

سیاست‌ها و عملکرد ناصرالدین شاه در توسعه راه‌های گیلان با

تأکید بر بازخوانی و تحلیل سند امتیازنامه

راه شوسه انزلی به قزوین

مهدی وزین افضل | مرتضی نورانی | علی اکبر جعفری

## چکیده

هدف: هدف پژوهش حاضر، پاسخ به این مسئله است که ناصرالدین شاه و روس‌ها در قبال راه ارتباطی ایالت گیلان، چه اهداف سیاسی و اقتصادی را دنبال می‌کردند و تا چه حد در رسیدن به اهداف خود موفق عمل کردند.

روش/ رویکرد پژوهش: در این تحقیق، سعی شده با توجه به منابع دست اول و اسناد، تحلیلی تاریخی-اسنادی از بحث ارائه شود.

یافته‌ها و نتایج پژوهش: دستاوردهای تحقیق نشان می‌دهد روس‌ها برای تفوق نظامی و اقتصادی خود در شمال ایران، خواهان احداث راه‌های ارتباطی بودند؛ ولی در بُعد بین‌المللی با مخالفت انگلیسی‌ها و در بُعد داخلی ایران با مخالفت دولت قاجار مواجه بودند. دولت انگلیس، تسلط ساخت هر نوع راهی در شمال ایران را به ضرر منافع خود در ایران می‌دانست و دولت قاجار واگذاری این امتیاز استراتژیک را به منزله افزایش قدرت روسیه در شمال ایران و تسلط نظامی روسیه بر پایتخت و شهرهای مرکزی می‌دانست. در نهایت، بر اثر توافق روسیه و انگلستان در صحنه خارجی و فشار روشنفکران بر ایجاد راه به منظور توسعه اقتصادی، دولت ناصرالدین شاه، در ۱۳۱۰ ق. ۱۸۹۳/ امتیاز ساخت راه شوسه انزلی به قزوین را به شرکتی روسی به نام «شرکت بیمه و حمل و نقل» واگذار کرد. این راه طی چند سال ساخته شد و نتیجه آن افزایش نفوذ سیاسی روسیه و افزایش صادرات انواع محصولات تجاری به ایران بود.

کلیدواژه‌ها

انزلی / شوسه / قزوین / روسیه / راه‌سازی

## تحقیقات تاریخی

فصلنامه گنجینه اسناد: سال بیستم و پنجم، دفتر اول، (بهار ۱۳۹۴)، ۵۲-۸۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۹/۱۰ ■ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۲/۱۱



# سیاست‌ها و عملکرد ناصرالدین شاه در توسعه راه‌های گیلان با تأکید بر بازخوانی و تحلیل سند امتیازنامه راه شوسه انزلی به قزوین

مهدی وزین افضل<sup>۱</sup> | مرتضی نورائی<sup>۲</sup> | علی اکبر جعفری<sup>۳</sup>

## مقدمه

ناصرالدین شاه قاجار، در تاریخ ۱۳۱۰ ق. / ۱۸۹۳، امتیاز شوسه کردن راه انزلی به قزوین را به شرکتی روسی به نام شرکت بیمه و حمل و نقل داد. این شرکت، در چند قرارداد جداگانه توانست امتیاز لایروبی مرداب انزلی و همچنین ادامه ساخت راه شوسه از قزوین به همدان و از قزوین به تهران را نیز به دست آورد. از آنجاکه هیچ نوع مسیر ارتباطی از جمله راه آهن یا راه شوسه نوین در ایران وجود نداشت، روس‌ها و انگلیسی‌ها از همان آغاز دوران سلطنت ناصرالدین شاه، به فکر احداث راه‌های ارتباطی مناسب به منظور تقویت نفوذ سیاسی و تجاری خود در ایران پرآمدند. روشنفکران و دستگاه سیاسی نیز علاقه‌مند بودند تا با احداث راه در ایران، ضعف‌های اقتصادی خود را برطرف و در مسیر توسعه گام بردارند. تأکید اغلب آنها، توسعه راه آهن بود، زیرا در نیمه دوم قرن نوزدهم، راه آهن به عنوان نماد رشد کشورها و ملت‌ها، بیش از هر وسیله دیگر مطرح بود. دولت قاجار، به رهبری میرزا حسین خان سپهسالار، برای تحقق آرمان‌های خود گام‌هایی را برای مذاکره با شرکت‌های خارجی برداشت و به منظور ساختن راهی از دریای خزر به خلیج فارس قراردادی با رویتر امضا کرد. اما مشکلات ناشی از قرارداد رویتر و بعداً قرارداد فالکن‌هاگن و دخالت سفرای انگلیس و روسیه در امور داخلی ایران، دولت قاجار را به حالتی تدافعی در قبال ساخت راه پیش برد و مسئله راه‌سازی مبدل به یک نگرانی امنیتی و سیاسی برای دولت قاجار شد. بعد از قرارداد رویتر، در بین سیاستمداران قاجار، این فرضیه قدرت

۱. دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی  
دانشگاه اصفهان (نویسنده مسئول)  
mahdivazin@yahoo.com

این مقاله مستخرج از پایان نامه مقطع  
دکتری مهدی وزین افضل از دانشگاه  
اصفهان با عنوان «تحلیلی تاریخی از سیاست  
گذاری‌ها، چالش‌ها و کارکردهای توسعه  
راه‌سازی شوسه در نیمه دوم قاجاریه با تکیه  
بر اسناد (۱۲۴۴-۱۳۴۴ هجری قمری)» است.

۲. استاد تاریخ دانشگاه اصفهان  
mortezanouraei@yahoo.com

۳. استادیار تاریخ دانشگاه اصفهان  
jafari@ltru.ac.ir



گرفت که اگر راهی در کشور ساخته شود، به قدرت‌های خارجی اجازه خواهد داد در مدتی کوتاه بر بخش‌های زیادی از کشور دسترسی پیدا کنند و موجودیت دولت قاجار به خطر بیفتد. به همین دلیل، ناصرالدین شاه ترجیح داد در باب ساخت راه از خود انفعال نشان دهد و حاضر نباشد امتیاز ساخت راهی را به قدرت‌های غربی بدهد.

سیاست‌های راه‌سازی شاه قاجار، باعث خمودگی اقتصادی و عقب ماندن تجارت ایران در مقابل همسایگان شد. از طرفی دیگر، روشنفکران به دربار قاجار فشار وارد می‌کردند که هرچه زودتر برای توسعه کشور و جبران این عقب‌ماندگی از سیاست‌های قبلی دست کشیده و دست به ساخت راه بزنند. دولت قاجار، به علت نداشتن تخصص و سرمایه لازم برای ساخت راه ناچار شد مجدد به شرکت‌های خارجی متوسل شود. در عرصه بین‌المللی نیز روس‌ها و انگلیسی‌ها در یک توافق غیررسمی، دست یکدیگر را برای اخذ امتیازات در ایران باز گذاشتند.

روس‌ها، در نهایت، در سال ۱۳۱۰ق. و بعد از مطالعاتی در مورد امکان ساخت راه در شمال ایران، موفق شدند امتیاز شوسه کردن راه از انزلی به قزوین و تهران را به دست بیاورند. این راه بعداً اقتصادی برای شرکت سازنده آن نداشت، ولی برای دولت روسیه بسیار استراتژیک بود. به همین دلیل وزارت دارایی روسیه با حمایت از شرکت بیمه و حمل و نقل، که ساختن این جاده را برعهده داشت، در به پایان رسیدن ساخت این راه نقش مستقیمی ایفا کرد. ساخت این راه در ۱۳۱۶ق. به پایان رسید و در سال‌های نزدیک به انقلاب مشروطیت، نقش حساسی را برای نفوذ بیشتر روس‌ها در تهران ایفا کرد. از نظر تجاری نیز وسعت تجارت روس‌ها تا ایالات مرکزی و جنوبی ایران گسترده شد و اقتصاد ایران را تحت تأثیر خود قرار داد. در این مقاله، سعی می‌شود با روش توصیفی — تحلیلی و استفاده از اسناد، روند تحولات سیاسی و اقتصادی ایجاد راه شوسه گیلان را مورد بررسی و واکاوی قرار دهد.

