



A Survey of Bushehr Customs and Its changes (1902 – 1904), Based on Unpublished Notes by Lambert Molitor

Gholamreza Amirkhani¹

Assistant professor, National Library and Archives of Iran

Received: October, 21, 2020; Accepted: March, 8, 2021

(pp. 1-17)

Abstract

At the beginning of the 20th century, Bushehr was the most important Iranian port in the Persian Gulf. Because of this, the customs of this city had a vital function as an important source of revenue for the central and local rulers and they paid attention to it. The colonial and all-round presence of British agents in the Persian Gulf and their attention to this port and the establishment of consulates by several European countries had raised this importance. These circumstances caused several citizens of Belgium to go to Bushehr to manage the southern customs after the presence of Joseph Naus in the Iranian financial administration and his request to send other experts from Belgium. Among them was a young man named Lambert Molitor, who came to Iran with his two brothers, August and Camille. Lambert Molitor's unpublished diaries provide researchers with new insights into the situation in Bushehr and other southern customs. Based on these notes, the present study, while examining the situation of Bushehr customs, deals with the efforts and challenges facing customs officials as a fledgling institution and evaluates the record of Belgian advisers in this regard. This change took place after the issuance of Muzaffar al-Din Shah's decree indicating the abolition of the Iranian customs lease. Disobedience of some local governors and resistance to the implementation of the new law, extensive smuggling of goods and especially weapons, lack of appropriate facilities and finally the expansion of areas and coastal ports of the Persian Gulf from the Mohammareh (Khorramshahr) to the shores of the Oman Sea were among the problems facing Lambert Molitor and his other Belgian and Iranian colleagues. Despite some negative approaches to the Belgians' performance in Iran, the increase in customs revenue and the establishment of an organized structure for it were among the achievements of Molitor and his compatriots. Although, this group did not have much success in training Iranian staff.

Keywords: Bushehr, Customs, Lambert Molitor, Persian Gulf, Ports, Qajar period.

1. Email of Author: Amirkhani@nlai.ir

بررسی تحولات گمرک بوشهر در سالهای ۱۳۲۰ تا ۱۳۲۲ ق. بر پایه یادداشتهای منتشرنشده لامبرت مولیتور

غلامرضا امیرخانی^۱

استادیار سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران

(از ص ۱ تا ص ۱۷)

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۷/۳۰؛ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۲/۱۸

علمی-پژوهشی

چکیده

در سالهای آغازین قرن بیستم میلادی، بوشهر به عنوان مهمترین بندر ایرانی در ساحل خلیج فارس مطرح بود. به همین دلیل، گمرک این شهر نزد زمامداران قاجار اهمیت بالایی داشت و توجه خاصی به آن صورت می‌گرفت. حضور استعماری و قدرتمندان عمال و کارگزاران بریتانیا در خلیج فارس و حساسیت ایشان نسبت به این بندر و استقرار کنسولگری چند کشور اروپایی، این اهمیت را دوچندان ساخته بود. این شرایط سبب شد پس از حضور ژورف نوز در تشکیلات مالی ایران و تقاضای وی مبنی بر اعزام کارشناسان دیگری از کشور بلژیک، چند تن از اتباع این کشور به منظور مدیریت گمرکات جنوب، عازم بوشهر شوند. از جمله این افراد، شخصی به نام لامبرت مولیتور بود که همراه دو برادرش، آگوست و کامیل وارد ایران شده بودند. یادداشتهای منتشرنشده لامبرت مولیتور، آگاهی‌های تازه‌ای را دربارهٔ اوضاع بوشهر و سایر گمرکات جنوب در اختیار محققان قرار می‌دهد. پژوهش حاضر بر اساس این یادداشتهای، ضمن بررسی اوضاع گمرک بوشهر، به تلاش‌ها و چالش‌های پیش روی دست‌اندرکاران گمرک به عنوان نهادی نوپا و متحول‌شده و ارزیابی کارنامهٔ مستشاران بلژیکی در این موضوع می‌پردازد. این تحول پس از صدور فرمان مظفرالدین‌شاه دال بر منسوخ‌شدن رسم اجارهٔ گمرکهای ایران رخ داده بود. عدم تمکین برخی حکام محلی و مقاومت در برابر اجرای قانون جدید، قاچاق گستردهٔ کالا و خصوصاً اسلحه، نبود امکانات مناسب و نهایتاً گستردگی مناطق و بنادر ساحلی خلیج فارس از بندر محمره (خرمشهر) تا کرانه‌های دریای عمان؛ از جمله مشکلات پیش روی لامبرت مولیتور و دیگر همکاران بلژیکی و ایرانی او به‌شمار می‌رفت. به‌رغم پاره‌ای از انتقادات نسبت به عملکرد بلژیکی‌ها در ایران، افزایش درآمد گمرک و پیدایش ساختار جدید و منظم برای آن از جمله دستاوردهای مولیتور و هموطنانش بود. هر چند که این گروه در آموزش کارشناسان ایرانی چندان موفقیتی حاصل نکردند.

واژه‌های کلیدی: بوشهر، گمرک، لامبرت مولیتور، خلیج فارس، بندرها، قاجاریان.

۱. مقدمه

پیدایش انقلاب مشروطه مردم ایران در آغازین سال‌های قرن بیستم میلادی، متأثر از عوامل متعدد داخلی و خارجی بود و درعین حال، خود زمینه‌ساز بسیاری از تحولات آتی در تمام عرصه‌های جامعه ایرانی شد. در تبیین علل و عوامل این نقطه عطف تاریخ مردم ایران، بدون شک یکی از عوامل اصلی، آگاهی بخش‌هایی از جامعه نسبت به تحولات جهان معاصر بود. اصولاً سال‌های نخست سده بیست، سال‌هایی پرتلاطم در عرصه روابط بین‌الملل بود و این فراز و نشیب‌ها به فاصله‌ای نه‌چندان طولانی، زمینه‌ساز جنگ عالم‌گیر اول و همزمان با آن، انقلاب اکتبر روسیه و دگرگونی‌ها و جابه‌جایی‌های فراوان در روابط بین دولت‌ها و ملت‌ها شد. آشنایی تدریجی ایرانیان با تحولات جدید در عرصه علم و فناوری و همچنین شیوه‌های نوین کشورداری، به سرعت موجب پیدایش سازمان‌هایی شد که به قول محبوبی‌اردکانی، موسسات جدید تمدنی بود و تاثیراتی شگرف بر حیات فکری و زندگی روزمره مردم و دولتمردان ایران زمین برجای نهاد.

