گام برداشت. با تعمیر شناورهای موجود، به زودی آمادگی آنها را برای حمل و نقل محموله‌های تجاری و مسافر میان ایران شوروی اعلام کرد ("کشتیرانی در بحر خزر"، "اعلان [کشتیرانی بحر خزر]" و "اعلان [کشتیرانی بحر خزر]"، *ایران*، به ترتیب ۲۴ و ۲۶ رمضان و ۳ شوال ۱۳۴۲ ه. ق.).

## ۶. افول بازرگانی آلمان - ایران از طریق دریای خزر

۱۳۴۲ ه. ق. / ۱۹۲۴ را می‌توان سال پایان حضور آلمانها در دریای خزر دانست. در پی ورود پلیس آلمان به محل استقرار هیأت تجاری شوروی در برلین برای دستگیری یوهانس بوزنهارت Johannes Bozenhardt، کمونیست فراری آلمانی، مناسبات آلمان - روسیه دچار تنش شد (۳ مه ۱۹۲۴) و نشان داد که مناسبات "کامله الوداد" و قرارداد مصونیت سیاسی بین دو کشور که دارای ساختار سیاسی کاملاً متفاوت بودند، مفهوم چندانی نداشت؛ رفتار با اتباع طرف مقابل بیش از هر چیز از تحولات سیاسی تأثیر می‌پذیرفت. پاسخ مسکو به اقدام پلیس آلمان، افزون بر ترتیب دادن تظاهرات کارگران در مسکو، تعلیق داد و ستد با این کشور و نیز توقف مذاکرات جاری در مورد قرارداد بازرگانی دو جانبه بود.<sup>(۳۰)</sup> افزون آن که مسکو تجارت خارجی خود را از آلمان به هلند و چک - اسلاویکا انتقال داد که نتیجه مثبت آن در تجارت خارجی این دو کشور به چشم آمد (Miller, 466-467).

مشی اخیر دولت روسیه در قبال آلمان، تأثیر خود را در تجارت هامبورگ - ایران نیز سریعاً نشان داد. به گفته ویس کنسول ترات

مناقشه بین دولتهای آلمان و شوروی در آوریل ۱۹۲۴ موجب اختلال در عبور شناورهای آلمانی در ولگا گردید. [در نتیجه] موقعیت آقایان ونکهاوس در شمال [ایران] به گونه‌ای جدی به مخاطره افتاد. تصمیم گرفتند که شعبه بارفروش را تعطیل کنند، این کار در پایان ماه ژوئن انجام شد (Trott, p. 40).

