

بندر شهسوار به روایت اسناد در عهد سپهسالار تنکابنی

دکتر محمد شورمیچ

■ چکیده

تنکابن در طول تاریخ به لحاظ تحولات تاریخی و منطقه‌ای دچار فراز و نشیب‌هایی شد که یکی از آن‌ها بندر شهسوار بود. بندر شهسوار در تنکابن عصر سپهسالار تنکابنی (اواخر ناصری تا پایان احمدشاه قاجار) رشد و توسعه یافت و دارای اداره گمرک بود که بررسی آن، هدف اصلی این پژوهش است. در این پژوهش با استناد به اسناد و با روش توصیفی و تحلیلی علم تاریخ و از طریق جمع‌آوری داده‌ها با روش مطالعه کتابخانه‌ای و اسنادی، به موقعیت اداری و گمرکی بندر شهسوار در عهد سپهسالار تنکابنی پرداخته می‌شود. بندر شهسوار در منطقه تنکابن از اواخر عهد ناصری تا پایان احمدشاه قاجار رشد و توسعه یافت و در سواحل اطراف تنکابن لنگرگاه‌هایی برای بارگیری کشتی‌ها و داد و ستد تجاری برپا شد. این بندر، بیشتر در زمینه صدور برنج و مرکبات به بادکوبه (باکو) و روسیه فعال بود. تاحدی که بندر شهسوار از بنادر مهم دریای خزر در نیمه دوم عهد قاجاریه شد، ولی به علت بی‌توجهی مقامات دولت پهلوی از رونق افتاد و دیگر احیاء نشد.

کلیدواژه‌ها

تنکابن؛ بندر شهسوار؛ سپهسالار تنکابنی؛ ساخت اداری و گمرکی بندر شهسوار.

بندر شهسوار به روایت اسناد در عهد سپهسالار تنکابنی

دکتر محمد شورمیج^۱

مقدمه:

تنکابن در طول تاریخ، دارای فراز و نشیب‌های زیادی بود. یکی از آن‌ها وجود بندری به نام شهسوار است. بندر شهسوار در تنکابن عصر قاجاریه، به‌ویژه دوره زمامداری سپهسالار تنکابنی (اواخر ناصری تا پایان احمدشاه قاجار)، از رشد و رونق خاصی در دریای خزر برخوردار بود اما امروزه دیگر شهر بندری نیست و متأسفانه آثاری از آن شهر بندری موجود نمی‌باشد.

در زمینه پیشینه تحقیق باید گفت که تاکنون یک کار علمی و پژوهشی مستقل در زمینه بندر شهسوار در عصر سپهسالار تنکابنی انجام نشده است. یکی از دلایل اصلی خلأ تحقیقی موجود در این زمینه، کمبود اطلاعات در مورد بندر شهسوار در منابع تاریخی عصر قاجار است. در این پژوهش برای تهیه مطالب تحقیق، از اسناد دولتی راجع به بندر شهسوار در مرکز اسناد ملی ایران به‌خصوص اسناد آرشیو اداره گمرگ و مالیه استفاده شده است.

هدف اصلی این پژوهش، بررسی موقعیت تجاری و اداری بندر شهسوار از اواخر ناصری تا پایان احمدشاه قاجار است که امروزه به فراموشی سپرده شده است. مسائل اصلی این پژوهش عبارتند از:

۱- بندر شهسوار در تنکابن چگونه جایگاه بندری کسب کرد؟

۲- بندر شهسوار در عهد سپهسالار تنکابنی چگونه اداره می‌شد؟

۳- چرا به تدریج بندر شهسوار روبه‌افول رفت؟

۱. استادیار گروه تاریخ دانشگاه پیام
نور. m.shoormeijz@pnu.ac.ir و
shoormeijz@yahoo.com

در این تحقیق با استناد به اسناد رسمی و منابع تاریخی، مسائل مذکور مورد بررسی قرار می‌گیرد. روش تحقیق توصیفی، تحلیلی و تطبیقی از نوع اسنادی است.



الف) پیشینه تاریخی بندر شهسوار در اوایل قاجاریه در منطقه تنکابن

تنکابن به روایتی از صفویه تا ۱۲۰۹ هجری، یعنی زمان آقا محمدخان قاجار، فیض نامیده می‌شد (افشار سیستانی، ۱۳۷۸، ص ۲۵۲)؛ اما این روایت بر پایه منابع موثق تاریخی نبوده و قابل‌پذیرش نیست. تنکابن از نام قلعه تاریخی «تنکا» گرفته شده است که به علت یورش امرای گیل و حوادث طبیعی مانند زلزله در قرن هشتم هجری قمری از بین رفت (رابینو، ۱۳۶۵، ص ۲۳۱). از زمان حکومت سلسله صفوی که به استقلال حکومت‌های محلی منطقه خاتمه داده شد، «تنکا» از حالت یک شهر یا دژ خارج شد و کانون مرکز سیاسی و اداری نقاط اطراف از سخت‌سر (رامسر) تا پایان نمک‌آبرود تبدیل شد. لذا «تنکا» به همراه مناطق اطراف به تنکابن نام‌گذاری شد (یوسفی‌نیا، ۱۳۷۳).

