

## **Obstacles to Development of Marine Commercial Economy in Qajar Iran: The Case of Pīrbâzâr**

Javad Morshedloo<sup>\*</sup>, Maghsoud Ali Sadeghi Gandomani<sup>\*\*</sup>

Jalal Karami<sup>\*\*\*</sup>, Hadi Baharloo<sup>\*\*\*\*</sup>

### **Abstract**

This article aims at providing an explanation for some aspects of the problem of development in Qajar Iran. It's Focus in on Pīrbâzâr, a famous village in Northern Province of Guilân, which hosted a growing volume of Russian-Iranian trade in late Qajar period and changed to be an important harbor up to the Russian Revolution. As a matter of fact, Russian development of Transcaucasian railway along with the launching a modernized shipment in the Caspian Sea in the second half of 19<sup>th</sup> century were the main causes behind an unprecedented growth of Iran-Russian trade. Meanwhile, lack of any modern infrastructure which linked Anzalī to Rasht, provided the opportunity for Pīrbâzâr to appear as the main harbor in this situation. Based on first hand sources as well as archival material and applying a descriptive-explanative approach, it seeks to explain how Russian-Iranian marine trade affected the traditional pattern of transportation in Guilân and what causes prevented Pīrbâzâr to become a modernized

\* Assistant professor of history, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran (corresponding author),  
J.morshedloo@modares.ac.ir

\*\* Associated professor of history, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran, m\_sadeghi@modares.ac.ir

\*\*\* Assistant Professor of Remote Sensing, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran,  
jl.karami@modares.ac.ir

\*\*\*\* Assistant professor of Russian Language, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran,  
baharloo@modares.ac.ir

Date received: 2022/10/17, Date of acceptance: 2022/12/16



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

harbor. This study may help us to attain a better understanding of the multidimensional problem of "development" in late Qajar Iran.

**Keywords:** Guilân, marine trade, Pīrbâzâr, railway, Russia.



## موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ایران دوره قاجاریه: نمونه بندر پیربازار

جواد مرشدلو\*

مقصود علی صادقی گندمانی\*\*، جلال کرمی\*\*\*، هادی بهارلو\*\*\*\*

### چکیده

در این مقاله می‌کوشیم تا ضمن تمرکز بر یک نمونه معین، ابعادی از مسئله توسعه در ایران روزگار قاجاریه را واکاوی کنیم. بندر پیربازار، به‌مثابه موضوع محوری پژوهش، یک آبادی کوچک در شمال مرداب انزلی بود که اهمیت آن از اواخر دوره صفوی به بعد افزایش یافت. این اهمیت در مرتبه نخست، مدیون موقعیت جغرافیایی مساعد این آبادی در میانه بندر انزلی و رشت، و امکانی بود که در نبود راه زمینی مناسب، برای اتصال با دریای خزر فراهم می‌آورد. از اواخر دوره قاجاریه، رونق روزافزون تجارت دریامحور ایران و روسیه و همزمان، گشایش راه آهن ماورای قفقاز، بندر پیربازار را به یک کانون پر جنب و جوش تبدیل کرد. همین عوامل زمینه‌ای فراهم کرد تا بندر مذکور، در یک مقطع گذرا، روندی از توسعه را تجربه کند. پرسشی که در کانون پژوهش حاضر قرار دارد، ناظر بر واکاوی زمینه، کیفیت و موانع پیش‌روی این تجربه از توسعه است. بررسی دقیق و مستند این نمونه، می‌تواند برای رسیدن به درک ژرف‌تری از سرشت توسعه در ایران دوره قاجاریه کارآمد باشد. به این منظور، روند تاریخی

\* استادیار گروه تاریخ، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران (نویسنده مسئول)، J.morshedloo@modares.ac.ir

\*\* دانشیار گروه تاریخ، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران، m\_sadeghi@modares.ac.ir

\*\*\* استادیار گروه سنجش از دور، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران، jl.karami@modares.ac.ir

\*\*\*\* استادیار گروه زبان روسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران، baharloo@modares.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۷/۲۵، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۰/۲۵



ظهور پیربازار در قامت یک لنگرگاه مهم در گیلان، الگوی توسعه و افول این بندر و عوامل زمینه‌ساز این تحولات بر مبنای اسناد آرشیوی و گزارش‌های دست اول بررسی شده است. رویکرد پژوهش توصیفی-تبیینی است و روش آن، واکاوی مسئله در چهارچوب کلان زمینه تاریخی مبتنی بر شواهد تجربی و با تمرکز بر یک نمونه خرد است. به این منظور، عوامل جغرافیایی، اقتصادی و فرهنگی به موازات هم و در بستر تاریخی متناسب با موضوع واکاوی شده است. نتیجه پژوهش حاکی از پیچیدگی ویژه مقوله توسعه در ایران این روزگار و دشواری دستیابی به استنباط‌های تعمیمی در این زمینه است.

**کلیدواژه‌ها:** پیربازار، تجارت دریامحور، توسعه، روسیه، گیلان.

## ۱. مقدمه

پیربازار یک آبادی قدیمی در متنه‌الیه شمالی تالاب انزلی است که در دوره ناصری و اواخر دوره قاجاریه پذیرای یک جریان تجاری پرحجم و فزاینده از روسیه و دریای خزر بود. رشته‌ای از عوامل، زمینه مساعدی فراهم آورد تا این آبادی برای یک دوره کوتاه به یکی از لنگرگاه‌های محوری ایران در شمال کشور تبدیل گردد. اهمیت پیربازار به موازات افزایش حجم تجارت دریایی ایران و روسیه و نیز، رونق مسافرت از مسیر دریای خزر و قفقاز، افزایش یافت به نحوی که در سالهای پایانی دوره قاجاریه سرمایه‌گذاری‌هایی در قالب ایجاد تأسیسات بندرگاهی مانند ساختمان گمرک، انبار، مسافرخانه، راه‌آهن و غیره توسط مقاطعه‌کاران داخلی و خارجی در آن صورت پذیرفت. با این حال، پیربازار رونق ماندگاری نداشت و پس از چند دهه رشد و شکوفایی شتابناک، در نشیب افول و زوال افتاد. با تأسیس دولت پهلوی و تحولات پس از انقلاب اکتبر، پیربازار به تدریج متروک شد و روزگار رونق آن نیز به فراموشی سپرده شد. اکنون این پرسش را می‌توان پیش کشید که چه عواملی زمینه این پدیده را فراهم آورد و آیا می‌توان از رهگذر بررسی تحولات پیربازار در این دوره زمانی مذکور به درکی از سرشت تجربه «توسعه» در دوره قاجاریه و موانع فراروی آن دست یافت؟ به نظر می‌رسد واکاوی دقیق روند رشد و افول پیربازار به مثابه یک لنگرگاه تجاری مهم در گیلان دوره قاجاریه در پیوند با اقتصاد تجاری دریامحور ایران و روسیه بتواند ما را به فهمی ژرف‌تر از مقوله توسعه در ایران این روزگار و سیاست‌های دولت در قبال آن رهنمون شود.

## ۱.۱ پیشینه پژوهش

به‌رغم اهمیت پیربازار و جایگاه ممتاز آن در حیات تجاری ایران عصر قاجاریه، هیچ پژوهش جدی و مسئله‌مندی درباره آن صورت نگرفته است. به جز چند تحقیق دیباچه‌وار که سرشت محلی دارد، عمده پژوهش‌های مرتبط با آن را مقالاتی تشکیل می‌دهد که در میانه مسائل و موضوعات دیگر به این مکان و تاریخچه آن نیز اشاره داشته‌اند. یکی از نمونه‌هایی که موضوع آن اندک سنخیتی با پژوهش حاضر دارد مقاله مفصلی است از کاظم بیگی (۱۳۸۵: ۹۳-۱۴۰) که در آن به مسئله ساخت راه شوسه در گیلان و واکنش مردم این زادبوم به آن پرداخته است. در این پژوهش که بر اسناد و مدارک دست اول مبتنی است، اشاره‌هایی نیز به پیربازار و سهم آن در ارتباطات تجاری ایران و روسیه آمده است. غلامی کفترودی نیز چند پژوهش درباره پیشینه تاریخی پیربازار به انجام رسانده است که می‌توان آنها را در ژانر تاریخ‌نگاری محلی غیرحرفه‌ای طبقه‌بندی کرد.<sup>۱</sup> دسته سوم از پژوهش‌ها بیشتر بر موقعیت جغرافیایی و حیات طبیعی پیربازار در پیوند با مسائل زیست‌محیطی یا گردشگری تمرکز جسته‌اند که با موضوع این پژوهش نسبتی ندارند. در پژوهش حاضر که با رویکرد مطالعات میان‌رشته‌ای انجام می‌شود، پیربازار و تجربه تاریخی توسعه در آن، در کانون یک مسئله وسیع‌تر قرار گرفته است. هدف آن است که از رهگذر واکاوی این تجربه در پیوند با اقتصاد تجاری دریامحور گیلان، ابعادی از مسئله توسعه در ایران دوره قاجاریه تحلیل و زوایایی از این مسئله غامض روشن شود.

## ۲. مسئله توسعه در ایران قاجاری

مسئله توسعه در ایران و موانع آن همواره پرسشی جدی فراروی اندیشمندان، پژوهشگران و نظریه‌پردازان حوزه علوم انسانی بوده است. پیشینه ظهور این مسئله را می‌توان به دوره قاجاریه رساند که ایرانیان از رهگذر تماس با روسیه و غرب یا حضور در «ممالک راقیه» به درکی از موقعیت کشور و جامعه خود دست یافتند و درباره عوامل انحطاط و عقب‌افتادگی به تأمل پرداختند. پرسش از انحطاط و عقب‌ماندگی در اواخر دوره قاجاریه و اوایل دوره پهلوی به گفتمان غالب در میان طیف متنوعی از متفکران منتقد و تجددگرای ایرانی تبدیل شد که هر یک از ایشان بسته به فهم خود از این مسئله، پاسخ متفاوتی به آن دادند.<sup>۲</sup> در عین حال، تأملات نظری درباره تجربه توسعه در ایران با تمرکز بر دوره قاجاریه که مدنظر ماست، بیش از چند دهه سابقه ندارد. در چند دهه اخیر، طیفی از پژوهشگران و اندیشوران ایرانی و خارجی، به‌ویژه

در دو حوزه جامعه‌شناسی و علوم سیاسی، در جهت صورت‌بندی مفهوم توسعه‌نیافتگی و واکاوی علل آن در ایران گام برداشته، به ارائه نظریه‌هایی در این زمینه روی آوردند. اغلب این پژوهشگران در توضیح عوامل توسعه‌نیافتگی، بر عوامل سیاسی داخلی یا مداخله خارجی دست نهاده و صرف‌نظر از تفاوت در رویکردها، به ارائه پاسخ‌های عام و فراگیر گرایش داشته‌اند.<sup>۳</sup> وانگهی، در کمتر نمونه‌ای شاهد بررسی مسئله از رهگذر ژرف‌نگری در شواهد تاریخی هستیم. دستمایه عمده این پژوهشگران نظریه‌ورز، دستاوردهای تحقیقی ایران‌شناسان و در بهترین حالت، متون و رساله‌هایی بوده که بیشتر نماینده دغدغه طیف محدودی از نخبگان جامعه است. یکی از معدود پژوهشگرانی که از این سطح عبور کرده و کوشیده است با نگاهی انتقادی به کلان‌روایت‌های غالب، ضمن واکاوی ژرف اسناد و مدارک تاریخی دست اول، تبیینی از مسئله توسعه و موانع آن در دوره قاجاریه به دست دهد، احمد اشرف (۱۳۵۹) است. اشرف با تمرکز بر یک مقطع مهم از تاریخ ایران یعنی روزگار مشروطه که شاهد تلاش‌هایی چشمگیر از سوی ایرانیان برای تأسیس نهادهای مالی، اقتصادی و صنعتی جدید بود، کوشیده است تبیینی از موانع مختلف فراروی این کوشندگان اعم از داخلی و خارجی به دست دهد. این پژوهش هم به لحاظ رویکرد نظری و هم از نظر مبنای استنادی، گام بزرگی در جهت فهم و تبیین تجربه توسعه در ایران عصر قاجاریه است. با این حال، نه در این پژوهش و نه بسیاری پژوهشهای دیگر، توجه درخوری به مقوله تجارت دریامحور ایران و روسیه، سهم این تجارت در توسعه ایران این روزگار، سرشت توسعه دریامحور و موانع ساختاری فراروی آن نشده است. در بخش بزرگی از پژوهش‌های این مقطع، مسائل سیاسی و اجتماعی بر محور تجربه مشروطه، بر مسائل دیگر سایه انداخته و در آن دسته از پژوهشها که مقوله تجارت محوریت داشته، تمرکز اصلی بر تبیین مساهمت بازرگانان در جنبش مشروطه‌خواهی و نتایج آن بوده است. کاظم‌زاده (۱۳۷۱) در پژوهش ماندگار خود به موضوع مناسبات تجاری ایران و روسیه در این دوره پرداخته و چشم‌اندازی فراگیر از موضوع به روی خواننده می‌گشاید. طبعاً آفق موضوعی گسترده‌ای که در امثال این پژوهش مدنظر بوده، مانع از بررسی لایه‌های زیرین و زوایای ظریف‌تر موضوع است.