اطلاعات تکمیلی حاکی از آنست که در طول تنش میان روسیه و آلمان، تردد شناورها بین هامبورگ و بنادر ایرانی هم با مانع جدی مواجه شده بود، چنان که یک کشتی پس از مدتی توقیف به وسیله روسها، با تأخیر فراوان در ۱۳ جولای ۱۹۲۴ در بندر انزلی پهلو گرفت.<sup>(۳۱)</sup> روزنامه نیمه رسمی *ایران* پس از ذکر تیرگی روابط روسیه - آلمان و انسداد ولگا، با اشاره به توقیف شناور آلمانی به وسیله روسها، می افزاید "تجار انزلیچی اقداماتی نموده، بالاخره اجازه ورود کشتی مزبور [به انزلی] داده می شود." ("جلوگیری از ورود کشتی‌ها،" *ایران*، ۱۵ ذیحجه ۱۳۴۲ ه. ق). با رفع توقیف از شناور مذکور انتظار آن می‌رفت که تردد کشتیهای آلمانی به بنادر ایرانی تجدید شود، اما چنین نشد، زیرا دولت شوروی توافق ترانزیت کمپانی ونکهاوس را لغو کرده بود. این تصمیم مسکو در دادوستد و نیز اجرای طرحهای آلمانها در ایران دشواریهای جدی پدید آورد. به‌عنوان نمونه، انتقال کابل و تجهیزات برای کمپانی زیمنس و هالس (برلین) که به توسعه خط تلفن تهران اشتغال داشتند، تنها به وسیله خط آهن قفقاز به انزلی ممکن گردید (۳ آگوست ۱۹۲۴). در پاسخ به شرایط جدید بود که خط مستقیم کشتیرانی میان هامبورگ و بوشهر و نیز بصره برقرار گردید.<sup>(۳۲)</sup> بدین ترتیب، فعالیت کشتیهای آلمانی در مسیرهای آبی شوروی و دریای خزر به وضع سابق باز نگشت؛ دولت شوروی از آن جلوگیری می کرد، بویژه آن که پیشرفت مذاکرات دو جانبه در مورد انعقاد قرارداد تجاری میان مسکو و برلین نیز به‌گونه‌ای بطئی پیش می رفت. در مورد جلوگیری از تردد کشتیهای آلمانی باید توجه داشت که طیفی از انگیزه‌ها، از تلاش مسکو برای صدور تولیدات خود به جای تولیدات آلمان تا جلوگیری از استقرار نفوذ برلین در دریای خزر و نیز در کشورهای همسایه شوروی، می توانست مطرح باشد.<sup>(۳۳)</sup> توافق طرفین در قرارداد ۱۲ اکتبر ۱۹۲۵ نیز نتوانست که مشکل روس ترانزیت برای عبور از دریای خزر را حل کند، زیرا در آن شوروی اجازه ترانزیت به آلمان نداده بود (برای قرارداد ۱۹۲۵ ر.ک. *League of Nations, Treaty series, vol. 53(1926)*). به زودی این خبر در مطبوعات منتشر شد که شخصی موسوم به گوردیوف Gordiov کشتی‌های مذکور را خریداری کرده بود. وی در ۲۳ ژانویه ۱۹۲۵ وارد انزلی شد تا با کشتی‌های خریداری شده یک خط جدید کشتیرانی بخاری، موسوم به کمپانی کاسپین و ولگا، را سازماندهی کند.<sup>(۳۴)</sup> همان گونه که از نام این شرکت می توان حدس زد، دیگر آموشد به آلمان نمی توانست از اهداف کمپانی جدید باشد و فعالیتش به مناطق داخلی شوروی و دریای خزر محدود می شد. خاتمه یافتن حضور آلمانها در عرصه کشتیرانی

تجاری دریای خزر به معنی خاتمه کار کمپانی روس ترانزیت نبود، هر چند که تجارت‌خانه ونکهاوس به زودی جای خود را به شرکای جدیدی داد. در ۱۹۲۵ دولت آلمان پرداخت ۱۰،۰۰۰،۰۰۰ مارک به این کمپانی را برای تجارت ترانزیت با ایران را تضمین کرد تا بازرگانی اش با منطقه ثروتمند شمال ایران حفظ شود. این شرکت موفق شد که پروانه ترانزیت از طریق خط آهن سراسری قفقاز را از دولت روسیه بگیرد. مسیر ریلی مذکور به مفهوم جایگزین شدن دریای سیاه به جای دریای خزر در تجارت ایران - آلمان بود. از این رو، روس ترانزیت با خطوط آهن تفلیس - جلفا و باتوم - باکو - انزلی به صدور کالاهای آلمانی به ایران ادامه داد (از این خط آهن نیز به عنوان مسیر صدور اسلحه آلمان به ایران یاد شده است، Melville, p. 110). به گزارش سر پرسی لوراین، وزیر مختار بریتانیا در ایران، کمپانی با حفظ دفاتر خود در انزلی، رشت، تبریز و مشهد، در سپتامبر ۱۹۲۵ حوزه فعالیت خود را به تهران گسترش داد که در آنجا بازرگانان آلمانی از کاهش واردات خود به وسیله روس ترانزیت شاکی بودند. اگر چه کمپانی در تبلیغات خود در ایران، بدون اشاره به مسیر ولگا - خزر، مدعی بود که ارتباط تجاری میان هامبورگ و ایران را از مسیر قفقاز در مدت پنجاه روز برقرار می کرد، اما بارها محموله های ارسال شده از مسیر بوشهر در مدت کمتری به تهران می رسید (۱۹۲۵).<sup>(۳۵)</sup> با وجود این، بعید می نماید که روس ترانزیت در داد و ستد با ایران از طریق روسیه شوروی دست بازی می داشت، زیرا تهران برای وارد کردن لوکوموتیوهای ایتالیایی خود از آلمان مجبور شد که موافقت مسکو را با ترانزیت آن‌ها به وسیله خط آهن قفقاز به جلفا و تبریز جلب کند ("بطور ترانزیت،"/ ایران، ۲۶ رجب ۱۳۴۳ ه. ق/ ۱۹۲۵).