در تنکابن قصبه‌ای به نام شهسوار وجود داشت که ریشه آن به زمان مهاجرت کردها در دوره صفویه می‌رسد. سلاطین صفوی برای فتح گیلان، خاتمه‌دادن به خودسره‌های حکام محلی، برقراری نظم و امنیت و تثبیت قدرت دولت مرکزی در منطقه، به کوچ اجباری قزلباش‌ها و اقوام کرد اقدام کردند. از جمله قبایل مهاجر به تنکابن، جنگجویان قبیله کرد روزکی (رودکی) است که در زمان شاه‌تیماسب اول صفوی از کرمانشاه به تنکابن کوچانده شدند تا مرزبان این نقطه مرزی از تهاجمات ملوک اطراف باشند.

این کردها به ریاست شرف‌الدین علی بدلیسی (شرف‌خان روزکی) در نقاط جلگه‌ای تنکابن و دو سوی شرق و غرب رودخانه مَرّ تنکابن اقامت کردند و سواران دلیر و شجاع بودند، به همین جهت به شهسواران کرد روزکی معروف شدند. محله کوچکی در غرب مصب رودخانه مَرّ محل سکونت سواران شهسوار (دهخدا، ۱۳۷۷، ص ۱۴۶۲۱) کرد روزکی بود. لذا به احتمال زیاد نام «شهسوار» که قصبه کوچکی در همین مکان بود، از نام شهسواران یا شاهسواران کرد روزکی (رودکی) گرفته شده است که محل سکونت آن‌ها بود و به مرور زمان در تنکابن به «شهسوار محل» معروف شد. اسکندربیک منشی از «شرف‌خان روزکی» به عنوان حاکم تنکابن گیلان در زمان شاه جنت مکان (تیماسب اول) یاد می‌کند (ترکمان منشی، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۲۲۷؛ ترکمان منشی، ۱۳۸۷، ج ۱، ص ۱۴۱).

از بین سفرنامه‌های خارجی عصر قاجار، «رابینو» کنسول انگلیس در گیلان، گزارش مفصّلی درباره تنکابن دارد و در سفرنامه مازندران و استرآباد می‌نویسد: «شهسوار و خرم‌آباد از محلات توابع اند که بزرگترین بلوک تنکابن است» (رابینو، ۱۳۶۵، ص ۵۴).

ب) بندر شهسوار در عصر سپهسالار تنکابنی

شهسوار در ابتدای عصر قاجار قصبه‌ای بیش نبوده است؛ اما به خاطر قرارگرفتن در



مجاورت دریای خزر، دارا بودن سواحل طولی و پرمعمق، شرایط مناسبی برای تأسیس یک بندر گمرکی را داشت. در زمان آقا محمدخان قاجار، مهدی‌خان خلعتبری حکومت تنکابن را بر عهده داشت. از این زمان خاندان خلعتبری در تنکابن فرمانروایی داشتند و تا پایان عهد قاجاریه بر منطقه حکومت کردند (رابینو، ۱۳۶۵، ص ۵۱). هادی‌خان و فرزندش حبیب‌الله‌خان خلعتبری فرمانروای موروثی تنکابن، بعد از مهدی‌خان خلعتبری بودند. بهلر افسر فرانسوی که در زمان ناصرالدین شاه (حدود ۱۲۷۰ ه.ق) از تنکابن عبور کرده بود، در سفرنامه‌اش اشاره دارد که حاکم تنکابن حبیب‌الله‌خان است (بهلر، ۱۳۵۶، ص ۲۹)؛ اما وی در گزارش خود اشاره‌ای به موقعیت بندری محله شهسوار تنکابن ندارد (بهلر، ۱۳۵۶، صص ۲۹-۳۰).