## اهمیت ایالت گیلان

ایالت گیلان به دو دلیل عمده تجاری و سیاسی اهمیت فراوانی داشت. این ایالت، با حاصلخیزی زمین و موقعیت مکانی مناسب، از کشاورزی پررونق و داد و ستد انواع محصولات کشاورزی و تجاری با ایالات داخلی ایران و کشورهای همسایه برخوردار بود. جغرافیای کشاورزی مناسب گیلان، زمینه‌های تولید انواع میوه‌جات، ابریشم، برنج، و حبوبات را فراهم می‌کرد و این ظرفیت بالا باعث رشد چشمگیر منطقه از لحاظ غذایی شده بود (ژوبر، ۱۳۴۷، ص ۳۲۱؛ مکتزی، ۱۳۵۹، ص ۵۳). افزایش درآمد سالانه گیلان

به‌منزله در آمد بیشتر بود، به‌طوری‌که دومین ایالت ثروتمند ایران به‌شمار می‌رفت و دولت سالیانه مبلغ زیادی از این ایالت به‌دست می‌آورد (Goldsmid, 1874, p188). از طرف دیگر، موقعیت جغرافیای سیاسی گیلان که بر سر راه شمال به مرکز ایران قرار داشت، اهمیت این ایالت را بیشتر می‌کرد، زیرا از جانب جنوب گیلان، راه تجاری تبریز به خاک عثمانی و از جانب جنوب شرقی مسیر تجاری و سیاسی قزوین - تهران می‌گذشت. همچنین، این ایالت در مناسبات خارجی قاجار به‌ویژه با دولت روسیه از موقعیت بسیار مهمی برخوردار بود.

ایالت گیلان تنها مورد توجه دولت قاجار نبود، بلکه برای روس‌ها هم به‌عنوان پایگاهی اقتصادی و سیاسی اهمیت فراوانی داشت. بعد از قرارداد ترکمنچای، دست روس‌ها در استفاده اقتصادی در شمال ایران بازتر شد و طی چند دهه، با فعالیت‌های کنسولی و بازرگانی خود، گیلان را در کانون اول فعالیت‌های اقتصادی و منطقه‌ای خود قرار دادند. بسیاری از روس‌ها در خلال اتفاقات بعد از قرارداد ترکمنچای به شمال ایران آمدند و با خرید زمین و سرمایه‌گذاری و حتی گرفتن امتیازاتی همچون امتیاز شیلات، منافع خود را با شمال ایران گره زدند (Thomson, Report, 20 April 1868, 29 April 1868, FO 60/314). یکی از اهداف روس‌ها، تسلط بر تجارت حاشیه خزر و پیوند تجارت قفقاز با فلات مرکزی ایران و در نهایت خلیج فارس بود تا بدین ترتیب، هم از لحاظ نظامی، وسایل ارتباط سریع و گسترده را فراهم آورند و هم تجارت خود را از جانب جنوب تا خلیج فارس و از آنجا به دیگر نقاط گسترش دهند. این اهداف روس‌ها جز با ایجاد راه‌هایی که روسیه را با شمال ایران پیوند دهد ممکن نبود (لندور، ۱۳۸، صص ۱۳۲-۱۵۱). روس‌ها تا سال ۱۳۰۰ق/۱۸۸۲، ساخت راه‌آهن بندر پوتی تا باکو را به پایان رسانده و در آسیای مرکزی، با ساخت راه‌آهن ماوراءالنهر، به مرزهای شمالی افغانستان و منطقه آخال در شمال خراسان رسیده بودند. روس‌ها، بارها از طریق سفارت خود در تهران، علاقه‌مندی خود را به تأسیس راه شوسه و راه‌آهن برای افزایش مبادلات اقتصادی خود با ایران نشان دادند (استادوخ، ۱۳۰۲/۱۰۳/۶۳ق). در راستای رسیدن به این هدف، روس‌ها، مهندسان راه‌سازی خود را به منطقه انزلی، آستارا، رشت، و قزوین فرستادند تا اطلاعات مناسبی جهت مسیرهای راه‌سازی، امکانات منطقه و جغرافیای محل به‌دست بیاورند (استادوخ، ۱۳۰۲/۱۰۳/۳۷ق؛ اورسل، ۱۳۵۳، ص ۶۷). اگرچه این امتیاز واگذار نشد و گیلان همچنان بدون راه مناسب ماند. انگلیسی‌ها نیز به‌شدت تحرکات راه‌سازی روس‌ها را دنبال می‌کردند. آنها، به‌دلیل اقدامات روس‌ها در ماوراءالنهر نفوذ خود را از دست داده بودند. در قفقاز، به‌دلیل اقدامات راه‌سازی روس‌ها، ترانزیت کالاهای انگلیسی

در طرابوزان به خطر افتاده بود و می‌دانستند راه‌سازی روس‌ها در داخل ایران در نهایت به کاهش شدید نفوذ آنها در فلات مرکزی و خلیج فارس منجر خواهد شد (Reference to (Previous Reports(0.3344) Commercial No.36, 1882

مشکل اصلی گیلان در دوره‌های مختلف، فقدان راه ارتباطی مناسب برای جابه‌جایی کالا بود. راه می‌توانست در بهره‌برداری از زمین، بازاریابی کالاهای کشاورزی، دسترسی به ثروت‌های معدنی و جنگلی، توسعه صنعت، گسترش تجارت، و پیشبرد طرح‌های آموزشی و بهداشتی و رشد فکری گیلان تأثیر بسیار مثبتی بگذارد (Owen, 1977, PP.45-80)؛ اما فقدان راه ارتباطی و وسایل حمل و نقل مناسب، باعث تضعیف و هدر رفتن مازاد تولیدی می‌گشت که پیوسته در سال‌های متمادی، گیلان آن را تجربه کرده بود. همین بحران، رفته‌رفته، بر تعداد خرده دهقانان منطقه - که به صورت تدریجی بنیة اقتصادی خود را از دست می‌دادند- افزود و فلاکتی انسانی و اقتصادی از خود برجای گذاشت.

### بررسی سیاست‌ها و عملکرد ناصرالدین شاه در مورد راه شوسه گیلان

راه ارتباطی تهران به انزلی، به صورت سنتی از قزوین و رشت عبور می‌کرد. میرزا علی اصغر خان امین السلطان، صدراعظم، در ساخت راه تهران به قزوین، از شاه قاجار بودجه خوبی دریافت کرده بود و این راه را تا حدی عبور و مرور کالسکه‌ها هموار و آماده ساخته بود. بعد از قزوین، مسافران باید به ترتیب از آقابابا، گردنه خزران، پانچار، سرپل لوشان، منجیل، رودبار، رستم‌آباد، امامزاده هاشم، کهدم، و رشت عبور می‌کردند تا به پیربازار می‌رسیدند. از آنجا که مسیر قزوین به پیربازار از مناطق کوهستانی و سخت گذر می‌کردند، مسافران و تجار برای گذر از این مسیر در طول راه با مشکلات عدیده‌ای همچون گردنه‌های زیاد و باریک و خطرناک، عدم امکانات رفاهی مناسب، و پل‌های لرزان و خراب و شکسته مواجه بودند (صنیع‌الدوله، ۲۵۳۶، صص ۵۶-۶۵؛ عزالدوله، ۱۳۶۳، صص ۲۶-۳۰).

از پیربازار جاده مستقیمی به انزلی وجود نداشت و به علت مردابی بودن منطقه، از مرداب پیربازار، قایق‌های کوچک محلی، مسافران و کالاها را به کشتی‌های باربری و مسافربری در انزلی می‌رساندند. این کشتی‌ها از ترس گرفتار شدن در گل ولای دهانه انزلی، از پهلو گرفتن در ساحل امتناع می‌کردند و با فاصله از مرداب، در دریا لنگر می‌انداختند و وظیفه انتقال کالا و مسافران به این کشتی‌ها را همان قایق‌های کوچک برعهده داشتند. کیفیت مسیر رشت به پیربازار به قدری سخت و ناگوار بود که عبور و مرور در آن به سختی انجام می‌گرفت. از پیربازار هم به عنوان لنگرگاه انزلی یاد می‌شد، زیرا به دلیل مردابی بودن منطقه، امکان جابه‌جایی زمینی به انزلی وجود نداشت و قایق‌های کوچک این کارها را

انجام می‌دادند (داریسی تاد، ۱۳۸۸، صص ۳۶-۳۷؛ فریزر، ۱۳۶۴، صص ۱۶۹-۱۷۰؛ ساکما، ۲۹۶۰۰۸۴۸۶؛ نسخه خطی سیاحتنامه یک نفر روسی، برگ ۹۲-۹۴).