## ۷. نتیجه گیری

برای کشورهای اروپای غربی دسترسی به ایران از مسیر ولگا - دریای خزر که از راه کانال سوئز و دماغه امید نیک کوتاه تر بود، کمال مطلوبیت را داشت. دولت روسیه تزاری/ روسیه شوروی با اطلاع از محاسن این مسیر و خواسته مذکور، در شرایط سیاسی ویژه از پذیرش ترانزیت تولیدات کشور ذریبط اروپایی از قلمرو خود به ایران برای هم‌گرایی با قدرت‌های فرامنطقه ای بهره می گرفت. همان گونه که در سده های شانزدهم و هیجدهم میلادی، روسیه با ملاحظات سیاسی ناشی از تحولات در اروپا از دادن امتیاز

مذکور به کمپانی بریتانیایی مسکوی/ کمپانی روسیه برای نزدیکی با بریتانیا بهره گرفته بود، در سده بیستم نیز دولت شوروی برای برون رفت از بحران چند بُعدی در داخل و نیز در مناسبات خارجی خود که نتیجه جنگ جهانی اول و انقلاب بلشویکی بود، از اعطای امتیازات بازرگانی از جمله جواز ترانزیت از طریق آبراه های روسیه و دریای خزر برای هم گرایی با برلین استفاده کرد که پیش و در خلال جنگ جهانی انگیزه قوی خود را برای حضور اقتصادی - نظامی در ایران و نیز در دریای خزر نشان داده بود. آلمان شکست خورده در جنگ و ناراضی از پیمان ورسای که خود از مشکلاتی مشابه روسیه به سختی رنج می برد، بر اساس موافقتنامه ۶ مه ۱۹۲۱، در یک همکاری دو جانبه موفق شد که با رعایت شرایط مسکو در تجارت خارجی و نیز فعالیت در چارچوب یک شرکت آلمانی - روسی موسوم به روس ترانزیت، از طریق روسیه با ایران داد و ستد کند (۱۹۲۲).

شرکت دو ملیتی روس ترانزیت در نخستین سال فعالیت خود موفق شد که با تهیه کشتی های مناسب برای دریانوردی در آبهای دریای بالتیک، مسیرهای داخلی روسیه و دریای خزر از آلمان بین بندر هامبورگ و بنادر شمال ایران ارتباط مستقیم برقرار کند که حق کشتیرانی اش در دریای خزر از سوی مسکو به رسمیت شناخته شده بود (۱۹۲۱). بررغم موفقیت در افزایش کالاهای ترانزیتی آلمان از راه روسیه به ایران و نیز معاهده تجاری ۱۹۲۵ روسیه - آلمان، بزودی روس ترانزیت به سرنوشت کمپانی بریتانیایی مسکوی دچار آمد و هر دو پس از مدت کوتاهی فعالیت با بهانه گیری و کارشکنی روسیه مواجه شدند. در حالی که کمپانی مسکوی فکر تجارت با ایران را کنار گذاشت، روس ترانزیت مجبور گردید که ترانزیت از مسیر آبی شمال - جنوب روسیه به بنادر ایرانی دریای خزر را به ترانزیت از مسیر دریای سیاه و خطوط آهن قفقاز تغییر دهد که برای شرکت های آلمانی نه تنها مستقیم نبود، بلکه وقت، هزینه و دشواری بیشتری را به همراه داشت (۱۹۲۴). بدین ترتیب، مسکو نشان داد که در اندیشه های راهبردی اش جایی برای حضور قدرتهای فرامنطقه ای در آبهای داخلی روسیه و نیز در دریای خزر برای ارتباط با ایران وجود نداشت. همچنین، اگر ملاحظات سیاسی به تحمیل چنین ترتیباتی بر روسیه/ شوروی منجر می شد، این موافقت پایدار نبود. در پرتو این حساسیت مسکو، انگیزه کنش سیاسی - نظامی روسیه در حوضه دریای خزر آشکارتر می شود.

