

تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹ ایران و شوروی

سید حسن شجاعی دیوکلانی*

چکیده

یکی از اهداف انعقاد قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹ش/۱۹۴۱م ایران و شوروی، استفاده ترانزیتی از خاک شوروی جهت تداوم مبادلات تجاری با آلمان بود. این هدف در نتیجه تحولات جبهه‌های جنگ در قاره اروپا از تیر ۱۳۲۰ش با چالش جدی مواجه شد. بر این اساس، پژوهش پیش‌رو با هدف بررسی تأثیر جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق هدف ترانزیتی این قرارداد، در صدد است تا با استفاده از روش تحقیق تاریخی، به طرح این پرسش بپردازد که تحولات جنگ جهانی دوم چه تأثیری بر ناکامی اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی ۱۳۱۹ ایران و شوروی داشت؟ فرضیه تحقیق بر آن است که تغییر اهداف نظامی آلمان در جبهه‌های جنگ جهانی دوم و حمله به شوروی، موجبات ناکامی این قرارداد گردید. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که حمله آلمان به شوروی موجب در راه ماندگی کالاهای مبادلاتی میان ایران و آلمان در خاک شوروی گردید. این مشکل با حمله شوروی به ایران در سوم شهریور ۱۳۲۰ش و اشغال نیمه شمالی ایران توسط این کشور تشدید شد. شوروی‌ها پس از اشغال ایران، تمامی کالاهای صادراتی و وارداتی ایران را که در کارخانه‌ها، انبارها و گمرکات کشور موجود بود به بهانه آلمانی بودن، تصرف کردند و به این ترتیب، تحقق اهداف ترانزیتی این قرارداد، به شکست منتهی شد.

واژه‌های کلیدی: جنگ جهانی دوم، قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹/۱۹۴۰، ایران، شوروی.

* استادیار گروه تاریخ دانشگاه مازندران. h.shojaee@umz.ac.ir

| تاریخ دیافت: ۱۳۹۷/۰۹/۲۶ | تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۱/۲۵

۱. مقدمه

تحولات تاریخی ایران به واسطه موقعیت جغرافیائی آن در جنوب غرب آسیا به عنوان پل ارتباطی میان سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا، تحت تأثیر تحولات جهانی بود. این تأثیرپذیری با ادغام ایران در نظام جهانی سرمایه‌داری از قرن نوزدهم تشدید شد. در چنین شرایطی ایران به واسطه موقعیت جغرافیائی خود محل کشمکش قدرت‌های جهانی گردید و تحولات اقتصادی و سیاسی آن در نتیجه این کشمکش‌ها تحت تأثیر قرار گرفت. تأثیرپذیری تحولات اقتصادی و سیاسی ایران از کشمکش‌های قدرت‌های جهانی به طور خاص در قرن بیستم به بالاترین حد خود رسید.

جنگ‌های جهانی اول و دوم اوج کشمکش‌های اقتصادی و سیاسی قدرت‌های جهانی در درون مناسبات نظام سرمایه‌داری بود که به شکل مستقیم بر ایران تأثیر نهاد. این تأثیرگذاری‌ها در شرایطی اتفاق افتاد که ایران در هر دو جنگ جهانی اعلام بی‌طرفی کرده بود؛ ولی با وجود اعلام این بی‌طرفی، از پیامدهای این دو جنگ مخصوصاً جنگ جهانی دوم بی‌تأثیر نماند. این جنگ علاوه بر تأثیرگذاری بر سرنوشت کلان جامعه ایرانی در تمام حوزه‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی، بر تمام امور جزئی جامعه ایرانی در حوزه‌های مذکور نیز تأثیرگذار بود. در حوزه اقتصاد، بخش‌های مختلف کشاورزی، صنعت و تجارت نیز از پیامدهای جنگ بی‌تأثیر نماند. از جمله تأثیرهای جنگ جهانی دوم در بخش تجاری اقتصاد را می‌توان بر قرارداد بازرگانی و بحرییمائی ۱۳۱۹ ایران و شوروی مشاهده کرد. این قرارداد که تحت تأثیر شرایط جنگ و با هدف استفاده ترانزیتی از خاک شوروی، به منظور تداوم مبادلات تجاری با آلمان نازی در فروردین ۱۳۱۹ منعقد شده بود؛ در نتیجه تحولاتی که در جبهه‌های جنگ جهانی صورت گرفت با چالش‌های متعدد و در نهایت با ناکامی مواجه شد.

بر این اساس، این پژوهش در صدد است تا با استفاده از روش تحقیق تاریخی و بکارگیری اسناد و مدارک آرشیوی، به ویژه اسناد مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امورخارجه و سازمان اسناد ملی، به طرح این پرسش بپردازد که تحولات جنگ جهانی دوم چه تأثیری بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحرییمائی ۱۳۱۹ ایران و شوروی داشت؟ فرضیه تحقیق بر آن است که تغییر اهداف نظامی آلمان در جبهه‌های جنگ جهانی دوم و حمله به شوروی موجبات ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی این قرارداد گردید.

بر این اساس، مقاله پیش‌رو بررسی تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی انعقاد قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹ ایران و شوروی را که فاقد پیشینه پژوهش است به عنوان هدف تحقیق قرار داده است. نخستین گام در راه تحقق هدف این پژوهش، بررسی اهداف ترانزیتی انعقاد قرارداد بازرگانی و بحریمائی ایران و شوروی در سال ۱۳۱۹ است که این مسأله در ادامه مقاله مورد بررسی قرار گرفته است.

۲. اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹.ش

جنگ جهانی دوم در شرایطی آغاز شد که از همان ماه‌های ابتدائی وقوع آن، محاصره دریائی با هدف ممانعت دشمن از دستیابی به کالاهای حیاتی توسط طرف‌های درگیر جنگ به عنوان یک استراتژی نظامی مورد توجه متفقین قرار گرفت (گرنویل، ۱۳۷۷: ۴۵۱). در راستای تحقق این هدف، کابینه انگلستان در نوامبر ۱۹۴۰م طرح محاصره دریائی آلمان را به تصویب رساند (پیرن، بی تا: ۶۲۲). اجرای این استراتژی با توجه به برتری قدرت دریائی انگلستان موجب کندی و یا قطع ارتباط آلمان با طرف‌های تجاری‌اش می‌شد. محاصره دریائی آلمان توسط انگلستان و متفقین، مشکلات فراوانی در تداوم روابط تجاری میان ایران و این کشور که از سال ۱۳۱۴ش به واسطه نیازهای متقابل اقتصادی، روابط پایاپای برقرار کرده بودند ایجاد کرد. نیاز ایران به صدور مواد اولیه و کسب درآمد از محل صدور این مواد برای تأمین منابع مالی مورد نیاز برای اجرای سیاست صنعتی‌سازی و نیاز آلمان‌نازی برای تأمین مواد اولیه مورد نیاز صنایع خود، به ویژه صنایع نظامی این کشور (کلاف و دیگران، ۱۳۶۸: ۱۲۰) به منظور نائل شدن به هدف تأمین فضای حیاتی به عنوان شعار اصلی سیاسی-اقتصادی هیتلر و حزب نازی (داب، ۱۳۷۹: ۳۷۸) موجب شد تا ایران و آلمان در صدد برقراری مبادلات تجاری پایاپای از طریق انعقاد قرارداد تسویه محاسبات تجاری برآیند. بر اساس این نیازهای متقابل بود که نخستین گام برای برقراری مناسبات اقتصادی از سوی آلمان از جانب روزنبرگ^۱ رئیس دفتر امور سیاست خارجی حزب نازی برداشته شد و دفتر وی با همکاری چند شرکت آلمانی دست به اقداماتی برای گسترش روابط تجاری با ایران زد (پیرا، ۱۳۷۹: ۲۴۹).

در پی این اقدام سفارت ایران در برلین مأمور بررسی این موضوع و چگونگی برقراری و گسترش روابط اقتصادی با آلمان شد. حاصل این بررسی ارائه گزارشی در تیر ۱۳۱۴ش

^۱ . Rosenberg

از سوی سفارت ایران به وزارت امور خارجه مبنی بر اعلام آمادگی آلمان برای برقراری مبادلات تجاری پایاپای و شرایط آلمان در خصوص نحوه این مبادلات بود (ساکما، شناسه سند ۱۹۱۸۳:۲۴۰۰۱۴۰). پس از این گزارش، دولت ایران هیأتی را به رأی مذاکره به آلمان اعزام کرد. نتیجه مذاکرات این هیأت با طرف آلمانی انعقاد قرارداد تصفیه محاسبات تجاری در آبان ۱۳۱۴ بود (همان، سند شماره ۲۴۰۰۲۰۶۸۷:۱۱۶-۱۱۴).