از انزلی، مسافران و کالاها، به وسیله کشتی از مسیر آستارا به بادکوبه (باکوی امروزی) منتقل می‌شدند و از آنجا با راه‌آهنی که روس‌ها ایجاد کرده بودند، به خاک روسیه و دیگر نقاط اروپا حمل می‌گردیدند. عملیات این انتقال کالا و مسافر را شرکت دریایی روسی به نام «شرکت مرکوری» بر عهده داشت (فراهانی، ۱۳۶۲، صص ۵۸-۶۰؛ بایندر، ۱۳۷۰، ص ۵۰۸). انزلی، به عنوان بندری تجاری از دوره صفوی، پایگاه مهمی برای تجارت کالا و مراودات اقتصادی و سیاسی با روسیه بود. این بندر، از موقعیت مناسب‌تری نسبت به بنادر دیگر شمال ایران از جمله مشهدسر (بابلسر کنونی) و آشوراده برخوردار بود و رفت و آمد کشتی‌ها در آن به مراتب بیشتر انجام می‌گرفت. در حقیقت، مسیر پیربازار به انزلی یکی از پرتردترین راه‌های ارتباطی ایران بود که نوعی پیوند میان خاک ایران و اروپا ایجاد می‌کرد و بیشتر کالاهای تجاری که از تهران به سمت شمال و کشورهای همسایه حمل می‌شد از این مسیر عبور می‌کرد (انتر، ۱۳۶۹، ص ۲۳؛ Lerch, 1776; Monaco, 1928: 290-292؛ 434-436, 461). با دقت به کارکردهای این راه‌های ارتباطی می‌توان گفت در اروپای قرن نوزدهم، یک ارتباط گسترده از خاک روسیه به تمام اروپا ایجاد شده بود و رشد سریع تحولات صنعتی و تجاری و حتی نظامی، به دنبال تسریع ارتباطات امکان‌پذیر شده بود. در این بین، مسیر ارتباطی دنیای مدرن با رسیدن به خاک ایران و بندر انزلی دچار وقفه‌ای تأمل برانگیز می‌شد. به همین دلیل، انتظار می‌رفت دولت قاجار با مهیا کردن امکانات رفاهی در انزلی و ایجاد راه‌های ارتباطی مناسب، زمینه‌های رشد و شکوفایی منطقه و کشور را فراهم کند.

ناصرالدین‌شاه، به درستی اهمیت توسعه راه را برای گیلان درک می‌کرد. او، تفکرات راه‌سازی خاص خود را داشت و معمولاً به صورت تدریجی و توأم با احتیاط کار می‌کرد و سعی می‌کرد راه‌سازی را در نقاطی گسترش دهد که از نظر تهدیدات داخلی و خارجی، راه نتواند امتیازی برای دشمنان باشد. به همین دلیل، نقاطی را در اولویت‌های راه‌سازی خود قرار می‌داد که معمولاً طوایف در آنجا قدرت کمتری داشتند و نیروهای خارجی، تهدیدی بالقوه برای تهران نباشند. تمام این شرایط برای راه‌های مازندران، راه تهران - قم و راه تهران - قزوین مهیا بود. به همین جهت، شاه این راه‌ها را از اولویت‌های راه‌سازی خود قرار داد. اما شرایط در گیلان متفاوت بود. دولت قاجار نگاه امنیتی و سیاسی به انزلی داشت و ترسی جدی در میان طبقه حاکم در ایران وجود داشت که راه گیلان می‌تواند باعث سیطره سیاسی و نظامی روسیه بر ایران شود. این دیدگاه از آنجا پررنگ‌تر جلوه می‌کرد که

شاه قاجار در سفرهای گیلان، همیشه وزیر امور خارجه را به همراه داشت و سعی می کرد چالش انزلی را از راه دیپلماسی جلو ببرد (ساکما، ۲۹۵۰۰۰۹۵؛ ناصرالدین شاه، ۱۳۶۷، صص ۴۵-۸۹).

در هر حال، به نظر می رسد که دولت قاجار از لحاظ استراتژیک اشتباه نمی کرد. علاقه روس ها به گیلان و انزلی، علاوه بر جنبه اقتصادی، بعد سیاسی نیز داشت. راه برای روس ها به منزله تقویت نفوذ نظامی، سیاسی، و تجاری خود در منطقه بود. آنها با ایجاد راه آهن در قفقاز و ماوراءالنهر، توانسته بودند ایلات و شهرهای این مناطق را به صورت کامل به زیر نفوذ خود در آورند و در شوراهای سلطنتی خود، در تدوین شرایط حمله به ایران، از انزلی به عنوان یکی از اصلی ترین معابر ورود نیروهای روسی به داخل خاک ایران یاد می کردند (زالاطارف، ۱۳۶۲، صص ۶۳-۷۵). به همین دلیل، بارها سعی کردند راه نفوذی برای تسلط بر بندر انزلی پیدا کنند. این تلاش ها از دوره محمدشاه علنی شد. روس ها، طبق ماده هشتم قرارداد ترکمنچای، تسلط سیاسی و نظامی بر دریای خزر را حق قانونی خود می دانستند و انزلی را هم جزئی از محدوده کشتی رانی خود تعریف می کردند و با فشارهای دیپلماتیک از دوره محمدشاه، سعی داشتند اجازه پیدا کنند کشتی هایشان در انزلی کناره بگیرد. حاجی میرزا آقاسی صدراعظم، به دلایل نظامی، به شدت با این اقدام روس ها مخالف بود؛ ولی با نامه تهدیدآمیز صدراعظم روسیه، کنت نسلرود<sup>۱</sup>، توافق خود را برای ورود کشتی های روسیه به انزلی اعلام کرد. در اوایل دوره ناصری، آقاخان نوری، دوباره وارد مذاکره با روس ها شد و دولت ایران و روسیه توافق کردند فقط کشتی های تجاری روسیه حق پهلو گرفتن در انزلی را داشته باشند (تیموری، ۱۳۳۲، صص ۲۵۰-۲۶۵). بدین ترتیب، سیاست های روسیه برای ایجاد راه های ارتباطی در شمال ایران با سیاست های انفعالی دولت مرکزی ایران با شکست مواجه شد.

ناصرالدین شاه، قبل از هر تصمیم مهمی در مورد راه گیلان، تصمیم گرفت مانند راه های دیگر، به عنوان نخستین اقدام، مهندسانی را به منطقه گیلان اعزام کند تا گزارش های کاملی از ظرفیت های راه سازی، مسیرهای احتمالی جاده کشی، هزینه های ایجاد راه، و خطرات احتمالی به دست بیاورد. در راستای این اهداف، طی دو دهه، افراد مختلفی برای شناسایی محل اعزام شدند که مهم ترین آنها بوهرلر آفرانسوی، ابراهیم آقا، و سلیمان مهندس بودند. این مهندسان، متن های مهمی به شاه قاجار دادند و از نظر فنی تأکید آنها در این گزارش ها بیشتر بر دشواری های مسیر، گردنه پرشیب خزران، باتلاق های فراوان، عرض کم جاده، شیب های تند، و پل های ویران متمرکز بود (سلیمان مهندس، ۱۲۹۶ق، برگ ۲-۷؛ رشتی، ۲۵۳۵ شاهنشاهی، صص ۱۴-۴۸؛ بوهرلر، ۱۳۵۷، صص ۵-۳۱). از لحاظ نظامی نیز

1. Conte Nesselroode  
2. Bohler

این مهندسان تأکید بسیار زیادی بر ایجاد استحکامات دفاعی به‌خصوص در انزلی داشتند و معتقد بودند بدون ایجاد پایگاه‌های نظامی، نه تنها راه به نفع کشور نیست، بلکه ممکن است کشور را با تهدیدات نظامی روس‌ها مواجه کند (بوهلر، ۱۳۵۷، صص ۲۵-۲۸). ایجاد استحکامات دفاعی مناسب به هزینه‌های بالا و سیستمی منظم از ارتشیان احتیاج داشت که در مواقع بحران بتوانند از پیاده شدن نیروهای خارجی در انزلی جلوگیری کنند. اما دربار قاجار قادر نبود این امکانات را فراهم آورد. دولت روسیه نیز به بهانه حمایت از اتباع خود و تأکید بر اینکه قرارداد ترکمنچای هرگونه اقدامی برای ایجاد نیروی دریایی در خزر و ساخت استحکامات دفاعی در سواحل این دریا را ممنوع کرده و هر نوع تصمیمی درست از جانب دولت ایران را با مشکل مواجه می‌کرد.