در پژوهش حاضر قصد داریم با تمرکز بر یک نمونه خرد اما معنادار، جنبه‌های ظریف‌تری از مقوله توسعه در دوره قاجاریه را نمایان کنیم. چند ویژگی معین، تجربه بندر پیربازار را نمونه ممتازی برای این بررسی قرار می‌دهد؛ نخست اینکه بندر مذکور در کانون شریان تجاری شمال ایران قرار داشت؛ شریانی که حجم تجارت آن سهم معینی در تحمیل اراده بیرونی در جهت

نوسازی زیرساخت‌های ارتباطی و نظام مالی ایفا کرد. دوم اینکه تجربه بندر پیربازار نمونه ملموسی از شتابزدگی و فقدان راهبرد در زمینه توسعه را به نمایش می‌گذارد. در واقع، افزایش چشمگیر رفت‌وآمد از مسیر مرداب و نوسازی لنگرگاه و تأسیسات بندر انزلی توسط روسها، توسعه پیربازار را ضرورت بخشید، اما زمینه چنین توسعه‌ای فراهم نبود. سرمایه‌گذاری مقطعه‌کاران روس در جهت توسعه این بندر نیز بر بنیاد شالوده سستی صورت گرفت که پایه‌های حقوقی آن محکم نبود. سوم اینکه، تجربه مذکور در یک مقطع زمانی ویژه اتفاق افتاد که ایران شاهد گذار از نظام استبدادی به حکومت مشروطه بود و گیلان یکی از کانونهای اصلی این تحول به شمار می‌رفت. رصد تحولات پیربازار در این مقطع پرتلاطم که علاوه بر انقلاب مشروطه، جنگ جهانی اول و انقلاب روسیه را هم از سر گذرانند، می‌تواند ما را به درک پیامدهای ملموس این رخدادها برای ایران دست‌کم در همین مقیاس محدود رهنمون‌گردد. سرانجام اینکه، در تجربه موردنظر، جلوه‌ای پیچیده و مسئله‌مند از موضوع را می‌توان دید که سرشت فرهنگی دارد و در بررسی‌های کلان، عمدتاً مغفول مانده است. این پدیده یعنی «وقف» به سهم خود جلوه‌ای از «ناهمزمانی» ساختاری فرهنگ سستی با سیاست‌های نوسازی را نشان می‌دهد.

### ۳. پیشینه تاریخی پیربازار

لنگرگاه پیربازار<sup>۴</sup> در متھالیه شمالی مرداب تاریخی انزلی<sup>۵</sup> به سبب موقع مساعد جغرافیایی، ژرفا و آبخور مناسب و فاصله کم از رشت، جذابیت طبیعی برای تبدیل به لنگرگاه داشت. این لنگرگاه‌های طبیعی را که امکان پهلو گرفتن شناورهای کوچک سستی و نقل و انتقال بار و مسافر از طریق دریا را فراهم می‌آوردند، از گذشته دور فرضه می‌نامیدند. شرایط اقلیمی خاص گیلان، بارندگی زیاد، وجود رودخانه‌های پرشمار، زمین‌های باتلاقی و نبود راه مناسب باعث می‌شد که بخش چشمگیری از ارتباطات محلی مردم گیلان نیز با همین کرجی‌ها میسر گردد. لنگرود، رودسر، گسکر، خممام و پیربازار، فرضه‌هایی در گیلان به شمار می‌آمدند که به ترتیب، پسرکرانه لاهیجان، فومنات و رشت را به دریا پیوند می‌دادند (عظیمی، ۱۳۹۵: ۲۵۵). طبق شواهد تاریخی، دست‌کم از دوره صفویه تا اوایل دوره قاجاریه، لنگرود پرفت‌وآمدترین لنگرگاه گیلان به شمار می‌آمد. بخش اعظم ارتباطات دریایی اعم از تجارت، دیپلماسی یا رفت‌وآمد به کرانه‌های شرقی، شمالی و غربی از طریق لنگرود صورت می‌پذیرفت که در مقایسه با کرانه انزلی و حوزه تالش کمتر درگیر توفان‌های شدید یا نوسان سطح دریا می‌گشت (Gmelin, 2007).

211). لنگرگاه پیربازار نیز به احتمال زیاد از سده‌های پیش مورد توجه مردم گیلان بود. اما رونق آن به عنوان لنگرگاه ارتباط مستقیم با وضعیت بندر انزلی داشت.

تا پیش از دوره صفوی، نویسندگان اندکی به پیربازار اشاره کرده‌اند. یکی از کاربردهای فرضه‌های گیلان امکانی بود که برای ارتباطات دریایی گیلان و شروان در کرانه غرب دریای خزر فراهم می‌آورد. امیره محمد رشتی، حاکم محلی رشت که در بیست و چهارم رجب ۸۶۳ از رقیب‌اش، نظام‌الدین یحیی شکست خورد و به بادکوبه گریخت، از طریق فرضه خمام سوار بر کشتی شد که در ضلع شرقی مرداب انزلی قرار داشت (مرعشی، ۱۳۶۴: ۲۹۲). اما فومنی ذیل روایت خود درباره گریز امیره‌دباج، حاکم محلی فومن به شروان اشاره کرده است که وی ظرف یک هفته «اسباب کشتی و کرجی» فراهم ساخته، از «سیاه‌رودان پیربازار به شروان گریخت تا از سَخَط شاه در امان ماند» (فومنی، ۱۳۴۹: ۶۱؛ نیز بنگرید به همان، ۱۰۱-۱۰۲).<sup>۷</sup>

علت کمی اشاره به پیربازار در مقایسه با رودسر و لنگرود، دو لنگرگاه شرق گیلان یا رودسر گسکر در غرب این دیار تا پیش از دوره صفویه را می‌توان این واقعیت دانست که در دوره مذکور کانون اصلی حیات اجتماعی و اقتصادی در شرق گیلان یا «گیلان بیه‌پیش»، لاهیجان و در غرب گیلان یا «گیلان بیه‌پس»، فومن بود. اهمیت اقتصادی و اجتماعی رشت و به تبع آن، پیربازار، از دوره صفوی روی در افزایش نهاد. علت این تغییر در مرتبه نخست، گسترش حیطه اقتدار دولت مرکزی به گیلان به زیان حکومت‌های محلی و سپس، رونق ارتباطات تجاری و دیپلماتیک با روسیه بود. رشت در کانون شاهراهی قرار داشت که قزوین، اصفهان و «عراق» را به دریای خزر پیوند می‌داد. پیربازار نیز در میانه یکی از مسیرهای این شاهراه قرار داشت که از راه مرداب به انزلی و دریای خزر پیوند می‌خورد. توسعه رشت بر بستر تجارت جهانی ابریشم و رونق محور شمال، در نیمه دوم دوره صفوی شتاب گرفت (Olearius, 1669: 291; Bushev, 1978: 185-189).<sup>۸</sup>

در پایان دوره صفوی، پیربازار یک لنگرگاه فعال بود که در کنار مردم محلی، تجار ارمنی و روسها نیز از آن برای ترابری آبی بهره می‌گرفتند (لاکهارت، ۱۳۷۰: ۲۱۰-۲۱۳).<sup>۹</sup> لشکرکشی به گیلان و تصرف رشت به دست سرداران پتر یکم در تابستان ۱۷۲۳/۱۱۳۵ نیز به احتمال از مسیر آبی انزلی به پیربازار انجام شده است (Listsov, 1951: 171-173). جیمز اسپیلمان، منشی سفارت جان التون که چند سال بعد از بازپس‌گیری گیلان از روسها توسط نادرشاه، بازدید از پیربازار داشت به موقعیت لنگرگاهی آن تصریح نموده و از وجود ساختمان گمرک و انبارهای تخلیه کالا از جمله چند انبار قدیمی متعلق به روسها در آن خبر می‌دهد (Spilmann, 1742: 14). طبعاً



موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ... (جواد مرشدلو و دیگران) ۳۰۹

این دگرگونی با اشغال ده ساله بخش‌هایی از گیلان از جمله رشت و رونق ارتباطات دریایی میان گیلان و روسیه ارتباط مستقیم داشت. دکتر جان کوک، جونا س هتوی و ساموئل گملین نیز که در سالهای بعد از پیربازار بازدید کردند این اطلاعات را تأیید و تکمیل کرده‌اند؛ در زمان دیدار هانوی، چند انبار و گمرکخانه در پیربازار فعال بود و کل کالاهایی که از گیلان به روسیه صادر می‌شد یا برعکس، در پیربازار بارگیری می‌شد (Hanway, 1753/1:21, 148). جان کوک، پزشک اسکاتلندی که حضور وی در گیلان به همراه هیئت سفارت روسیه، با آشفته‌بازار پس از کشته شدن نادرشاه همزمان شده بود، در دیدار شتابزده‌ای از پیربازار، آن را «بندر گیلان» وصف کرده است (Cook, 1770/2: 416). گملین نیز که چند دهه بعد، در آغاز دهه ۱۷۷۰ میلادی (نیمه دهه ۱۱۸۰ قمری) همزمان با حکومت خاندان زند بر ایران، از گیلان بازدید کرد، از وجود یک کاروانسرای کوچک در این مکان خبر می‌دهد (Gmelin, 2007: 147). چند سال بعد، در ۱۷۸۶/۱۲۰۰، هدایت‌الله خان فومنی، از برابر آقامحمدخان گریخته، «از رشت به پیربازار که قریب به بلده رشت است، رفته، بازار خودداری گرم نمود.» اما

چون دید که از ترکتازی سپاه جوان پادشاه جوانیخت کالای زندگی و سرمایه حیات پیر و جوان لشکر گیلانیه و بیارزه و رعیت پیربازار از دست رفته، زیان کلی و غبن فاحش در آن معامله حاصل و نقد می‌شود، کاروان عزیمت را به سالاری هزیمت به جانب بندر انزلی، که در چهارفرسخی رشت و کنار دریاست، فرستاد (ساروی، ۱۳۷۱: ۱۶۴-۱۶۶).

در ۱۸۰۵/۱۲۲۰ پیربازار آماج شپسخون یک گروهان روس به فرماندهی دریاسالار زاویلیشین (Zavilishin) قرار گرفت که قصد داشتند برای فشار بر دولت قاجاریه در قفقاز، جبهه‌ای از گیلان بگشایند. این نیروها در نبردی که در محل پیله‌داربن امروزی رخ داد، از منجم‌باشی و نیروهای گیلانی شکست خوردند، اما در مسیر بازگشت پیربازار را به آتش کشیدند (دنبلی، ۱۳۸۳: ۲۳۵-۲۳۶؛ ۱۲۲: Bournoutian, 2021). ژوبر که یکی دو سال بعد از این رخداد پیربازار را دیده بود، آن را دهکده کوچکی وصف می‌کند با دو سه خانه که بیشتر به درد انبار می‌خورد (ژوبر، ۱۳۴۷: ۳۲۵).