پس از انعقاد این قرارداد حضور هیأت ایرانی در آلمان به منظور توسعه و تحکیم روابط تجاری چند ماه دیگر ادامه پیدا کرد. انعقاد پروتکل محرمانه مبادلات تجاری ایران و آلمان در بهمن ۱۳۱۴ نتیجه فعالیت‌های اعضای این هیأت بود (ساکما، شناسه سند ۲۴۰۰۱۲۰۲۳:۵). ماده اول این پروتکل اجازه می‌داد اجناس آلمانی طبق صورت رسمی سهمیه آزاد وارد ایران شود. در مقابل و بر اساس ماده دوم پروتکل دولت آلمان به صورت نامحدود اجازه داد برخی از اجناس ایرانی که عمدتاً مواد اولیه کشاورزی و دامی بودند به آلمان وارد شود. این اجناس عبارت بودند از: قالی، گردو، خشکبار، گندم، جو، ارزن، برنج، پنبه خام، پشم خام گوسفند، کرک شتر به صورت خام و جوشیده، موی بز به صورت خام و جوشیده، پيله ابریشم، پوست و چرم خام، پوست خام، روده گوسفند، مستخرجات حیوانات، فضولات ابریشم... (ساکما، شناسه سند ۲۴۰۰۱۲۰۲۳:۶-۵). درخواست آلمان برای واردات مواد اولیه از ایران در پروتکل‌های مبادلات محرمانه در سال‌های بعد، مخصوصاً پروتکل‌های محرمانه مبادلات تجاری سال‌های ۱۳۱۷ (همان، شناسه سند ۲۴۰۰۱۲۰۲۲:۹-۷) و ۱۳۱۸ (همان، شناسه سند ۲۴۰۰۲۲۱۴۸:۵-۱) افزایش یافت.

به این ترتیب در پی انعقاد این قراردادها آلمان نازی تبدیل به طرف اول مبادلات تجاری با ایران شد. در چنین شرایطی محاصره دریائی آلمان موجب کندی و یا قطع ارتباط تجاری میان ایران و آلمان می‌شد؛ زیرا کشتی‌های حامل کالا میان ایران و آلمان توسط نیروهای متفقین (زاهدی، ۱۳۲۳: ۱۱۳) به خصوص انگلستان (استادوخ، سال ۱۳۱۸، کارتن ۵۲، پرونده ۱۳۱: ۳۹ و ۵) و فرانسه (استادوخ، سال ۱۳۱۸، کارتن ۵۲، پرونده ۱۳۱: ۹۲) مورد توقیف قرار می‌گرفت. در کنار توقیف کشتی‌های حامل کالاهای مبادلاتی میان ایران و آلمان، ناتمام ماندن حمل کالاهای مبادلاتی میان دو کشور در مسیر دریائی (ساکما، سند شماره ۲۴۰۰۱۳۹۹۵: ۳۰)، متوقف ماندن حمل کالاها در بنادر مبدأ (همان، شناسه سند ۲۴۰۰۲۴۹۲۳: ۱۵؛ همان، شناسه سند ۲۴۰۰۳۷۸۴۶: ۴) و یا حتی پناهنده شدن

تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی | ۱۱۷

کشتی‌های حامل کالا میان دو کشور به کشورهای دیگر (استادوخ، سال ۱۳۱۹، کارتن ۵۳، پرونده ۱۷: ۴۷) از دیگر مشکلات ایجاد شده در مبادلات تجاری میان ایران و آلمان بود. بروز چنین مشکلاتی در نتیجه جنگ جهانی دوم، به ویژه شروع جنگ در جبهه‌های غربی اروپا موجب شد تا رفت و آمد کشتی‌های آلمانی برای حمل کالاهای مبادلاتی میان دو کشور از سال ۱۳۱۸ و ۱۳۱۹ در مقایسه با سال ۱۳۱۷ با کاهش جدی مواجه شود. بر اساس آمارهای اداره کل گمرک کشور از ورود و خروج کشتی‌های خارجی در تمامی بنادر جنوبی ایران، آمار کشتی‌های آلمانی ورودی به بنادر جنوبی کشور از ۱۳۵ کشتی ورودی با ظرفیت ۵۱۷,۰۲۶ تن و ۱۳۶ کشتی خروجی با ظرفیت ۶۹۹,۲۲۹ تن در سال اقتصادی اول تیر ۱۳۱۶ تا ۳۱ خرداد ۱۳۱۷ (آمار بازرگانی ایران با کشورهای خارجه، سال اول تیر ۱۳۱۶ تا ۳۱ خرداد ۱۳۱۷: ۵۵۷-۵۵۸) به ۷۶ کشتی ورودی با ظرفیت ۳۵۰,۱۳۲ تن و ۷۲ کشتی خروجی با ظرفیت ۳۳۰,۰۹۱ تن در سال ۱۳۱۸ (همان، ۱۳۱۸: ۵۲۰-۵۲۱) و بدون ورود و خروج هیچ کشتی آلمانی در سال ۱۳۱۹ کاهش یافت (همان، ۱۳۱۹: ۵۲۴-۵۲۵).

به وجود آمدن چنین مشکلاتی ضرورت اتخاذ تدابیر جدید برای تداوم مبادلات تجاری با آلمان را از جانب حکومت پهلوی الزامی کرد. بر پایه چنین ضرورتی، ایران به ناچار می‌بایست به دنبال پیدا کردن راه‌های جدید مبادلاتی با آلمان باشد. در شرایطی که راه دریائی مبادلات تجاری با آلمان با خطر مواجه شده بود، راه زمینی بهترین و تنها راه برقراری ارتباط و ترانزیت کالا میان دو کشور بود. برقراری ارتباطی زمینی با آلمان از سه طریق ترکیه، عراق و شوروی امکان‌پذیر بود. ترکیه علی‌رغم برخوردار بودن از موقعیت مکانی و جغرافیائی مساعد فاقد راه زمینی مناسب برای این مبادلات بود (مجله اطاق تجارت، سال هشتم، شماره ۱۴۷: ۹). راه زمینی عراق هم به دلیل تکمیل نشدن راه آهن بغداد به موصل مناسب برای برقراری راه مبادلاتی زمینی با آلمان نبود (استادوخ، سال ۱۳۱۹، کارتن ۵۲، پرونده ۶: ۹)؛ اما شرایط شوروی برای استفاده از راه‌های زمینی این کشور برای مبادله و ترانزیت کالا با آلمان متفاوت بود. این کشور از راه‌های شوسه، راه آهن و بنادر مناسب برای برقراری روابط مبادلاتی ایران با آلمان برخوردار بود (الهی، ۱۳۶۱: ۶۹). با توجه به برخوردار بودن از چنین مزایایی شوروی به عنوان کشور برقرار کننده راه مبادلاتی و ترانزیتی در اولویت قرار گرفت. برای تحقق این مهم، حکومت ایران به آلمان پیشنهاد کرد که دو کشور مشترکاً دیپلماسی خود را جهت راضی کردن حکومت

شوروی جهت فراهم آوردن تسهیلات ترانزیتی میان ایران و آلمان بکار گیرند. این پیشنهاد ایران به آلمان تحت تأثیر به وجود آمدن روابط حسنه پس از انعقاد پیمان عدم تجاوز میان ایران و شوروی صورت می‌گرفت (کنز، ۱۳۸۱: ۱۷۹). پیشنهاد ایران مورد قبول دولت آلمان قرار گرفت و سفیر این کشور در مسکو مأموریت یافت که سفیر ایران در مسکو را جهت ارائه پیشنهادهای مورد نظر ایران به مقامات شوروی پشتیبانی کند (الهی، ۱۳۶۱: ۷۰). بنابراین، با همکاری آلمانی‌ها زمینه‌های مذاکرات میان ایران و شوروی فراهم گردید که انعقاد قرارداد ۱۶ ماده‌ای بازرگانی و بحریمائی ۵ فروردین ۱۳۱۹ ایران و شوروی نتیجه این مذاکرات بود (مجموعه قوانین و مقررات سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۰ هجری شمسی، ۱۳۸۸: ۲/۱۶۶۷).

مفاد اول، دوم، سوم، چهارم، هشتم، دهم و یازدهم از مفاد ۱۶ ماده‌ای قرارداد بر ایجاد تسهیلات مبادلاتی و ترانزیتی میان دو کشور متمرکز بود. در میان این مفاد هفت‌گانه، مواد اول، دوم، دهم و یازدهم نقش بیش‌تری در برطرف کردن مشکلات مبادلاتی و ترانزیتی میان ایران و آلمان از طریق خاک شوروی ایفا می‌کردند و از اهمیت بالایی برخوردار بودند. در ماده اول قرارداد، مقرر شده بود تا از محصولات طبیعی و صنعتی که مبدأ آن خاک گمرکی یکی از طرفین معاهدتین باشد در موقع ورود به خاک گمرکی طرف متعاقد دیگر حداقل حقوق گمرکی و سایر عوارضی که در تعرفه گمرکی و قوانین کشور وارد کننده پیش‌بینی شده و یا خواهد شد، گرفته شود. در ماده دوم، مقرر گردیده بود تا هر یک از طرفین معاهدتین متقبل شوند که به طرف دیگر رژیم کامله الوداد مطلق را واگذار نمایند. در ماده دهم، مقرر گردیده بود تا با در نظر گرفتن منافع بازرگانی ایران و به موافقت ماده ۲۰ عهدنامه مورخ ۲۶ فوریه ۱۹۲۱م ایران و اتحاد شوروی سوسیالیستی روسیه و برای تصریح مدلول آن، اتحاد شوروی اجازه ترانزیت آزاد را از خاک خود برای محصولات طبیعی و صنعتی ایران به مقصد هر کشور ثالثی را دهد. و در مقابل ایران هم از طرف خود اجازه ترانزیت آزاد را از خاک خود برای محصولات طبیعی و صنعتی اتحاد شوروی به مقصد هر کشور ثالثی دهد. همچنین، بر اساس بند ۳ این ماده از قرارداد اتحاد شوروی اجازه ترانزیت آزاد را از خاک خود به ایران برای محصولات طبیعی یا صنعتی که مبدأ آن محصولات، کشورهایی باشد که با اتحاد شوروی عهدنامه، مقاوله‌نامه و یا قرارداد بازرگانی داشته باشد، دهد. در ماده یازدهم مقرر شده بود طرفین متعاقدین موافقت می‌نمایند که رژیم کامله الوداد را در حمل مسافر، باگاژ، کالا و سایر بار و بنه به وسیله

راه آهن و به طور عموم از راه خشکی و آب و هوا به صورت متقابل به یکدیگر اعطا نمایند (ساکما، شناسه سند ۸۲۹۹/۲۴۰: ۲۱-۵).