## پی‌نوشت‌ها

1. A. J. Toynbee, 'Supplement to Report on Pan-Turanian Movement', Political Intelligence Department, October 1917; Nov. 17, 1917, CAB 24/144.
۲. دو سال پیشتر دکتر و. د. پ. بلیس، روحانی سوسیالیست، در مقاله‌ای مبسوط در نیویورک تایمز پیش‌بینی کرده بود که نیاز اقتصادی و نه ایدئولوژیک شوروی، آلمان و ترکیه را به هم نزدیک خواهد کرد و این که توجه فاتحین جنگ جهانی اول به مشکلات معیشتی مردم کشورهای مذکور ضرورت داشت، ر.ک.  
W. D. P. Bliss, "Red Empire' in the World's Pathway: Prediction of a Combination of Russia, Germany and Turkey over which Neither Military Force nor Diplomacy Can Prevail," *New York Times*, May 9, 1920.
۳. از زمان برافتادن دولت موقت روسیه به وسیله لنین و همفکرانش، دولت‌های غربی، هم‌زمان با مداخله در این کشور از یک سو، از سوی دیگر ادامه جنگ با آلمان کردند. از دیدگاه اینان بین روسیه و آلمان مناسبات سری برقرار بود. از همین رو محاصره روسیه در دستور کار متفقین قرار گرفت که در ژانویه ۱۹۲۰ از این کشور رفع حصر شد، برای جزئیات محاصره و رفع آن، ر.ک.  
N. H. Gaworek, "From Blockade to Trade: Allied Economic Warfare against Soviet Russia, June 1919 to January 1920," *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas, Neue Folge*, 23: H. 1 (1975), pp. 39-69.
4. *League of Nations - Treaty Series*, vol. 6(1921), pp. 277-283; Hilger, p. 167.
۵. برای تحلیلی جالب در مورد انگیزه، روند و واکنش به امضای قرارداد راپالو، ر.ک.  
P. Krüger, P., "A Rainy Day, April 16, 1922 The Rapallo Treaty and the Cloudy Perspective for German Foreign Policy," In C. Fink et al (eds.), *Genoa, Rapallo, and European Reconstruction in 1922*, Cambridge University Press, Cambridge, 64; 1991, pp. 49-64; P. Brandt, "German Perceptions of Russia and Russians in Modern History," *Journal of Contemporary Central and Eastern Europe*, 11:1(2010), p. 44.  
۶. برای واکنش منفی متفقین نسبت به توافقنامه، ر. ک. به عنوان نمونه به  
"Berlin Rejoicing" and "City Notes" both in *Times*, April 19, 1922; "Finance and Politics at Genoa." and "Germany - Genoa - Reparations - Taxation Reform - Exchange and Bourse." Both in *Economist*, April 1922.
7. "Berlin-Moscow Air Service," and "Russo-German Air Lines," both in *Times*, April 25 and June 9, 1923; "Russia - Agriculture - Industry - Finance." *Economist*, June 9, 1923; Hilger, 178.



آغاز و انجام مناسبات بازرگانی ایران - آلمان ... (محمدعلی کاظم بیکی) ۲۵۵

8. Col. M. Saunders, Intelligence Summary No. 47, for Week ending Nov. 26, 1922, secret, encl. No. 1 in P. Loraine to Curzon, Nov. 30, 1922, *Iran: Political Diaries, 1881-1965*, vol. 6, ed. R. M. Burrell, Archives Edition, 1997, p. 322 (hereafter: *IPD*).
9. Saunders, Intelligence Summary No. 47, p. 323; "Imperial and Foreign News Items," and "From the North Sea to the Caspian" both in *Times*, Oct. 25 and Nov. 24, 1922; "Hamburg to Caspian," *Daily Mail*, Nov. 21, 1922.
10. Saunders, Intelligence Summary No. 48, for Week ending Dec. 2, 1922, secret, encl. No. 1 in P. Loraine to Curzon, Dec. 4, 1922, *IPD*, vol. 6, p. 325.
11. R. H. Hadow, Some Notes on Mazandaran, encl. in same to Curzon, March 21, 1924, FO 371/10153, p. 15.

۱۲. "هامبورگ بانزلی،" و "شرکت تجارتي روس و آلمان،" *ایران*، به ترتیب ۲۲ ذیحجه ۱۳۴۰ و ۱۲ رمضان ۱۳۴۱ ه.ق؛

Hadow, p. 15; "Germans to Develop Russian Waterways," *New York Times*, March 24, 1923; "Germans find New way to Near East Markets," *Washington Post*, July 16, 1922; "Exploiting Russian Waterways," "Imperial and Foreign News Items," and "Soviet Demands" all in *Times*, April 20, April 24 and May 19, 1923; L. Fischer, *The Soviet and the World Affairs*, vol. II, Princeton University Press, Princeton, 1951, p. 589.