#### ۴. رونق تجارت دریامحور ایران و روسیه

مناسبات تجاری ایران و روسیه در نیمه دوم سده سیزدهم/نوزدهم رونقی بی‌سابقه یافت که نتیجه یک رشته تحول بلندمدت و عوامل کوتاه‌مدت بود.<sup>۱۰</sup> در دهه ۱۸۶۰ میلادی (۱۲۸۰)

هجری) روند نوسازی و صنعتی شدن در روسیه شتاب گرفت و زمینه برای ظهور یک طبقه بورژوازی سوداگر فراهم گشت. الغای نظام سیرف‌داری (Servage) و اصلاحات ساختاری الکساندر دوم (۱۸۵۵-۱۸۸۱ م.) سهم محوری در شتاب بخشیدن به این روند داشت (Moon, 2006: 401-408; Ananich, 2006: 370-371). پیامد این تحول برای ایران در چند حوزه جلوه کرد؛ در مرتبه نخست، ایران در کنار قفقاز و آسیای میانه به یکی از بازارهای اصلی اقتصاد تجاری و صنعتی روسیه تبدیل گشت. رونق بورژوازی صنعتی در روسیه مستلزم گسترش افق استعماری این قدرت نوظهور و رقابت آن با انگلستان بود. دولت روسیه با آگاهی از اهمیت راهبردی این بازار، سیاست حمایت از بورژوازی تجاری روس را در پیش گرفت (Kornoukhova, 2019: 665-674). نوسازی استعماری قفقاز و بهره‌برداری صنعتی از منابع نفت بادکوبه عامل مؤثر دیگری در این زمینه بود. بهره‌برداری از این ماده راهبردی از دهه ۱۸۷۰ م.، یعنی نزدیک به چهار دهه پیش از اکتشاف نفت در جنوب ایران، به معنای موقعیت برتر روسیه در مقایسه با رقیب غربی بود. کمابیش همزمان با این پیشرفت، ناوگان تجاری روسیه در دریای خزر نیز به فناوری مدرن مجهز شد و چند شرکت کشتیرانی مجهز از جمله کمپانی قفقاز-مرکوری (Caucasus & Mercury) راه‌اندازی شد که قرار بود در ترابری حجم فزاینده تجارت دریایی ایران و روسیه سهم اصلی را به خود اختصاص دهد.<sup>۱۱</sup>

در کنار اینها، تأسیس راه‌آهن ماورای قفقاز و توسعه آن تا بادکوبه (۱۸۶۵-۱۸۸۳ م.) عامل مهم دیگری بود که به افزایش تصاعدی ترابری کالا و مسافر از روسیه به ایران از راه گیلان و برعکس منجر شد. مجموع این پیشرفت‌ها به رونق بی‌سابقه تجارت روسیه و ایران از محور بندر انزلی به رشت انجامید. طبق آماري که جمالزاده از حجم این تجارت در آغاز سده بیستم میلادی به دست داده، بندر انزلی با ۴۸,۹۰۷,۹۸۹ مَن، پذیرای بیشترین سهم (معادل ۴۴٪) از کل حجم دادوستد خارجی ایران از بنادر و گمرکات اصلی کشور بود (جمالزاده، ۱۳۷۶: ۳۹). این درحالی بود که ایران در این روزگار، هیچ بندر یا لنگرگاه مدرن و مجهزی که امکان پهلو گرفتن کشتی‌های بزرگ بخار و تخلیه بار را فراهم آورد، در شمال کشور نداشت و ناخدایان روس ناچار بودند در فاصله نسبتاً زیادی از ساحل لنگر انداخته، بار و مسافر خود را از طریق کرجی‌ها به ساحل منتقل کنند. با این حال، اهمیت تجارت با ایران، روسیه را برانگیخت تا در آستانه سده بیستم میلادی از یک سرمایه‌گذار روس به نام پولیاکف حمایت کند تا با کسب امتیازی از ناصرالدین شاه، در جهت نوسازی بندر انزلی گام بردارد (Abramov, 2018: 22-26). با این تحول، حجم تجارت دریامحور بندر انزلی «روزبه‌روز در تزايد» نهاد (جمالزاده، ۱۳۷۶: ۴۸).

## ۵. توسعه پیربازار

با تبدیل انزلی به مهمترین بندر تجاری ایران در نیمه دوم سده سیزدهم/نوزدهم، لنگرگاه پیربازار نیز در مسیر پویایی و توسعه قرار گرفت. این تحول چنانکه اشاره شد نتیجه دو پیشرفت مهم در حوزه استعماری روسیه یعنی نوسازی کشتیرانی تجاری روسیه در دریای خزر و افتتاح راه‌آهن ماورای قفقاز بود.<sup>۱۲</sup> توجه ویژه دولت روسیه به قفقاز، روند نوسازی در این بخش از قلمرو استعماری اش را اولویت بخشید. راه‌اندازی راه‌آهن ماورای قفقاز یکی از نمودهای این سیاست بود. همزمان، افزایش رفت‌وآمد کشتی‌های بخار روسی در میانه بادکوبه و بندر انزلی امکانی فراهم آورد تا مسافرت از این مسیر برای ایرانی‌ها جذابیت ویژه‌ای پیدا کند. این مسافران شامل طیف متنوعی از مردم با خاستگاه اجتماعی متفاوت از شاه و شاهزادگان تا وزیران و سفیران و دیوانیان و بازرگانان و مسافران حج و دیگران می‌شد. نبود سازوکار مدونی برای ثبت تردد مسافران در گمرک پیربازار یا انزلی مانع از آن می‌شود که برآورد آماری دقیق یا حتی نزدیک به واقعیتی از شمار این مسافران به دست دهیم. با این حال، بر اساس گزارش‌های به نسبت پرشماری که از برخی مسافران برجای مانده، روشن است که در دهه‌های پایانی دوره ناصری و سراسر دوره مظفری تا جنگ جهانی اول حجم این رفت‌وآمدها به شکل فزاینده‌ای افزایش یافته است. این مسافران گاه به تعداد زیاد مسیر آبی پیربازار به انزلی را با کرجی می‌پیمودند. جمع کثیری از این مسافران را زائران حج تشکیل می‌دادند که پس از افتتاح راه‌آهن قفقاز، ترجیح می‌دادند مسیر سفر از بندر انزلی به بندر باطوم در مرز گرجستان و عثمانی را با کشتی و «ترن» بپیمایند. برای نمونه، در روزنامه ایران به تاریخ ۲۹ ذی‌قعدة ۱۲۹۸ خبری آمده است مبنی بر اینکه دو کرجی حامل بیست‌وشش زائر و دو نفر توپچی در مسیر پیربازار به انزلی گرفتار وزش باد و تلاطم آب شده بودند (نوزاد، ۱/۱۳۹۵: ۲۷۳). طبق گزارش دیگری به تاریخ ۷ جمادی‌الثانی ۱۳۱۰، بیست‌ودو کرجی حامل بار و مسافر بر اثر وزش باد شدید و تلاطم مرداب غرق شده بود (همان: ۳۵۸-۳۵۹).

همین جذابیت برای مسافران غیرایرانی که قصد داشتند به این کشور سفر کنند نیز وجود داشت. در ربع پایانی سده نوزدهم و دهه نخست سده بیستم میلادی (اواخر سده سیزدهم و ربع نخست سده چهاردهم هجری) تعداد پرشماری مسافر اروپایی، روس، قفقازی و حتی ژاپنی از مسیر انزلی و پیربازار به ایران وارد شدند یا مسیر عکس را پیمودند. طبق گزارش یکی از همین مسافران، زمان سفر از پاریس تا تهران در فاصله سالهای ۱۸۶۸ تا ۱۹۰۰م. (۱۲۸۵ تا ۱۳۱۸ق.) از سی و پنج روز به ده روز کاهش یافته بود که اگر امکان طی مسیر رشت به پیربازار

با اتومبیل فراهم می‌گشت، به نُه روز کاهش می‌یافت (نوزاد، ۲/۱۳۹۵: ۲۹۴-۲۹۵). این مسافران گاه از راه روسیه و شمال قفقاز و گاه از راه عثمانی و بندر باطوم به بادکوبه می‌آمدند، از آنجا سوار کشتی‌های بخار می‌شدند و در بندر انزلی پیاده شده، ادامه مسیر را با کرجی تا پیربازار می‌پیمودند. بخش اعظم آگاهی ما از وضعیت بندر پیربازار در این مقطع نیز مدیون گزارش‌هایی است که همین مسافران برجای نهاده‌اند.<sup>۱۳</sup> از آن جمله، دکتر فوریه در سوم نوامبر ۱۸۹۲/دوازدهم ربیع‌الثانی ۱۳۱۰، کیفیت راه پیربازار را مطلوب وصف می‌کند، اما اهمیت این بندر را صرفاً ناظر بر موقعیت ارتباطی آن در میانه رشت و انزلی می‌داند (۱۳۷۰: ۴۱۷-۴۱۸). طبعاً این حجم فزاینده از رفت‌وآمد مسافر ایجاب می‌کرد که امکانات و تسهیلاتی برای سکونت موقت آنها در پیربازار ایجاد شود.

با این حال، رونق پیربازار بیش از تردد این مسافران، مدیون رونق تجارت دریایی روسیه و ایران بود که پیش از این ذکر آن رفت. این دو عامل زمینه‌ای فراهم آورد که لنگرگاه پیربازار در سالهای پایانی دوره قاجاریه در مسیر تبدیل به یک بندر مجهز تحول یابد. از رهگذر گزارش مسافران ایرانی و خارجی و محدود تصاویری که از این بندر در اوایل سده بیستم میلادی برجای مانده، می‌توان به درکی از سیمای کالبدی آن دست یافت. بر این اساس، در اواخر دوره ناصری، پیربازار دارای ساختمان گمرک، یک کاروانسرای «دو مرتبه»، چند انبار نگهداری کالا، چند مخزن نفت (که در این زمان از بادکوبه وارد می‌شد و از اقلام اصلی وارداتی به شمار می‌رفت)، شماری دکان و خانه بود. ناصرالدین‌شاه (۱۳۹۹: ۱۸۹) که خود چند نوبت از این لنگرگاه به «فرنگستان» سفر کرد در ۱۳ ربیع‌الاول ۱۰/۱۲۹۰ مه ۱۸۷۳ از اقامت در «سردر» کاروانسرای که «تازه ساخته‌اند» خبر می‌دهد. تعداد چشمگیری کرجی و باربر همواره در این لنگرگاه آماده انتقال کالا و مسافر به رشت یا برعکس بودند. به‌ویژه در روزهایی که کشتی بخار به بندر انزلی می‌آمد. مادام کارلاسرنه که نزدیک به همین زمان از پیربازار به انزلی می‌رفت، آن را «شهرک»ی وصف می‌کند که دارای یک کاروانسرا و ساختمان گمرک بود. وی چندی در «بالاخانه» آن کاروانسرا اقامت جست و جنب‌وجوش بندر را به نظاره نشست (کارلاسرنه، ۱۳۶۹: ۲۸۹-۲۹۰). به نوشته محمدحسین فراهانی که در شوال ۱۲۹۷/سپتامبر ۱۸۸۰ از این مکان عبور می‌کرد، پیربازار کاروانسرای «دو مرتبه» داشت که از چوب ساخته شده بود و دارای شماری اتاق و سردر و طویله بود. یک دکان علافی، یک بقالی و یک قهوه‌خانه نیز در جلو کاروانسرا قرار داشت (فراهانی، ۱۳۶۲: ۴۹-۵۰).

با وجود این، نه از چشم ناظر فرنگی و نه به باور مسافر ایرانی، شرایط این به اصطلاح «بندر» در خور اهمیت آن نبود و با توقعی که از نام و آوازه آن می‌رفت، فاصله زیادی داشت. ریتیک، مهندس روس در سال ۱۳۱۸/۱۹۰۰ آن را مکانی با «ظاهر اسفناک» وصف می‌کند که دارای دو ساختمان بود: «یکی از آنها زمانی مهمانسرای بوده است اما اکنون از آن خاطره ای خوش و تابلویی شکسته برجای مانده است.» (Rittikh, 1901: 100-101). امیرنظام قراگوزلو، ظهیرالدوله و ناصرالسلطنه از جمله اعیان قاجاری نیز پیربازار این روزگار را مکانی کثیف و آشفته وصف کرده‌اند. امیرنظام قراگوزلو که در زمستان ۱۹۰۲/۱۳۱۹ از پیربازار گذشت ضمن انتقاد جدی از وضعیت آن، افسوس می‌خورد که «ورود تمام اهالی اروپا به اول خاک ایران در این نقطه است. باید ملتفت این نکته شد که کسی که از نقاط اروپا به ایران مسافرت می‌کند از آن ترتیب صحیح یکدفعه چنین نقطه کثیفی را در اول خاک ایران مشاهده می‌کند، چقدر بد است.» آن گاه خطاب به دولت تأکید می‌کند که «ترتیب این بندر از جمله لوازم است» (قراگوزلو، ۱۳۸۹/۷: ۱۶۱).<sup>۱۴</sup> ناصرالسلطنه (۱۳۹۰: ۶۸) آن را جای «کثیف و متعفن»ی وصف می‌کند و ظهیرالدوله که مظفرالدین شاه را در سفر به فرنگ همراهی می‌کرد، پیربازار را «بسیار جای کثیف چرکی» وصف می‌کند که با وجود «همه جور استعداد» برای تبدیل شدن به یک بندر پیشرفته، و با اینکه «به منزله یک دروازه ایران» است، امکانات اولیه ندارد (ظهیرالدوله، ۱۳۷۱: ۷۸). در واقع، یک لنگرگاه سنتی فاقد اسکله و بارانداز مدرن پذیرای بیشترین حجم ترابری کالا و رفت و آمد مسافر از شمال ایران بود و همان‌طور که مروین انتنر در بیان سرگذشت یک بازرگان خیالی روس نشان داده، مصائب زیادی فرار روی این تجارت و رفت و آمد قرار داشت و وضعیت پیربازار هم از آن جمله بود (انتنر، ۱۳۶۵: ۲۱-۲۹).