انعقاد قرارداد بازرگانی و بحریمائی میان ایران و شوروی ۱۳۱۹ در شرایطی که جنگ جهانی دوم در جبهه های غربی اروپا در جریان بود و محاصره دریائی آلمان در این جبهه ها شرایط را برای مبادلات تجاری ایران با این کشور از طریق دریا را دچار بن بست می کرد، گام مهمی برای تداوم این مبادلات بود. برداشتن چنین گامی اگرچه در روی کاغذ و در متن قرارداد گام مهمی برای تداوم مبادلات تجاری ایران و آلمان بود؛ اما در عمل تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد منوط به حسن عملکرد حکومت شوروی بود. عملکرد حکومت شوروی در زمینه تحقق اهداف ترانزیتی ایران از انعقاد قرارداد در سه مرحله زمانی متأثر از تحولات جنگ جهانی قابل بررسی است. نخستین مرحله این عملکرد از زمان انعقاد قرارداد تا حمله آلمان به شوروی است که در ادامه مقاله مورد بررسی قرار می گیرد.

۳. عملکرد شوروی در چارچوب تحقق اهداف قرارداد پیش از حمله آلمان

عقد قرارداد بازرگانی و بحریمائی میان ایران و شوروی تصور آغاز دوره ای جدید در روابط جدید میان دو کشور در دوره پهلوی اول را ایجاد کرده بود. در سایه ایجاد چنین تصویری بود که در همان روز انعقاد تفاهم و به منظور حسن عملکرد دو طرف در اجرای آن، میان مظفر اعلم وزیر امور خارجه ایران و فیلیمونو سفیر کبیر شوروی در تهران به عنوان نمایندگان امضاء کننده قرارداد، هشت یادداشت حول چهار محور مبادله شد (نامه اطاق بازرگانی، سال یازدهم، شماره ۲۲۴، اردیبهشت ۱۳۱۹: ۱۸-۱۴). محور چهارم این یادداشت ها مربوط به شرایط حمل و نقل و ترانزیت کالا از خاک دو کشور و همچنین مسائل مربوط به تسویه حساب بین راه آهن های شوروی و ایران بود. در این راستا، فیلیمونو طی یادداشتی به اعلم از وی درخواست کرد تا با توجه به انعقاد قرارداد، مسائل مربوط به شرایط حمل و نقل و ترانزیت کالا از خاک دو کشور و همچنین مسائل مربوط به تسویه حساب بین راه آهن های شوروی و ایران تنظیم شود و در ظرف مدت کم تر از سه ماه کنفراسی در همین زمینه در مسکو برگزار گردد. این درخواست فیلیمونو با موافقت

¹ . Filimono

اعلم طی یاداشتی به وی اعلام شد (نامه بازگانی، سال سوم، شماره ۳، خرداد ۱۳۱۹: ۶۹-۶۸).

انعقاد قرارداد بازرگانی و بحریمائی و مکاتبات پس از آن برای حکومت ایران نوید بخش همراهی حکومت شوروی برای رفع مشکلات ایجاد شده در مبادلات تجاری میان ایران و آلمان بود. در چنین شرایطی ایران به دنبال تحقق عملی اهداف ترانزیتی قرارداد برآمد. در این میان، به طور خاص برای حکومت ایران، حمل کالاهائی که وزارتخانه‌های دولت به شرکت‌های آلمانی سفارش داده بود حائز اهمیت بود. کالاهایی که از جانب حکومت ایران به شرکت‌های آلمانی سفارش داده می‌شد به دو صورت به ایران تحویل داده می‌گردید. اولین روش تحویل به صورت سیف (CIF) بنادر ایران بود که در آن شرکت‌های آلمانی فروشنده موظف به تحویل کالاها به بنادر ایران بودند. روش دوم، به صورت فوب (FOB) بود که در آن شرکت‌های آلمانی محصول را در محل کارخانه تولید کالا و یا عرشه کشتی حامل کالا تحویل می‌دادند که نحوه حمل آن‌ها به ایران به عهده وزارتخانه‌های سفارش دهنده کالاها بود (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۱).

پس از شروع جنگ جهانی و برای حمل کالاهای دولتی که به صورت فوب خریداری می‌شد، اداره بازرایی خشکی و دریائی ایران موسوم به ایران‌بار با تصویب هیأت وزیران در پائیز سال ۱۳۱۸ به عنوان یکی از ادارات زیر مجموعه وزارت دارائی تأسیس شد (ساکما، شناسه سند ۸۷۳۷/۲۴۰: ۱). ناکامی‌های این اداره در حمل کالاهای سفارش داده شده از آلمان و اروپا علی‌رغم همراهی‌های حکومت در جهت اعزام یک هیأت نظامی از ایران به شهر برن سوئیس برای پیگیری و حمل کالاهای خریداری شده به ایران (همان، شناسه سند ۱۴۷۱۸/۲۴۰: ۳)، تأسیس کنسولگری در بندر تریست ایتالیا با همین هدف (استادوخ، سال ۱۳۱۸، کارتن ۵۲، پرونده ۱۳۱: ۷۳) و مذاکره با شرکت‌های کشتی‌رانی کشورهای بی‌طرف برای حمل کالا از اروپا به ایران (همان، سال ۱۳۱۸، کارتن ۵۲، پرونده ۱۳۱: ۷۳)، موجب شد تا این اداره به نمایندگی از جانب وزارت دارائی در پنجم شهریور ۱۳۱۹ قراردادی ۴۰ ماده‌ای با شرکت حمل و نقل بین‌المللی شنگر آلمان برای حمل کالاهای وزارتخانه‌های ایران و ادارات تابع آن‌ها از طریق خاک شوروی منعقد کند (ساکما، شناسه سند ۱۶۳۳۱/۲۴۰: ۳۲-۲۵).

^۱ . Shenger

تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی | ۱۲۱

در ماده اول این قرارداد مقرر شده بود که ایران بار حمل کلیه کالاهای متعلق به وزارتخانه‌های دولت شاهنشاهی ایران و ادارت تابعه آن‌ها و ادارات مستقل و بنگاه‌های دولتی به استثنای وزارت جنگ را که از کشور آلمان و نواحی متصرفی آلمان خریداری نموده به شرکت شنگر واگذار نماید (همان، شناسه سند ۱۶۳۳۱/۰۲۴۰:۲۵). در ماده ششم قرارداد مقرر شده بود که انتخاب مسیر حمل کالا با در نظر گرفتن کوتاه‌ترین زمان و ارزان‌ترین مسیر حمل کالا به عهده شرکت حمل و نقل شنگر باشد (سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۱۶۳۳۱/۰۲۶:۲۴۰).

بر اساس این ماده از قرارداد شرکت شنگر موظف بود کالاهای خریداری شده توسط ایران را در بندر هامبورگ آلمان بارگیری و از آن‌جا به بندر ریگا در شوروی حمل و از آن بندر به وسیله راه آهن به مرز ایران و شوروی و یا بندر بادکوبه در دریای مازندران و از آن‌جا به یکی از بنادر دریای مازندران ارسال کند و به ایران تحویل دهد (استادوخ، سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۱۰: ۲؛ ساکما، شناسه سند ۱۶۳۳۱/۰۲۴۰:۲۶). برای حمل کالاها از چنین مسیری نمایندگان بازرگانی ایران در هامبورگ و تریست موظف بودند اظهارنامه‌ای به پیوست صورت مشخصات کالا و گواهی‌نامه مبدأ در سه نسخه برای نمایندگان بازرگانی شوروی در برلین ارسال دارند که پس از رسیدگی توسط آن‌ها پروانه صادر نمایند. در این صورت حمل کالا از شوروی منوط به وصول پروانه عبور بود (همان، شناسه سند ۱۳۹۹۶/۰۲۴۰:۱۵). پس از صدور این پروانه از جانب حکومت شوروی شرکت‌های حمل و نقل از جمله شرکت شنگر موظف بودند تا پس از وارد کردن کالا به خاک شوروی در کنار بارنامه آلمانی بارنامه روسی نیز تهیه کنند (استادوخ، سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۱۰: ۲).