بدون تردید در بین کشورهای اروپایی که در سال‌های نزدیک به انقلاب مشروطه، کارشناسان و مستشارانی به ایران اعزام کردند، نقش بلژیکی‌ها خصوصاً در زمینه‌های پست و تلگراف و همچنین مباحث گمرک و مالیات، حائز اهمیت بوده که در بین ایشان، نام خانواده مولیتور از جایگاهی خاص برخوردار است. لامبرت مولیتور و دو برادرش، کامیل و آگوست، از پیش‌قراولان متخصصان بلژیکی بودند که با حضور در سرزمینی، که به تدریج آماده ورود به دوره نوینی از حیات دیرپای خود می‌شد، نام خود را در تاریخ معاصر کشور ایران ثبت کردند.

۲. حضور بلژیکی‌ها در ایران

در اواخر قرن نوزدهم میلادی، ایران از بلژیک درخواست کرد تا در اصلاح نظام گمرکی و نظام پستی کشور مساعدت کند. در ارائه این درخواست، فشار بریتانیا و روسیه در مقام دو طلبکار اصلی دولت ایران، بی‌تاثیر نبود. حکومت ایران در زمان ناصرالدین‌شاه و جانشینش، مظفرالدین‌شاه، به این نتیجه رسیده بود که افزایش و نظام‌مند کردن عواید گمرکی می‌تواند به بازپرداخت بدهی‌های خارجی کمک کند. کشور کوچک بلژیک، گزینه مناسبی محسوب می‌شد. چرا که در ایران و آسیا سابقه استعماری نداشت و اصولاً قدرت سیاسی بزرگی به‌شمار نمی‌آمد. از دهه هشتاد قرن نوزدهم میلادی، حضور آشکار ولی محدود بلژیکی‌ها را در ایران می‌توان مشاهده کرد. در این حضور که در کنار

سرمایه‌داران دیگری از کشورهای فرانسه و بریتانیا و ایالات متحده و در قالب اخذ امتیاز برای انجام پاره‌ای از پروژه‌های عمرانی بود، از نقش میرزا جواد سعدالدوله (۱۲۵۷-۱۳۴۸ ه.ق.) سفیر وقت ایران در بلژیک نباید غافل بود. وی که در سال ۱۳۲۲/۱۹۰۳ ه.ق. به مقام وزارت تجارت هم رسید، بیش از ده سال در مأموریت بروکسل حضور داشت و در تشویق سرمایه‌گذاران و مستشاران بلژیکی برای فعالیت در ایران کوشا بود (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۴۲۶). در یک مورد خاص باید به اولین راه‌آهن فعال در ایران اشاره کرد که مابین تهران و حرم حضرت عبدالعظیم^(ع) در ری به طول شش مایل کشیده شده بود. ساخت این خط‌آهن در نتیجه قراردادی با شرکت دکوویل^۱ فرانسه بود که در طی بازدید ناصرالدین‌شاه از نمایشگاه پاریس در سال ۱۸۸۹ میلادی مقدمات احداث آن همراه با خرید بیست واگن صورت پذیرفت. شرکت فرانسوی موفق به انجام پروژه نشد و نهایتاً یک سندیکای بلژیکی با عنوان شرکت خط‌آهن و تراموای ایران^(۱) با سرمایه‌ای بالغ بر پنج میلیون فرانک موفق شد حق انحصاری احداث راه‌آهن تهران به قم و قزوین را به دست آورد (کرزن، ۱۳۸۷: ۷۸۴/۱). هر چند که در عمل تنها موفق شد، مسیر ریلی تهران تا ری و همچنین سه خط تراموای آسیبی در شهر تهران را احداث کند. در ادامه چند تلاش دیگر نیز با مشارکت و سرمایه‌گذاری بلژیکی‌ها صورت پذیرفت که از آن جمله می‌توان به کارخانه بلورسازی^(۲)، کمپانی عمومی بلژیکی روشنایی و حرارت در ایران^(۳) و کارخانه قند اشاره کرد (سدیدالسلطنه، همانجا؛ آوری، ۱۳۸۷: ۵۰۵-۵۰۷).

به‌هرحال و پس از حضور سرمایه‌گذاران بلژیکی، پای مستشاران این کشور اروپایی نیز به ایران باز شد. به‌عبارت‌دیگر باید به گروهی از بلژیکی‌ها اشاره کرد که در قالب کارشناس و کارگروه‌های فنی به‌طور مستقیم برای دولت ایران کار می‌کردند. عرصه همکاری این افراد، عمدتاً نظام مالی، گمرک و پست و تلگراف ایران بود.

۳. بوشهر و گمرک آن

بوشهر در آغاز قرن بیستم و پیش از احداث راه‌آهن سراسری و دیگر اتفاقاتی که در سالهای بعد اسباب افول آن را فراهم آورد، از اهمیت بسزایی برخوردار بود. این اهمیت موجب شده بود تا انگلیسی‌ها حضوری پررنگ در این شهر داشته باشند. در واقع به‌رغم آنکه در آغازین سالهای قرن بیستم و مصادف با حضور برادران مولیتور، مجموعاً روسها دست بالا را در ایران داشتند ولی جنوب ایران و به‌طورکل خلیج فارس کاملاً تحت نفوذ

1. Decauville

قوای بریتانیا بود. کویت تحت‌الحمايه، شيخ محمره (خرمشهر) زیر قیمومیت و بحرین هم تحت اشغال انگلیسی‌ها قرار داشت. در مسقط و بندرعباس هم نمایندگی سیاسی انگلستان مستقر بود. به نظر می‌رسد بوشهر در نگاه دولتمردان بریتانیا، از اهمیت بیشتری برخوردار بود. علاوه بر حضور سرکنسولگری این کشور، بانک شاهی انگلستان هم در بوشهر شعبه داشت. اسکله بندر بوشهر هم از ژوئیه سال ۱۸۹۲/ذیحجه ۱۳۰۹ ه.ق. و با پهلوگرفتن کشتی پرسپولیس آغاز به کار کرده بود (واتس، ۱۳۹۴: ۱۱۹). در ماه مه ۱۳۲۳/۱۹۰۵ یک خط تلفن بین کنسولگری بریتانیا در بوشهر و منازل مسکونی اتباع این کشور در سبزآباد^(۴) کشیده شد. بی‌دلیل نبود که اهالی بوشهر، نماینده سیاسی بریتانیا را پادشاه خلیج فارس می‌نامیدند (فلور، ۱۳۹۸: ۳۳؛ دستره: ۱۸). این اهمیت مورد توجه سایر کشورهای اروپایی هم واقع شد و در سالهای بعد به ترتیب، دولت‌های فرانسه، آلمان، روسیه، هلند، نروژ و ایتالیا هم اقدام به تأسیس کنسولگری در بوشهر کردند (وادالا، ۱۳۶۴: ۵۰-۵۱).