## ۶. موانع توسعه پیربازار

### ۱.۶ فقدان زیرساخت ارتباطی

با وجود ضرورت آشکار و توصیه امثال عبدالله خان قراگوزلو، در برابر توسعه پیربازار و تبدیل آن به یک بندر یا دست‌کم لنگرگاه مدرن، چند مانع جدی قرار داشت. در واقع، رونق پیربازار از یک منطبق موقت تبعیت می‌کرد که حاصل نبود زیرساخت‌های مجهز برای پهلو گرفتن کشتی در بندر انزلی و راه مناسب برای انتقال کالا و مسافر به رشت بود. ساحل کم‌عمق و ماسه‌ای انزلی و سرشت ناپایدار و پرتلاطم دریای خزر اجازه نمی‌داد که کشتی‌های مدرن در اسکله این بندر پهلو بگیرند. در این شرایط بهترین راه برای انتقال بار و مسافر به رشت

بهره‌گیری از مسیر آبی انزلی به پیربازار از میانه مرداب و رودخانه‌ها بود. این مسیر از گذشته دور مورد استفاده کرجی‌بانان گیلانی بود و اکنون زمینه مساعدی برای رونق کار این کرجی‌بانان فراهم شده بود. پایانه ناگزیر این مسیر دهکده پیربازار بود. دولت ناصری از اهمیت بندر انزلی و ضرورت توسعه آن غافل نبود و از دهه ۱۸۷۰/۱۲۸۰ گام‌های جدی در این راه برداشت. اما مشکلات ساختاری در نظام مدیریت و ضعف بُنیه مالی دولت، دست شاه را برای تبدیل انزلی به یک بندر مدرن و مجهز می‌بست.

نبود شبکه ارتباطی و امکانات زیرساختی در بنادر گیلان مانع بزرگی فراروی توسعه تجارت ایران و روسیه بود. کرجی‌هایی که از انزلی به پیربازار می‌رسیدند بار و مسافر خود را در این مکان پیاده می‌کردند و این مسافران که اغلب از طبقات اعیان و اشراف جامعه بودند، سوار بر اسب، قاطر یا درشکه فاصله چند فرسخی پیربازار تا رشت را می‌پیمودند. عبور از این مسیر در زمستان به علت بارش و گل‌ولای دشوار بود اما در بهار و تابستان لذت‌بخش و فرح‌انگیز. با وجود توجهی که والیان گیلان به این راه داشتند، تا پایان سده سیزدهم/نوزدهم شرایط آن مناسب نبود و اغلب مسافران، به‌ویژه در زمستان، از این وضعیت شکایت داشتند. مظفرالدین‌شاه (۱۳۸۷: ۲۶)، در سفر دوم به فرنگ از همراهان شنیده بود که تا پیش از ساخت راه شوسه، مسیر پیربازار «طوری بوده که تا سینه اسب توی گل فرو می‌رفتند». وانگهی، نگرانی از حضور نظامی روسیه در انزلی و خاطره چند بار حمله روس‌ها از همین مسیر به رشت دغدغه‌های جدی بود. باین‌حال، نفع اقتصادی و فشار مسافران بر این دغدغه امنیتی غلبه کرد و نوسازی این راه نیز در چهارچوب برنامه‌های نوسازی در گیلان به کمپانی روسی واگذار شد. در ۱۷ ربیع‌الاول ۱۳۲۳ / ۲۲ مه ۱۹۰۵ که مظفرالدین‌شاه، روانه سفر سوم فرنگستان بود، راه شوسه رشت به غازیان به بهره‌برداری رسیده بود و شاه که این بار، رغبت چندانی به مسافرت با کرجی و کشتی نداشت، آن مسیر را از راه جدید پیمود (همو، ۱۳۹۰: ۶۰).

باین‌همه، سیاست دولت تزاری و فشار بورژوازی تجاری این کشور ایجاب می‌کرد که بندر انزلی توسعه یابد. واگذاری امتیاز ساخت راه انزلی به قزوین و نوسازی بندر انزلی به شرکت «بیمه حمل و نقل» در سال ۱۸۹۵/۱۳۱۲ از این منظر تبعیت می‌کرد (Abramov, 2018: 22-26). بخشی از این طرح نوسازی متوجه لنگرگاه پیربازار بود که تا زمان راه‌اندازی راه شوسه انزلی به رشت، چاره‌ای جز بهره‌گیری از مسیر آن وجود نداشت. اما این دهکده ملک یک زمیندار گیلانی به نام میرقاسم بیگ مشهور به حاجی میرقاسم بود. از پیشینه مالکیت این فرد بر پیربازار اطلاع چندانی نداریم و در اسناد موجود به این نکته اشاره‌ای نیامده است. می‌توان احتمال داد

که پیشینه مالکیت وی بر این آبادی به دوره صفوی می‌رسید که واگذاری زمین به سادات رسم رایجی بود. در دوره مورد بحث، حاجی میرقاسم زمین‌دار ثروتمندی در گیلان شناخته می‌شد که مداخل چشمگیری از املاک و مستغلات خود در پیربازار داشت. این مستغلات شامل کاروانسرا، انبار، دکان، قهوه‌خانه و غیره بود که به همان سبک سنتی اداره می‌شد. از قرار اشاره دالمانی، عایدات حاجی میرقاسم از محل راهداری و اجاره این مستغلات تا پیش از ساخت راه شوسه غازیان به رشت، مبلغ چشمگیری برابر با ۹ هزار تومان بود. این درآمد چشمگیر خود مانع دیگری فراروی توسعه پیربازار بود زیرا حاجی میرقاسم را به مخالفت و کارشکنی در مسیر ساخت راه شوسه برمی‌انگیخت (دالمانی، ۲/۱۳۳۵: ۱۱۳۵-۱۱۳۸).

با این حال، شرکت بیمه حمل‌ونقل در همان آغاز کار با آگاهی از ضرورت نوسازی لنگرگاه پیربازار و مسیر ارتباطی آن با رشت، به تکاپوی اخذ امتیازی در این زمینه برآمد. به این منظور، آناتولی نیکولایویچ بُستلمان، نماینده خود را مأمور مذاکره با حاجی میرقاسم و عقد قراردادی کرد که به شرکت مذکور امتیاز انحصاری برای نوسازی لنگرگاه و ساخت یک راه شوسه تا رشت می‌بخشید. در چهارچوب قراردادی که به تاریخ چهارم ذی‌قعدة ۷/۱۳۱۳ آوریل ۱۸۹۷ میان دو طرف تنظیم گشت، حاجی میرقاسم تعهد داده بود که زمین کافی برای عبور راه شوسه انزلی به قزوین را «هر قدر لازم شود» در اختیار کمپانی گذاشته و نسبت به تعریض آن نیز شکایتی نداشته باشد. در مقابل نماینده کمپانی نیز تعهد می‌کرد که «اسباب حمل‌ونقل بارهای مال‌التجاره» را فراهم آورد، مسیر رفت‌وآمد میان «پیربازار و پورط انزلی» را برقرار کند، «دهنه رودخانه پیربازار را پاک» کند تا کرجی‌ها بتوانند «یکسره بدون بارگیری» تا انزلی پیش برانند و همچنین، اسکله و مکانی برای دور زدن کرجی‌ها و بارکاس‌ها ایجاد کند و مسیر رفت‌وبرگشت آنها را بهبود ببخشد. شرط دوم قرارداد به حاجی میرقاسم اجازه می‌داد تا انبارهای لازم را برای حفظ و انباشت مال‌التجاره ایجاد کند و مداخل وی نیز تضمین می‌شد. اما همزمان تصریح شده بود که اگر «جناب حاجی میرقاسم» خود تمایلی به انجام این کار نداشت، به کمپانی اجازه داده شود که به هزینه خود تا سقف «بیست و پنج هزار منات» انبار بسازد و مداخل حاصل از آن نیز در اختیارش قرار گیرد. مالکیت این انبارها پس از انقضای مدت قرارداد یا در صورت فسخ یکطرفه آن توسط کمپانی در اختیار حاجی میرقاسم قرار می‌گرفت. مدت این امتیاز نیز تا پایان زمان امتیاز راه شوسه انزلی به قزوین، یعنی هفتاد سال، پیش‌بینی شده بود (استادوخ، ۱۳۱۲ق.، ک ۲۵، پ ۹، اسناد ۳-۱۲).

## ۲.۶ مالکیت لنگرگاه پیربازار

یک مسئله جدی فراروی توسعه پایدار پیربازار، مالکیت و کیفیت بهره‌برداری از عواید آن در سالهای بعد بود. تا زمان حیات حاجی میرقاسم، برنامه ساخت‌وساز و توسعه لنگرگاه در چهارچوب قراردادی که میان وی و آناتولی بستانمان به امضا رسید، پیش برده شد. البته، دارایی‌های حاجی میرقاسم محدود به املاک و مستغلات وی در پیربازار نمی‌شد و شماری دکان و کاروانسرا در رشت را نیز دربر می‌گرفت. با درگذشت حاجی میرقاسم و اقدام وی به وقف عواید حاصل از فعالیت بندر و مستغلات خود، بُعد تازه‌ای به پیچیدگی این مسئله افزوده گشت. از قرار معلوم، حاجی میرقاسم فرزندی نداشت که وارث او شود و در هفده شعبان ۱۳۳۲ (۱۱ ژوئیه ۱۹۱۴)، املاک و مستغلات خود در بندر پیربازار را وقف نموده، احمد مشیرالسلطنه (م. ۱۳۳۷ق.) از رجال بانفوذ دولت قاجاریه و حاکم وقت گیلان را به تولیت و خواهرزاده‌اش، سیدعباس را به نظارت آن گماشت. این وقف‌نامه نخست به امضای حاجی شریعتمدار، عالم سرشناس و بانفوذ رشت، و سپس، به توشیح ملاعبدالله مازندرانی، ملامحمدکاظم خراسانی و چند تن دیگر از علمای شاخص این روزگار رسیده بود (استادوخ، ۱۳۳۳ق.، ک ۴۲، پ ۲۵، س ۱۱). پس از درگذشت حاجی میرقاسم، دست کم تا سال ۱۳۲۲ق. اداره این موقوفه در اختیار مشیرالسلطنه بود و حاجی شریعتمدار بر امور آن نظارت داشت. اما در این زمان یک بازرگان مسیحی به نام «خواجه دانیال» آن را اجاره کرد (استادوخ، ۱۳۲۲ق.، ک ۱۱، پ ۲۱، س ۱).

در تاریخی که برما معلوم نیست، مشیرالسلطنه وصیت‌نامه‌ای مستقل تنظیم کرده و تولیت این موقوفه را به «ریاست‌الوزرا و شخص اول وقت» واگذار کرد (استادوخ، ۱۳۳۳ق.، ک ۴۲، پ ۲۵، اسناد ۱۶، ۲۳). همچنین، در ۱۱ شعبان ۱۳۳۲ (۵ ژوئیه ۱۹۱۴)، بندر پیربازار و «دکاکین واقع در رشت» را در ازای سی‌ودو هزار و صد (۳۲,۱۰۰) تومان به مدت سه سال (از غره شوال ۱۳۳۲ تا غره شوال ۱۳۳۵) به یک سرمایه‌گذار ارمنی به نام آقامیرزا قهرمان ملک ابراهیمیان اجاره داده شد و او نیز، در چهارچوب اختیارات با اجازه کتبی خود مشیرالسلطنه در «محضر آقا شیخ محمدباقر» و «آقاسیدمحمد مجتهد و سایر آقایان علما»، اجاره بندر را به یک مقاطعه‌کار یونانی تبعه عثمانی به نام خریلاوس افندی واگذار کرد. در همان تاریخ مبلغ سه هزار و پانصد (۳,۵۰۰) تومان بابت قسط اول اجاره (سه هزار تومان بابت اجاره خود بندر و پانصد تومان بابت اجاره دکان‌های رشت) به مشیرالسلطنه پرداخت گردید. خریلاوس از یکم شوال تا ۸ ذی‌قعدة ۱۳۳۲ (۲۳ اوت تا ۲۸ سپتامبر ۱۹۱۴) اداره بندر و دکان‌های رشت را در اختیار داشت و



موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ... (جواد مرشدلو و دیگران) ۳۱۷

در این مدت مبلغ «پانصد و چهل و دو تومان و سه قران» سود خالص او بود (استادوخ، ۱۳۳۳ق، ک ۴۲، پ ۲۵، اسناد ۲۰، ۲۴).<sup>۱۵</sup> اما با مرگ نابهنگام مشیرالسلطنه، وضعیت تغییر کرد و سیدعباس که در متن وقفنامه، ناظر معرفی شده و به ادعای یک ملای گیلانی، «اباً عن جد» تبعه روسیه بود (استادوخ، ۱۳۳۳ق، ک ۴۲، پ ۲۵، س ۱۵)، به پشتگرمی کنسول روس در رشت و با این استدلال که متولی رعایت حق نظارت وی را نکرده، مدعی تولیت موقوفه و اداره بندر گشت (استادوخ، ۱۳۳۳ق، ک ۴۲، پ ۲۵، س ۷). البته به این نیز اکتفا نکرده، برای وجهت شرعی بخشیدن به ادعای خود، از عالم برجسته‌ای چون ملاعبدالله مازندرانی نیز «حکم» دریافت کرد (استادوخ، ۱۳۳۵ق، ک ۴۳، پ ۱۱، س ۲۷).