پس از انعقاد این قرارداد با شرکت شنگر، وزارت دارائی طی بخشنامه‌ای به تمام وزارتخانه‌های کشور از آنان درخواست کرد تا به منظور تسریع حمل کالاهای خریدار شده از آلمان و کشورهای اشغال شده توسط این کشور از طریق خاک شوروی نوع و قیمت کالاهای سفارش داده شده، وزن کالاهای سفارش شده، تاریخ انعقاد قرارداد خرید، نام نماینده فروشنده، نام کارخانه فروشنده و کشور آن، تاریخ تحویل کالا طبق قرارداد، مقدار کالای آماده حمل در کارخانه، تعیین چگونگی تحویل کالا و محل تحویل آن و توضیحات ضروری دیگر را به وزارت دارائی ارائه دهند (ساکما، شناسه سند ۱۶۳۳۱/۰۲۴۰:۱۲۹).

پس از امضای تفاهم، چنین به نظر می‌رسید که مشکل ترانزیت کالا میان ایران و اروپا، به ویژه مشکلات واردات کالا از آلمان حداقل برای کالاهای دولتی از طریق ترانزیت کالا از خاک شوروی حل شود. اما این خوش‌بینی در سایه عملکرد حکومت شوروی به دلیل کارشکنی‌های آن‌ها در حمل کالاهای وارداتی ایران حتی پیش از حمله آلمان به شوروی محقق نشد. حکومت شوروی با وجود قرارداد بازرگانی و بحریمائی و در شرایطی که در اوج مناسبات دوستانه با آلمان پس از امضاء پیمان عدم تجاوز با آلمان بود (کنز، ۱۳۸۱: ۱۷۹)؛ حاضر به همکاری با ایران جهت ایجاد تسهیل در امور مبادلاتی و ترانزیتی نگردید و به بهانه‌های مختلف در این زمینه کارشکنی می‌کرد. نمونه‌ای از این کارشکنی‌ها را می‌توان در گزارش هادی سپانلو، یکی از اعضای هیأت اعزامی ایران در تریست که مأمور وصول و ارسال کالاهای خریداری شده ایران به کشور بود مشاهده کرد.

نامشخص بودن مدت زمان صدور پروانه‌های عبور کالا از خاک شوروی توسط این حکومت شوروی که در برخی مواقع صدور این پروانه‌ها از ده روز تا بیش‌تر از یک ماه به طول می‌انجامید، خارج شدن اختیار حمل کالا از دست ایران و شرکت‌های حمل‌ونقل طرف قرارداد ایران پس از ورود کالاها به خاک شوروی، معطل کردن کالاهای وارداتی ایران در بنادر شوروی به بهانه نبود وسایل حمل‌ونقل، محدود کردن میزان سهمیه کالاهای ترانزیتی ایران از خاک شوروی توسط نمایندگان حکومت این کشور و ممانعت از حمل کالاهای ساخته شده کشورهای تحت اشغال آلمان، از جمله کارشکنی‌های حکومت شوروی در جهت استفاده ترانزیتی از خاک این کشور برای حمل کالا به ایران بود که در گزارش‌های سپانلو به آن‌ها اشاره شد (ساکما، شناسه سند ۱۳۹۹۶: ۲۴۰۰: ۲۳-۲۰). در نتیجه همین کارشکنی‌ها بود که تا پیش از حمله آلمان به شوروی، ترانزیت و حمل ماشین‌آلات کارخانه کنسروسازی شاهی (استادوخ، سال ۱۳۱۹، کارتن ۵۲، پرونده ۵۴: ۲)، لوازم یدکی کارخانه قند کرج (ساکما، شناسه سند ۱۹۷۵۲: ۲۴۰۰: ۱۵-۱) و مواد مصرفی مورد نیاز کارخانه دخانیات (همان، شناسه سند ۲۴۰۰۹۸۴۱: ۲) در سال ۱۳۱۹ و ماشین‌آلات و لوازم یدکی کارخانه جوراب‌بافی وزارت پیشه و هنر و دستگاه‌های حرارتی پرورشگاه پسران (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۱۳ و ۳۴)، در سال ۱۳۲۰ که قرار بود با توجه به قرارداد بازرگانی ۵ فروردین ۱۳۱۹ از طریق شوروی به ایران صورت گیرد با مشکل جدی مواجه شد.

تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی | ۱۲۳

مشکل ترانزیت کالا از طریق خاک شوروی در نتیجه عملکرد کارشکنانه حکومت این کشور تنها مختص کالاهای وارداتی دولتی نبود. این مشکل برای واردکنندگان و صادرکنندگان ایرانی کالاها در بخش خصوصی بیش‌تر از بخش دولتی بود. واردات کالا از آلمان و اروپا توسط بازرگانان ایرانی در نتیجه کارشکنی‌های حکومت شوروی نیز تا پیش از حمله آلمان به این کشور با مشکل مواجه گردید. در نتیجه این وضعیت بود که واردات کالاهای مختلفی مانند دارو (ساکما، شناسه سند ۲۴۰/۱۷۵۴۶: ۳۲)، نخ (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۴۴: ۱) ظروف، اسباب‌بازی، آلات موسیقی، واکس (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۴۸)، مواد شیمیائی (ساکما، شناسه سند ۲۴۰/۱۷۵۴۶: ۳) و غیره، دچار مشکل شد. علاوه بر واردات، تجار ایرانی در انتقال کالاهای صادراتی خود از شوروی به آلمان و اروپا نیز با مشکل و کارشکنی حکومت شوروی مواجه شدند. فرش، روده و خشکبار (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۲۵)، از جمله این کالاها بودند که ترانزیت آن‌ها از خاک شوروی به آلمان با وقفه و مشکل مواجه گردید. در نتیجه بروز این مشکلات بود که در فروردین ۱۳۲۰ نخست‌وزیر از وزارت بازرگانی درخواست کرد تا با نمایندگان بازرگانی شوروی برای رفع این مشکلات مذاکره کنند (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۱۱). برای تحقق این مهم اگرچه وزارت امور خارجه هم در فروردین ۱۳۲۰ از طرف نخست‌وزیر مأموریت یافت تا با مقامات شوروی مذاکره کند (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۷)؛ اما این اقدامات به دلیل بروز تحولات جدید در جبهه‌های جنگ جهانی دوم ناکام ماند. این شرایط در پی تغییر تمرکز حملات نظامی آلمان از جبهه‌های غربی اروپا به جبهه‌های شرقی در این قاره بود. این تغییر تمرکز و حملات نظامی آلمان از جبهه‌های غربی به جبهه‌های شرقی، حمله آلمان به شوروی را به همراه داشت. حمله آلمان به شوروی تأثیر مهمی بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹ ایران و شوروی داشت که این مسأله در ادامه مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۴. تأثیر حمله آلمان به شوروی در عدم تحقق اهداف قرارداد

حمله آلمان به شوروی در ۲۲ جون ۱۹۴۱م/ ۱ تیر ۱۳۲۰ به منزله چرخش اهداف نظامی آلمان در جبهه‌های جنگ جهانی از جبهه‌های غربی اروپا مخصوصاً با محوریت حمله به انگلستان، به جبهه‌های شرقی در این قاره با محوریت حمله به شوروی بود. هیلتر تصور

می‌کرد که با اجرای طرح نظامی بارباروسا که در خود حمله و اشغال نظامی برق‌آسای شوروی را در برنامه داشت می‌تواند در تابستان ۱۹۴۱م و تا پیش از رسیدن فصل سرما شوروی را اشغال کند (کندی، ۱۳۸۲: کتاب دوم/۳۴۶). در خصوص اهداف هیتلر از انجام این حمله نظرهای متفاوتی وجود دارد. تلاش پیشگیرانه برای جلوگیری از حمله شوروی به آلمان (چرنین، ۱۳۸۶: ۱۷۱-۱۷۰) و تلاش آلمان برای اشغال این کشور در راستای ایجاد امپراتوری مستعمراتی از جوامع نیمه‌صنعتی کشورهای شرق اروپا و اقوام اسلاو (داب، ۱۳۷۹: ۳۸۲؛ تاپتون و آلدریچ، ۱۳۷۵: ۸)، از جمله دیدگاه‌های ارائه شده در خصوص اهداف حمله هیتلر به شوروی است. حمله آلمان به شوروی با هر هدفی که هیتلر آن را دنبال می‌کرد علاوه بر تحولات جنگ جهانی؛ بر تحولات سیاسی و اقتصادی ایران نیز تأثیر گذاشت. نمونه‌ای از این تأثیرگذاری در تحولات اقتصادی ایران را می‌توان در تأثیری که این حمله بر قرارداد بازرگانی و بحریپیمائی ۱۳۱۹ ایران شوروی گذاشت مشاهده کرد. از آن‌جا که انعقاد این قرارداد با هدف استفاده ترانزیتی از خاک شوروی به منظور تداوم مبادلات تجاری با آلمان نازی منعقد گردید؛ حمله نظامی آلمان به شوروی تحقق اهداف ترانزیتی ایران از انعقاد قرارداد را با چالش‌ها و موانع جدی مواجه کرد.