ناصرالدین‌شاه که پس از مسافرت‌های سه‌گانه به فرنگ به فکر اصلاح برخی امور افتاده بود، در زمینه گمرک نیز دست به تأسیس وزارت گمرک زد. در دوره صدراعظمی امین‌الدوله، مدتی نظام‌السلطنه مافی مسئولیت گمرک را برعهده داشت. وی گمرک شمال را به فتح‌الله‌خان بیگلربیگی و گمرک جنوب را به برادرزاده‌اش سعدالملک واگذار کرد. این روش که تا حضور ژوزف نوز بلژیکی در ایران یعنی سال ۱۳۱۵ ه.ق./۱۸۹۷ م. ادامه داشت (یکتایی، ۱۳۵۵: ۴۹)، منتقدان چندی را بین نویسندگان و روشنفکران پیدا کرده بود. نویسنده رساله در اصلاح امور^(۵) در انتقاد از این شیوه می‌نویسد:

از غرایب ترتیبات، اجاره‌دادن دولت است ادارات خود را. دولتی که سالی مبالغ گزاف موجب و مرسوم می‌دهد، چرا باید ادارات خود را اجاره بدهد؟ اگر اجزا مستاجرند، منصب و موجب چیست؟ اگر نوکرنند، اجاره کدام است؟ خارجه و داخله متحیرند که دولتی که از برای مخارج خود معطل است و مملکات خود را می‌فروشد، بعضی از اجزا از کجا می‌آورند می‌خرند؟ ... عمرو یا زید که گمرک سرحدی را صد هزار تومان مقاطعه کرده است، همین قدر که صدویست حاصل کرد، چه دریند است که تدبیر کند بیشتر عاید شود (زرگری‌نژاد، ۱۳۸۰: ۵۴۰-۵۴۱).

نویسنده در ادامه پیشنهاد می‌کند که مامورین گمرک باید متدین و صدیق و امین باشند و در بدو امر چند نفر مامور دولتی از آلمان عهده‌دار این مسئولیت شوند (همانجا).

با ورود و استقرار نوز، وی سعی کرد از هموطنان بلژیکی خود در اداره امور گمرک شهرهای مختلف سود جوید. به همین دلیل در شوال ۱۳۲۱ ه.ق. شش نفر از کارشناسان بلژیکی برای اداره امور گمرکی وارد ایران شدند (جمالزاده، ۱۳۹۶: ۱۳۲) که با تشخیص نوز، گمرک‌های بوشهر، بندرعباس و کرمانشاه به این گروه واگذار شد. در این بین، مسئولیت گمرک بوشهر (تصویرهای ۱ و ۲) از همه حساس‌تر بود، چرا که مدیر گمرک بوشهر در واقع به عنوان مدیر کل گمرکات جنوب منسوب می‌شد.



تصویر ۱.۱ ورودی گمرک بوشهر



تصویر ۲. ساختمان اداری گمرک بوشهر

۱. تصاویر متعلق به آرشیو شخصی خانواده مولیتور است.

پس از مدتی با پیگیری‌های نوز، فرمان مهمی از جانب مظفرالدین‌شاه در روز عید غدیر سال ۱۳۱۸ ه.ق. صادر شد که روند امور گمرکی را دستخوش تغییرات اساسی کرد. مهم‌ترین جنبه این تغییر و تحول، منسوخ‌شدن اجاره گمرک به کارگزاران در قالب مقاطعه‌کاری و الزام به واریزشدن درآمد همه گمرک‌های کشور به حساب دولت مرکزی بود (یکتایی، ۱۳۵۵: ۵۹).

۴. اوضاع بوشهر در زمان اقامت لامبرت مولیتور (۱۹۰۲-۱۹۰۴)

لامبرت مولیتور^۱ (تصویر ۲) همراه دو برادرش آگوست^۲ و کامیل^۳ سه جوان ماجراجو و پرشور بلژیکی بودند که در آغاز قرن بیستم، ایران را به عنوان مقصد خود برگزیدند. ابتدا آگوست در آوریل ۱۹۰۱، سپس لامبرت در ۱۹۰۲ و نهایتاً کامیل در سال ۱۹۰۳ میلادی وارد ایران شدند. زمانی که لامبرت در ژانویه ۱۹۰۲ مصادف با شوال ۱۳۱۹ ه.ق. از طریق دریا وارد ایران شد، فقط ۲۶ سال داشت.



تصویر ۳. نفر سمت راست: لامبرت مولیتور

خوشبختانه این مامور بلژیکی شرح اقامت خود در بوشهر را روزبه‌روز و با ذکر جزئیات ثبت کرده است.^(۶) وی می‌نویسد پس از طی چند روز قرنطینه اجباری در یک جزیره نزدیک شهر، بلافاصله کار خود را در این بندر آغاز کرده است. از آن جمله وی در همان بدو امر، گزارش نسبتاً دقیقی از اتباع اروپایی و مراکز کنسولی تجاری ایشان ارائه

1. Lambert Molitor, 1875-1957

2. August Molitor, 1872-1937

3. Camille Molitor, 1877- 1939

کرده که عبارتند از: اقامتگاه بریتانیا، کنسولگری بریتانیا، کنسولگری فرانسه، کنسولگری دوم آلمان، کنسولگری روسیه، کنسولگری هلند، شعبه بانک شاهنشاهی ایران، شرکت تلگرام هند و اروپایی، اداره پست انگلیسی هندی و نهایتاً نمایندگان پنج شرکت تجاری انگلیسی (مولیتور: ۱۱).