تصرف بندر پیربازار به دست سیدعباس، مجادله تازه‌ای را بر سر تولیت این موقوفه و حق بهره‌برداری از عواید آن برانگیخت. گرفتاری دولت مشروطه در آشفته‌بازار این سالها که جنگ جهانی اول نیز به مصائب آن دامن زده بود، و همزمان، اوج‌گیری نفوذ روسیه در شمال ایران پس از انعقاد قرارداد ۱۹۰۷م. فضای مساعدی برای سیدعباس فراهم آورد تا به پشتوانه کنسول روس در رشت و حمایت برخی علما، کار خود را پیش برد (استادوخ، ۱۳۳۳ق، ک ۴۲، پ ۲۵، اسناد ۲۱، ۲۲، ۲۷). اما موسیو خریلاوس که سخت زیان کرده بود، بیکار نشست و در تاریخ ۷ جمادی الاول ۱۲/۱۳۳۴ مارس ۱۹۱۶، شکایت‌نامه‌ای خطاب به دولت ایران تنظیم کرد و خواستار پرداخت خسارت به میزان ۳۱۸۷ تومان و هفت قران (مبلغ باقی مانده از قسط اول و فرع آن) گشت. او نیز در این شکایت به حمایت سفارت عثمانی در ایران پشتگرم بود (استادوخ، ۱۳۳۳ق، ک ۴۲، پ ۲۵، اسناد ۲۱، ۲۲). در عین حال، دامنه ماجرا به این شکایت محدود نگشت و خود دولت نیز به این مسئله ورود کرده، در جهت خلع ید از سیدعباس، اعاده اجاره بندر به میرزا قهرمان و بازگرداندن تولیت موقوفه بندر به رئیس الوزرا به تکاپو برخاست (استادوخ، ۱۳۳۳، ک ۴۲، پ ۲۵، اسناد ۷، ۹). اما استناد سیدعباس به متن وقفنامه و اختیاری که در مقام ناظر به وی داده شده بود، ادعای تأیید آن توسط عالم برجسته‌ای چون ملاعبدالله مازندرانی و حمایت جدی کنسول روس در رشت موانع بزرگی فراروی این تکاپوها بود (استادوخ، ۱۳۳۵ق، ک ۴۳، پ ۱۱، س ۲۷).

### ۳.۶ انقلاب روسیه

با وجود مسئله مالکیت بندر پیربازار و اختلافات دولت و سیدعباس بر سر تولیت موقوفه و بهره‌برداری از عایدات آن، توسعه پیربازار در سال‌های منتهی به انقلاب روسیه بر مدار همان

قرارنامه حاجی میرقاسم و بستلمان ادامه یافت. در عین حال، سالهای حداثه انقلاب مشروطه (۱۳۲۴/۱۹۰۶) تا جنگ جهانی اول (۱۳۳۲/۱۹۱۴) شاهد یک رشته رخدادهای دوران‌ساز بود که گیلان در کانون آن قرار داشت.<sup>۱۶</sup> تفاهم استعماری ۱۳۲۴/۱۹۰۷ میان روسیه و انگلستان، دست روسها را برای پیشبرد برنامه گسترش نفوذ در شمال ایران گشود و این روند تا آستانه انقلاب روسیه آهنگ شتابناکی به خود گرفت. در آستانه جنگ، یک هیئت مهندسی روس مأمور شدند که مسیر آستارا به انزلی را جهت ساخت راه‌آهن نقشه‌برداری کنند (Rittikh, 1901: 7-44; 82-93). این راهبرد توسعه‌طلبانه روسیه زمینه‌ای فراهم آورد که به‌رغم پیامد رخدادهای مذکور برای اقتصاد تجاری گیلان، رونق محور پیربازار برقرار باشد.

ساخت راه‌آهن محلی پیربازار جلوه دیگری از توسعه شتابزده این بندر در چهارچوب یک منطق موقت بود. گام نخست در این زمینه، در چهارم جمادی‌الاول ۱۳۳۴/نهم مارس ۱۹۱۶ برداشته شد. در این تاریخ امتیازنامه راه‌آهن پیربازار به امضای موسیو یاروین، مدیر شرکت راه انزلی، به نمایندگی از این شرکت و شاهزاده صارم‌الدوله، حاکم وقت گیلان، به نمایندگی از دولت رسید (ساکما، سند ۶/۰۵۸۵۱/۲۴۰). طبعاً، حضور صارم‌الدوله به عنوان نماینده دولت به معنای خلع ید از سیدعباس در زمینه واگذاری امتیاز به روسها بود که در ماده یک امتیازنامه تصریح شده بود. این راه‌آهن محلی می‌بایست از لنگرگاه پیربازار آغاز شده، در امتداد راه شوسه، تا پل معروف به پادگورسگی و از آنجا تا گاراژ موسیو خوشتاریا ادامه یابد. همچنین، ممکن بود که این راه‌آهن تا «راهدارخانه پاخی تانوف مقابل قونسولخانه فرانسه در رشت» ادامه یابد. مدت امتیاز ده سال بود اما امکان تمدید آن تا پایان اعتبار امتیاز راه انزلی (۱۹۷۰ م.) پیش‌بینی شده بود.

آکاکیا خوشتاریا که در متن امتیازنامه به نام وی اشاره شده، و خود نیز یک نسخه از قرارداد را دریافت کرد، یک اشراف‌زاده گرجی تبار تبعه روس بود که در همین سالها، به پشتوانه دولت متبوع خود، امتیازات چشمگیری از دولت وقت ایران به دست آورد. از جمله این امتیازها، حق بهره‌برداری از جنگلها و معادن شمال بود که خوشتاریا نخست از محمدولی خان تنکابنی دریافت کرده و سپس، در جهت قانونی کردن آن از طریق مجلس شورای ملی گام برداشته بود (مکی، ۱/۱۳۶۱: ۵۴۹-۵۵۳).<sup>۱۷</sup> گویا چندی بعد، امتیاز بهره‌برداری از راه‌آهن پیربازار نیز که به شرکت راه انزلی تعلق داشت، نصیب خوشتاریا گشت و او بود که ساخت این راه‌آهن را در سال ۱۹۱۸/۱۳۳۷ آغاز کرد.<sup>۱۸</sup> طول راه‌آهن محلی پیربازار حدود هفت و نیم مایل بود و عرض آن، طبق ماده یکم امتیازنامه، می‌بایست «نسبت به راه‌های آهن معمول کمتر باشد» (ساکما، سند

موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ... (جواد مرشدلو و دیگران) ۳۱۹

۶/۰۵۸۵۱/۲۴۰). لوکوموتیو پیشران آن نیز نسخه‌ای کوچک و ابتدایی از این فناوری بود که با سوخت نفت کار می‌کرد و توان انتقال بیش از چهل تن بار نداشت. همچنین سه واگن مسافری داشت که روزانه صد مسافر را جابه‌جا می‌کرد. ریل و تجهیزات این راه‌آهن در چهارچوب امتیازنامه آن، توسط سرمایه‌گذار روس و فارغ از حقوق گمرکی وارد شده بود (ساکما، سند ۳۶/۰۵۸۶۹/۲۴۰).

فعالیت راه‌آهن پیربازار در طول یک سال رونق چشمگیری یافت و الگوی کسب درآمد از این مسیر را به زیان نهادهای محلی و در رأس آنها، بلدییه رشت، تغییر داد که بخشی از عوایدشان از محل «مالیات نواقل» تأمین می‌شد. طبق گزارش پیشکار مالیه گیلان به تاریخ ۲۹ سنبله ۲۰/۱۲۹۸ سپتامبر ۱۹۱۹ «همه روزه از پانصد تا ششصد عدل مال‌التجاره و جمع کثیری مسافر به وسیله واگون‌های بخاری حمل‌ونقل» می‌شد که طبعاً به معنی افزایش شدید درآمد آن بود. این تغییر به کاهش محسوس عایدات حاصل از مالیاتی انجامید که پیش از این بر ترابری بار و مسافر بسته می‌شد و به ادعای پیشکار مذکور، صرف تأمین روشنایی رشت و دیگر امور شهری از جمله «تنظیفات» و «آبله‌کوبی» می‌شد. وانگهی، فعالیت آن به زیان مالیه ایالتی گیلان و کسانی بود که معیشت خود را از رهگذر حمل‌ونقل گاری و دوچرخه و درشکه در مسیر شوسه پیربازار تأمین می‌کردند (ساکما، سند ۴/۰۵۸۵۱/۲۴۰).

در میانه این جدال، پیامد انقلاب روسیه گریبانگیر خوشتاریا شد. پس از روی کار آمدن دولت شوروی، بخش اعظم املاک دولت روسیه تزاری در ایران، از جمله دارایی‌های شرکت راه‌انزلی، در چهارچوب عهدنامه مودت ۱۹۲۱/۱۳۰۰ به دولت ایران انتقال یافت (مکی، ۱۳۶۱: ۱۲۵-۱۲۸). خوشتاریا نیز پس از یک مبارزه ناکام با بلشویک‌ها در گرجستان، ناچار به فرانسه پناه برد و اموالش در ایران مصادره گشت. باین حال، دورادور پیگیر اموال خود بود و پس از فروکش هیجانات انقلاب به ایران بازگشت و پیگیر استرداد اموال خود گشت. در پاسخ به شکایت خوشتاریا که مدعی استرداد اموال خود شده بود، وزارت مالیه ایران طی نامه‌ای به تاریخ ۱۵ حوت (اسفند) ۱۳۰۲، خواستار استرداد بخشی از دارایی‌های وی گشت اما راه‌آهن پیربازار را ملک دولت معرفی کرد. یک سال بعد، وزارت فوائد عامه، راه‌آهن پیربازار را خارج از مزایده، به یک چهره مرموز به نام آقامیر (امیرمنظم) حمزوی واگذار کرد. از قرار یک گزارش سری، فرد یادشده واسطه‌ظاهری بود و هدف از انتقال امتیاز راه‌آهن به وی، حفظ آن در حیطه منافع روسها به‌رغم تصریحی بود که در عهدنامه مودت بر واگذاری اموال دولت روسیه تزاری به ایران شده بود. طبق همین گزارش، چند نفر از کسانی که در اداره مالیه گیلان این روزگار

مشغول به کار بودند و دستمزد چشمگیری هم دریافت می‌کردند، تحت نفوذ خوشتاریا و هوادار روسیه بودند؛ از جمله سیدحسن حمزه‌آف، نماینده امیرمنظم، سیدمحمد باقرآف، رئیس سابق خزانه عامه گیلان، و محمدبیگ خلیل‌آف، که ریاست صندوق خزانه گیلان را برعهده داشت. نویسنده گمنام این گزارش، خلیل‌آف را «از عمال روسها و متصدی کارهای خوشتاریا» معرفی کرده است.

باوجوداین، وزارت مالیه واگذاری مذکور را قانونی ندانسته و از دریافت مال‌الاجاره پرهیز کرد. اشکالاتی دیگری نیز متوجه این واگذاری بود. از قرار مکاتبات بعدی، خوشتاریا بخشی از تجهیزات ساخت راه‌آهن مذکور را از محل برچیدن راه‌آهن طولارود و انتقال آن به پیربازار در اختیار امیرمنظم قرار داده بود. راه‌آهن اخیر به کمپانی «پرسیس» تعلق داشت که در کرگانرود مالک «کارخانه برق و ماشین‌های چوب‌بری و مریضخانه و غیره» بود (ساکما، سند ۱۹/۰۵۸۶۹/۲۴۰).<sup>۱۹</sup> خوشتاریا خود را نماینده این شرکت معرفی کرده و گویا این امتیاز بخشی از امتیازاتی بود که برای بهره‌برداری از جنگل‌های کرگانرود و طالش به روسها واگذار شده بود. البته، امیرمنظم بخشی از تجهیزات این راه‌آهن را از خوشتاریا خریداری کرده بود (همان سند).