لذا از زمان ناصرالدین شاه، شهسوار به تدریج رشد کرد و در کنار دریای خزر و نزدیک محله شهسوار محل، چند انبار کالا احداث شد و کرجی‌ها برای تبادل کالا در رفت و آمد بودند. تاجرانی که با مردمان آن سوی دریای خزر مانند آذربایجان، ترکمنستان، ارمنستان و روسیه معاملات فصلی داشتند، انبار کالاهای مذکور را موقتاً اجاره می‌کردند و پس از اتمام معامله به زادگاه خود در اطراف شهسوار و گیلان بر می‌گشتند. در نتیجه «شهسوار محل» در حکم بندری برای مرکز تنکابن یعنی خرم‌آباد شد. در تأیید مطالب فوق می‌توان به نوشته مکنزی که چند سال بعد از بهلر به شمال آمد (حدود ۱۲۷۶ ه.ق)، استناد کرد که می‌نویسد: «... به نهر طیروم رسیدیم در آنجا یکی از کرجی‌ها لنگر انداخته و نفت ترکمن‌ها را می‌فروخت و برنج می‌خرید» (مکنزی، ۱۳۵۹، ص ۵۰). نهر طیروم (تیروم) از رودهای تنکابن است که در نهایت به دریای خزر می‌ریزد.

فرمانروایی تنکابن بعد از حبیب‌الله‌خان خلعتبری در عهد قاجاریه، به پسرش محمدولی‌خان خلعتبری مشهور به سپهسالار اعظم تنکابنی رسید. سپس ساعدالدوله و امیر اسعد پسران سپهسالار از سوی پدر به حکومت تنکابن منصوب شدند. از زمان فرمانروایی سپهسالار تنکابنی و پسرانش، یعنی اواخر ناصری تا پایان احمدشاه قاجار که به عصر سپهسالار تنکابنی تعبیر شد، تنکابن توسعه بیشتری کرد و شهر شهسوار تنکابن حالت بندری پیدا کرد.

با رونق بندر شهسوار در تنکابن، تجار و پیشه‌وران آن منطقه با مردمان آن سوی دریای خزر مانند آذربایجان، ترکمنستان و ارمنستان ارتباط تجاری برقرار کردند. مثلاً در سند شماره ۱۱۲ مورخ ۱۳۱۶ قمری، از مجموعه اسناد خاندان خلعتبری، چنین آمده است: «کربلایی ولی بلده‌ای مساحت هشت قدیم زمین را از آقای منتصرالسلطنه امیر تومان برای یکسال زراعت شلتوک به مال‌الاجاره موازی پنج خروار شلتوک تراشیده، به کیل معمولی تجار بادکوبه در لب دریا تسلیم تحویل دار نماید» (ستوده، ۱۳۸۸، ص ۵۲). این سند بیانگر ارتباط تجاری و صدور برنج از طریق تنکابن به بادکوبه است.



همچنین در یادداشت‌های سپهسالار تنکابنی مورخ محرم ۱۳۲۷ ه.ق، در زمان اعزامش به رشت برای همراهی با مجاهدین مشروطه، اینگونه آمده است: «در این روز سپهدار بر روی دریا از تنکابن عازم انزلی بود ... عصر ۱۵ محرم با چند نفر از تنکابن با کشتی به قصد انزلی حرکت کرده بود» (یادداشت‌های سپهسالار تنکابنی، ۱۳۶۲، صص ۶۸-۶۹). این گزارش نیز بیانگر فعال بودن مسیر کشتیرانی از تنکابن به انزلی است.

از لحاظ اداری و گمرکی بندر شهسوار، با توجه به مرکزیت گمرک انزلی، زیر نظر آن اداره می‌شد (ساکما، نمره ۳۱۰۸ و وزارت مالیه، نمره ۲۸۳۹۴ و اداره گمرکات، ضمیمه ۱ نمره ۳۸۳۹۴). همچنین با توجه به اینکه در این زمان، امور گمرکات در دست بلژیکی‌ها بود، عده‌ای از مأمورین بلژیکی در گمرک تنکابن فعالیت داشتند. اسناد موجود در آرشیو اسناد ملی بیانگر تأیید این موضوع است (ساکما، نمره ۸۲۹۷۴).

بندر شهسوار با استناد به اسناد اداره گمرک بیشتر در زمینه صدور برنج به بادکوبه (باکو) و روسیه فعال بود. معمولاً مسافر و کالا از شهسوار به انزلی و بعد از انزلی به وسیله کشتی به آستارا و از آنجا به بادکوبه همان باکوی کنونی، منتقل می‌شدند. از بادکوبه نیز با راه‌آهن به خاک روسیه و دیگر نقاط اروپا حمل می‌شدند (فراهانی، ۱۳۶۲، صص ۵۸-۶۰).