علاوه بر برخی از شرکتهای ایرانی و ارمنی و مراکز تجاری متعلق به ایشان، مقامات ایرانی زیر نیز در بوشهر حضور داشتند: فرماندار کل بندرگاههای خلیج فارس، معاون فرماندار، کارگزار یا نماینده وزارت امور خارجه، رئیس خدمات صدور گذرنامه، فرمانده ارتش، اداره گمرک و پست و تلگراف.

به گفته مولیتور، مقامات بلژیکی مقیم بوشهر در یک عمارت شاه‌نشین زندگی می‌کردند که توسط دولت ایران در دسترس آنان قرار گرفته بود. این «کاخ»، به نام «امیریه» در کنار دریا قرار داشت که تنها از طریق یک تفرجگاه از دریا جدا شده بود. بسیاری از خیابان‌های کوچک به خیابان‌های بالاتر در اطراف شهر منتهی می‌شد. به جز خیابانی که بازار سرپوشیده در آن واقع شده، در اطراف بیشتر سایر خیابان‌ها، تنها مردان، الاغ‌ها، سگ‌ها و گربه‌ها تردد داشتند. قبرستان هم دقیقاً در کنار شهر واقع شده بود (مولیتور: ۱۴).

برخی گزارش‌های مولیتور از حوادث و رویدادهای مرتبط با بندر و گمرک بوشهر با قرائنی از سایر منابع تایید می‌شود و بالعکس. برای نمونه ماجرای ورود لرد کرزن، نایب‌السلطنه انگلستان در هند به بندر بوشهر در سال ۱۹۰۳ م. را باید ذکر کرد. مولیتور از همراهی کرزن توسط هشت کشتی جنگی کوچک و بزرگ انگلیسی نوشته است که در اصل نوعی نمایش قدرت از جانب امپراطوری بریتانیا در آبهای خلیج فارس محسوب می‌شد. در این زمان حاکم فارس علاءالدوله که برای استقبال کرزن از شیراز راهی بوشهر شده بود، از رفتن به پیشواز او در بندرگاه خوداری کرده و پیام می‌دهد که مایل است در اقامتگاه خودش با او دیدار کند. این مسأله که خشم هیأت نمایندگی انگلیس را برانگیخته بود، به‌طور دقیق توسط مولیتور شرح داده شده است. وی با شگفتی حاکی از تحسین، به استدلال علاءالدوله در توجیه رفتارش یاد کرده و می‌نویسد: شاهزاده قاجاری گفته بود من نماینده یک امپراطوری سه‌هزارساله هستم در حالی که کرزن نماینده یک امپراطوری سیصدساله (مولیتور: ۲۰۲). نقل قول مولیتور از نگاه مثبت مردم بوشهر به برخورد علاءالدوله حکایت دارد. درحالی‌که همین موضوع در گزارش

خفیه‌نویس بریتانیا، به گونه‌ای نقل شده که حاکی از نارضایتی و حتی توهین مردم شیراز به حاکم خود به خاطر این ماجراست (وقایع اتفاقیه، ۱۳۸۳: ۷۲۴).

موضوع مهم دیگری که در یادداشتهای مولیتور مورد تصریح واقع شده، مربوط به مدرسه و روزنامه سعادت مظفری در بوشهر است. وی اشاره دارد که دقیقاً چند روز پیش از ورودش به بوشهر، عبدالحمیدخان متین‌السلطنه ضمن بازگشایی مجدد مدرسه سعادت، شماره نخست روزنامه مظفری را هم منتشر ساخته بود.^(۷) او از وقوع این دو رخداد در شهر بوشهر ابراز خوشحالی کرده و از کمکهای خود و همشهریانش به آنها سخن گفته است (مولیتور: ۲۹). فهرست حامیان مالی مدرسه سعادت، مندرج در کتابچه جمع و خرج سه‌ساله این مدرسه، گفته مولیتور را تایید می‌کند. در این فهرست اسامی زیر، که مستقیماً با بلژیکی‌های مقیم بوشهر ربط دارد، قابل مشاهده است:

۱. اداره گمرکات خلیج فارس

۲. موسیو سیمه، رئیس گمرکخانه

۳. موسیو دامبرون، رئیس کل گمرکات بنادر خلیج فارس

۴. موسیو استاس (کتابچه جمع و خرج، ۱۲۸۲: ۳).

۵. گمرک بوشهر و اقدامات مولیتور

در هنگام شروع به کار مولیتور، مدیر بلژیکی گمرک، دامبرین^۱ نام داشت که پس از دیگر هموطن خود، سیمه^۲ به این پست گمارده شده بود. شروع کار لامبرت مولیتور از ۱۲ ژوئن ۱۹۰۲ به عنوان بازرس اداره کل گمرکات جنوب بوده است. مولیتور علاوه بر دامبرین، از دو همکار دیگر خود نیز یاد کرده است. یک فرد بلژیکی دیگر به نام استاس^(۸) به عنوان خزانه‌دار گمرک و یک ایرانی به نام میرزا حسین که به عنوان منشی و در عین حال مترجم گمرک مشغول فعالیت بوده است. مولیتور شرایط کاری خود را در بدو ورودش چنین شرح داده است:

مشکل دیگری که در ابتدا با آن مواجه بودیم، مربوط به استخدام کارکنان بود. ما در خلیج فارس نیاز به کسانی داشتیم که علاوه بر زبان فارسی دست‌کم به انگلیسی و فرانسه نیز مسلط باشند. تقریباً تمامی اسناد گمرکات به زبان انگلیسی است و در مورد شرکتهای غیرایرانی ما از زبان فرانسه نیز استفاده می‌کنیم. ما بومیانی در اختیار داریم

1. Camille Dambrain

2. Simais

که مامورین ارمنی یا ایرانی‌اند که به‌قدر کافی فارسی؛ انگلیسی و یا فرانسه می‌دانند. اما تعداد آنها اندک است. زیرا خلیج فارس و به‌طور کلی مناطق مرزی دور از مرکز از دید کسانی که در مرکز زندگی می‌کنند، به‌سان جهان دیگری است. در واقع کارکنان ایرانی در فلات ایران؛ مناطق مرزی نظیر: حاشیه خلیج فارس؛ سیستان و عربستان (خوزستان) را تبعیدگاه تلقی می‌کنند (مولیتور: ۲۸).