۱۳. "تهیه کشتی های تجارتي" *ایران*، ۴ جمادی الثانی ۱۳۴۱ ه.ق؛

"Inland Water Route from Germany to Persia," *Journal of the Society of Arts*, 71(June 1923), p.499.

14. Lorine, Annual Report on Persia for 1923, encl. in same to MacDonald, March 4, 1924, *IPD*, vol. 6, p. 706, para. 239.
15. "Germany - Gold Bank - Finances - Prices and Wages - Bourse - Business." *Economist*, Feb. 2, 1924.
16. Saunders, Intelligence Summary Nos. 38 and 45 for Weeks ending Sept. 22 and Nov. 10, 1923, secret, encl. No. 1 in P. Loraine to Curzon, Sept. 29 and Nov. 26, 1923, *IPD*, vol. 6, pp. 604 and 627.
17. Idem, Intelligence Summary No. 30, for Week ending Sept. 8, 1923, secret, encl. No. 1 in P. Loraine to Curzon, Sept. 10, 1923, *IPD*, vol. 6, p. 589.

۱۸. برای جریات مهمات و سلاحها، ر.ک.

Saunders, Intelligence Summary No. 37, for Week ending Sept. 15, 1923, secret, encl. No. 1 in P. Loraine to Curzon, Sept. 21, 1923, *IPD*, vol. 6, p. 598;

بریتانیا و فرانسه از حمل و تحویل تجهیزات نظامی مذکور که پیش از جنگ جهانی اول از آلمان خریداری شده بود، به سبب جنگ و سپس به دستاویز مابینت با معاهده ورسای جلوگیری می‌کردند، برای مکاتبات و تلاشهای ایران جهت وارد کردن اسلحه مذکور، ر.ک. ه. بهبودی، روزشمار تاریخ معاصر ایران، ج ۲ و ۳، مؤسسه مطالعات و پژوهشهای سیاسی، تهران، ۱۳۸۸-۱۳۸۹، اعلام، ذیل آلمان؛ برای واردات باقیمانده اسلحه و مهمات خریداری شده از آلمان به وسیله شناورهای آلمانی از طریق دریای خزر، نک. بهبودی، ج ۳، صص ۴۰۷، ۴۱۱، ۴۱۸؛ Idem, p. 633.

19. "Imperial and Foreign News Items," *Times*, August 30, 1923; "Abroad," *The Manchester Guardian*, August 30, 1923;

شاید مسکوت ماندن حمل اسلحه به سبب جلوگیری دولت ایران از نزدیک شدن افراد غیرنظامی به کشتی بوده باشد، ر.ک. بهبودی، ج ۳، ص ۲۷۹.

۲۰. حسینقلی آقا مقصدلو، گزارشهای ش ۲۶ و ۲۹ به ترتیب مورخ ۲۲ سپتامبر و ۲۴ اکتبر ۱۹۲۳ در *مخابرات استرآباد*، بکوشش ا. افشار و م. ر. دریاگشت، ج ۲، نشر تاریخ ایران، تهران، ۱۳۶۳، صص ۸۷۹ و ۸۸۱؛ در مورد ورود کشتی *انزلی* به بندر گز در ۲۱ سپتامبر و تصمیم تجارت‌خانه و نکهاوس برای افتتاح شعبه در بندر گز، استرآباد، بارفروش و مشهد، نک.

Saunders, Intelligence Summary No. 40, for Week ending Oct. 6, 1923, secret, encl. No. 1 in P. Loraine to Curzon, No. 2, 1923, *IPD*, vol. 6, p. 610.

21. A. C. Trott, Consular Tour in Mazanderan during May, June and July 1924, Confidential, FO 371/10153, p. 40, para. E.

۲۲. مذاکرات در مورد تغییر تعرفه گمرکی مربوط به دوره وزارت صارم الدوله و اواخر اواخر کابینه وثوق الدوله بود که موافقتنامه آن در ۲۱ مارس ۱۹۲۰ یعنی در آغاز تعطیلات نوروز و در زمانی امضا گردید که مطبوعات منتشر نمی‌شدند. به گزارش روزنامه *رعلا* ( "تصویب تعرفه گمرکی،" ۲۳ جمادی الثانی ۱۳۳۸) قرار بود که تعرفه جدید درآمد دولت را یازده کرور تومان افزایش دهد. برای اطلاع بیشتر، ر.ک. "حوادث جاریه،" و "تصویب نظامنامه تعرفه گمرکی،" *ایران*، به ترتیب ۲۴ و ۲۸ حوت ۱۲۹۸ ش؛ در مورد سود بریتانیا، نک.