در ازای صدور کالای منطقه تنکابن به روسیه، کالاهای مال‌التجار آن سوی خزر به شهسوار صادر می‌شد (ساکما، مورخه ۱۴ ج ۱۳۳۷/۱ ق شماره سند ۲۴۰۰۰۳۳۶۱). در سند مورخه ۱۴ ج ۱۳۳۷/۱ ق. به‌خاطر عدم صدور کالا، شکوائیه‌ای از سوی اداره گمرک مبنی بر اشتباه کاری افراد گمرک بندر شهسوار (عضو هیئت اتحاد جنگل بودند) آمده است که باعث عدم صدور برنج به روسیه و عدم ورود مال‌التجاره روسیه به آنجا شد (ساکما، مورخه ۱۴ ج ۱۳۳۷/۱ ق شماره سند ۲۴۰۰۰۳۳۶۱). این سند بیانگر این است که در قبل از سال ۱۳۳۷ قمری، حمل و نقل کالا از بندر شهسوار به روسیه و مناطق هم‌جوار دریای خزر و بالعکس صورت می‌گرفت ولی با آشفتگی سیاسی در سال مذکور و فعالیت اعضای نهضت جنگل، حمل و نقل تجاری کم‌رنگ شد.

نکته قابل‌توجه، نگاه امنیتی و سیاسی به راه‌های ارتباطی انزلی از سوی شاهان قاجار چون ناصرالدین شاه بود؛ زیرا ترس آن‌ها این بود که راه مرزی می‌تواند باعث سیطره سیاسی و نظامی روسیه بر ایران شود. لذا با این دیدگاه، رونق بندر تجاری شهسوار و ارتباط آن با انزلی و بادکوبه می‌توانست باعث نفوذ روس‌ها در منطقه شود؛ اما باهمه ملاحظه‌کاری‌ها، بندر شهسوار در عهد سپهسالار تنکابنی (اواخر ناصری تا پایان احمدشاه) رونق یافت و زیر نظر اداره گمرک انزلی بود.

از مسائل مهم در اداره امور گمرک بندر شهسوار، دخالت افراد سرشناس منطقه در امور



آن است. محمدرولی‌خان تنکابنی (سپهسالار اعظم) از سران معروف منطقه، با توجه به موقعیت و جایگاه قدرت سیاسی‌اش، به‌ویژه بعد از مقام وزارت، در امور گمرک تنکابن دخالت می‌کرد. او در تجارت با تجار روسیه از پرداخت عوارض گمرکی خودداری و قوانین گمرکی را نقض می‌کرد تا از این طریق سود بیشتری کسب کند. دو سند از سال ۱۳۳۷ ه.ق در دست است که نشان می‌دهد، سپهسالار تنکابنی مرتکب تخلفات بسیاری در امور گمرک بندر شهسوار می‌شد؛ اما مدیرکل گمرکات به نماینده‌اش در تنکابن دستور می‌دهد که در مقابل زیاده‌روی‌های او به‌جز اعتراض اقدام دیگری نکند. در یکی از دو سند آمده است: «... بطوریکه کراراً به عرض رسیده معظم‌له می‌خواهند رئیس گمرک تنکابن کاملاً مطیع اوامر ایشان بوده تا به این وسیله بتوانند برخلاف احکام ممنوعیت و بدون پرداخت حقوق خروجی یا بعد از تأدیه ما ... مختصری بطور دلخواه برنج صادر نمایند...» (ساکما، نمره ۸۲۹۷۴).

همچنین در سند دیگری آمده است که افراد سپهسالار اعظم در امر گمرک تخطی می‌کنند و راساً اقدام به صدور برنج می‌کنند (ساکما، اداره گمرکات، ضمیمه ۱، نمره ۳۸۳۹۴). ساعدالدوله پسر سپهسالار تنکابنی نیز رویه پدر را ادامه داد. او به‌عنوان نماینده پدر و حاکم تنکابن سعی می‌کند مانند پدرش، گمرک بندر شهسوار را به‌دلخواه خود و بدون دخالت ریاست ایالتی اداره کند. در تأیید این موضوع، در یکی از اسناد چنین آمده است: «... ساعدالدوله پسر سپهسالار اعظم گمرک تنکابن را تصرف و علی‌الظاهر اجزاء را مجبور به توقف کرده است، مشروط بر اینکه ابداً با ریاست ایالتی مرابطه و مکاتبه نداشته باشند...» (ساکما، نمره ۳۱۰۸).

با توسعه بندر شهسوار، در سواحل اطراف تنکابن لنگرگاه‌هایی برای بارگیری کشتی‌ها احداث شد. در همین راستا در منطقه شیروود تنکابن نزدیک ساختمان نیروی انتظامی فعلی (پاسگاه سابق) و همچنین کنار پل دوم چالکروود تنکابن، دو لنگرگاه دایر شد که محل توقف و لنگراندازی کرجی و کشتی‌های کوچک بادبانی بود (شورمیج، ۱۳۸۳، ص ۱۸۴). صدور و ورود کالاهای مناطق همجوار از این طریق انجام می‌شد و در رونق اقتصادی تنکابن مؤثر بود. کالاهایی که از بندر شهسوار به روسیه صادر می‌شد عبارتند از: برنج، مرکبات، روغن حیوانی، پوست گاو و گوسفند، تخم‌مرغ، چوب صنعتی مانند شمشاد؛ اما کالاهایی که از روسیه به بندر شهسوار وارد می‌شد عبارتند از: قند، شکر، سماور، چینی، آرد سفید، کاغذ، صابون (شورمیج، ۱۳۸۳، صص ۵-۱۸۴).