چالش‌ها و موانع ایجاد شده در روند تبادل کالا میان ایران و آلمان از خاک شوروی نه تنها از زمان حمله آلمان به شوروی، بلکه از زمان بروز اختلاف و سوءظن‌ها میان دو کشور آغاز شده بود. گزارش اداره اقتصادیات وزارت امور خارجه اشاره می‌کند که چهار ماه پیش از حمله آلمان به شوروی واردات کالا توسط تجار ایرانی از طریق خاک شوروی در نتیجه بروز اختلاف‌های سیاسی بین مقامات دو کشور با مشکل مواجه گردید (استادوخ، سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۱۰: ۲).

در این میان اما حمله آلمان به شوروی روند ترانزیت کالا از خاک شوروی را با مانع جدی‌تری مواجه کرد و اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریپیمائی را وارد مرحله ناکامی خود کرد. این حمله در نخستین گام روند ترانزیت کالا از طریق خاک شوروی را با مشکل در راه ماندگی مواجه کرد. این مشکل هم‌گریبان‌گیر کالاهای وارداتی دولتی و هم‌گریبان‌گیر کالاهای وارداتی بخش خصوصی گردید. واردات سیصد تن مفتول آهنی اداره کل معاملات خارجی وزارت دارائی (ساکما، شناسه سند ۲۴۰/۱۷۵۴۶: ۵۷) و ماشین‌آلات کارخانه‌های ذوب‌آهن وزارت پیشه‌و هنر (استادوخ، سال ۱۳۲۴، کارتن ۳۹، پرونده ۲۷: ۱۱)، از جمله کالاهای وارداتی دولتی و پنج صندوق نخ و مقداری واکس

تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی | ۱۲۵

تجارتخانه ابوطالب طالبیان (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۳۰) و سی تن فولاد شرکت محمد جعفر محلوجی و شرکا (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۴۴)، از جمله کالاهای وارداتی بخش خصوصی بودند که با حمله آلمان به شوروی با مشکل در راهماندگی در خاک شوروی مواجه شدند.

علاوه بر ترانزیت کالاهای وارداتی، ترانزیت کالاهای صادرات ایران نیز از خاک شوروی، دچار سختی شد. به عنوان مثال صد هزار رشته روده صادراتی به آلمان متعلق به تجارتخانه رحمانیان در خاک روسیه در تیرماه ۱۳۲۰ با مشکل در راهماندگی روبه‌رو شد. به همین دلیل وزارت بازرگانی در اول مرداد این سال از وزارت امور خارجه درخواست کرد تا اقدامات مؤثری جهت بازگرداندن این کالا از شوروی به عمل آورد (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۳۷).

تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریپیمائی ۱۳۱۹ ایران و شوروی، پس از حمله آلمان به شوروی در گام دوم از مرداد ۱۳۲۰ مخصوصاً در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی با مانع دیگر مواجه شد. این مانع در نتیجه بهانه‌جویی‌های مقامات حکومت شوروی ایجاد می‌گردید. مقامات این کشور مدعی شدند که کالاهای ایرانی که از خاک شوروی به آلمان ترانزیت می‌شوند توسط ایران به صورت فب به این کشور صادر می‌گردند و پس از عبور از مرز ایران مربوط به بازرگانان ایرانی نمی‌باشد. این ادعا که از سوی سفارت کبرای شوروی در تهران مطرح گردید (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۴۸)، به منزله مقدمه‌سازی مقامات حکومت شوروی برای مصادره کالاهای صادراتی و وارداتی ایران بود که از خاک شوروی ترانزیت می‌شدند.

چنین اظهار نظری حکومت ایران و به طور خاص وزارتخانه‌های دارائی، بازرگانی و امورخارجه را به تکاپو واداشت تا اقدامات لازم را جهت رفع مشکل در راهماندگی و مصادره کالاهای صادراتی و وارداتی ایران انجام دهند. در نخستین گام بانک ملی از جانب وزارت دارائی در مرداد ۱۳۲۰ موظف شد تا از افتتاح و تمدید اعتبار برای خرید کالاهای آلمانی خوداری کند (ساکما، شناسه سند ۱۷۵۴۶/۲۴۰: ۴۴). همچنین وزارت دارائی در مرداد ۱۳۲۰ در صدد تهیه لیستی از کالاهای خریداری شده دولتی از آلمان و پیگیری وضعیت حمل آن‌ها از خاک شوروی برآمد (همان، شناسه سند ۱۷۵۴۶/۲۴۰: ۲۳). وزارت بازرگانی هم در راستای تحقق این مهم دست به اقداماتی زد. اقدامات این وزارت بیش‌تر معطوف به مکاتبه با وزارت امورخارجه و درخواست از این وزارتخانه

برای مذاکره با مقامات شوروی و پیگیری وضعیت کالاهای وارداتی (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۴۸) و صادراتی در راه‌مانده در خاک شوروی بود (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۲۵).

به عنوان مثال وزارت بازرگانی در ۱۱ مرداد ۱۳۲۰ از وزارت خارجه درخواست کرد تا با مقامات شوروی در خصوص تسریع در ارسال کالاهای وارداتی ایران از آلمان که در بنادر باطوم، بادکوبه و سایر خطوط ترانزیتی این کشور قرار دارند مذاکره کنند. همچنین درخواست نمود به اطلاع مقامات شوروی برساند که کالاهائی که بازرگانان ایرانی از طریق خاک شوروی به آلمان صادر می‌کنند قبل از صدور به فروش نرسیده و این کالاها به صورت امانی به نمایندگان این تجار و تجارتخانه‌ها در آلمان ارسال می‌شود و پس از ارسال به مقصد فروخته می‌شود (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۵۲).

در پی ارسال چنین درخواست‌هایی بود که وزارت خارجه در صدد پیگیری این وضعیت برآمد و اداره دوم سیاسی خود را مأمور رایزنی با سفارت کبرای شوروی در تهران کرد. در زمان انجام مذاکره سفیر شوروی در تهران به مسأله کالاهای صادراتی ایران واکنش نشان داد و ادعا کرد که کلیه کالاهائی که از ایران خارج می‌شود معمولاً به صورت فب است و زمانی که از مرز ایران می‌گذرد مربوط به بازرگانان ایرانی نیست. پس از این ادعا سفیر شوروی که به منزله آلمانی تلقی شدن کالاهای صادراتی و حق این کشور برای مصادره کالاها بود، وزارت خارجه از وزارت بازرگانی درخواست کرد تا وضعیت کالاهای صادراتی ایران را که به صورت ترانزیت از خاک شوروی حمل می‌شوند در خصوص فب یا سیف بنادر بودن آن‌ها مشخص کند (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۴۲).

در حالی که حکومت ایران و وزارت‌خانه‌های مربوطه در تلاش برای حل مشکلات ناشی از در راه‌ماندگی و احتمال مصادره کالاهای صادراتی و وارداتی ترانزیتی ایران در خاک شوروی بودند؛ این تلاش‌ها در نتیجه به وجود آمدن تحولی جدید در عرصه تحولات جنگ جهانی با چالش‌ها و موانع جدی‌تری مواجه شد. این تحول جدید که در نتیجه تصمیم متفقین برای حمایت نظامی از شوروی در جنگ با آلمان آشکار شد، با حمله متفقین و شوروی به ایران همراه شد. حمله شوروی به ایران زمینه‌ساز ناکامی قطعی تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹ ایران و شوروی گردید که در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۵. نقش حمله شوروی به ایران بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد

حمله شوروی به ایران در سوم شهریور ۱۳۲۰ش به بهانه حضور کارشناسان و متخصصان آلمانی در ایران که متفقین آن‌ها را جاسوسان آلمانی تلقی می‌کردند صورت گرفت. حضور کارشناسان آلمانی در ایران برای سایر قدرت‌های اروپائی مسأله‌ای سؤال برانگیز بود و همواره به آن با دیده تردید نگریسته می‌شد. در مهر ۱۳۱۵ شارژدافر فرانسه در ملاقات با رئیس اداره سوم وزارت امور خارجه ایران به واسطه نگرانی حضور کارشناسان و متخصصان آلمانی در ایران عنوان کرد: «مسلم است هر آلمانی که به خارج اعزام می‌شود باید عضو حزب ناسیونال سوسیالیست باشد و اعضای حزب مزبور در هر جا هستند باید مجری نظریات سیاسی دولت آلمان باشند» (استادوخ، سال ۱۳۱۵، کارتن ۵۲، پرونده ۹: ۳). بر این اساس به حضور کارشناسان و متخصصان آلمانی از همان ابتدا و پیش از شکل‌گیری دسته‌بندی‌های سیاسی و نظامی جناح‌های درگیر در جنگ جهانی دوم از سوی سایر رقیبان با دیده شک و تردید نگریسته می‌شد. همین نگرش با آغاز جنگ به بدبینی منتهی گشت. به منظور برطرف کردن همین بدبینی بود که رضاشاه در ۲۵ تیر ۱۳۱۹ به تمام وزارتخانه‌ها اعلام کرد تا بدون هماهنگی با وزارت جنگ متخصصین خارجی خود را به سمت مرزها اعزام نکنند (ساکما، شناسه سند ۲۴۰۰۱۱۱۴۴: ۱۰). این اقدام‌ها اگرچه تا پیش از حمله آلمان به شوروی می‌توانست مؤثر باشد؛ اما با حمله آلمان به شوروی شرایط تغییر کرد و مسأله حضور متخصصان آلمانی به مسأله‌ای بغرنج در مناسبات ایران و متفقین تبدیل شد.