"Britain's Aid to Persia," *Times*, March 24, 1920; J. M. Balfour, *Recent Happenings in Persia*, Blackwood, London, 1922, p. 132, H. Kapur, *Soviet Russia and Asia, 1917-1927*, The Humanities Press, New York, p. 195.

23. R. H. Hadow to Curzon, March 21, 1924, FO 371/10153;

برای درخواست گزارش از سوی بخش تجارت ماوراء بحار (مورخ ۱۳ مارس ۱۹۲۴)، ر.ک.

Hadow, Consular Tour of Mazanderan, E 10836/2425/34, Minute, FO 371/10153.

## آغاز و انجام مناسبات بازرگانی ایران - آلمان ... (محمدعلی کاظم بیکی) ۲۵۷

۲۴. "اوضاع بنادر،" *ایران*، ۱۶ جمادی الثانی ۱۳۴۲ ه. ق؛ در باره نتیجه رقابت کالاهای آلمانی وارداتی از طریق دریای خزر با اجناس سایر کشورها در بازار ایران آمده است: "ورود مالالتجاره‌های آلمانی در ایران باعث رونق بازار تجارت شده بود و می رفت که روز بروز وسیله ارزانی و تخفیف مالالتجاره‌های وارد شده از خارجه بایران شود،" ر.ک. "جلوگیری از کشتی‌ها،" *ایران*، ۱۵ ذیحجه ۱۳۴۲ ه. ق؛ برای تداوم تردد کشتی‌ها، ر.ک. به عنوان نمونه به "ورود مالالتجاره،" *ایران*، ۲۹ ربیع الثانی ۱۳۴۲ ه. ق.

25. "Transport in Russia";

در سالهای ۱۹۲۲-۱۹۲۳ و ۱۹۲۳-۱۹۲۴ دولت شوروی بیشترین سهم را در بودجه به حمل‌ونقل داده بود، ر.ک.

M. S. Miller, "Economic Conditions in Soviet Russia," *The Slavonic Review*, 3: No. 8 (Dec., 1924), pp. 462 (Table).

گفتنی است که تا اواسط ۱۹۲۳ تعداد ۸۰ کمپانی با مشارکت سرمایه داران خارجی و دولت شوروی در این کشور فعال بود، ر.ک.

"Russia - Agriculture - Industry - Finance." *Economist*, June 9, 1923.

26. "German Trade with Persia," *Financial Times*, August 30, 1923; "Far and Near," *Daily Mail*, Sept. 28, 1923"; "Mails for Persia via Russia," *Times*, Sept. 28, 1923.

۲۷. به دنبال قرارداد های تجاری مسکو با استونی، بریتانیا و آلمان در ۱۹۲۱، بازرگانی خارجی شوروی سریعاً رشد کرده بود، ر.ک.

"Russia's Foreign Trade: Increase following the Treaties, a Soviet Reply," *The Manchester Guardian*, Oct. 19, 1921.

28. X. J. Eudin and R. C. North, *Soviet Russia and the East, 1920-1927*, Stanford University Press, Stanford, 1957, pp. 116-117.

به عنوان نمونه، در معاهده ۱۲ اکتبر ۱۹۲۵ شوروی - آلمان تصریح شده است که روابط کامله الوداد دو کشور شامل تعمیم ضوابط تجارت دو جانبه روسیه با کشورهای ایران، ترکیه، افغانستان، چین و مغولستان به بازرگانی روسیه با آلمان نمی شود (بند ۶)، ر.ک.

League of Nations, Treaty series, vol. 53(1926), p. 87.

29. Miller, p. 467-468, Tables I and II;

برای سیاست شوروی در افزایش صادرات خود به ایران، ر.ک.

V. Conolly, *Soviet Economic Policy in the East*, Oxford University Press, London, 1933, pp. 53 ff.

30. "Berlin and the Soviets", "The German-Soviet incident" and "Soviet War on Religion," in order *Times*, May 5, 15 and 20, 1924; "The Soviet- German Conflict," *Times*, June 4, 1924; "German-Soviet Trade Negotiations," *Times*, Oct. 17, 1924; "Germany's Trade Treaties, Difficulties of the Russian Case," *Observer*, Dec. 14, 1924; cf. Fischer, *The Soviet in the World Affairs*, II, pp. 582-583.