دولت ایران در تنگایی سخت گرفتار بود، به‌همین دلیل سیاستی انفعالی گذشته را در پیش گرفت که با گزارش‌های بوهلر فرانسوی و مکنزی، نخستین کنسول انگلیس در رشت، مطابقت داشت. آنها بر این باور بودند که اگر ایران توانایی ایجاد استحکامات نظامی را ندارد، از ایجاد جاده ارتباطی انزلی به رشت خودداری کند؛ زیرا می‌تواند خطری جدی برای پایتخت سیاسی ایران به‌دنبال داشته باشد (بوهلر، ۱۳۵۷، ص ۲۷؛ مکنزی، ۱۳۵۹، ص ۱۹۱). ناصرالدین‌شاه، برای حل این مشکلات، در نخستین اقدام با عدم رسیدگی به راه مشهدسر به فیروزکوه و متروک گذاشتن آنجا، خیال خود را از جانب مازندران آسوده کرده و سعی می‌کرد توان نظامی خود را در انزلی متمرکز کند. در گام بعدی، شاه قاجار، مرزهای زمینی ورود به گیلان یعنی مسیر انزلی به پیربازار را مسدود نگاه داشت تا از خطر نیروهای خارجی محفوظ بماند. دربار قاجار، با توجه به شکست سنگین روس‌ها در گیلان در دوره سلطنت فتحعلی‌شاه و محمدشاه، که به دلیل عدم جاده و مردابی بودن منطقه رخ داده بود (مفتون دنبلی، ۱۲۴۱ق، صص ۱۵۸-۱۵۹؛ خاوری، ۱۳۸۰، ج ۱، صص ۲۲۶-۲۲۷)، فقدان جاده ارتباطی و موانع طبیعی پیش رو را به دیده برگ برنده می‌نگریست. شاه قاجار، نه تنها هیچ تلاشی برای لایروبی رودخانه پیربازار و سواحل انزلی انجام نمی‌داد، بلکه از هر نوع ساخت و سازی در ساحل انزلی جلوگیری می‌کرد. درخواست مجازات برای کسانی که با قطع درختان و ایجاد راه‌های شوسه در اطراف رشت و پیربازار به سهولت ارتباطات کمک کرده بودند و مخالفت شاه با تجاری که قصد تسطیح راه رشت را داشتند، نشان می‌دهد شاه تا چه مقدار بر حفظ شرایط موجود تأکید داشت (پولاک، ۱۳۶۱، ص ۳۰۰؛ ابوت، بی‌تا، ص ۳۹۳؛ هولمز، ۱۳۹۰، ص ۷۲). در نتیجه، به‌صورت کاملاً تعمدی و سازمان یافته، تلاشی جدی برای لایروبی سواحل از طرف دربار قاجار صورت نگرفت. دولت قاجار مستعد بودن انزلی برای پهلو گرفتن کشتی‌های بزرگ و نظامی را مغایر اهداف



استراتژیک خود می‌دانست و معتقد بود لایروبی دهانه انزلی، فرصت مناسبی به روس‌ها می‌دهد تا هنگام بحران، نیروهای خود را به سرعت در انزلی پیاده کنند (اورسل، ۱۳۵۳، صص ۵۸-۷۵؛ حسام‌السلطنه، ۱۳۴۹، صص ۴۴-۴۵؛ فوروکاوا، ۱۳۸۴، ص ۱۴۰).

این سیاست، ضربات جبران‌ناپذیری به اقتصاد منطقه وارد کرد. از لحاظ تجارت خارجی، با جابه‌جایی مکرر کالاها، قسمتی از آنها در این حمل و نقل از بین می‌رفتند، قیمت تمام شده کالاها گران‌تر می‌شد، حجم مبادلات بسیار پائین می‌آمد، اقتصاد و تجارت رشد نمی‌کرد، و سرمایه‌داران خارجی علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری از خود نشان نمی‌دادند (روزنامه وقایع/تفاهیه؛ حاج سیاح، ۱۳۴۶، صص ۲۱۰-۲۱۲-23. 21-Monteith, 1833). از نظر اوضاع داخلی، این سیاست‌ها هر روز بر بحرانی‌تر شدن اقتصاد گیلان می‌افزود، کمبود مواد غذایی را تشدید می‌کرد، درآمد تهران را کاهش می‌داد، و نارضایتی مردم را به سمت شورش پیش می‌برد (Churchill, 1876, FO 248/319).

تتی چند از روشنفکران داخلی، مشاوران شاه، سفرای ایران در دیگر کشورها، و مسافران زیادی که از اروپا آمده بودند و پیشرفت‌های اروپائیان را دیده بودند، نیز منتقد اساسی چنین سیاستی در قبال راه بودند. مهم‌ترین مخالفان تأثیرگذار تفکرات راه‌سازی شاه قاجار، روشنفکرانی مانند ملکم و طالبوف تبریزی بودند. از میان سفرای ایرانی خارج از کشور نیز به صورت غیرمستقیم مخالفت‌هایی از سیاست انفعالی شاه ایران می‌شد، ولی جرئت نداشتند شاه را به بی‌کفایتی متهم کنند. این سفرای اروپا، هر روز شاهد رشد راه‌سازی در ابعاد بزرگ و وسیع بودند و توسعه کشورهای را در گرو ایجاد راه می‌دانستند. آنها، با ارسال گزارش‌های متعددی از پیشرفت‌های راه‌سازی اروپاییان و تأثیر راه بر اقتصاد و توسعه کشورهای، سعی می‌کردند شاه را به سمت پویاتر کردن فعالیت‌های راه‌سازی سوق دهند. منتقدان، هیچ‌گاه انکار نمی‌کردند که راه می‌تواند مسیر هجوم خارجی را باز کند، بلکه اعتقاد داشتند آثار مثبت راه‌سازی به مراتب بیشتر از آثار زیان‌بار آن است (ناظم‌الدوله، بی تا، صص ۴۸-۵۰؛ اینووه، ۱۳۹۰، ص ۱۷۲).

البته، ناصرالدین‌شاه، به صورت سنتی با کلیات راه‌سازی مخالف نبود؛ بلکه اعتقاد داشت سیاست‌های راه‌سازی باید به سمتی برنامه‌ریزی شود که راه نفوذی برای دخالت خارجی‌ها نباشد و از طرف دیگر به رشد ایالات داخلی کمک کند. بدین ترتیب، ناصرالدین‌شاه سعی کرد برای خروج از بحران، راه‌های داخلی گیلان را فقط تا پیربازار در برهه‌های مختلف زمانی سروسامان دهد تا بدین ترتیب بتواند هم از خطری که ممکن بود ایجاد راه برای ایالات شمالی ایجاد کند رهایی پیدا کند (بوهرلر، ۱۳۵۷، ص ۲۷) و هم اقتصاد گیلان را به تهران و ایالات مرکزی ایران از جمله قزوین و قم و همدان پیوند دهد.

ناصرالدین‌شاه، با توجه به گزارش‌های مهندسان خود، اقداماتی را به‌وسیله حکام محلی گیلان و خیرین و علمای منطقه از جمله ملارفع شریعتی آغاز کرد و منابع مالی مناسبی در اختیار آنها قرار داد. این حکام محلی، اقدامات راه‌سازی زیادی در گیلان انجام دادند و بسیاری از باتلاق‌ها را خشک کردند، بعضی مسیرها را سنگفرش کردند، پل‌های متعددی بر روی رودخانه‌ها ساختند، جاده‌ها را شن‌ریزی کردند و به سرکوب راه‌زنان پرداختند (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۶۷، ص ۲۹؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۴، ص ۶۹). ولی این اقدامات به تنهایی کافی نبود؛ به‌طوری‌که اقدامات آنها به‌هیچ‌وجه جوابگوی حجم تجارت منطقه نبود و کمک چندانی به بهبود تجارت منطقه، کاهش مرگ و میر حاصل از قحطی‌ها، و افزایش تبادلات فکری گیلان نکرد.

علل ناکارآمدی اصلاحات ناصرالدین‌شاه در توسعه راه‌سازی شوسه متفاوت بود. این راه‌ها فقط تا حدی اصلاح شدند که چهارپایان قادر به گذر از آنها بودند و نقاط بسیار محدودی عریض‌تر شدند، به‌همین جهت کالسکه و عراده‌هایی که حجم کالای بیشتری را حمل می‌کردند قادر نبودند از این جاده عبور کنند. این بدین معنا نیز بود که اقتصاد منطقه رشد نخواهد کرد. یکی دیگر از مشکلات راه گیلان، عدم تخصص کافی در امر راه‌سازی بود. بیشتر کسانی که مأمور اصلاح راه‌ها می‌شدند از فنون راه‌سازی نوین بی‌اطلاع بودند، به‌همین دلیل، راه‌های احداثی و اصلاحی، به‌زودی بر اثر شرایط جوی گیلان دچار فرسایش شد و جاده کیفیت خود را از دست می‌داد. مهم‌ترین بحث عدم کارآیی این جاده‌ها، متصل نبودن آن به راه‌های خارج از کشور بود و این جز با ایجاد راه رشت به انزلی امکان‌پذیر نبود. شاه قاجار به‌هیچ‌وجه زیر بار چنین اقدامی نمی‌رفت. مجموع این عوامل شرایطی را پدید آورده بود که هیچ‌گاه گیلان در مسیر ترانزیت مفید کالاهای تجاری قرار نگیرد و تجارت آنجا مانند شهرهای ساحلی دیگر که در دست روس‌ها بودند، رشد فراخوری نکند (خودزکو، ۱۳۵۴، صص ۵۳-۵۶).