اشاره مولیتور به ارامنه مقیم بوشهر و همکاری ایشان در مراکزی چون گمرک در منابع متعدد دیگری هم تصریح شده است. مشهورترین این گروه، یوسف‌خان میرزایانس از ارامنه همدان بود که ابتدا مفتش گمرکات جنوب شد و سپس به مقام معاونت گمرکات رسید. همچنین موسس (موسی) خان خاچاطوریان از دیگر ارامنه اهل همدان بود که ابتدا مدیر گمرک بندرلنگه و از سال ۱۹۰۳ جانشین میرزایانس در گمرک بوشهر شد (هاشمی‌پور، ۱۳۹۵: ۱۱۳-۱۱۵-۱۱۹).

سدیدالسلطنه معتقد است مولیتور مدتی ریاست گمرک بوشهر را برعهده داشته که صحیح به‌نظر نمی‌رسد (سدیدالسلطنه، ۱۳۴۲: ۶۴۳)، چرا که علاوه بر منابع ایرانی، در خاطرات خود مولیتور هم به این مسأله اشاره‌ای نشده است.

۶. وضعیت گمرک سایر بنادر خلیج فارس

دامبرین، مدیر گمرک، بلافاصله مولیتور را موظف کرد برای پذیرش روال جدید نظام گمرکی در سرتاسر شهرهای ساحلی خلیج فارس اقدام کند. این بدین معنا بود که وی باید بسیاری از شیوخ قبایل و روسای محلی را متقاعد سازد تا به شرایط و قوانین جدید، صرف‌نظر کردن از پاره‌ای منافع شخصی و پیوستن به نظام متمرکز مالی گمرکی دولت مرکزی در تهران تن دهند که قاعدتاً ماموریت آسانی نبود. اقدامات دامبرین و هموطن او، مولیتور، با واکنش‌های مختلفی مواجه شد که رایج‌ترین آن، انواع توبیخ و توهین از جانب رعایا بود که عامل اصلی را باید اصرار مدیران گمرک بر رعایت قانون دانست. علاوه بر آن مشکلات عدیده دیگری هم سر راه ایشان وجود داشت. از آن جمله: خصومت شیوخ بنادر، قاچاق گسترده، سرقت ماموران جزء، آزار و اذیت ماموران اداره‌جات، مشکل تکلم به زبان فارسی و بدی آب و هوا (سدیدالسلطنه، ۱۳۴۲: ۶۴۶).

علاوه بر مخالفت‌های آشکار و نهان مسئولان محلی، مکاتبات عدیده‌ای هم جهت انتصاب مجدد یا بازگرداندن پاره‌ای از حقوق از دست‌رفته اجاره‌کنندگان گمرک‌ها با تهران صورت گرفت. از آن جمله نامه مورخ ۲۸ ذیحجه ۱۳۲۰/۱۹۰۳م. از طرف

محمدعلی انصاری خطاب به وزارت امور خارجه که درخواست اعزام نایب کارگزاری برای بندر لنگه شده است (حبیبی، ۱۳۸۷: ۳۷۸، سند شماره ۳۹۶). گزارش‌های متعددی هم از موضع‌گیری و مقاومت روسای طوایف محلی در منابع و مآخذ وجود دارد (دشتی، ۱۳۸۸: ۱۳۰). در یک مورد بازرگانان و حاکمان و کارگزاران محلی دست به اعتصاب زده و با تعطیل کردن هرگونه دادوستد به مدت چهل روز از ترخیص بار خودداری کردند (سیدالسلطنه، ۱۳۴۲: ۶۴۵).

شیوه کار بلژیکی‌ها در گمرک بوشهر به گوش مقامات محلی و بازرگانان شیراز هم رسیده و موجب نگرانی ایشان شده بود. در گزارش خفیه‌نویسان سفارت انگلیس در چند نوبت به این مسأله اشاره شده است. از جمله گزارشی که تقریباً دوماه پیش از مکاتبه پیش‌گفته از جانب محمدعلی انصاری و در تاریخ آخر شوال ۱۳۲۰ / آخر ژانویه ۱۹۰۳ تنظیم شده است:

دیگر آنکه در شیراز شهرت زیاد پیدا کرده که بلجیکها از بابت عمل مالیات فارس به جهت سال آینده به شیراز می‌آیند. میانه مردم خیلی این گفتگو هست و می‌گویند ما قبول این کار را نمی‌کنیم و شورش و بلوا خواهیم کرد و مستعد هستیم (وقایع اتفاقیه، ۱۳۸۳: ۶۹۵).

همانگونه که اشاره شد نظارت بر سایر گمرکات جنوب نیز در اختیار مدیریت گمرک بوشهر بود. به همین سبب مولیتور از وظیفه خطیر گمرک بوشهر و گستره قابل توجهی که باید زیر نظر این گمرک فعالیت کند، سخن گفته است (تصویر ۳):

وظیفه اصلی این است که در جنوب، قدرت اداره گمرک سلطنتی بر مرز دریایی که بیش از یک هزار و پانصد کیلومتر امتداد می‌یابد، برقرار شود. در حقیقت، ما در حال حاضر فقط گمرک‌های بنادر بزرگ، یعنی: بوشهر، بندرعباس، لنگه و سواحل نزدیک آنها را مدیریت می‌کنیم. علاوه بر این، برخی از بندرگاه‌های کوچک مانند: چابهار، گواتر، جاسک، دیر و غیره هم وجود دارد. شیوخ و فرمانداران این مکانها به اجرای دستورات شاه دایربر سپردن گمرکات به مامورین بلژیکی هنوز اعتراض نکرده‌اند. چرا که با آنها همچنان مجبور به مذاکره هستند و درخواست دارند در ازای واگذاری منافع و عوایدشان از گمرک، حقوق ماهیانه‌ای به عنوان جبران خسارت دریافت کنند (مولیتور: ۲۱).