در زمان فعالیت نهضت جنگل در منطقه تنکابن و گیلان، بندر شهسوار ناامن شد و اوضاع مناسبی نداشت؛ زیرا طبق یکی از اسناد تهیه‌شده تا مدتی فعالیت چندان نداشت. در سطر سوم، چهارم و پنجم سند ۱۴ جمادی‌اول ۱۳۳۷ قمری اسناد ملی چنین آمده است: «... فعلاً حمل برنج از تنکابن قدغن است مال‌التجاره روسیه هم که از آنجاها حمل نمی‌شود



و اگر هم وجود داشته باشد آلات نقاله بحری موجود نیست و چیزی از بادکوبه و روسیه بآنجا ورود نمی‌نماید اجناس داخله هم بواسطه نبودن کشتی و کرجی و پراخود بهیچوجه از آنجاها حمل نمیشود و محمولاتی نیست...» (ساکما، شماره سند ۳۳۶۱-۲۴۰۰). از محتوای این سند می‌توان چند نکته استنباط کرد: اول اینکه، کشتی‌های دریایی بندر شهسوار «کرجی» و «پراخود» روسی بودند. دوم اینکه کالا از شهسوار به بادکوبه (باکو) و بعد روسیه صادر می‌شد. سوم اینکه، اداره گمرک به کارکنان بومی و گیلانی اطمینان نداشته و آن‌ها را گزارشگر و جاسوس هیئت اتحاد جنگل که در آن زمان فعال بودند، می‌دانستند. به‌همین خاطر، اداره گمرک بندر شهسوار در این سال‌ها توسط کارمندان غیر بومی و ارسالی از مرکز اداره می‌شد. مسئله دیگر اینکه، به‌خاطر فعالیت افراد نهضت جنگل، امنیت بندر تهدید شد و به‌دنبال آن فعالیت تجاری بندر شهسوار و حمل و نقل کالا به روسیه کم شد، این امر یکی از عوامل افت فعالیت تجاری بندر شهسوار بود.

ج) افول بندر شهسوار

از اواخر دوره احمدشاه قاجار و هم‌زمان با قدرت‌گیری رضاخان و مشکلات سیاسی داخلی کشور و به‌خصوص فعالیت افراد نهضت جنگل در شمال، امنیت بندر شهسوار تهدید شد و به‌دنبال آن فعالیت تجاری بندر شهسوار و حمل و نقل کالا به روسیه کم شد. بعد از این سال‌ها، بندر شهسوار هرگز توسعه نیافت و دولت نیز درگیر مشکلات سیاسی داخلی و جابه‌جایی قدرت بود. لذا تمام این عوامل به همراه مسائل سیاسی داخلی روسیه منجر به افول بندر شهسوار شد.

در زمان رضاشاه پهلوی، بندر شهسوار به فعالیت خود ادامه داد و اسنادی مبنی بر فعالیت بندری و حضور کشتی‌های شوروی سابق در آب‌های ساحلی شهسوار موجود است (ساکما، نمره ۷۳۶؛ ساکما، نمره ۲۱۴۷). در سطر اول سند ۱۰ مهر سال ۱۳۱۲ شمسی آرشیو اسناد ملی چنین آمده است: «... یک فروند کشتی (روسی) در دریای شهسوار دیده شد...». در سطر ششم و هفتم همین سند آمده است: «... کشتی‌ها ... از مقابل گمرک (تنکابن) عبور و مرور نمود بدون اینکه خود را بگمرک معرفی و اظهارنامه تسلیم نماید...» (ساکما، نمره ۷۳۶). گزارش رئیس گمرک تنکابن در سند مذکور بیانگر کاهش اهمیت بندر تنکابن در زمان رضاشاه است. به‌تدریج با گذشت زمان و توسعه بنادر کناره خزر مانند بابلسر (مشهدسر) و نوشهر (حبیب‌آباد) و توجه زیاد رضاشاه به بندر نوشهر در مقابل شهسوار و توسعه فضای مسکونی در سواحل شهر شهسوار به‌خاطر سیاست توسعه فضای شهری دوره رضاشاه، این منطقه از حالت بندری خارج شد. همچنین لنگرگاه‌های تنکابن نیز به‌خاطر بی‌توجهی دولت پهلوی متروکه



باقی ماند تاحدی که در دوره پهلوی دوم، این شهر کاملاً از حالت بندری خارج شد و امروزه نیز اثری از بندری بودن شهسوار نیست.