حمله آلمان به شوروی که موجب اتحاد انگلستان و شوروی شد، زمینه را برای اعمال فشار مشترک دو کشور به ایران جهت اخراج متخصصان آلمانی فراهم کرد. در ۱۲ ژوئیه ۱۹۴۱ / ۲۱ تیر ۱۳۲۰ دو کشور پس از امضاء یک قرارداد همکاری یادداشتی به وزیر امور خارجه ایران تقدیم کردند و از دولت ایران خواستند تا اتباع آلمانی را به این دلیل که امنیت ایران را به خطر می‌اندازند از کشور اخراج کند؛ اما دولت ایران در ۷ مرداد این درخواست را رد کرد (الهی، ۱۳۶۱: ۱۳۳-۱۳۲).

مخالفت ایران با درخواست متفقین از یک سو و قیام رشید عالی گیلانی در عراق علیه انگلیسی‌ها به تحریک جاسوسان آلمانی از سوی دیگر، موجب شد تا نگرانی‌های متفقین از حضور متخصصان و مستشاران آلمانی در ایران افزوده شود (اسکراین، ۱۳۶۳: ۱۳۵۷). این نگرانی‌ها در حالی ابراز می‌شد که بخش قابل توجهی از این متخصصان و

کارشناسان صنعتی در ایران را آلمانی‌ها و اتریشی‌های یهودی مهاجر تشکیل می‌دادند که در نتیجه سیاست‌های نژادی رژیم نازی مجبور به مهاجرت از کشور خود شده بودند (آذری شهرضایی، ۱۳۷۴: ۱۱۴). در چنین شرایطی نیروهای متفقین در سوم شهریور ۱۳۲۰ به بهانه جاسوس بودن متخصصان و مستشاران آلمانی ایران را اشغال کردند تا از خاک ایران جهت ارسال کمک نظامی به شوروی استفاده کنند. اشغال ایران نقش مهمی در ناکامی کامل تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریمائی ایران و شوروی ایفا کرد. نخستین عاملی که موجبات این ناکامی را فراهم کرد تصرف کالاهای وارداتی و صادراتی ایران بود که به صورت ترانزیتی از خاک شوروی حمل می‌شد. بهانه حکومت شوروی در تصرف این کالاها تعلق آن‌ها به آلمانی‌ها بود (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۳،۳: ۳).

این تصرف‌ها علاوه بر کالاهای وارداتی دولتی مانند لوازم ماشین‌آلات کارخانه ذوب آهن وزارت پیشه‌و هنر (استادوخ، سال ۱۳۲۴، کارتن ۳۹، پرونده ۲۷: ۲۱-۱۱)، کالاهای وارداتی تجار و تجارت‌خانه‌های ایرانی را نیز شامل می‌شد؛ به عنوان مثال هشت صندوق از کالاهای وارداتی تجارت‌خانه ضامنیان (همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۳۴: ۱)، چهل صندوق مقرر^۱ وارداتی تجارت‌خانه زمردیان (همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۱۰: ۲) و پنج صندوق نخ و شش صندوق واکس فلز تجارت‌خانه ابوطالب طاللیان (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۴۴: ۲-۱) از جمله کالاهای وارداتی ترانزیتی ایران از طریق خاک شوروی بودند که پس اشغال ایران توسط این کشور مورد تصرف قرار گرفتند. در کنار کالاهای وارداتی ایران، کالاهای صادراتی ایرانی نیز که جهت صدور به آلمان از خاک شوروی ترانزیت می‌شدند نیز مورد تصرف حکومت این کشور قرار گرفت. گزارش مورخ ۱۸ دی ۱۳۲۰ وزارت بازرگانی به وزارت امور خارجه حاوی لیست طویل و چند صفحه‌ای است که در آن به کالاهای ایرانی صادراتی به آلمان که از خاک شوروی ترانزیت می‌شد و مورد تصرف قرار گرفت اشاره می‌شود. فرش، مغز گردو، هسته تلخ، هسته بادام، پشم شسته، تخم یونجه، رازیانه، برگه، آلوچه خشک و غیره، از جمله این کالاها بودند (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۲: ۷۷-۷۴).

تصرف کالاهای ترانزیتی ایران در خاک شوروی واکنش حکومت ایران را در پی داشت. به عنوان نمونه در بهمن ۱۳۲۰ وزارت امور خارجه با ارسال یادداشتی به سفارت

۱. عایقی از جنس چینی که در محل اتصال کابل‌های برق با دکل یا تیربرق به کار می‌رود.

تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی | ۱۲۹

کبرای شوروی در تهران ضمن اعتراض به این عمل، اعلام کرد که فقط مقامات دولت شاهنشاهی ایران می‌توانند در مورد کالاهای وارداتی و صادراتی کشور شاهنشاهی و وضعیت آن‌ها اظهار نظر کنند (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۳، ۲۳: ۳). در کنار این اعتراض‌های رسمی، سرکنسول‌گری ایران در بادکوبه از جانب اداره اقتصادیات وزارت امور خارجه مأمور رسیدگی به وضعیت کالاهای تصرف شده ایران در خاک شوروی شد (همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۹: ۱). تحقق این هدف اما منوط به همکاری مقامات شوروی بود (همان، سال ۱۳۲۴، کارتن ۳۹، پرونده ۲۷: ۱۰).

در راستای انجام این همکاری اگرچه مقامات شوروی در آبان ۱۳۲۰ کمیسیون دولتی حمل و نقل خود را با هدف حل تمامی مسائل و مشکلات حمل و نقلی و ترانزیتی به تهران اعزام کردند (همان، کارتن ۵۲، پرونده ۱۹۷: ۱)؛ اما گزارش فروردین سال ۱۳۲۱ سرکنسول بادکوبه به اداره اقتصادیات وزارت امور خارجه نشان می‌دهد که مقامات حکومت شوروی در عمل سیاستی مغایر با این همراهی ظاهری اتخاذ کرده بودند. در این گزارش عنوان می‌شود که مقامات شوروی در خصوص کالاهای تصرف شده ایران در خاک آن کشور تنها به دادن وعده همکاری در جهت دستیابی ایران به این کالاها در هر مذاکرات اکتفا می‌کردند و در عمل کالاهای تصرف شده ایرانی در خاک شوروی را در مغازه‌های شهرهای این کشور به فروش می‌رساندند (همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۹: ۱).

حکومت شوروی افزون بر تصرف کالاهای ترانزیتی ایران در خاک سرزمین خود، با تصرف کالاهای وارداتی و صادراتی ایران در گمرکات شمال کشور موجب ناکامی قطعی تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریپیمائی ۱۳۱۹ میان دو کشور شدند. مقدمه تصرف کالاهای صادراتی و وارداتی ایران در گمرکات شمال کشور، اشغال گمرک‌های ایران در این مناطق بود. شوروی‌ها پس از اشغال نیمه شمالی ایران در شهریور ۱۳۲۰ گمرک‌های کشور در این مناطق، مانند گمرک بندرگز (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۲۱۶: ۳)، بندر شاه (همان، سال ۱۳۲۲، کارتن ۳۹، پرونده ۲۷: ۱)، بندر نوشهر (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۲۸۳: ۵)، بندر پهلوی (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸۷: ۹)، تهران (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۲۳: ۳)، تبریز، جلفا (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۲: ۵۵) و باجگیران (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۹: ۲۹) را تحت اشغال درآوردند.

پس از این اشغال بود که شوروهای‌ها شروع به دست‌اندازی و مصادره کالاهای وارداتی و صادراتی موجود ایران در این گمرک‌ها کردند. بهانه این مصادره‌ها تعلق داشتن کالاها به آلمان بود (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۲: ۸۲). شوروی‌ها با همین بهانه کالاهای مختلف صادراتی ایران مانند کتیرا (همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۳۹، پرونده ۱۸۹: ۱۵)، انواع خشکبار، پشم، پوست، روده، فرش، آب معدنی، تخم کرچک، پيله و فضولات ابریشم و مانند آن (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۲: ۶۲-۵۱) و همچنین انواع کالاهای وارداتی، مانند نوشت‌افزار (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸۳: ۱)، آهن و ورق سفید (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸۷: ۹)، قماش (همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۳۹، پرونده ۱۴: ۸)، رادیو، لوازم عکاسی، دارو، لوازم پزشکی، بلور، اجاق نفتی، سیم، میخ، بیل و کلنگ، اجناس بلور، لوستر، کارد و چنگال، یخچال، لوستر، چینی‌آلات، مواد شیمیایی (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۲: ۵۵ و ۷۹)، لوازم‌پدکی کارخانه شرکت ریسمان‌ریسی و پارچه‌بافی تهران را که صادرکنندگان و واردکنندگان آن‌ها تجار و بازرگانان ایرانی بودند در گمرک‌ها مصادره کردند (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸۹: ۱).