## امتیاز راه شوسه انزلی - قزوین

دهه آخر سلطنت ناصرالدین‌شاه، دگرگونی‌هایی جدی در سیاست‌های راه‌سازی دولت قاجار به وقوع انجامید. در این زمان، شاه با سفر به اروپا رشد کشورهای اروپایی را از نزدیک دید و راه‌آهن و راه شوسه به عنوان یکی از مظاهر تمدن جدید، تأثیر بر دیدگاه‌های سنتی شاه قاجار برجای گذاشت. در داخل کشور هم تجربه چند راه‌سازی کوتاه باعث تحولات ناحیه‌ای شده بود و این تحولات با استقبال مردم مواجه گشته بود. فشارهای سیاسی نیز به نوبه خود، شاه را به سمت باز کردن درهای کشور به سوی مظاهر تمدن جدید سوق داد.



هنگامی که ناصرالدین شاه در سال ۱۳۰۶ق/۱۸۸۹، امتیاز کشتیرانی کارون را به انگلیسی‌ها داد، روس‌ها به شدت به این قرارداد اعتراض کردند و خواهان امتیاز راه شمال ایران شدند. در همین ایام، ناصرالدین شاه قصد داشت تا به سفر اروپایی دیگری از خاک روسیه برود. به همین دلیل، امین‌السلطان سعی کرد شرایط پرتنش را کمی آرام کند. در نامه‌ای محرمانه در سال ۱۳۰۶ق/۱۸۸۹، امین‌السلطان قبول کرد برای توسعه تجارت میان روسیه و ایران، امتیاز ساخت راه انزلی و آستارا و همچنین تنقیه سواحل دریای خزر را به روس‌ها بدهد. این قرارداد نیازمند زمان بود تا بر سر جزئیات به مرحله اجرا و توافق برسد. وزارت امور خارجه روسیه نیز به علت مشکلات داخلی و خارجی دیگر که با آنها مواجه بود، تصمیم گرفت شرایط را فعلاً مسکوت نگاه دارد و با فشار به دولت ایران در سال ۱۳۰۸ق/۱۸۹۱، قراردادی را با ایران امضا کردند که در آن ایران به صراحت به بوتزوف<sup>۱</sup> سفیر روسیه تعهد داد. تا ده سال به دولتی دیگر اجازه تأسیس راه آهن در ایران را ندهد (مازندرانی، ۱۳۵۰، ص ۱۴۳).

روس‌ها در سال ۱۳۰۸ق/۱۸۹۱، برای آماده کردن زمینه‌های راه‌سازی در ایران، یک شرکت ظاهراً خصوصی با عنوان شرکت «بیمه و حمل و نقل آ» را تشویق کردند در ایران نمایندگی ایجاد کند تا به وسیله این شرکت، اهداف تجاری و سیاسی خود را دنبال کنند. لازار پولیاکف<sup>۲</sup>، مدیر این شرکت، قراردادی را برای بیمه کالاهای حمل و نقل در ایران با امین‌السلطان به امضا رساند (محمود، ۱۳۵۳، ج ۷، صص ۶۴-۶۵؛ ساکما، ۱۳۵۷۱/۲۴۰). در اصل، خواست روس‌ها حمایت همه جانبه از تجار خود و تسریع شرایط حضور تجار روسی در ایران بود. اما پولیاکف با نفوذ در شخصیت‌های تأثیرگذار در دربار ایران، به‌زودی توانست آمال دیرینه روس‌ها را برای ایجاد راه ارتباطی مناسب در شمال ایران عملیاتی کند. او در سال ۱۳۱۰ق/۱۸۹۳، امتیاز راه شوسه انزلی به قزوین را از شاه قاجار گرفت (استادوخ، ۲۱-۱۹/۲۲/۳/۱۳۱۰ق.)؛ اما از آنجاکه ناصرالدین شاه نمی‌خواست از لحاظ دیپلماتیک تحت فشار سفارت انگلستان باشد، همان کاری را کرد که سه سال پیش در مورد راه جنوب انجام داده بود. انگلیسی‌ها چندین سال، تمام تلاش سیاسی و دیپلماسی خود را معطوف به اخذ امتیاز ایجاد راه شوسه در منطقه خوزستان و ارتباط این راه با کارون انجام داده بودند اما از آنجایی که دربار قاجار سیاست توازن دیپلماسی را بین روس و انگلیس دنبال می‌کرد، قبول نکرد این امتیاز را به صورت مستقیم به انگلستان بدهد. به این ترتیب ناصرالدین شاه، امتیاز راه جنوب را به مشیرالدوله واگذار کرد و در یکی از مفاد قرارداد، دست مشیرالدوله را در واگذاری آن امتیاز به خارجی‌ها باز گذاشت. مشیرالدوله نیز بلافاصله انگلیسی‌ها را در ساخت راه شوسه جنوب شریک کرد.

1. Botzov
2. Compagnie d'Assurance et de transports
3. Lazar Solomonovich Poliakov



در مورد راه انزلی به قزوین، از مدت‌ها قبل بین روسیه و ایران مذاکراتی سری انجام گرفته بود و مهندسان روسی برای تعیین نقاط راه‌سازی به ایران آمده بودند (استادوخ، ۱۳۱۱/۲۳/۱۶/۲۱ ق.). شاه قاجار، در ذی‌قعدة ۱۳۱۰/ژوئن ۱۸۹۳، امتیاز ساخت این راه را به شرکتی متشکل از رجال دریاری همچون امین‌الدوله، سعدالسلطنه و بیگلربیگی گیلان و شرکت بیمه و حمل و نقل واگذار کرد ولی در فصل اول قرارداد، دست شرکت روسی را باز گذاشت تا تمام کارهای راه‌سازی را به‌تنهایی انجام دهد. بلافاصله بعد از یک ماه از این واگذاری، شرایط کامل راه‌سازی انزلی به قزوین، طبق یک قرارداد چهارده فصلی برای شرکت روسی بیمه و حمل و نقل تبیین شد (ساکما، ۲۹۶۰۰۸۹۶۲؛ اعتمادالسلطنه، ۲۵۳۶، ص ۱۰۱) و رجال دریاری با گرفتن حق دلالتی و نفوذ خود، مبلغ خوبی از شرکت دریافت کردند و خود را از تمام کارهای شرکت، تقریباً کنار کشیدند. امتیاز راه انزلی به قزوین، در چهارده فصل در تاریخ پنجم ژوئن ۱۸۹۳/دوم ذی‌حجه ۱۳۱۰ به امضای دولت ایران و نماینده شرکت روسی رسید.

### سواد امتیازنامه ساختن راه انزلی به قزوین

امتیازنامه ساختن راه از خلیج انزلی الی قزوین است که دولت علیه [به] شرکت بیمه و حمل و نقل در ایران مرحمت فرمودند.

«فصل اول: بندگان اعلی حضرت اقدس شهریاری روحنا فدا به موجب این امتیازنامه حق مخصوص ساختن راه عراده‌رو از قزوین تا ساحل خلیج انزلی [به] شرکت بیمه و حمل و نقل در ایران مرحمت می‌فرمایند که به کمپانی ایران و روس ترتیب بدهند و وعده داده‌اند که حمایت خودشان را در اجرای این عمل به شرایط مفصله در امتیاز حاضر در بیع نفرمایند.

شرکت بیمه و حمل و نقل در ایران مختار است که صاحبان تنخواه روس و ایران را برای مداخله بر این عمل دعوت نموده و به اتفاق ایشان شراکتاً احداث راه نمایند. راه مذکور در مدت نود و نه سال در تصرف مخصوص شرکت مذکور و شرکای او خواهد بود.

فصل دوم: در مدت نود و نه سال دولت علیه به هیچ وجه من الوجوه از شرکت مذکور به هیچ اسم و رسم مطالبه مالیات نخواهد نمود.