فرجام سخن اینکه، یکی از راه‌های رشد و رونق اقتصاد تنکابن، احیاء بندر قدیمی شهسوار است که باعث اشتغال‌زایی، رونق اقتصاد کشاورزی، تجاری و جهانگردی منطقه می‌شود.

نتیجه‌گیری:

تفکر پادشاهی چون ناصرالدین شاه بر این فرض بود که ارتباطات را در نقاطی گسترش دهد که از نظر تهدیدات داخلی و خارجی نتواند امتیازی برای دشمنانش باشد. لذا همواره نگاه امنیتی و سیاسی به راه ارتباطی (زمینی یا دریایی) مرزی از جمله انزلی داشتند؛ زیرا ترس آن‌ها از این بود که این راه می‌تواند باعث سیطره سیاسی و نظامی روسیه بر ایران شود. با این دیدگاه، رونق بندر تجاری شهسوار و ارتباط آن با انزلی و بادکوبه می‌توانست باعث نفوذ روس‌ها در منطقه شود؛ اما با همه این ملاحظه‌کاری‌ها، بندر شهسوار در منطقه تنکابن و زمان سپهسالار تنکابنی (اواخر ناصری تا پایان احمدشاه) رونق یافت و دارای سیستم بندری مجزا شد. این بندر زیر نظر اداره گمرک انزلی بود و با بنادر دریای خزر در ایران و خارج از آن یعنی باکو ارتباط داشته است. گمرک بندر شهسوار مستقل از حاکم تنکابن اداره می‌شد و زیر نظر گمرک انزلی و در نهایت تحت اداره کل گمرک کشور بود. در زمان حاکمیت محمودولی خان خلعتبری و پسرانش، بندر شهسوار در اوج شکوفایی خود در زمینه واردات و صادرات کالا به آن سوی دریای خزر بود.

نکته قابل‌توجه نفوذ سیاسی سپهسالار تنکابنی در نیمه دوم عهد قاجاریه است که در توسعه گمرک بندر شهسوار مؤثر بوده است.

فهرست منابع

الف) کتب تاریخی

۱. افشارسیستانی، ایرج (۱۳۷۸). پژوهشی در نام شهرهای ایران. تهران: روزنه.
۲. بهلر (۱۳۵۶). سفرنامه بهلر (جغرافیای رشت و مازندران). (به کوشش علی‌اکبر خداپرست). تهران: توس.
۳. ترکمان منشی، اسکندریبگ (۱۳۷۷). عالم‌آرای عباسی، (ج ۲). (مصحح محمد اسماعیل رضوانی)، تهران: دنیای کتاب.
۴. ترکمان منشی، اسکندریبگ (۱۳۸۷). تاریخ عالم‌آرای عباسی، (به اهتمام ایرج افشار). (ج ۱).



چاپ چهارم. تهران: امیرکبیر.

۵. دهخدا، علی‌اکبر (۱۳۷۷). لغت‌نامه دهخدا، زیر نظر محمد معین و جعفر شهیدی، جلد دهم، چاپ دوم، تهران: دانشگاه تهران.
۶. رایینو، هب. ل. (۱۳۶۵). مازندران و استرآباد (ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی). تهران: علمی و فرهنگی.
۷. شورمیچ، مهتاب (۱۳۸۳). تاریخ و جغرافیای تاریخی شیروود و آبادی‌های پانزده‌گانه. تهران: رنگین قلم.
۸. فراهانی، میرزا محمد حسین (۱۳۶۲). سفرنامه (به کوشش مسعود گلزاری). تهران: فردوسی.
۹. مکنزی، چارلز فرانسیس (۱۳۵۹). سفرنامه شمال (مترجم منصوره اتحادیه). تهران: نشر گستره.
۱۰. یوسفی‌نیا، علی‌اصغر (۱۳۷۳). تنکابن یا شهسوار، مجله تنکا، به کوشش علی خلخالی و عزیزالله رسولی، کتاب دوم، تنکابن، دانشگاه آزاد اسلامی.