31. E. Ovey to MacDonald, July 20, 1924 in *IPD*, vol. 7, p. 89;

در همان وقت دولت شوروی از عبور کشتی جنگی که ایران از آلمان خریداری کرده بود، از مسیر روسیه به دریای خزر نیز جلوگیری می کرد، ر.ک.

Same, Intelligence Summary No. 31 for Week ending August 2, 1924, secret, encl. No. 1 in E. Ovey to MacDonald, August 10, 1924 in *IPD*, vol. 7, p. 97, para. 21.

32. Fraser, Intelligence Summary No. 33 for Week ending August 16, 1924, secret, encl. No. 1 in E. Ovey to MacDonald, August 21, 1924; Loraine, Annual Report on Persia for 1924, encl. in same to Chamberlain, May 22, 1925 both in in *IPD*, vol. 7, in order p. 103 and , p. 220, para. 254;

در ۱۳۰۳ ش/۱۹۲۴-۱۹۲۵ تعداد ۲۲ فروند کشتی بخاری با پرچم آلمان با ۱۶۵۳ خدمه و ۵۹,۹۶۶ تن ظرفیت در بنادر ایرانی خلیج فارس لنگر انداخته بودند تا ۵۰۱۵ تن کالا را تخلیه کنند، ر.ک. احصائیه تجارتی ایران ۱۳۰۳ ش، ص ۳۱، جدول ب.

۳۳. به عنوان نمونه، شوروی از حضور فزاینده آلمان در افغانستان ناراضی بود و از این بابت به سفارت آلمان در مسکو شکایت می کرد که نمایندگی سیاسی آن کشور در افغانستان با بریتانیا علیه منافع شوروی عمل می کرد، سخنی که چندان دور از واقعیت نمی نمود (۱۹۲۵)، ر.ک.

Miller, p. 467-468, Tables I and II.

همچنین دولت شوروی با وجود دعوت از بازرگانان ایرانی برای شرکت در بازار مکاره سالانه در نیژنی نووگروود و باکو، افزون بر فشار برای فروش ارزان کالاها، ایشان را از اخذ بهای کالاهایشان به طلا منع می کرد و تجار ایرانی مجبور بودند که به جای پول، تولیدات روسی را به ایران بیاورند تا صادرات شوروی به ایران افزایش یابد، نک.

Loraine, Annual Report on Persia for 1922, encl. Same to Curzon, July 16, 1923, *IPD*, vol. 6, p. 397, para. 212; Saunders, Intelligence Summary No. 39, for Week ending Sept. 29, 1923, secret, encl. No. 1 in P. Loraine to Curzon, Oct. 6, 1923, *IPD*, vol. 6, p. 607.

Nicosia, p. 244.

34. Fraser, Intelligence Summary No. 6 for Week ending Feb. 9, 1925, secret, encl. No. 1 in Loraine to Chamberlain, Feb. 13, 1925 in *IPD*, vol. 7, p. 261.

آغاز و انجام مناسبات بازرگانی ایران - آلمان ... (محمدعلی کاظم بیکی) ۲۵۹

35. Loraine, Annual Report on Persia for 1925, encl. in same to Chamberlain, April 8, 1926, *IPD*, vol. 7, p. 415; Sadka, pp. 59ff.

## کتابنامه

اداره کل گمرکات ایران، *احصائیه تجارته ایران*، سالهای ۱۲۹۹-۱۳۰۴ ش، تهران، ۱۳۰۰-۱۳۰۵.  
مقصودلو، حسینقلی آقا، *مخابرات استرآباد*، بکوشش ا. افشار و م. ر. دریاگشت، نشر تاریخ ایران، تهران، ۱۳۶۳.

UK: NA, FO 371

*Iran: Political Diaries, 1881-1965*, ed. R. M. Burrell, Archives Edition, 1997.

*League of Nations - Treaty Series*, vols. 6(1921) and 53(1926).

روزنامه ایران

روزنامه رعد

Daily Mail (London)

Economist (London)

Financial Times (London)

New York Times (New York)

Observer (London)

Manchester Guardian (Manchester)

Times (London)

بهبودی، ه.، *روزشمار تاریخ معاصر ایران*، ج ۲ و ۳، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی، تهران، ۱۳۸۸-۱۳۸۹

کاظم بیکی، م.ع.، *دریای خزر و قدرتهای بزرگ: امپریالیزم بریتانیا ۱۳۳۶-۱۳۳۸ ه.ق.*، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه، تهران، ۱۳۸۴.