طبق قراردادی که میان امیرمنظم و وزارت فوائد عامه تنظیم گشته بود، او می‌بایست «سالی سه هزار و هفتصد تومان و کسری در پنج قسط مساوی بدولت» پرداخت کند. دو قسط اول قرارداد به دلیل اختلافی که میان وزارت مالیه و وزارت فوائد عامه بر سر واگذاری این امتیاز به وجود آمده بود، نزد بانک نگهداری می‌شد. همچنین، مبلغ دوازده هزار تومان اجاره بندر بابت دو سال به دلیل همین اختلاف نظر میان وزارت مالیه و فوائد عامه هنوز دریافت نشده بود. افزون بر این، امیرمنظم متعهد شده بود که در فاصله سه سال طول راه‌آهن را افزایش دهد. تا ۱۳۰۴ش. وی ۱۶۵۰ متر از این تعهد را به انجام رسانده بود (ساکما، سند ۳۶/۰۵۸۶۹/۲۴۰). در این زمان، رسیدگی و ساماندهی امور مالی به آرتور میلیسپو، مستشار آمریکایی واگذار شده بود. سرهنگ مک کورماک و سرهنگ میچل، دو تن از همکاران وی که مسئول ساماندهی امور مالی ایالات شده بودند (میلیسپو، [۱۳۵۶]: ۶۲)، یکی از کارمندان وزارت مالیه را مأمور رسیدگی به پرونده واگذاری راه‌آهن پیربازار به امیرمنظم کرده بودند. مأمور یادشده همراه با دو نماینده از وزارت فوائد عامه و میرزاابراهیم خان شعبانی، وکیل امیرمنظم به پیربازار رفتند و جوانب امر را بررسی دقیق نمودند (ساکما، سند ۳۶/۰۵۸۶۹/۲۴۰). پس از بررسی هیئت مذکور، هزینه‌هایی که امیرمنظم در جهت توسعه این راه‌آهن محلی به انجام رسانده بود از عواید و تعهد وی کسر

شده و واگذاری ابطال گردید. اما در همین حین، طغیان رودخانه و جاری شدن سیل باعث آسیب جدی ایستگاه راه آهن پیربازار و خطوط ریلی آن شد. درست مشخص نیست که در این سالها چه بر سر راه آهن پیربازار آمد. عزیز طویلی مدعی است که فعالیت آن تا چند سال بعد نیز رونق داشت (طویلی، ۲/۱۳۷۱: ۴۳۷). اما این ادعا با شواهد موجود چندان خوانایی ندارد. با اینکه طبق اسناد موجود، پرونده تصدی راه آهن پیربازار تا چند سال بعد نیز جریان داشت، بررسی چند قطعه عکس موجود در آرشیو ملی ایران نشان می دهد که ایستگاه و خطوط ریلی راه آهن مذکور در سالهای موردنظر دچار فرسودگی شد و در عمل، از میان رفت (ساکما، اسناد ۱۶/۰۵۸۶۹/۲۴۰، ۵۳/۰۵۸۶۹/۲۴۰، ۵۷/۰۵۸۶۹/۲۴۰).

واقعیت این است که انقلاب ۱۹۱۷ روسیه، ضربه ای کاری به فعالیت بندر پیربازار وارد آورد که حیات مستعجل آن در خلال نزدیک به پنجاه سال، بر بستر رونق روزافزون تجارت دریایی با روسیه و افتتاح راه آهن ماورای قفقاز، توسعه یافته بود. با روی کار آمدن دولت کمونیستی در روسیه شوروی، الگوی مراودات دو کشور از اساس تغییر کرد و شور و شوقی که برای سرمایه گذاری در این بندر در چهارچوب راهبرد استعماری دولت تزاری پدید آمده بود، از میان رفت. راه آهن پیربازار که تا پیش از این رخداد، می توانست بخشی از برنامه جاه طلبانه روسها برای پیوند راه آهن ماورای قفقاز با اقیانوس هند باشد (Rittikh, 1901: 3-23)، در نتیجه وقوع آن رخداد دوران ساز، اهمیتش را از دست داد و زیرساخت آشفته آن در اختیار دولت نوگرای ایران قرار گرفت. همزمان با این تحولات، دولت پهلوی اموال روسها در گیلان را بر مبنای عهدنامه ۱۹۲۱/۱۳۰۰ تصرف کرد و روند نوسازی بندر انزلی (پهلوی) را با جدیت دنبال کرد. پیش از این، نوسازی بارانداز بندر انزلی و ساخت موج شکن های آن در فاصله سالهای ۱۸۹۸ م. / ۱۳۱۵ ق. تا ۱۹۱۴ م. / ۱۳۳۲ ق.، بر میزان ورودی آب به مرداب تأثیر گذاشته و باعث کاهش ژرفای مرداب و مسیر آبی شده بود که پیربازار را به انزلی پیوند می داد. سرانجام، گشایش پل متحرک بندر انزلی در ۱۳۱۸ شمسی که انزلی را به غازیان پیوند داد (داریوش، ۱۳۱۹: ۱۳-۱۶؛ همو، ۱۳۲۰: ۱۳-۱۵) و سپس، توسعه راه شوسه انزلی به رشت، آخرین ضربه ها را به حیات روبه زوال بندر پیربازار وارد آورد و دوره فعالیت آن را به خاطرهای در ذهن مردم محلی تبدیل کرد. مردمی که برخی از آنان رضاشاه و سیاست وی برای آباد کردن بنادر مازندران را عامل از میان رفتن پیربازار می دانند.<sup>۲۰</sup>

## ۷. نتیجه‌گیری

در این نوشتار با اتخاذ یک رویکرد توصیفی-تبیینی، روند ظهور و افول بندر پیربازار به مثابه جلوه‌ای خرد از تجربه توسعه در ایران دوره قاجاریه بررسی شد. چنانکه شواهد تجربی پژوهش نشان می‌دهد، آبادی پیربازار در مقطعی کمابیش پنجاه‌ساله در مدار توسعه و تبدیل به یک لنگرگاه مهم تجاری و مسافری قرار گرفت. یک رشته عوامل ایجابی زمینه این تحول را فراهم کرد که موقعیت جغرافیایی مساعد و رونق اقتصاد تجاری دریامحور روسیه و ایران در رأس آنها قرار داشت. تبدیل بندر انزلی به مهمترین کانون تجارت دریایی شمال ایران در سده سیزدهم/نوزدهم که زمینه‌ساز تبدیل آبادی پیربازار به یک لنگرگاه پررفت‌وآمد شد، خود برآیند تحولات جهانی و توسعه اقتصادی و صنعتی روسیه بود. روند ظهور روسیه تزاری در قامت یک قدرت استعماری مدعی از چند سده پیش آغاز شده بود و در سده سیزدهم/نوزدهم شتاب گرفت. گسترش قلمرو استعماری این قدرت مدعی به دریای خزر و قفقاز و دستاوردهایی که این پیشرفت برای اقتصاد روسیه داشت، تأثیر مستقیم بر ایران گذاشت و تلاش روسیه برای در اختیار گرفتن بازار ایران، گیلان را به یکی از حوزه‌های اصلی جولان این قدرت تبدیل کرد. بدین ترتیب، توسعه پیربازار بر مدار این تحول و منطق موقت آن بود. به بیان دیگر، رشد چشمگیر تجارت دریامحور روسیه و ایران از گذرگاه بندر انزلی و رونق رفت‌وآمد مسافران ایرانی و خارجی از طریق این بندر، در نبود یک راه زمینی، پیربازار را در موقعیتی قرار داد که به لنگرگاه اصلی رشت تبدیل شود.

با این حال، پیربازار در موقعیتی قرار نداشت که توسعه پایدار را تجربه نماید و همان‌طور که بررسی شواهد نشان داد، بیش از آنکه یک «بندر» به معنای متعارف آن باشد، پایانه‌ای ناگزیر در مسیر آبی انزلی به رشت بود که رشد شتابناک و بی‌قواره آن نتیجه طبیعی فقدان راهبرد و تحمیل یک اراده بیرونی-سیاست تجاری روسیه- به الگوی سنتی ارتباطات و ترابری در گیلان بود. الگویی که در مرتبه نخست بر حمل و نقل آبی و استفاده از «کرجی» استوار بود. پیربازار در کرانه مرداب و با فاصله مطلوب از رشت، یک مقصد عالی برای کرجی‌هایی بود که برخوردار از مزیت فقدان یک اسکله مدرن، بار و مسافر را از کشتی‌های روس تحویل گرفته، با مهارتی که در گذر ایام به دست آورده بودند، دریای توفان‌خیز خزر و مسیر پُرپیچ‌وخم مرداب را تا لنگرگاه آشفته آن می‌پیمودند. چند دهه فعالیت در این مسیر به شکل‌گیری کسب‌وکار و اقتصادی محلی منجر شده بود که به طور طبیعی در برابر تغییر الگوی آن مقاومت می‌کرد. کارآمدی و ضرورت این مسیر، سرمایه‌گذاری شرکت راه انزلی را توجیه می‌کرد و

همین امر، زمینه انعقاد قرارداد با حاجی میرقاسم، مالک پیربازار را فراهم آورد. این قرارداد به سهم خود شالوده‌ای حقوقی برای سرمایه‌گذاری در جهت توسعه این «بندر» پی ریخت. اما وقف مداخل بندر توسط حاجی میرقاسم و واگذاری همزمان تولید و نظارت بر آن به مشیرالسلطنه و سیدعباس به معنای تداخل این سازوکار حقوقی سنتی با منطق قرارداد مذکور بود. از سوی دیگر، حضور دولت به عنوان یک طرف سوم که در قامت حکومت ایالتی گیلان چهره نمود، بر پیچیدگی این موقعیت افزود. این وضعیت به یک آشفتگی گریزناپذیر و دعوایی حقوقی انجامید که تا چند سال ادامه یافت. اما اصرار روسها بر پیگیری سیاست نفوذ اقتصادی، تداوم سرمایه‌گذاری و توسعه بندر را توجیه می‌کرد که در قالب ساخت راه‌آهن پیربازار جلوه نمود. سیاستی که بعد از امضای قرارداد استعماری ۱۹۰۷ م. شتاب معناداری یافته بود.

سرانجام، جنگ جهانی اول و سپس، انقلاب روسیه الگوی مناسبات ایران و روسیه را از اساس تغییر داد و منطق موقت توسعه پیربازار را از معنا تهی کرد. روی کار آمدن رضاشاه و پیگیری توسعه بندر انزلی بر مدار نوسازی، به‌ویژه ساخت پلهای متحرک غازیان و انزلی، و سپس، راه آسفالت انزلی به رشت، به معنای پایان حیات پر جنب‌وجوش بندر پیربازار بود؛ حتی اگر از سوی کرجی‌بانان کهنه‌کار پیربازاری به توطئه عامدانه رضاشاه تفسیر می‌گشت. در واقع، برای کرجی‌بان‌هایی که سالها به پارو زدن خو گرفته و راه رفتن را از یاد برده بودند، درک تحولی که مرداب انزلی را از یک مسیر طبیعی کهن به پدیده‌ای محیط‌زیستی تبدیل کرد، چندان آسان نبود.

## پی‌نوشت‌ها

۱. غلامی کفترودی، ۱۳۷۹؛ ۱۳۹۶. در روایت کفترودی از تاریخ بندر پیربازار آشفتگی‌ها و اشتباهات آشکاری به چشم می‌خورد.
۲. رحمانیان (۱۳۸۲) گزارشی مبسوط و تحلیلی از این موضوع به دست داده است.
۳. این نظریه‌پردازان و اندیشه‌ورزان طیف‌های متنوع و رویکردهای متفاوتی را شامل می‌شوند. برای نمونه بنگرید به: کاتوزیان، ۱۳۷۲: ۷۰-۱۱۶؛ سیف، ۱۳۸۷، ۲۹۵-۳۳۲؛ فوران، ۱۳۷۷: ۱۶۹-۳۲۱؛ علمداری، ۱۳۷۶: ۲۴۷-۲۶۶؛ امیراحمدی، ۱۳۹۶: ۲۵۷-۲۸۰؛ شجاعی دیوکلابی، ۱۳۹۸: ۷۱-۱۱۱.
۴. نام این آبادی در منابع فارسی و غیرفارسی به اشکال گونه‌گونی ضبط شده است که از جمله پربسامدترین آنها می‌توان به پیربازار، پیله‌بازار، پیره‌بازار و پیری‌بازار اشاره کرد. در باب وجه تسمیه

این نامها نیز دیدگاه‌های مختلفی طرح شده است. در این پژوهش از نام متداول امروز آن استفاده شده است.