مولیتور در ادامه بر این نکته تصریح دارد که به اعتقاد دولت ایران، حقوق ماهیانه فوق‌الذکر تا زمانی که دولت مرکزی به اندازه کافی در این منطقه قوی نشده و نتواند به‌طور کامل از مرکز اوضاع را کنترل کند، اعطا خواهد شد. از دید او، دولت مرکزی در

قسمت بزرگی از سواحل، تنها در حرف دارای اختیار بود و در عمل کاملاً به خواسته حاکمان یاغی تن داده بود. این گروه از حاکمان محلی روی قلعه‌ها و دژهای واقع در بنادر کوچک، پرچم قرمز را به جای نماد شیر و خورشید به اهتزاز در آورده بودند و چون در چنین وضعیتی، سود خوبی از قاچاق خصوصاً قاچاق سلاح، به دست می‌آوردند، به شدت مخالف تسلط اداره کل گمرکات بودند (همانجا). در راستای انجام این وظیفه مهم، مولیتور به ماموریت‌های متعدد خود که از طریق دریایی صورت می‌گرفته اشاره دارد. از آن جمله ماموریت به بندر خرمشهر که وی در یک نوبت سوار بر کشتی پرسپولیس عازم آنجا شده بود:

یاغیان تنها هنگام مواجهه با یک قدرت واقعی برای پایان دادن به قاچاق غیرقانونی خود، تسلیم می‌شوند. «ناوگان دریایی» کنونی دولت ایران در خلیج فارس نمی‌تواند این نقش را ایفا کند. این ناوگان تنها شامل یک کشتی مسلح به نام پرسپولیس است. کشتی از نوع بادبانی قدیمی و مستعمل که ششصد تن وزن دارد (همانجا).

ماموریت مولیتور به خرمشهر مصادف با زمانی است که شیخ خزعل حاکم آنجا بود و آشکارا مورد حمایت دولت بریتانیا قرار داشت. به همین سبب و به رغم تلاش فراوان، مدیران گمرک بوشهر در تسلط بر خرمشهر توفیقی نیافتند (سدیدالسلطنه، ۱۳۴۲: ۶۴۵). چرا که مستخدمان بلژیکی که در ایران مشغول فعالیت بوده، عموماً به جانبداری از روسها متهم می‌شدند و طبیعتاً در این بین، معترض اصلی، وابستگان انگلستان بودند. به عبارت دیگر، آنچه در مورد نوز و گرایش‌های روسی او مطرح بود، همه اتباع بلژیک را هم شامل می‌شد. به همین سبب کارکنان بلژیکی گمرک بوشهر، در وضعیت حساسی به سر می‌بردند. چرا که بنادر خلیج فارس تحت نفوذ دولت بریتانیا قرار داشت. مشابه همین وضع هم در سیستان جاری بود. جایی که آگوست مولیتور، برادر بزرگتر لامبرت، درگیر رقابت‌های آشکار و نهان روس‌ها و بریتانیایی‌ها بود و نهایتاً به همین دلیل پس از کشاکش‌های فراوان و حتی تهدید به اعدام از جانب مقام نظامی بریتانیا، از سمت خود برکنار شد (دستره، ۱۳۶۳: ۷۲).

از جمله ماموریت‌های سخت مولیتور، سفر به بستک بود که جزو محدوده لارستان به شمار می‌رفت. وی در این سفر امیدوار بود با کمک فرماندار بستک برای مطیع ساختن افراد یاغی که بندر را تحت اختیار داشتند، اقدامی انجام دهد. در این سفر او موفق شد

اطلاعات خوبی از منطقه بستک تهیه کرده و ضمناً بر اساس مشاهداتش چند تصویر از بستک را طراحی کند.

ظاهراً آخرین ماموریت مولیتور در بوشهر از ژانویه سال ۱۹۰۴ میلادی/ ذیقعدة ۱۳۲۱ ه.ق. آغاز و در فوریه/ ذیحجة همان سال خاتمه می‌یابد. وی در بیستم ژانویه، سوار بر دیگر کشتی گمرک به نام مظفری^(۹) شد تا ماموریت جدید خود را در جهت اجرای خواسته دولت ایران برای نظارت بر سواحل غرب بندر لنگه به انجام برساند. ماموریتی در مجموع قرین موفقیت که در یادداشتهای روزانه‌اش این گونه از آن یاد کرده است:

وظیفه داشتم این فکر را در ذهن ساکنان مناطق شیخ‌نشین تقویت کنم که دولتی پادشاهی در ایران وجود دارد که گمرکات زیر نظر این دولت فعالیت می‌کند. ما باید به هر گوشه از آب‌های ایران سرکشی کنیم، دفاتر و شعب خود را تقویت کرده و در مناطقی که فاقد دفتر هستیم، شعب گمرک را تأسیس کنیم. همچنین ضروری است شیوخی که مخالف تشکیل گمرک هستند را نسبت به عواقب کار خود مطلع کرده و آگاهشان سازیم که با چه محدودیت‌های جدی مواجه خواهند شد. خوشبختانه در همه جا کارها به درستی پیش می‌رود و پرچم گمرک با نماد شیر و خورشید برافراشته می‌شود. تنها استثنا در مقام بود. جایی که شیخی یاغی حاضر به ملاقات ما نشد. بدیهی است در این مکان باید از نیروی قهریه ناوگان دریایی ایران بهره ببریم (مولیتور: ۱۵۳).

تحلیل رفتار مولیتور را بر اساس نوع برخورد مقامات محلی می‌توان انجام داد. در جایی مانند شیرو که فرماندار مسالمت جو بود و با نظارت دولت مرکزی بر گمرک مخالفتی نداشت، کار به آسانی پیش می‌رفت. ولی در مکانی مانند مقام، وضع به گونه‌ای بود که وی بر استفاده از قوه قهریه تصریح دارد. در نمونه بندر مقام، ماجرای مخالفت مسئولان محلی سابقه داشت. چرا که سال پیش از آن هم، استاس همراه با کشتی پرسپولیس به آنجا آمده ولی با مخالفت حاکم محلی به نام شیخ حسن مواجه شده بود. مولیتور به دلیل آگاهی از ناکامی سال پیش هموطنش، با احتیاط رفتار کرد. همراه با لباس تمام رسمی و مترجمی که حاکم بستک در معیت او روانه کرده بود، از کشتی مظفری پیاده شد. به سبب پرهیز از تحریک شیوخ مقام، اسلحه هم همراه نداشت. برخورد منفی مسئولان محلی و اظهار این که شیخ حسن مزبور در مسافرت است، نهایتاً مولیتور را به ترک مقام وادار ساخت. روز بعد مجدداً با کشتی عازم مقام شد و بدون

آنکه پیاده شود، نامه‌ای تهدیدآمیز خطاب به شیخ حسن نوشت که در آن، محاصره کامل سواحل مقام را در صورت مقاومت و نافرمانی وعده داده بود (مولیتور: ۲۴۸).