ب) اسناد تاریخی

۱۱. ساکما (سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران). وزارت مالیه، اداره گمرکات نمره ۸۲۹۷۴، شماره سند در آرشیو ۲۴۰۰۰۳۳۶۱.
۱۲. ساکما. وزارت مالیه، اداره گمرکات ۶ فوریه ۱۹۱۹، ضمیمه ۱ نمره ۳۸۳۹۴، شماره سند در آرشیو ۲۴۰۰۰۳۳۶۱.
۱۳. ساکما. اداره گمرکات، سواد تلگراف انزلی ۲ فوریه ۱۹۱۹، نمره ۳۱۰۸، شماره سند در آرشیو ۲۴۰۰۰۳۳۶۱.
۱۴. ساکما. مورخه ۱۴ ج ۱۳۳۷/۱ ق، سواد مرقومه جوابیه آقای سپهسالار، شماره سند در آرشیو ۲۴۰۰۰۳۳۶۱.
۱۵. ساکما. وزارت مالیه، سال ۱۳۳۷ ق، نمره ۳۸۳۹۴، شماره سند در آرشیو ۲۴۰۰۰۳۳۶۱.
۱۶. ساکما. وزارت مالیه، اداره گمرکات، نمره ۷۳۶، ۱۰ مهر ۱۳۱۲ ش.
۱۷. ساکما. سواد راپرت گمرک مشهدسر، نمره ۲۱۴۷، مورخه ۱۳۱۲/۷/۱۸ ش.
۱۸. خلعتبری، امیرعبدالصمد (گردآورنده). (۱۳۶۲). یادداشت‌های سپهسالار تنکابنی. (محمود تفضلی اهتمام). چاپ اول، تهران: نوین.
۱۹. ستوده، منوچهر (به کوشش). (۱۳۸۸). اسناد خاندان خلعتبری. چاپ اول. قم: نشر مجمع ذخائر اسلامی.



پیوست: اسناد مقاله

پیوست: اسناد مقاله

بورخه ماه ۱۳۱۱



وزارت مالیه

اداره گمرکات



نمبره

ضمیمه

شہسوار مورخه دہم مہرمہ ۱۳۱۲
نمبره ۷۳۶

ریاست محترم گمرکات مازندران و تنکابن

رپورت مینماید :

۱ - در صبح نهم مہرمہ ۱۳۱۲ یک فروند کشتی (چنانچہ از دور مشاہدہ میشود بارکاس بنظر می آمد) در ساعت ۶ صبح در دریای شہسوار دیدہ شد کہ تا ساعت ۴ بعد از ظہر از شیروہ الی عباس آباد مشغول گردش و ایاب و ذہاب بودہ از قرار معلوم بہ نقشہ برداری و تعیین کردن عمق آب اشتغال داشته است

۲ - کشتیہاں مزبور شناختہ نشدہ ولی چہار مرتبہ از مقابل ٹمرک عبور و مرور نمود بدون اینکہ خود را بگمرک معرفی و اظہار نامہ تسلیم نماید .

۳ - ممکن است کشتی مزبور همان سیکستان موضوع مرقومہ نمبره $\frac{۱۶۰۸}{۱۲/۶/۵}$

باشد ولی راجع بقار و تعمیرات آن اقدامی نداشتہ است
رئیس گمرکات تنکابن

سید علی

سوا مطابق با سواد است



مورخه ماه ۱۳۱



وزارت مالیه

اداره گمرکات

سواد راپرت گمرک مشهد سرنم ۲۱۴۷
۱۲۸/۱۸

نمبره

بعد العنوان

ضمیمه

۱۱۰۰
۱۱۰۰
۱۱۰۰

يك جهاز شوروی اخیرا وارد و در اطراف شیروود و شاهسوار
و عباس آباد مشغول گردن است و لی بساحل نزد يك نی شود
گرچه چندی قبل شعبه بیروبرس اطلاع داده بود که قریباً
يك جهاز بخار شوروی موسوم به "سیکستان" برای
تعمیرات اساسی فانوسهای بحری بنادر خزر وارد خواهد شد
ولی تصور نی کنم جیازی که وارد شده همان باشد که در
راپرت شاهسوار ذکر شده است متعنی است مخلصیم نمایند
در آتیه درین قبیل موارد تکلیف چیست .

رئیس گمرک مشهد سر

امضاء کاوش

سواد مطابق اصل است



۱۳۳۷
روز دوشنبه - ۱۰ آبان ۱۳۳۷

ADMINISTRATION DES DOUANES

اداره گمرکات
وزارت امور خارجه

۸۲۹۷

۲۴۰۰۳

در جواب برتبه پنجم است (۴۱۹۸۷) و بهر مجازات از حدود است
حضرت ارتش و آن سعادتمند و اعیان و اشیاء گمرک است بطوریکه در روز پنجم
مخاطب منتهی است که آن گاه مطلع در دران بوده، این سواد است بهر
مخبریت برودن و به وقت سخن خودی، به سواد است که آن سخن را بطور
و به وقت سخن خود که سندی که بر این پیشه بر این و در این روز
و به وقت است اینده و فوایدی که به وقت است که در این روز
و در روز دوشنبه که این گمرکات است که این سواد است که در این روز
و در این روز که این سواد است که در این روز که در این روز
مخاطب کرده و به وقت است که در این روز که در این روز
و در این روز که این سواد است که در این روز که در این روز
در این روز که این سواد است که در این روز که در این روز