افزون بر کالاهای وارداتی و صادراتی تجار و تجارتخانه‌ها ایرانی، کالاهای وارداتی دولتی هم از گزند مصادره در گمرکات کشور در امان نماند. ماشین‌آلات اداره کل معادن (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۰۹: ۱۰)، ماشین‌آلات کارخانه دولتی چیست‌سازی بهشهر (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۶۳: ۱)، نهصد صندوق شیشه بیمارستان کاشان در گمرک پهلوی (همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۶۱: ۳۰)، لوازم‌پدکی کارخانه ذوب‌آهن در گمرک نوشهر (همان، سال ۱۳۲۴، کارتن ۳۹، پرونده ۶۱۰: ۱)، از جمله کالاهای وارداتی دولتی مصادره شده در گمرک‌های مناطق شمالی کشور پس از اشغال آن‌ها توسط شوروی‌ها بودند.

ادعای آلمانی بودن کالاهای صادراتی و وارداتی موجود در گمرکات ایران و مصادره آن‌ها توسط حکومت شوروی در حالی صورت می‌گرفت که طرز پرداخت بهای کالاهای وارداتی ایران به آلمانی‌ها و همچنین طرز دریافت بهای کالاهای صادراتی ایران از آلمانی‌ها، اثبات‌کننده خلاف ادعای مقامات شوروی در این زمینه بود. برای پرداخت بهای کالاهای وارداتی به آلمان ایران موظف بود تا بر اساس مقررات قرارداد تجاری پایاپای با آلمان بیست‌وپنج درصد بهای کالا را هنگام سفارش و هفتادوپنج درصد بهای

تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی | ۱۳۱

کالا را هنگام تسلیم اسناد حمل از طریق حساب تهاتری بانک ملی به شرکت‌ها آلمانی پرداخت کند (همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۲۳: ۳؛ پرونده ۳۴: ۱). این نحوه پرداخت کالا به منزله ایرانی بودن کالاهای وارداتی ایران از آلمان بود. همچنین انعقاد قرارداد میان اداره باربری خشکی و دریائی ایران و شرکت حمل و نقل بین‌المللی شنگر جهت حمل کالاهای وارداتی ایران از آلمان از طریق خاک شوروی نیز خود نشانه‌ای از ایرانی بودن کالاهای وارداتی دولتی از آلمان بود که در گمرکات ایران توسط شوروی‌ها مورد مصادره قرار گرفت.

در خصوص کالاهای صادراتی ایران به آلمان نیز مقامات شوروی ادعای آلمانی بودن و فروخته شده آن‌ها به آلمان قبل از خروج از گمرک را مطرح می‌کردند (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۲: ۲۷). این در حالی است که درخواست مورخ ۲۰ تیر ۱۳۲۰ اداره کل میوه ایران از وزارت بازرگانی جهت مذاکره این وزارت‌خانه با مقامات شوروی در خصوص فراهم آوردن تسهیلات حمل و نقل جهت ترانزیت میوه از شوروی به آلمان با هدف جلوگیری از بین رفتن محصولات صادراتی و از دست رفتن سرمایه بازرگانان ایرانی (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸: ۷۰)، نشانه ایرانی بودن کالاهای صادراتی موجود در گمرکات کشور است.

اقدام مأموران شوروی در مصادره کالاهای وارداتی و صادراتی موجود در گمرکات کشور اعتراض حکومت ایران را به همراه داشت. این اعتراض‌ها بیش‌تر از جانب وزارت امور خارجه به نمایندگی از طرف حکومت و وزارت‌خانه‌های ایران صورت می‌گرفت. برای نمونه فقط در ماه‌های مهر و آبان ۱۳۲۰ وزارت خارجه ایران هیچ‌ده یادداشت در اعتراض به مصادره کالاهای ایران در گمرکات شمال کشور به سفارت کبرای شوروی در تهران تسلیم کرد (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۲۲: ۴۵).

مقامات حکومت شوروی در مهر سال ۱۳۲۰ به مقامات وزارت خارجه ایران اعلام کردند که در صورت اثبات ایرانی بودن کالاهای مصادره شده در گمرکات کشور خسارت‌های ناشی از آن را پرداخت و قیمت آن را در تهران تسویه خواهند کرد (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۲: ۲۲). به چنین ادعائی از جانب مقامات ایرانی با دیده تردید نگریسته می‌شد. چنین تردیدی را می‌توان در گزارش وزیر اقتصاد و بازرگانی به نخست‌وزیر در ۲۲ مهر ۱۳۲۰ مشاهده کرد که در آن عنوان شده بود هدف مقامات شوروی از طرح این بحث آن است که «جو داده باشند و الا شاید برای خود آن‌ها هم تردید نباشد

از این که کالاهای مورد بحث کلاً متعلق به تجار ایران است» (همان، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۲: ۲۷). صحت چنین تردیدی اما با یاداشتی که سفارت کبرای شوروی به وزارت خارجه ایران در تاریخ ۹ دی ۱۳۲۰ ارسال کرد به اثبات رسید. در این یادداشت سفارت شوروی ضمن رد ادعایی تعلق کالاهای صادراتی و وارداتی موجود در گمرکات کشور به ایران، طرح این ادعا از سوی وزارت امورخارجه ایران را ناشی از اطلاعات کاذبانه شرکت‌ها و بازرگانان ایرانی در خصوص مصادره کالا توسط مقامات نظامی شوروی عنوان کرد که موجب گمراهی حکومت ایران و وزارت امورخارجه شده است (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۲۲: ۴۵).

مقامات حکومت شوروی به بهانه آلمانی بودن تنها به مصادره کالاهای موجود در گمرکات کشور اکتفا نکردند. آنان با این بهانه حتی کالاهای موجود در کارخانه‌ها و انبارهای مناطق شمالی کشور را هم مورد تصرف قرار دادند. به عنوان مثال، بر اساس گزارش وزارت اقتصاد دارایی در آبان ۱۳۲۰ ششصد تن پنبه موجود در کارخانه‌های پنبه پاک‌کنی بابل، بابلسر، ساری، و بهشهر در مازندران (همان، کارتن ۴۱، پرونده ۱۰۷: ۵) و هزار تن پنبه از انبارهای وزارت اقتصاد و دارایی در قوچان توسط مقامات نظامی شوروی مصادره و به این کشور حمل شد (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۰۷: ۱۱-۱۰).

چنین اقدامی از سوی حکومت شوروی در ایران اگرچه با بهانه تعلق این کالاها به آلمانی‌ها صورت می‌گرفت، اما در عمل نشان‌دهنده آن است که حکومت شوروی به کالاهای موجود در نواحی تحت اشغال خود به مثابه غنیمت جنگی می‌نگریست. برپایه همین نگرش بود که آن‌ها به تصرف کارخانه‌های مناطق تحت اشغال خود و مصادره اموال و لوازم یدکی این کارخانه‌ها مبادرت نمودند. اشغال بخش‌هایی از کارخانه تراورس شیرگاه (همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۸۱: ۳)، اشغال کارخانه تعمیرات ماشین آلات کشاورزی گرگان (همان، سال ۱۳۲۴، کارتن ۳۹، پرونده ۵۹۴: ۲)، اشغال کارخانه پنبه پاک‌کنی میانه (ساکما، شناسه سند ۱۲۹۵۴۰۰۲۴: ۴)، مصادره بخشی از لوازم یدکی کارخانه پنبه پاک‌کنی بهشه ر (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۲۷۷: ۱) و مصادره اتومبیل شرکت سهامی چوب‌بری تهران (استادوخ، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۳۰: ۴)، بر پایه همین نگرش صورت گرفت. به این ترتیب، اشغال ایران توسط شوروی در جنگ جهانی دوم نه تنها به منزله ناکامی کامل قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹ با شوروی بود؛ بلکه این اشغال به منزله مصادره تمامی کالاهای صادراتی و وارداتی ایران

در خاک شوروی، گمرک‌ها، کارخانه‌ها و انبارها توسط حکومت شوروی و حتی به منزله اشغال زیرساخت‌های اقتصادی ایران توسط این کشور بود.

نتیجه‌گیری

محاصره دریائی آلمان در جنگ جهانی دوم توسط متفقین، موجب شد تا ایران به منظور تداوم مبادلات تجاری خود با این کشور که از سال ۱۳۱۴ش پس از انعقاد قرارداد تصفیه محاسبات تجاری به طرف اول مبادلات تجاری ایران تبدیل شده بود از طریق دریا با بن‌بست مواجه شود. در چنین شرایطی ایران قرارداد بازرگانی و بحریپیمائی فروردین ۱۳۱۹ش خود را شش ماه پس از آغاز جنگ جهانی با هدف استفاده ترانزیتی از خاک شوروی برای تداوم مبادلات تجاری با آلمان منعقد کرد. انعقاد این قرارداد در ابتدا این امیدواری را برای دولت‌مردان ایرانی ایجاد کرد که با توجه به برخورداری شوروی از زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقلی و ترانزیتی مشکل بن‌بست مناسبات تجاری با آلمان را برطرف می‌کند. این امیدواری اما در عمل محقق نشد. در تحقق نیافتن اهداف ترانزیتی این قرارداد اگرچه عملکردهای کارشکنانه مقامات شوروی تا پیش از حمله آلمان به شوروی در جنگ جهانی نقش داشت؛ اما در این میان آنچه که بیش از همه در ناکامی تحقق اهداف قرارداد نقش‌آفرینی کرد حمله آلمان به شوروی بود. با حمله آلمان به شوروی، ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی ایران از خاک این کشور به آلمان با مشکل در راه‌ماندگی مواجه شد. در راه‌ماندگی کالاهای صادراتی و وارداتی ایران تنها مانع تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریپیمایی ایران نبود. به این مشکل چالش ادعایی آلمانی بودن این کالاها از سوی مقامات شوروی و تلاش برای تصرف آن‌ها در زمان حمله آلمان به شوروی نیز اضافه گردید.