لامبرت مولیتور پس از اقامتی دوساله در بوشهر، در نقاط دیگری از ایران، چون: سیستان و کرمانشاه و تبریز و تهران و در سمت‌های مختلف خدمت کرد. مجموع حضور او در ایران ۲۶ سال بود. آخرین اقدام قابل توجه او در این دوره مربوط به سال ۱۳۰۶ شمسی می‌شود که به عنوان مدیرکل گمرک در اجلاس جامعه ملل در شهر ژنو سوئیس شرکت کرد تا از حقوق گمرکی ایران در موضوع صادرات تریاک دفاع کند. در این ماموریت که علاوه بر نماینده ایران در رم، یک مستشار آمریکایی به نام کلنل ماک کرماک نیز حضور داشت، دفاع مستدل مولیتور موجب شد زمینه الغای محدودیت‌های گمرکی نشأت گرفته از قراردادهای گلستان و ترکمانچای، معاهدات گمرکی بین روسیه و بریتانیا در سالهای ۱۹۰۲ و ۱۹۰۳ و تعرفه مصوب سال ۱۹۲۰ فراهم آید (یکتایی، ۱۳۵۵: ۸۶). مجموع اقدامات وی در دوران تصدی مناصب مرتبط با گمرک در طول بیش از دو دهه حضور مستمر در ایران، به دلیل پی‌افکندن نظام مدرن گمرکی و توسعه اقتدار حکومت مرکزی بر گمرکات مناطق جنوب و غرب کشور، به‌رغم برخی نگاه‌های منفی از جانب نویسندگانی چون مورگان شوستر و عبدالله مستوفی، در مجموع، مثبت ارزیابی شده است (سیاسی، ۱۹۳۱: ۱۴۶).

۷. نتیجه

لامبرت مولیتور جزو اولین اتباع بلژیک بود که پس از نوز وارد تشکیلات گمرک ایران شدند. هرچند در ابتدا پست بالایی به دلیل جوان و کم‌تجربه بودن به او محول نشد، ولی اهمیت نخستین محل کار او، یعنی بندر بوشهر، و تکاپوهای او در سرکشی به دیگر شهرها و بنادر جنوب ایران، موجب شده تا خاطرات او از دوران خدمتش اهمیت بسزایی یابد. دست نوشته‌های وی، در کنار سایر اسناد و متون برجای مانده و مرتبط با گمرک بوشهر در نخستین سالهای سده بیستم میلادی، می‌تواند به ترسیم فضای موجود، موقعیت مالی اداری گمرک بوشهر و بنادر جنوب، مشکلات و چالش‌های پیش رو، نحوه تعامل با حاکمان، بازرگانان و مردم محلی کمک کند. این مقطع زمانی دقیقاً به فاصله دوسال بعد از صدور فرمان مظفرالدین‌شاه قاجار برای تغییر وضعیت اساسی در گمرک‌های سرتاسر ایران بود که به‌موجب آن رسم اجازه دادن گمرک‌ها به افراد و صاحب منصبان قاجاری منسوخ و خود دولت متولی درآمد‌های گمرکی کشور شد. اقدامی که

بنابر برخی آمار، افزایش صددرصدی عواید گمرکی ایران را در همان سال آغازین اجرا، یعنی ۱۳۱۹ه.ق. به همراه داشت.

لامبرت مولیتور تحت نظارت روسای هموطن خودش، وظیفه خطیر و دشواری برای نظارت بر عایدات گمرکی بندرهای اصلی جنوب؛ یعنی: بوشهر، بندرعباس، بندرلنگه و سایر بندرگاه‌های کوچک مانند: چابهار، گوآتر، جاسک، مقام، شیرو و دیر را برعهده داشت. علاوه بر گستردگی پهنه آبهای جنوب که از کرانه‌های دریای عمان تا خرمشهر را شامل می‌شد، سازمان نوپای گمرک و عدم تمکین برخی حکام محلی، چالش‌های متعددی را برای وی و همکارانش پدید آورده بود. مشکل دیگری که در این مقطع وجود داشت، قاچاق گسترده کالا و خصوصاً اسلحه بود که به دلیل سود سرشار برای قاچاقچیان، مبارزه با آن دشوار می‌نمود.

طول دوره حضور مولیتور در بوشهر، کمی بیش از دو سال بود. ولی اقدامات وی در همین دوره نسبتاً کوتاه قابل توجه است. از آنجا که این مقطع (سال ۱۹۰۲ تا ۱۹۰۴ میلادی) سالهای مهمی در تاریخ بوشهر محسوب شده و دو اتفاق مهم و تاثیرگذار یعنی افتتاح و راه‌اندازی مدرسه و روزنامه سعادت مظفری در این بازه زمانی رخ داده، جنبه‌های دیگری غیر از فعالیتهای گمرکی او نیز می‌تواند موردبررسی واقع شود. باید پذیرفت بخشی از گستردگی و تنوع تلاشهای مولیتور، بی‌ارتباط به جوانی و حس ماجراجویی او نیست. از آن گذشته ذکر دقیق و روزشمار خاطراتش، گنجینه ارزشمندی از اتفاقات دوره اقامتش در بوشهر را پیش روی محققان قرار داده است.

بررسی دقیق کارکرد و شیوه مدیریت بلژیکی‌ها در بوشهر و دیگر مراکز گمرکی کشور، بیان‌کننده دو ویژگی مثبت و منفی در عملکرد ایشان است. از یک سو نظم و انتظامی است که بر گمرکات کشور حاکم شد و در کنار آن درآمد گمرک به نحو قابل‌ملاحظه‌ای افزایش یافت. و از سوی دیگر این واقعیت تلخ است که این گروه به هر دلیل در امر آموزش و پیشرفت اتباع ایرانی در اداره گمرکات، تلاش ملموسی انجام نداده و چه بسا تعمداً در این زمینه کوتاهی کرده‌اند. با این حال و صرف‌نظر از داوری‌های مثبت و منفی، آنچه که از بررسی اسناد و مدارک به دست می‌آید، توفیق مستشاران بلژیکی در پی‌ریزی شالوده گمرک در ایران است. آن‌گونه که تا چند دهه بعد از خارج‌شدن آخرین گروه از بلژیکی‌های گمرک از ایران، سازمان اداری گمرک کماکان مبتنی بر نظام تأسیس‌شده به دست ایشان بود.