فصل سوم: عرض راه عراده‌رو مذکور نباید کمتر از سه متر باشد و هر جا که ممکن باشد و کمپانی صلاح بداند که راه را عریض‌تر بسازد حق دارد که عریض‌تر بکشد و در نقاطی که مقتضیات محل مانع باشد شرکت مذکور می‌تواند عرض راه را به صلاح دید

خود تنگتر بسازد به طوریکه گاری با دو اسب امکان عبور داشته باشد. از روی رودها و سیلاب ها و جویها برای آبیاری زُراع عرض راه که موجود است شرکت مذکور پلها ساخته ولی نهرها و جویهای جدیدی که بعد از افتتاح این راه برای صاحبان املاک لازم و احداث شود هر چه مجرا و پل و غیره بسازد بعد از یقین مخارج صحیحه پل و غیره آنوقت پول آن را از صاحب ملک باید بگیرند. بتصدیق اهل خبره اراضی لازمه جاده و ایستگاهها<sup>۱</sup> و منازل مستحفظین در تمام امتداد راه در صورتی که اراضی متعلق به دولت باشد مجاناً<sup>۲</sup> به شرکت مذکور واگذار خواهد شد و اگر املاک رعیتی باشد آنوقت دولت علیه از شرکت مذکور طرفداری خواهد نمود که بقیمت عادله ابتیاع نماید.

فصل چهارم: دولت علیه شرکت مذکور را از ادای حقوق گمرکی برای اسباب و اجناس لازمه ساختن راه و ایستگاهها و مهمانخانهها<sup>۳</sup> که از خارج بیاورند و همچنین از حقوق گمرک و حق عبور از راه شوسه برای اشیائی که از سایر راههای مملکت ایران حمل می شود معاف می دارند ولی مایحتاج اجزاء و مصارف مهمانخانهها در حکم مالالتجاره است و گمرکخانههای مبارکه مختار خواهند بود که اشیاء وارده شرکت مذکور را از سرحدات خاک ایران واریسی کرده اگر اشیاء از لوازمات راه نبوده و مالالتجاره باشد مواخذه گمرک و حقوق راهداری نمایند.

فصل پنجم: شرکت مذکور به صلاح دید خود از قزوین به سمت خلیج انزلی یا از خلیج انزلی به سمت قزوین برای ساختن راه شروع و اقدام خواهد نمود. شرکت مذکور متعهد است که راه مذکور را در مدّت دو سال از روز آغاز کارها به انجام و اتمام برساند. اگر در مدّت مذکور انجام کارها نشود از اختیارات و امتیازات امتیازنامه حاضره محروم و مایوس خواهد بود و آنچه ساخته است به دولت علیه تعلق خواهد گرفت. اگر شرکت مذکور در ظرف یکماه بعد از امضای امتیازنامه حاضره شروع به تحسبات تشکیل راه ننموده و بعد از شش ماه دیگر به کارهای تسطیح اقدام نکند آنوقت دولت علیه مختار خواهد بود شرکت بیمه و حمل و نقل ایران را از این امتیاز محروم سازد.

فصل ششم: شرکت مذکور مختار است برای دواب<sup>۴</sup> و ایکپاژها<sup>(۹)</sup> که از راه تازه ساخته و تمام شده عبور نمایند در مدت پنجسال اولی از تاریخ اتمام راه حقوق راهداری ذیل را چه از رعایای دولت علیه و چه از رعایای دول خارجه مواخذه نماید. اولاً از مسافران و اسباب سفر آنها و امانت‌های محموله به توسط اسب‌های چپاری قیمت کرایه معمول حالیه مابین نقاط رشت و قزوین صدی پانزده علاوه شود.

ثانیاً از هر قسم کالسکه (ایکپاژها) چهار اسبی یا مسافر یا بار، جهت تمام مسافت راه مبلغ چهار تومان و دو هزار دینار و سه اسبی مبلغ سه تومان و دو اسبی مبلغ دو تومان

۱. اصل ایستگاهها

۲. اصل مهمانخانهها

۳. چهارپایان، حیوانات بارکش

۴. نوعی کالسکه

و یک اسبی مبلغ یک تومان گرفته خواهد شد ولی در مسافت الی ده فرسخ، ربع مبلغ مذکوره و تا بیست فرسخ نصف آن و بیشتر از بیست فرسخ برای تمام مسافت راه گرفته می‌شود و به جهت همان ایکپاژهای خالی و بی مسافر نصف قیمت مذکوره گرفته می‌شود جهت هر گاری پر از بار یا خالی در تمام مسافت راه مبلغ پنج تومان و الی ده فرسخ مبلغ دوازده هزار دینار و تا بیست فرسخ مبلغ دو تومان گرفته می‌شود و زیاده از بیست فرسخ کرایه تمام راه محسوب خواهد شد. ثالثاً جهت هر مال یا راکب یا بار از قبیل اسب و قاطر و شتر در تمام مسافت راه مبلغ چهار هزار دینار در مسافت الی ده فرسخ یک ریال و تا بیست فرسخ دو هزار دینار حق عبور گرفته می‌شود و از بیست فرسخ هر چه زیاده باشد به میزان تمام مسافت محسوب خواهد شد.

تبصره: عبور اردوی پادشاهی و افواج و مهمات قوشونی از ادای حق العبور به کمپانی معاف است و پست دولتی را نصف حقوقی که معمول خواهد بود تخفیف داده شود.

رابعاً جهت عبور هر یک از الاغ یا گاو و یا گاو میش یا سوار و یا بار در تمام مسافت راه مبلغ دو هزار و دو بیست و پنجاه دینار و تا ده فرسخ پانصد دینار و تا بیست فرسخ یک هزار دینار دریافت خواهد شد. زیاده از بیست فرسخ مثل تمام امتداد راه حساب می‌شود. از همان دو اسب بی بار و بی راکب نصف حقوق مذکور مطالبه خواهد شد.

خامساً برای عبور گوسفند و سایر حیوانات کوچک برای تمام مسافت راه هر یک راس مبلغ دو عباسی و در مسافت الی ده فرسخ مبلغ یک صد و بیست و پنج دینار و تا بیست فرسخ یک عباسی گرفته می‌شود. اگر از بیست فرسخ بیشتر باشد تمام مسافت راه محسوب خواهد شد. به علاوه قیمت‌های مذکوره، اجزای شرکت مزبور و مباشرین راه، مطالبه حقوق دیگر را به هیچ وجه من الوجوه ندارند.

تبصره: در نقاط این راه که مردم و دواب از راه‌های دیگر آمده و تقاطع کرده فقط از عرض راه عبور نمایند و مکث نکنند حق العبور مواخذة نخواهد شد. بعد از انقضای مدت پنج سال از روز افتتاح راه حقوق راهداری مذکور صدی پانزده تخفیف داده و بالاخره بعد از ده سال باز صدی ده ارزان‌تر می‌شود. شرکت مذکور فقط مابین استانیون‌هایی که تشکیل یافته و به کلی تمام شده حق مواخذة حقوق مذکور را خواهد داشت.

فصل هفتم: قراسواران‌های<sup>۲</sup> دیوانی نیز مواظبت نظم و امنیت راه خواهند شد و دولت علیه بقرار سابق موجب ایشان را مرحمت خواهد نمود.

فصل هشتم: حکام و سایر مأمورین دولت علیه به هیچ وجه من الوجوه به کارهای شرکت مذکور مداخله نکرده در صورت وقوع بعضی اختلافات با خود دولت علیه سوال و جواب خواهند نمود.

۱. استانیتر Stanitz  
۲. اصل قراسورنهای

فصل نهم: در صورت وقوع اختلافات، مابین شرکت مذکور و حکام محلی و با اشخاص متفرقه از جانب طرفین بالسویه و کلاً منتخب می‌شوند که رسیدگی نموده در این باب قراری می‌دهند و اگر وکلای مذکور فی‌مابین کنار نیایند آنوقت رضای طرفین مجلس منصفی با حضور مأموری از جانب سفارت روس معین می‌شود که قرارداد آن مجلس را طرفین مجری بدانند.

فصل دهم: اگر دولت علیه ایران میل ساختن راه بخار یا اسبی و یا شوسه<sup>۱</sup> داشته باشد و یا اینکه ساختن این چنین راه‌ها را مابین طهران و قزوین و ساحل بحر خزر به کمپانی دیگری محول نماید آنوقت شرکت بیمه و حمل و نقل در ایران حق ترجیح در گرفتن امتیاز آن خواهد داشت. با تساوی شروط که اگر به همان شروط به عمل آمده وجهی را کارسازی نماید که تنزیل سالانه آن از قرار صدی پنج مطابق منفعت راه باشد.

فصل یازدهم: در صورت خرابی راه به واسطه هر کس که باشد وکیل شرکت مذکور باید به کارگزاران دولت علیه معلوم نموده و کارگزاران دولت خسارت و جریمه را در مدت یکماه گرفته به شرکت مزبور برساند ولی خود او حق احضار مرتکب و مواخذه را ندارد.

فصل دوازدهم: بندگان اعلیحضرت اقدس شهریاری روحانفادا برای مواظبت راه حالیه از رشت الی قزوین از روز امضای امتیازنامه حاضره الی مابعدها متحمل مخارج معمول به نخواهد شد.