۵. امروزه از زاویه اقلیم‌شناسی و محیط زیستی، لفظ «تالاب» برای این پدیده طبیعی رواج بیشتری یافته است.

۶. درباره اهمیت لنگرگاهی لنگرود در مناسبات تجاری ایران و روسیه در نیمه دوم سده دوازدهم/هجدهم و نیمه نخست سده سیزدهم/نوزدهم بنگرید به: قبادیانی، ۱۳۸۷: ۳۲۶-۳۲۷، ۳۹۷-۳۹۸؛ رابینو، ۱۳۵۷: ۳۹۷-۳۹۸، ۴۵۰؛ و نیز:

Hanway, 1753/1: 264, 395-396; Blaramberg, 1853: 103.

۷. مرعشی اشاره‌هایی نیز به عبور از «آب انزلی» با کرجی آورده است اما نامی از پیربازار نمی‌آورد: مرعشی، ۱۳۶۴: ۲۹۷، ۳۵۴.

۸. درباره سهم گیلان از تجارت ایران و روسیه در اواخر دوره صفویه بنگرید به: Kukanova, 1977: 128-130

۹. با این حال، همچنان بخش اعظم رفت‌وآمدها از مسیری زمینی بود که از جنوب غربی رشت به سمت آستارا می‌رفت و در آنجا به شاهراه زمینی پیوند می‌خورد که در امتداد کرانه غربی دریای خزر تا دربند ادامه می‌یافت. اولتاریوس در نقشه‌ای که از گیلان و دریای خزر به دست داده این شاهراه و منازل آن را ترسیم کرده است: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8593053v>. سفر بازگشت هیئت‌های سفارت اولتاریوس و ولینسکی به روسیه از همین مسیر انجام شد: Olearius, 1669: 291-294; Bushev, 1978: 186-189

۱۰. زمینه این تحول از چند سده پیش فراهم آمده بود. از اوایل سده دهم/شانزدهم، به دنبال ظهور نظم جهانی مدرن در عرصه تجارت بین‌الملل و تکاپوی کمپانی‌های تجاری اروپایی برای گشودن محورهای جدید ارتباطی از راه روسیه و رود ولگا، ژئوپلیتیک دریای خزر تغییر کرد و این دریا که تا پیش از آن بیشتر میزبان دریانوردی و تجارت محدود مردمان پیرامون بود، به محور ارتباطی اروپا و روسیه با آسیا تبدیل شد. در سده‌های یازدهم/هفدهم و دوازدهم/هجدهم، روسیه تزاری بیشتر از رهگذر سوداگری آرامنه و تکاپوی کمپانی مسکوی انگلستان، از مزایای این تجارت بهره‌مند گشت. در نیمه دوم سده یازدهم/هفدهم و اوایل سده دوازدهم/هجدهم، بازرگانان ارمنی داعیه‌دار تجارت در این حوزه بودند و هم‌تایان روس آنان نیز توانسته بودند در شماخی جای پای ایجاد کنند. در نیمه سده دوازدهم/هجدهم کمپانی مسکوی یک بار دیگر کوشید تا با جلب توافق ملکه روسیه، محور تجاری ولگا-دریای خزر را بازگشایی کند. اما پیوستن جان التون، نماینده این کمپانی به نادرشاه و همراهی فعال با وی در راه‌اندازی ناوگان نظامی، روسها را سخت برآشفته و نسبت به حضور این کمپانی بدبین کرد. با این تجربه، راهبرد خزری روسیه از نیمه دوم سده دوازدهم/هجدهم، هم‌آهنگ با نوسازی و صنعتی شدن امپراتوری تزاری تغییر کرد. کاترین دوم (حک. ۱۷۶۲-۱۷۹۶م.) سیاست



## موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ... (جواد مرشدلو و دیگران) ۳۲۵

پتر یکم را در تقویت نفوذ روسیه در حوزه دریای خزر با جدیت بیشتری پی گرفت و با بهره‌گیری از ضعف ایران، حضور نظامی خود را در آن تقویت کرد. این روند سرانجام به رویارویی نظامی دو کشور انجامید که نتیجه آن تحمیل عهدنامه‌های گلستان و ترکمان‌چای به دولت قاجاریه بود. این عهدنامه‌ها همزمان که به جدایی بخش بزرگی از قلمرو تاریخی ایران و تصرف منابع و مردم این سرزمین‌ها به نفع روسیه انجامید و این کشور را از داشتن ناوگان نظامی در دریای خزر محروم کرد، زمینه رونق تجارت میان دو کشور را بر یک مبنای حقوقی جدید نیز فراهم آورد. از دهه ۱۲۵۰ ق. / ۱۸۳۰ م. به بعد، حجم تجارت روسیه و ایران از دو محور دریایی و زمینی روی در افزایش نهاد و در نیمه سده نوزدهم میلادی شمال ایران پذیرای حجم چشمگیری از کالاهای صادراتی روسیه بود. در این زمینه بنگرید به: مرشدلو، ۱۳۹۸: ۵۰۲-۵۱۲ و نیز:

Reading, 1938: 220-258; Iukht, 1994: 102-125; Ataev, 1991: 90-113; Kotilaine, 2005: 451-465; Nikonov, 2009: 280-308; Ghereghlou, 2020: 1-16.

(دسترسی به شماری از این مآخذ را مدیون دکتر کیومرث قرقلو هستم که جا دارد از ایشان سپاسگزاری ویژه داشته باشم. نویسنده مسئول)

۱۱. این کمپانی شعبه‌ای از شرکت کشتیرانی مرکوری بود که در سال ۱۲۶۵/۱۸۴۹ با سرمایه اولیه ۷۵۰ هزار روبل به منظور ارائه خدمات کشتیرانی در حوزه ولگا راه اندازی شده بود. شعبه قفقاز این شرکت که در نیمه دوم سده نوزدهم و ربع نخست سده بیستم بیشتر سهم از ترابری دریایی در دریای خزر را به خود اختصاص داده بود، در سال ۱۲۷۳/۱۸۵۷ تأسیس شد و در دهه ۱۲۸۰/۱۸۶۰ پانزده کشتی بخار و چندین شناور بادی در دریای خزر داشت.

۱۲. برای گزارشی کوتاه از روند ساخت این راه‌آهن و پیامدهای آن برای ایران بنگرید به: عرفانیان و مرشدلو، (۱۹/۱۳۹۳)، صص ۳۴۶-۳۵۱.

۱۳. برای چند نمونه دیگر از گزارش‌های خارجی بنگرید به: کرزن، ۱/۱۳۷۳: ۶۰-۶۴؛ دالمانی، ۲/۱۳۳۵: ۱۱۳۵-۱۱۳۸؛ و نیز:

Binder, 1887: 439; Savage-Landor, 1903/1: 30-33.

۱۴. نیز بنگرید به اشاره‌های گذرا اما مفید شماری دیگر از اشراف قاجاری درباره کیفیت بندر پیربازار در اواخر دوره قاجاریه در این نشانی‌ها: ظل‌السلطان، ۱۳۶۲: ۳۵۶؛ سیف‌الدوله، ۲/۱۳۸۹: ۲۳؛ عزالدوله، ۱۳۷۴: ۳۶۲؛ امین‌الدوله، ۶/۱۳۸۹: ۶۱؛ حسام‌السلطنه، ۴/۱۳۸۹: ۳۳؛

۱۵. در حالیکه طبق عریضه ملا اسماعیل نجفی گیلانی، «چند روز پیش از رحلتش سه هزار تومان وجه حاضر نموده بود و صورت تقسیم هم نوشته بود که ارسال بعتبات شود» (استادوخ، ۱۳۳۳ ق. ک ۴۲، پ ۲۵، س ۱۵).

۱۶. بنگرید به: افشاریان: ۱۳۹۶.

۱۷. درباره خاستگاه، پیشینه و اقدامات این شخصیت جنجالی در ایران به‌ویژه، امتیازات بهره‌برداری از جنگل‌ها و نفت کویر خوریان بنگرید به: آقابکف، ۱۳۵۷: ۱۵۹-۱۶۴؛ احمدی، ۱۳۹۰: ۳۲-۵۱؛ و نیز:

Ferrand, 1983: 30-33; Jolbordi & Liparteliani, 2020: 201-211; Morton, 2020: 23.

۱۸. تاریخ، سابقه و چندوچون این واگذاری مبهم است. مورخان محلی گیلان بدون ذکر منبع، نوشته‌اند که خوشتاریا بر پایه قراردادی که پیش‌تر با میرعباس بیگ، متولی موقوفه پیربازار بسته بود، این امتیاز را در تاریخ ۱۴ رجب ۱۳۳۷ به دست آورد. مدت امتیاز بیست سال بود و در ازای پرداخت سالانه ۹ هزار تومان منعقد گشت: غلامی کفترودی، ۱۳۹۶: ۴۱-۴۳؛ طویلی، ۲/۱۳۷۲: ۴۳۴-۴۳۵.

۱۹. درباره این شرکت بنگرید به: احمدی، ۱۳۹۰: ۴۵.

۲۰. مصاحبه با آقای سماکی شالی از کرجی‌بانان قدیمی پیربازار، بهمن ۱۳۹۸.

## کتاب‌نامه

- آرشیو ملی ایران (ساکما)، کارتن ۲۴۰، پرونده‌های شماره: ۵۸۵۱، ۵۸۶۹، اسناد متعدد.
- آرشیو وزارت امور خارجه (استادوخ)، کارتن‌های شماره ۱۱ (پرونده ۲۱)، ۲۵ (پرونده ۹)، ۴۲ (پرونده ۲۵) و ۴۳ (پرونده ۱۱)، اسناد متعدد.
- احمدی، حسین (۱۳۹۰)، «اقدامات خوشتاریای گرجستانی در جنگل‌های شمال ایران (۱۹۱۳-۱۹۲۶م.)»، تاریخ روابط خارجی، سال دوازدهم، شماره ۴۷، تابستان، صص ۳۱-۵۳.
- اشرف، احمد (۱۳۵۹)، موانع تاریخی رشد سرمایه‌داری در ایران: دوره قاجاریه، تهران: انتشارات زمینه.
- افشاریان، ناصر (۱۳۹۶)، نگاهی به گیلان در دوره قاجار، رشت: فرهنگ ایلیا.
- امیراحمدی، هوشنگ (۱۳۹۶)، اقتصاد سیاسی ایران در دوران قاجار، جامعه، سیاست، اقتصاد و روابط خارجی از ۱۷۹۶ تا ۱۹۲۶، تهران: نشر گستره.
- امین‌الدوله، میرزاعلی‌خان (۱۳۸۹)، سفرنامه مکه، سفرنامه‌های حج قاجاری، جلد ششم، به کوشش رسول جعفریان، تهران: نشر علم.
- انتز، مروین ل. (۱۳۶۵)، روابط بازرگانی روس و ایران، ۱۸۲۸-۱۹۱۴، ترجمه احمد توکلی، تهران: انتشارات بنیاد دکتر محمود افشار.
- آقابکف، گریگوری سرگی‌یویچ (۱۳۵۷)، خاطرات آقابکف، ترجمه حسین ابوترابیان، تهران: انتشارات پیام.
- جمالزاده، محمدعلی (۱۳۷۶)، گنج شایگان، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار یزدی.

موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ... (جواد مرشدلو و دیگران) ۳۲۷

حسام السلطنه (۱۳۸۹)، *سفرنامه مکه*، سفرنامه‌های حج قاجاری، به کوشش رسول جعفریان، جلد چهارم، تهران: نشر علم.

دالمانی، هانری رنه (۱۳۳۵)، *سفرنامه خراسان تا بختیاری*، دو جلد، ترجمه محمدعلی فره‌وشی (مترجم همایون)، تهران: انتشارات امیرکبیر.

داریوش، مهندس (۹) (۱۳۱۹) «پلهای متحرک بندر پهلوی»، *مجله نامه راه*، سال اول، شماره دهم، اسفند، صص ۱۳-۱۶؛ (۱۳۲۰)، «پلهای متحرک بندر پهلوی»، *نامه راه*، سال دوم، شماره اول، فروردین، صص ۱۳-۱۵.

*دانشنامه جهان اسلام*، ج ۱۹ (۱۳۹۳)، ذیل «راه‌آهن: قفقاز و آسیای مرکزی»، صص ۳۴۶-۳۵۱. دنبلی، عبدالرزاق مفتون (۱۳۸۳)، *مآثر ساطانیه*، تصحیح و تحشیه غلامحسین زرگری‌نژاد، تهران: انتشارات روزنامه ایران.