پی‌نوشت‌ها

1. Societe anonyme belge de Chemin de fer et Tramways en Perse.
2. Societe anonyme Belge des Verreries en Perse.
3. Compagnie generale Belge pour Eclairage et Chauffage en Perse.

۴. از محلات کنونی شهر بوشهر

۵. مولف این رساله که به کوشش غلامحسین زرگری‌نژاد جزو رسائل سیاسی عصر قاجار چاپ شده، مشخص نیست. هر چند زرگری‌نژاد به ظن قوی، رساله را از تالیفات مرتضی قلی‌خان صنایع‌الدوله می‌داند.

۶. یادداشتهای روزانه لامبرت مولیتور در حال حاضر در آرشیو شخصی یکی از نوادگان وی به نام مارک مولیتور در بروکسل نگهداری می‌شود.

۷. نخستین شماره روزنامه مظفری به تاریخ هفتم شوال ۱۳۱۹ منتشر شد.

8. M. Stas

استاس چند سال بعد به عنوان مدیر گمرکات شیراز منصوب شد که روابط خوب او با انگلیسی‌ها در برخی منابع منعکس شده است (محبوبی‌اردکانی، ۱۳۷۶: ۳۰۹/۲).

۹. این کشتی بعد از پرسپولیس، دومین کشتی ناوگان ایرانی در سواحل خلیج فارس به شمار می‌رفت که در ابتدا متعلق به فردی بلژیکی به نام سلیکا بود (سدیدالسلطنه، ۱۳۴۲: ۶۴۷).

منابع

آوری، پیترو، *تاریخ ایران: دوره افشار، زند و قاجار*، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، تهران، جامی، ۱۳۸۷.
تاریخ ایران، ش ۵/۶۳، ۱۰۳-۱۲۷.

جمالزاده، محمدعلی، *گنج شایگان، یا، اوضاع اقتصادی ایران*، برلین، مجله کاوه، ۱۲۹۶.

جمع و خرج سه ساله مدرسه مبارکه مقدسه سعادت مظفری بوشهر، شیراز، مطبعه محمدی، ۱۲۸۲.

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

دستره، آنت، *مستخدمین بلژیکی در خدمت دولت ایران*، ترجمه منصوره اتحادیه، تهران، تاریخ ایران، ۱۳۶۳.

دشتی، رضا، *تاریخ اقتصادی اجتماعی بوشهر در دوره قاجاریه با تکیه بر نقش تجار و تجارت*، تهران، پازینه، ۱۳۸۸.

رضاپور، عباس، «نگاهی به روابط دیپلماتیک ایران و بلژیک و مستشاران بلژیکی»، *تاریخ روابط خارجی*، دوره ۱۵، شماره ۶۰، ۵۹-۱۰۶، ۱۳۹۳.

زرگری‌نژاد، غلامحسین، *رسائل سیاسی عصر قاجار*، تهران، کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۰.
سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی، *بندرعباس و خلیج فارس: اعلام الناس فی احوال بندرعباس*، تصحیح احمد اقتداری، تهران، کتابخانه ابن‌سینا، ۱۳۴۲.

_____، *سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش*: مغاص اللثالی و منار اللیالی، تصحیح احمد اقتداری، تهران، امیرکبیر، ۱۳۸۶.

سعیدی‌سیرجانی، علی‌اکبر، *وقایع اتفاقیه: گزارش خفیه‌نویسان انگلیس در ولایات جنوبی ایران از سال ۱۲۹۱ تا ۱۳۲۲ قمری*، تهران، آسیم، ۱۳۸۳.

سعیدی‌نیا، حبیب‌الله، «تحولات تاریخی گمرک ایران و رونق اقتصادی در دوره قاجاریه»، *تاریخ ایران*، دوره ۲، شماره ۴، ۱۰۳-۱۲۸، ۱۳۸۸.

_____، گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت خلیج فارس در دوره قاجار، بوشهر، دانشگاه خلیج فارس، ۱۳۸۹.

علی‌زاده مقدم، بدرالسادات؛ هاشمی‌پور، ظهرا، «بررسی نقش آرامنه در گمرک بوشهر در دوره قاجار بر اساس اسناد این دوره ۱۲۱۰ تا ۱۳۳۲ ه.ق»، *یژوهشهای تاریخی*، دوره ۱۰، شماره ۴، ۱۹-۳۷، ۱۳۹۷.

فلور، ویلم، «تلگراف و پست بوشهر در روزگار قاجار»، *آنگاه*، ترجمه ایرج نبی‌پور و اسماعیل نبی‌پور، شماره ۱۰، ۳۲-۳۵، ۱۳۹۸.

کرزن، جورج ناتانیل، *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۸۷.

محبوبی‌اردکانی، حسین، *تاریخ موسسات تمدنی جدید در ایران*، تهران، موسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.

موحد، محمدعلی، *مبالغه مستعار: بررسی مدارک مورد استناد شیوخ در ادعا بر جزایر تنب کوچک، تنب بزرگ، ابوموسی، تهران، کارنامه*، ۱۳۸۱.

واتس، دادمور، *یادداشت‌های دادمور واتس*، ترجمه افشین پرتو، قم، صحیفه خرد، ۱۳۹۴.

وادالا، خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه شفیع جوادی، تهران، کتاب سحاب، ۱۳۶۴.

هاشمی‌پور، ظهرا، *آرامنه در بوشهر: از افشاریه تا پایان قاجاریه*، قم، صحیفه خرد، ۱۳۹۵.

یکتایی، مجید، *تاریخ گمرک ایران*، تهران، دانش، ۱۳۵۴.

Molitor, Lambert . *Papier Molitor* (unpublished)

Siassi, Ali Akbar, *La Perse au contact de l'occident, etude historique et sociale:*

Paris: E. Leroux, 1931.