فصل سیزدهم: شرکت مذکور متعهد می‌شود که هر وقت منافع خاص کار متجاوز بر صدی دوازده باشد همه ساله نصف مبلغی را که از صدی دوازده تجاوز نماید به بندگان اعلیحضرت اقدس شهریاری بپردازد و بندگان اعلیحضرت شهریاری حق دارند به توسط پیشخدمت‌های خودشان حساب‌های کمپانی مزبور را واریسی بفرمایند و آن مامور مخصوصاً برای این مقصود باشد و لازم است که کمپانی همه کتاب‌های حساب خودش را و اسناد خودش را به او نشان بدهد مشروط بر اینکه آن مامور دولت مجبور باشد که اسرار منافع آن کمپانی را غیر از حضور همایونی به کس دیگر نگوید و آن اسرار برای هر کمپانی لازم است که محفوظ بماند.

فصل چهاردهم: بندگان اعلیحضرت اقدس همایونی شهریاری به کمپانی مزبور وعده می‌دهد که اجازه پاک کردن دهنه مرداب انزلی و گود نمودن آن را که کشتی‌ها بتوانند عبور کنند به کمپانی مزبور بدهند ولی مشروط این عمل موافق قرارنامه جداگانه است که میان دولت ایران و کمپانی مذکور بسته خواهد شد.

تاریخ دویم ذیحجه سنه ۱۳۱۰ مطابق پنجم یون<sup>۲</sup> سنه ۱۸۹۳

۱. اصل شوسته  
۲. منظور ماه ژوئن است.

## تحلیل محتوای سند امتیازنامه راه انزلی- قزوین

براساس این امتیاز، در آغاز قرارداد، مشخص می‌شود دولت قاجار، امتیاز راه شوسه انزلی به قزوین را به شرکت بیمه و حمل و نقل به مدیریت پولیاکف می‌دهد. لازار پولیاکف، مدیریت شرکت بیمه و حمل و نقل را بر عهده داشت و طرف اصلی این قرارداد بود. او مدیر چند بانک خصوصی و دولتی از جمله «بانک روسیه جنوبی»، «بانک پولیاکف»، «بانک کشاورزی مسکو»، «بانک بازرگانی اورال»، و «بانک بازرگانی ریازان» بود. همچنین، یکی از بزرگ‌ترین کارخانه‌داران بزرگ روسیه به‌شمار می‌رفت که در کارخانه‌های لاستیک‌سازی، راه‌آهن، کاغذسازی، و کبریت‌سازی سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی انجام داده بود (لندور، ۱۳۸۸، صص ۱۱۳-۱۱۵). پولیاکف، یکی از مشاوران سلطنتی تزار روس نیز به‌شمار می‌رفت. او از جانب دربار روسیه و وزارت مالیه آنجا، تحت فشار بود تا با همکاری تجار دیگر، امتیاز راه شوسه انزلی به قزوین را عملیاتی کند. او برای سرمایه‌گذاری در راه شوسه ایران، کاملاً با نظامیان روسیه هماهنگ بود و مسیرهای انتخاب راه‌سازی را از نقاطی دنبال می‌کرد که مورد تأیید شورای نظامی روسیه قرار داشت. این موضوع، مقوله سیاسی بودن راه شوسه انزلی به قزوین را بیش از پیش بازگو می‌کند. پولیاکف، شخصی با نام آناتولی نیکلایویچ بوستلمن<sup>۱</sup> را به‌عنوان نماینده تام‌الاختیار خود در راه شوسه شمال ایران انتخاب کرد و از این تاریخ، تمام مکاتبات شرکت با دولت ایران، تحت نظارت و امضای بوستلمن انجام می‌پذیرفت (کاظم بیگی، ۱۳۸۵، صص ۱۰۱-۱۳۶).

فصل نخست امتیازنامه، به‌صراحت در مورد مسیر راه‌سازی که باید از انزلی شروع و به قزوین ختم شود صحبت می‌کند. روس‌ها مسیر راه‌سازی را با کمی تغییر همان مسیری انتخاب کردند که در دوره‌های مختلف بود با این تفاوت که مسیر پیربازار به انزلی را با ایجاد راهی شوسه سازماندهی کردند و راه قزوین را مستقیم به انزلی پیوند دادند. مشکل عمده روس‌ها، شرایط خاص بندر انزلی بود. لایروبی بندر انزلی صورت پیوسته محل اختلاف و مذاکرات ایران و روسیه بود تا اینکه در فصل چهاردهم امتیازنامه، دولت قاجار قبول کرد که لایروبی انزلی انجام پذیرد، ولی آن را مشروط به امضای قرارداد جداگانه‌ای با شرکت کرد. این مذاکرات تا ۱۳۱۳ ق/ ۱۸۹۵، به طول انجامید تا اینکه قراردادی جدید به امضای شاه و شرکت بیمه و حمل و نقل رسید که با شرایط خاصی، امتیاز لایروبی سواحل انزلی به این شرکت واگذار شد (ساکما، ۲۲۸۷۶/۲۴۰۰).

از نظر فنی، شرکت بیمه و حمل و نقل، با استفاده از ابزارآلات مدرن راه‌سازی، از جمله نقشه‌های جغرافیایی دقیق، تنودولیت<sup>۲</sup>، باروت‌های انفجاری و غلطک‌های زمین‌کوب، کیفیت فنی راه‌سازی را بالا برد. همین امر باعث شد بهترین مسیرها برای

1. Anatoli Nikolaevich Bostelman

۲. ابزاری برای اندازه‌گیری شیب، ارتفاع و طول یک مسیر.



احداث راه پیش‌بینی گردد، در بسیاری از جاها شیب‌ها به‌درستی تنظیم شود، زیرسازی جاده مناسب با محیط مرطوب گیلان ساخته شود، و عمر جاده شوسه افزایش پیدا کند (مظفرالدین شاه، ۱۳۲۰ق: برگ ۷؛ دنسترویل، ۱۳۶۱، ص ۴۷؛ ویشارد، ۱۳۶۳، ص ۷۴). اقدام دیگر روس‌ها، ایجاد سیل‌شکن‌های متعدد و حفاظ‌های جاده بود. هر سال، سیل باعث می‌شد نقاط مختلف جاده را آب ببرد و بدین ترتیب مسافران و وسایل حمل‌کالاها چندین روز زمین‌گیر می‌شدند. بحث ایمنی جاده نیز در اولویت‌های کاری روس‌ها قرار گرفت و آنها با ایجاد پرچین‌ها و علامت‌گذاری‌های متعدد، چهارپایان و مسافران را از سقوط به دره‌های عمیق در کنار جاده حفظ می‌کردند. اما ابداع جالب روس‌ها، کار گذاشتن تابلوهای نمایشگر مسافت بود. این تابلوها برای نخستین بار در راه‌سازی ایران مورد استفاده قرار گرفت. نوشتن مسافت باقی‌مانده بین نقاط مختلف، مسافران از میزان مسافتی که تا مقصد باقی مانده بود آگاه شدند. این تابلوها، با توجه به واحد اندازه‌گیری روس‌ها یعنی ورس<sup>۱</sup> تنظیم شده بود و این خود برای مسافران ایجاد مشکل می‌کرد، ولی رفته‌رفته مسافران با این تابلوها آگاه و آشنا شدند (امین الدوله، ۱۳۵۴، صص ۲۹-۳۳).

فصل دوم قرارداد ذکر می‌کند که بعد از احداث راه، مالکیت جاده احداثی به مدت ۹۹ سال در دست شرکت قرار خواهد گرفت و دولت ایران حق گرفتن مالیات از شرکت را ندارد. با این ماده مشخص می‌شود که تا حدود سال ۱۳۷۱ ش. / ۱۹۹۲، شرکت روسی می‌توانست مالک جاده باشد، اما با وقوع انقلاب ۱۹۱۷ در روسیه، انقلابیون روسی با عقد قرارداد مودت با دولت سیدضیاءالدین طباطبایی، راه شوسه انزلی را به نام ایران ملی اعلام کردند و مدیریت آن به ایرانیان سپرده شد.