رابینو، یاسنت‌لویی (۱۳۵۷)، *ولایات دارالمرز ایران: گیلان*، ترجمه جعفر خمami زاده، رشت: طاعتی. رحمانیان، داریوش (۱۳۸۲)، *تاریخ علت‌شناسی انحطاط و عقب‌ماندگی ایرانیان و مسلمین* (از آغاز دوره قاجار تا پایان دوره پهلوی)، تبریز: انتشارات دانشگاه تبریز.

مرشدلو، جواد (۱۳۹۸)، «توسعه‌طلبی روسیه تزاری و تغییر ژئوپلیتیک جایگاه دریای خزر از چشم‌انداز نظام جهانی مدرن، (۱۵۵۰-۱۸۰۰ م.)»، *مطالعات اوراسیای مرکزی*، دوره ۱۲، شماره ۲، پاییز و زمستان، صص ۴۹۷-۵۱۸.

مسلمانیان قبادیانی، رحیم (به کوشش) (۱۳۸۷) *اسنادی از روابط ایران و روسیه از صفویه تا قاجاریه*، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه.

ژوبر، پیر آمده (۱۳۴۷)، *مسافرت به ارمنستان و ایران*، به انضمام جزوه‌ای درباره گیلان و مازندران، ترجمه علیقلی اعتمادمقدم، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.

ساروی، محمدفتح الله بن محمدتقی (۱۳۷۱)، *تاریخ محمدی (احسن التواریخ)*، به اهتمام غلامرضا طباطبایی مجد، تهران: امیرکبیر.

سیف، احمد (۱۳۸۷)، *قرن گمشده، اقتصاد و جامعه ایران در قرن نوزدهم*، تهران: نشر نی. سیف‌الدوله، سلطان محمد (۱۳۶۴)، *سفرنامه سیف‌الدوله*، به تصحیح و تحشیه علی اکبر خداپرست، جلد دوم، تهران: نشر نی.

شجاعی دیوکلائی، سیدحسن (۱۳۹۸)، *توسعه‌نیافتگی و صنعتی‌سازی، ایران عصر قاجار و پهلوی اول*، تهران: انتشارات تپسا.

طویلی، عزیز (۱۳۷۱)، *تاریخ جامع بندر انزلی*، ۲ جلد، بندر انزلی: ناشر مؤلف.

ظل‌السلطان، مسعودمیرزا (۱۳۶۲)، *تاریخ مسعودی*، تهران: انتشارات یساولی.

۳۲۸ پژوهش‌نامه تاریخ اجتماعی و اقتصادی، سال ۱۱، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۱

- ظهیرالدوله، علی بن محمد ناصر (۱۳۷۱)، سفرنامه ظهیرالدوله به همراه مظفرالدین‌شاه به فرنگستان، به کوشش محمداسماعیل رضوانی، تهران: مستوفی.
- عرفانیان، مسعود و جواد مرشدلو (۱۳۹۳)، «راه‌آهن: قفقاز و آسیای مرکزی»، در دانشنامه جهان اسلام، ج ۱۹ (۱۳۹۳)، صص ۳۴۶-۳۵۱.
- عزالدوله، عبدالصمد میرزا (۱۳۷۴)، عبدالصمد میرزا سالور عزالدوله و دو سفرنامه او به اروپا در سالهای ۱۲۹۰ و ۱۳۰۰، به کوشش مسعود سالور، تهران: دنیای کتاب.
- عظیمی، ناصر (۱۳۹۵)، تاریخ گیلان، از آغاز تا پایان حکومت‌های محلی خان‌سالار، رشت: فرهنگ ایلیا.
- علمداری، کاظم (۱۳۷۶)، چرا ایران عقب ماند و غرب پیش رفت؟، تهران: نشر توسعه.
- غلامی کفترودی، قاسم (۱۳۷۹)، آیین پیربازار (نگاهی به سرزمین و مردم پیربازار)، رشت: بی‌نا.
- غلامی کفترودی، قاسم (۱۳۹۶)، تاریخ بندر پیربازار، رشت: فرهنگ ایلیا.
- فراهانی، میرزا محمد حسین (۱۳۶۲)، سفرنامه میرزا حسین فراهانی، ۱۳۰۲-۱۳۰۳ ه.ق.، به کوشش مسعود گلزاری، تهران: انتشارات فردوسی.
- فوران، جان (۱۳۷۷)، مقاومت شکننده: تاریخ تحولات اجتماعی ایران از صفویه تا سالهای پس از انقلاب اسلامی، ترجمه احمد تدین، تهران: انتشارات مؤسسه رسا.
- فومنی، عبدالفتاح (۱۳۴۹)، تاریخ گیلان، در وقایع سالهای ۱۰۳۸-۹۲۳ هجری قمری، تصحیح و تحشیه منوچهر ستوده، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- فووریه، ژوانس (۱۳۶۲) سه سال در دربار ایران، ۱۳۰۶ تا ۱۳۰۹ ه.ق.، خاطرات پزشک ویژه ناصرالدین شاه، ترجمه عباس اقبال، تهران: دنیای کتاب.
- قراگوزلو، عبدالله خان (۱۳۸۹)، سفرنامه مکه معظمه، سفرنامه‌های حج قاجاری، جلد هفتم، به کوشش رسول جعفریان، تهران: نشر علم.
- کاتوزیان، محمدعلی (همایون) (۱۳۷۲)، اقتصاد سیاسی ایران از مشروطیت تا پایان سلسله پهلوی، ترجمه محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی، تهران: نشر مرکز.
- کارلاسرنا، مادام (۱۳۶۲)، آدم‌ها و آیین‌ها در ایران، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: انتشارات زوار.
- کاظم‌زاده، فیروز (۱۳۷۱)، روس و انگلیس در ایران، ۱۸۶۴-۱۹۱۴: پژوهشی درباره امپریالیسم، ترجمه منوچهر امیری، تهران: سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.
- کاظم‌بیگی، محمدعلی (۱۳۸۵)، «مردم، علما و توسعه در عصر قاجاریه: راه گیلان»، فرهنگ، شماره ۶۰، زمستان، صص ۹۱-۱۴۲.

موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ... (جواد مرشدلو و دیگران) ۳۲۹

کرزن، جورج ناتانیل (۱۳۷۳)، *ایران و قضیه ایران*، ۲ جلد، ترجمه غ. وحید مازندرانی، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.

لاکهارت، لارنس (۱۳۷۰)، *انقراض سلسله صفویه*، ترجمه اسماعیل دولتشاهی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

مرعشی، ظهیرالدین بن نصیرالدین (۱۳۶۴)، *تاریخ گیلان و دیلمستان*، تصحیح منوچهر ستوده، تهران: انتشارات اطلاعات.

مظفرالدین شاه قاجار (۱۳۸۷)، *سفرنامه دوم مظفرالدین شاه به فرنگ*، با مقدمه و حواشی احمد خاتمی، تهران: نشر شهر.

مظفرالدین شاه قاجار (۱۳۹۰)، *سفرنامه سوم مظفرالدین شاه به فرنگ*، به کوشش محمدنادر نصیری مقدم، تهران: انتشارات کتابخانه مجلس شورای اسلامی.

مکی، حسین (۱۳۶۱)، *تاریخ بیست ساله ایران*، ج ۱، چاپ سوم، تهران: نشر ناشر.

میلسیو، آرتور (۱۳۵۶)، *مأموریت آمریکاییها در ایران*، ترجمه حسین ابوترابیان، تهران: پیام.

ناصرالدین شاه قاجار (۱۳۹۹)، *روزنامه خاطرات ناصرالدین شاه از شوال ۱۲۸۱ تا ذیحجه ۱۲۹۰ ق...*، به انضمام *سفرنامه اول فرنگ*، به کوشش مجید عبدامین، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار و سخن.

ناصرالسلطنه، میرزا ناصرالله خان (۱۳۹۰)، *سفرنامه ناصری*، چاپ رسول جعفریان، تهران: مجلس شورای اسلامی.

نوزاد، رضا (به کوشش) (۱۳۹۵)، *اخبار گیلان در مطبوعات عصر قاجار*، ۳ جلد، رشت: فرهنگ ایلیا.

Abramov, A. E. (2018), "Rekonstruktsia Enzeliyskogo porta i yeyo znacheniiye po osvoyeniymy Irana Russyim kapitalom (1895-1914)", *Gramota*, no. 7 (93), pp. 22-27.

Ananich, Boris (2006), "The Russian Economy and Banking System", in D. Lieven (ed.), *The Cambridge History of Russia, vol. II: Imperial Russia, 1689-1917*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 394-428.

Ataev, KH. A. (1991), *Torgovo-ekonomicheskiye svyazi Iran s Rossiyei v XVII-XIX vv.*, Moscow: Nauka.

Binder, Henry (1887), *Au Kurdistan et Mesopotamie et en Perse*, Paris: Maison Quantin.

Blaramberg, I. F. (1853), "Statischeskoe obosreniye Persii, sostavlennoe v 1841 g.", *Zapiski imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshestva (ZIRGO)*, Kn. VII.

Bournoutian, George A. (2021), *From the Kur to the Aras: A Military History of Russia's Move into the South Caucasus and the First Russo-Iranian War, 1801-1813*, Leiden: Brill.

Bushev, P. P. (1978), *Posolstvo Artemiia Volynskogo v Iran v 1715-1718 gg.* Moscow.

- Cook, John (1770), *Voyages and Travels through the Russian Empire, Tartary and the Kingdom of Persia*, 2 vols. Edinburgh: 1770.
- Ferrand, Jaques (1983), *Famillies princières de Géorgie: essai de reconstitutions généalogique (1880-1983) de 21 familles reconnues princières par l'Empire de Russie*, Montreuil, France.
- Ghereghlou, Kioumars (2021), "A Forgotten Money Heist: The 1746 Mission of Nadir Shah's Chief Merchant in Russia Revisited", *Iran: Journal of British Institute of Persian Studies*, Published Online:  
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/05786967.2020.1829983>.
- Gmelin, S. Gottlieb (2007), *Travels through Northern Persia, 1770-1774*, Translated and Annotated by Willem Floor, Costa Mesa: Mage Publishers.
- Hanway, Jonas (1753), *An Historical Account of the British Trade over the Caspian Sea*, 4 vols. London.
- Iukht, A. I. (1994), *Torgovlya c vostochnimi stran i vnutrennyi rinok Rossii, (20-60e gody XVIII veka)*, Moscow: Russian Academy of Sciences.
- Jolbordi, M. & N. Liparteliani (2020), "Activities of Akaki Khushtaria in Persia", *History, Archeology, Ethnology*, [S1], n. IV, pp. 201-211.
- Kornoukhova, G. G. (2019), "Rol' rossiiskogo pravitel'stva v razvitii Kaspiickoi morskoi torgovli c Persiyei vo vtoroi polovinne XIX-nachale XX v.", *RUDN, Journal of Russian History*, vol. 18, no. 3, pp. 661-682.
- Kotilaine, J. T. (2005), *Russia's Foreign Trade and Economic Expansion in the Seventeenth Century*, Windows on the World, Leiden: Brill.
- Kukanova, N. G. (1977) *Ocherki po istorii Russko-Iranskikh torgovikh otnoshenii v XVII-pervoi polovine XIX veka, po materiyalam russkikh arkhivov*, Saransk: Mordovskoe Knizhnoe Izdatel'stvo.
- Lystsov, V. P. (1951) *Persidskii Pokhod Petra I, 1722-1723*. Moscow.
- Moon, David (2006), "Peasant and Agriculture", in D. Lieven (ed.), *The Cambridge History of Russia, vol. II: Imperial Russia, 1689-1917*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 369-393.
- Morton, Michael Q. (2020), "The Khoshtaria Concessions: Oil and the Northern Provinces of Iran", *GeoExpro*, September.
- Nikonov, O. A. (2009), *Iran vo vneshnepolitichaskoi cstrategii rossiskoi imperii b XVIII veke, monografiya*, Moskva: Vladimir.
- Olearius, Adam (1669), *The Voyages and Travels of the Ambassadors Sent by Frederick Duke of Holstein...*, 3 vols. London.
- Reading, Douglas K. (1938), *The Anglo-Russian Commercial Treaty of 1734*, New Haven: Yale University Press.

موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ... (جواد مرشدلو و دیگران) ۳۳۱

Savage Landor, Arnold H. (1903), *Across Coveted Lands, A Journey from Flushing (Holland) to Calcutta*, London: C. Scribner Sons.

Spilmann, James (1742) *A Journey through Russia into Persia by two English Gentlemen...*, London