کاظم بیکی، م.ع.، *روابط اقتصادی ایران و روسیه از آغاز تا سقوط قاجاریه*، مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی (وزارت امور خارجه)، تهران، ۱۳۹۸.

Von Bernhardi, F., *Germany and the Next War*, trans. by A. H. Powels, Longmans, New York, 1914.

Brandt, P., "German Perceptions of Russia and Russians in Modern History," *Journal of Contemporary Central and Eastern Europe*, 11:1(2010), pp. 39-59.

Broué, p., *The German Revolution, 1917-1923*, Translated by J. Archer, Brill, Leiden, 2005.

Bykov, A., *Soviet Foreign Trade*, Princeton University Press, Princeton, 1946.

- Conolly, V., *Soviet Economic Policy in the East*, Oxford University Press, London, 1933.
- Davis, M. W., "Soviet recognition and trade," *Foreign Affairs*; July 1927, pp. 650-663.
- Eudin, X. J. and R. C. North, *Soviet Russia and the East, 1920-1927, a Documentary Survey*, Stanford University Press, Stanford, 1957.
- Fischer, L., *The Soviet in the World Affairs*, Princeton University Press, Princeton, 1951.
- Fraenkel, E., "German--Russian Relations since 1918 from Brest-Litovsk to Moscow," *The Review of Politics*, 2: No. 1 (Jan., 1940), pp. 34-62.
- Gaworek, N. H., "From Blockade to Trade: Allied Economic Warfare against Soviet Russia, June 1919 to January 1920," *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas, Neue Folge*, 23: H. 1 (1975), pp. 39-69.
- Henderson, W. O., "German Economic Penetration in the Middle East, 1870-1914," *The Economic History Review*, 18: No. 1/2 (1948), pp. 54-64.
- Hilger, G., *The Incompatible Allies*, MacMillan, New York, 1953
- Höfding, W., "German Trade with the Soviet Union," *The Slavonic and East European Review*, 14: No. 41 (Jan., 1936), pp. 473-494.
- "Inland Water Route from Germany to Persia," *Journal of the Society of Arts*, 71(June 1923), p.499.
- Kapur, H., *Soviet Russia and Asia, 1917-1927*, The Humanities Press, New York, 1967.
- Kochan, L., "The Russian Road to Rapallo," *Soviet Studies*, 2: No. 2 (Oct., 1950), pp. 109-122.
- McMeekin, S., 2010: *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, 2010.
- Melville, C. B., *The Russian Face of Germany, An Account of the Secret Military Relations between the German and Soviet Russian Governments*, London, 1932.
- Miller, M. S., "Economic Conditions in Soviet Russia," *The Slavonic Review*, 3: No. 8 (Dec., 1924), pp. 460-469.
- Morgan, R. P., "The Political Significance of German-Soviet Trade Negotiations, 1922-5," *The Historical Journal*, 6: No. 2 (1963), pp. 253-271.
- Maurice, Maj. Gen. Sir F. B., "Germany Reaching for the Don valley, Aggression in Russia Aims at Route to the Caspian," *New York Times*, August 1, 1918.
- Nicosia, F. R., "'Drang Nach Osten' Continued? Germany and Afghanistan during the Weimar Republic," *Journal of Contemporary History*, 32: No. 2 (Apr., 1997), pp. 235-257.
- Sadka, N. L., *German Relations with Persia, 1921-1941*, unpublished PhD dissertation, Stanford University, 1972.
- Spargow, J., *A Memorandum on Trade with Soviet Russia Submitted to the Committee on Foreign Relations of the United States Senate, January 1921*, Russian Information Bureau in the U. S, New York, 1921.
- Sventitski, A. S., "Transport Routes in Persia," *Journal of the Central Asian Society*, 15(1928), pp. 203-223.

آغاز و انجام مناسبات بازرگانی ایران - آلمان ... (محمدعلی کاظم بیکی) ۲۶۱

Sykes, Sir P., "The British Flag on the Caspian: a Side-Show of the Great War," *Foreign Affairs*, Jan. 1, 1923, pp. 282-294

White, S., *The Origins of Détente, The Genoa Conference and Soviet-Western Relations 1921-1922*, Cambridge University Press, Cambridge, 2002.

Yanson, J. D., *Foreign Trade of U. S. S. R.*, Gollancz, London, 1934.