بگیرند و در این روز که در این روز که در این روز
نموده و در این روز که در این روز که در این روز

[Handwritten signature]

تاریخ ۱۳۳۷
۴۷۴۹



۴۸





ADMINISTRATION DES DOUANES

اداره گمرکات

بودگمرکات زری ۲ فریه ۱۹۱۹

منس طران

۳۱۰۸ - تعقیب ۲۹۷۲ خود س عدالدوله رسد در علم

مگر کتابن در تصرف و عا انی ابر او ز در مجرب به توقفت غوده آ

سر دطر ایسکه لبر آ با ریات ایاتی مرابطه و مکاتبه نمائند با شنه

سده می است بر اب ر با طبع دولت رس نه و لدی ادر قرض معامات

لدنم را مگرا نا شماره فرماید برن

Mole's 110





ADMINISTRATION DES DOUANES

اداره گمرکات

وزارت صیقلیه

۱۳۳۷

۴ فروردین ۱۹۱۹ = ۱۷ دلو ۱۳۳۷

کا ۴۰۷۴

ضمیمه : ۱

در تعقیب شروعات سابقه اینک سرودگرو فی که از رئیس اداره گمرکات ازینجا
رسید تقاضای تم و دستگیری است در تعقیب تصدیق و کتبیت بقوانین و نظامی
از طرف گمرکاتی که آنها در مذهب غرضه ظهور رسیده است خطای این اداره را
مستین فرمایند این اقدام صحیحاً بر طبق مصلحتی است که از طرف
در قبول تقاضای ایستوری دلیله بر وجه بعد در اینجا ایستاد بر روی نمود

Mod le 110

[Handwritten signature]

بعضی بجا به دلو

۱۳۳۷
۲۰ دلو
۴۸۴۹۴

۵۹۵۵۵
سردار باستان ندر
وزیر و نظامی
گمرکات گمرکات
اداره

رشته ندر

۳/۲





ریاست وزراء

سوادکده عالی تجاری و فنی

مورخه ۴۷/۱۳۱۴


نمبر ۱

مقام رفیع معظم ریاست وزراء عظام در استحضار

رقیه کریمه بصیبه برادری است نامه اداره لکرک دائر بینه کار اجراء لکرک بند و شواهد طابع
 غرض و مقصد و آنچه از طارشات نامور لکرک طابع مفوم گردید در مجموع نوشته ندر بند سابق احمد
 غرض بنده زیرا فله صریح از طابع غرض است مال بجا برده و رسیدیم که از بجا و صریح در اول
 هم و بعد داشته شیخ آلاء نقاله بجز بر وجه نیست و بجز از بجا که در دست با بجا در وجه بنامه جناس
 و جمله هم بوجه نمودن گشتی و کرمی در بجه بجه از بجا که هر شیخ و محول است بجز که است
 و است دارد بیک در این مرس سال بعضی بکار از انزل و دست با مورت لکرک طابع
 آمد لکرک همه را بوجه و بجز طار هیئت بکار بکار و باب فقه و فله در دست و نام باری آنها
 اغلب مقدر بجان غیر موزا کرده بجان نظریات است بجه بیک مقرر و بجه مرس فخر لکرکی از لکرک
 بر اساس بجا بنام بنده و باغزار است لازم بر وند که بجا فقه و بجه و بجه و بجه و بجه و بجه
 مال بجا مرس لکرک آن را در دست بنده اجلا آن نامور بجه بجه که منفه و بجه و بجه
 با بجه بکار بنده بجه کسی از آنها بجه نیست و بجه آنها مورت فقه و فله است

سوادکده عالی تجاری و فنی



نوع مسوده موضوع مسوده ضمیمه پاك نویس کننده	 وزارت مالیه اداره	نمره عمومی ۵۸۵۹۴ نمره خصوصی کارتن ۹۴ دوسیه ۲
---	--	---

تاریخ ثبت ۲۱ مرداد ۱۳۳۱
 تاریخ امده در ۸ مرداد ۱۳۳۱
 تاریخ خروج ۳۰ مرداد ۱۳۳۱

در این باب در روز اعلام است که
 در روز ۸ مرداد ۱۳۳۱ در این وزارتخانه در این باب
 نسبت به این امر اقدامات لازم بعمل آمده است
 امده در

۲۱ مرداد

۲۱/۲