در چنین شرایطی و در حالی که حکومت ایران درگیر مذاکره و رایزنی برای رفع این مشکلات بود؛ حمله شوروی و متفقین به ایران اوضاع را بحرانی‌تر و تحقق این قرارداد را با ناکامی و انسداد کامل مواجه کرد. حمله شوروی به ایران و اشغال نیمه شمالی کشور توسط آن‌ها زمینه‌ساز تصرف کالاهای ترانزیتی صادراتی و وارداتی ایران در خاک شوروی به بهانه آلمانی بودن آن‌ها گردید. پس از اشغال ایران مقامات شوروی به این اندازه بسنده نکردند و با اشغال و تصرف گمرکات نواحی تحت اشغال خود، کالاهای وارداتی و صادراتی ایران در این گمرک‌ها را به بهانه آلمانی بودن تصرف و به شوروی منتقل کردند.

به این ترتیب، تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹ ایران و شوروی، در نتیجه بروز تحولات جدید در جبهه‌های جنگ جهانی دوم که ناشی از تغییر اهداف نظامی آلمان از جبهه‌های غربی اروپا با مرکزیت حمله به انگلستان به جبهه‌ها شرقی اروپا با محوریت حمله به شوروی بود با ناکامی مواجه گردید.

فهرست منابع و مأخذ

الف) کتب فارسی

- آذری شهرضایی، رضا (۱۳۷۴). *دولت ایران و متخصصان مهاجر آلمانی*، تهران: سازمان اسناد ملی ایران.
- اسکراین، سرکلارمونت (۱۳۶۳). *جنگ جهانی در ایران*، ترجمه غلامحسین صالحیار، تهران: انتشارات سلسله.
- الهی، همایون (۱۳۶۱). *اهمیت استراتژیکی ایران در جنگ جهانی دوم*، تهران: مرکز دانشگاهی.
- پیرا، فاطمه (۱۳۷۹). *روابط سیاسی- اقتصادی ایران و آلمان بین دو جنگ جهانی*، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
- پیرن، ژاک (بی‌تا). *جریان‌های بزرگ تاریخ معاصر*، ترجمه رضا مشایخی، ج ۲. تهران: کتابخانه ابن سینا.
- تاپیتون، فرانک و رابرت آلدریچ (۱۳۷۵). *تاریخ اقتصادی و اجتماعی اروپا*، ترجمه کریم پیرحیاتی، ج ۲، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- چرنین، رودولف (۱۳۸۶). *شکست تابوها*، ترجمه حسین دامغانی، تهران: انتشارات امیرکبیر.
- داب، موریس (۱۳۷۹). *مطالعاتی در زاد و رشد سرمایه‌داری*، ترجمه حبیب‌الله تیموری، تهران: نشرنی.
- زاهدی، علی (۱۳۲۳). *صنایع ایران بعد از جنگ*، تهران: بی‌نا.
- کلاف، شپر؛ مودی، توماس؛ مودی، کارل (۱۳۶۸). *تاریخ اقتصادی اروپا در قرن بیستم*، ترجمه محمدحسین وقار، تهران: نشر گستره.
- کندی، پل (۱۳۸۲). *ظهور و سقوط قدرت‌های بزرگ*، ترجمه ناصر موفقیان، کتاب دوم، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- کنز، پیتر (۱۳۸۱). *تاریخ اتحاد شوروی*. ترجمه علی مهدیان، تهران: انتشارات امیرکبیر.

تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی | ۱۳۵

- قوه قضائیه روزنامه رسمی کشور (۱۳۸۸). مجموعه قوانین و مقررات سالهای ۱۳۲۰-۱۳۰۰ هجری شمسی، ج ۲، تهران: روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران.
- گرنویل، جان (۱۳۷۷). تاریخ جهان در قرن بیستم، ترجمه جمشید شیرازی و دیگران، تهران: نشر و پژوهش فرزانه روز.

ب) مجلات

- وزارت دارائی، اداره کل گمرک، آمار بازرگانی ایران با کشورهای خارجه، سال اول تیر ۱۳۱۶ تا ۳۱ خرداد ۱۳۱۷.
- _____، آمار بازرگانی ایران با کشورهای خارجه، سال ۱۳۱۸.
- _____، آمار بازرگانی ایران با کشورهای خارجه، سال ۱۳۱۹.
- مجله اطاق تجارت. سال هشتم. شماره ۱۴۷، پانزده اول آذر ۱۳۱۵.
- مجله نامه اطاق بازرگانی، سال یازدهم، شماره ۲۲۴، اردیبهشت ۱۳۱۹.
- مجله نامه بازرگانی، سال سوم، شماره ۳، خرداد ۱۳۱۹.

ج) اسناد

- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ)
- استادوخ، سال ۱۳۱۵، کارتن ۵۲، پرونده ۹.
- _____ سال ۱۳۱۸، کارتن ۵۲، پرونده ۱۳۱.
- _____ سال ۱۳۱۹، کارتن ۵۲، پرونده ۶.
- _____ سال ۱۳۱۹، کارتن ۵۳، پرونده ۱۷.
- _____ سال ۱۳۱۹، کارتن ۵۲، پرونده ۵۴.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۰۷.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۰۹.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۳۰.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۸۱.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۲۱۶.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۲۷۷.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۲۸۳.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۲۲.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۲۳.
- _____ سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۲.

- سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۳,۳.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۲۹.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۴۴.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۶۳.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸۳.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸۷.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۸۹.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۹۷.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۳۹، پرونده ۱۸۹.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۳۹، پرونده ۴۱۴.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۹.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۱۰.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۲۳.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۳۴.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۵۰، پرونده ۶۱.
- سال ۱۳۲۲، کارتن ۳۹، پرونده ۲۷.
- سال ۱۳۲۴، کارتن ۳۹، پرونده ۲۷.
- سال ۱۳۲۴، کارتن ۳۹، پرونده ۵۹۴.
- سال ۱۳۲۴، کارتن ۳۹، پرونده ۶۱۰.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)
- ساکما، شناسه سند ۲۴۰/۸۷۳۷.
- شناسه سند ۲۴۰/۸۲۹۹.
- شناسه سند ۲۴۰/۰۱۶۳۳۱.
- شناسه سند ۲۴۰/۱۷۵۴۶.
- شناسه سند ۲۴۰۰۹۸۴۱.
- شناسه سند ۲۴۰۰۱۱۱۴۴.
- شناسه سند ۲۴۰۰۱۲۰۲۲.
- شناسه سند ۲۴۰۰۱۲۰۲۳.
- شناسه سند ۲۴۰۰۱۲۹۵۴.
- شناسه سند ۲۴۰۰۱۳۹۹۵.

تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی | ۱۳۷

- شناسه سند ۲۴۰۰۱۳۹۹۶
- شناسه سند ۲۴۰۰۱۴۷۱۸
- شناسه سند ۲۴۰۰۱۹۱۸۳
- شناسه سند ۲۴۰۰۱۹۷۵۲
- شناسه سند ۲۴۰۰۲۰۶۸۷
- شناسه سند ۲۴۰۰۲۲۱۴۸
- شناسه سند ۲۴۰۰۲۴۹۲۳
- شناسه سند ۲۴۰۰۳۷۸۴۶



The Impact of Evolutions of World War II on the Failure of Achieving the Transit Goals of the 1319 AH/ 1940 Soviet-Iranian Treaty of Commerce and Navigation

*Seyyed Hassan Shojaei Divkolaei**

Abstract

One of the goals of the 1319 AH/1940 Treaty of Commerce and Navigation between Iran and the Soviet Union was that Iran use the Soviet Union's land to continue the transit of goods to and from Germany. However, the achievement of this goal was challenged due to the evolutions in European battle fields in Tir 1320 AH/June 1941. Thus, the present historical research aspires to analyze the effect of the developments of World War II on the aforementioned goal. The research hypothesis is that the change in Germany's military aims in the battle fields of World War II and the invasion of the Soviet Union led to the failure of the transit goals of the treaty. The findings suggest that the German invasion of the Soviet Union in 1320 AH/1941 caused the stopping of the goods in transit between Iran and Germany and the Soviet Union's invasion of Iran on Shahrivar 3, 1320/ August 25, 1941 exacerbated the problem. The Soviets, following their invasion of Iran, seized all the goods that belonged to Iran and were stored in factory sites, warehouses, and customhouses under the pretext of being German merchandise, hence failing the transit goals of the treaty.

Keywords: World War II, 1319 AH/1940 Treaty of Commerce and Navigation, Iran, the Soviet Union

*Assistant Professor, Department of History, University of Mazandaran;

Email: h.shojaee@umz.ac.ir

| Received: December 17, 2018; Accepted: April 14, 2019|