فصل سوم امتیازنامه در مورد ساخت پل‌ها، عریض‌تر کردن جاده، و ایستگاه‌های بین‌راهی است. در مورد پل‌سازی، معمولاً ایرانی‌ها پل‌های خود را با آهک و مخلوطی از ساروج و آجر و گچ بنا می‌کردند و همین امر باعث می‌شد بر اثر سیلاب‌های متعدد و خروشان شدن رودخانه، بسیاری از این پل‌ها به‌صورت مداوم تخریب شوند و احتیاج به تعمیر داشته باشند (سرن، ۱۳۶۲، صص ۲۶۹ و ۲۵۸؛ فرهاد میرزا، ۱۳۶۶، ص ۳۷۷؛ هولمز، ۱۳۹۲، ص ۱۲۹). روس‌ها، با ایجاد پل‌های فولادی، عمر پل‌ها را افزایش دادند و از تخریب پیوسته آنها جلوگیری کردند. استفاده از پل‌های آهنی در ایران بی‌سابقه بود، به‌همین دلیل روس‌ها با استناد به ماده چهارم قرارداد، بدون پرداخت عوارض گمرک، وسایل ایجاد چنین پل‌هایی را از خاک روسیه با ایران حمل کردند و بر روی رودخانه‌ها از آن استفاده کردند (ناصرالسلطنه، ۱۳۹۰، ص ۶۵؛ روزنامه حبل‌المتین، شماره ۳۰؛ امین الدوله، ۱۳۵۴، ص ۲۹).

Verste. ۱ (واحد اندازه‌گیری طول در روسیه معادل 1/067 کیلومتر)

عریض کردن جاده از الزامات راه‌سازی نوین بود. ایرانیان معمولاً از حیوانات بارکش برای جابه‌جایی کالا و مسافران استفاده می‌کردند. به‌همین دلیل، عرض جاده برای گذر دو حیوان چهارپا از کنار یکدیگر تعریف شده بود. افزایش حجم مبادلات نیازمند توسعه وسایل حمل و نقل بود و این وسایل جاده‌ای، بیشتر کالسکه‌هایی بودند که به‌وسیله چهار یا شش اسب کشیده می‌شدند. این کالسکه‌ها برای عبور از کنار یکدیگر به عرض بیشتری از جاده نیازمند بودند. تا قبل از واگذاری راه شوسه انزلی به شرکت بیمه و حمل و نقل، عریض کردن جاده در منطقه گیلان، با مشکلات عدیده‌ای مواجه بود. بیشتر نواحی قزوین تا گیلان کوهستانی بودند و نبودن ابزارآلات مدرن راه‌سازی برای عریض‌تر کردن راه در میان کوهستان‌ها، باعث شد میزان عرض جاده به اندازه سابق باشد و تغییراتی اساسی در آن داده نشود. عرض کم جاده، بارها باعث ایجاد اشکالاتی در حمل و نقل، سقوط چهارپایان در دره و ناراضی‌های عمومی از جاده شده بود. افرادی که مسئول تسطیح جاده بودند، توانسته بودند فقط در زمین‌های مسطح، آن هم در بعضی نقاط محدود، جاده را عریض‌تر کنند. به‌همین دلیل دولت در تمام قراردادهای راه‌سازی، فصلی را تحت عنوان عریض کردن جاده اختصاص می‌داد. در قرارداد واگذاری به روس‌ها نیز، کمترین میزان عرض جاده، سه متر معین شد. شرکت روسی در نقاط هموار، عرض جاده را تا ۶/۵ متر نیز رساند اما در نقاط صعب‌العبور مانند گردنه‌های خزران که از ابتدا مشکل رفت و آمد در آنها زیاد بود، فقط حدود ۵ متر جاده را عریض کرد زیرا تخریب سنگ‌ها برای عریض کردن جاده، مستلزم هزینه و وقت بیشتری بود. عرض کم جاده در بعضی نقاط صعب‌العبور باعث اعتراض مردم شد و در آینده مشکلاتی را برای عبور کالسکه‌ها ایجاد کند (مظفرالدین شاه، ۱۳۲۰ق، برگ ۷).

استراحتگاه‌های بین‌راهی به‌صورت سنتی در ایران سابقه‌ای طولانی داشت. به‌علت پهناوری خاک ایران و عبور مسیرها از میان نقاط غیرمسکونی بسیاری، حکومت‌ها با ایجاد کاروانسراهای میان‌راهی، محلی را برای استراحت مسافران و چهارپایان و جابه‌جایی کالاها آماده می‌کردند. در دوره قاجار اوضاع نابسامان این کاروانسراها، هزینه‌های سنگین بازسازی و تعمیرات و نگهداری آنها و عدم امکانات رفاهی مناسب در آنها باعث شده بود تا مسافران به‌شدت از مدیریت آنها ناراضی باشند. در مسیر قزوین به انزلی، چندین کاروانسرا وجود داشت که بهترین آنها، کاروانسرای کهدم بود، اما مابقی، به مرور زمان خراب شده بودند (سرن، ۱۳۶۲، صص ۲۴۳ و ۲۶۴؛ عزالدوله، ۱۳۶۳، ص ۷۳؛ افشار ارومی، ۱۳۸۶، ص ۳۱). مشکل اصلی این کاروانسراها عدم سودآوری اقتصادی برای صاحبان کاروانسرا بود. تعمیر و نگهداری هر کاروانسرا و ایجاد فضایی مناسب، نیازمند

صرف هزینه‌های زیادی بود که صاحب کاروانسرا قادر نبود همان هزینه را برگرداند. از همین جهت، بیشتر کاروانسراهای بین راهی با کمک مالی مقطعی دربار و خیرین محلی اداره می‌شد. شرکت روسی بیمه و حمل و نقل، نمی توانست با همان شیوه قدیمی، کاروانسراها را اداره کند مخصوصاً پیوند راه‌های شمال ایران به راه‌های روسیه و اروپا، نیازمند ایجاد ایستگاه‌های بین‌راهی به مراتب قانونمندتر و مرتب‌تر بود. شرکت در طول مسیر انزلی تا قزوین شانزده ایستگاه را تعیین کرد که به ترتیب در غازیان، خممام، رشت، سنگر، کهدم، سفیدخانه، رستم آباد، رودبار، منجیل، بالابالا، پاچنار، ملاعلی، یوزباش چای، بکنده، بوئینگ، و قزوین قرار داشتند. وقتی شرکت در سال‌های بعد، امتیاز ساخت ادامه راه را از قزوین به تهران به دست آورد، در کنده، قشلاق، ینگگی امام، حصارک، شاه‌آباد، و در نهایت در تهران نیز ایستگاه‌های دیگری ایجاد کرد (رابینو، ۱۳۵۷، ج ۲، ص ۵۲، ظهیرالدوله، ۱۳۷۱، ص ۵۱؛ ماساهارو، ۱۳۷۳، صص ۲۲۵-۲۲۶). در بعضی از این ایستگاه‌ها، از قدیم، کاروانسرا و بناهایی وجود داشت که شرکت یا آنها را خریداری کرد و یا با ایجاد تسهیلات، آنها را سازماندهی و اجاره کرد.

در نهایت، شرکت، هزینه‌های بسیاری را به منظور ساخت و مرمت و نگهداری و تأمین امکانات این ایستگاه‌ها صرف کرد و در تمام آنها، امکانات رفاهی مناسب برای اسکان مسافران و چهارپایان و کالسکه‌ها فراهم کرد. در کنار این اقدامات، این شرکت قوانین محکمی را نیز برای متخلفان وضع کرد و با گماشتن نیروهای قزاق در کاروانسراها، جدیت خود برای ایجاد نظم را نشان داد. ولی به مرور زمان اختلاف‌های مردم با این قزاق‌ها باعث مشکلاتی بین شرکت و مردم محلی شد. این چالش‌ها بیشتر بر سر مالکیت زمین، استفاده از درختان جنگلی، درگیری قوای قزاق با مردم بومی، و در نهایت اختلافات مذهبی و فرهنگی بود (امین‌الدوله، ۱۳۵۴، ص ۳۱).

فصل پنجم قرارداد، به زمان شروع و پایان طرح راه‌سازی اختصاص دارد. شرکت متعهد شد در مدت دو سال تمام لوازم راه‌سازی را وارد و کار را به پایان برساند و گرنه از امتیاز خود محروم است. ولی شرکت با وقفه‌ای تأمل برانگیز کار خود را آغاز کرد. علت این امر، اختلافات بین تجار و سرمایه‌گذاران و نظامیان روس بود. با اینکه امتیازنامه اخذ شده بود، هنوز تصمیمی واحد در مورد میزان دقیق سرمایه‌گذاری، نحوه راه‌سازی و مسیرهای راه‌سازی اتخاذ نشده بود. از طرفی دیگر، وارد کردن ملزومات لازم برای احداث چنین طرح بزرگی نیازمند فرصت بیشتری بود. شرکت کار خود را با احداث ساختمان شرکت در قزوین آغاز کرد. شرکت بیمه و حمل و نقل، چندین ساختمان اداری و اجرایی با امکانات رفاهی مناسب در قزوین ایجاد کرد. روس‌ها تصمیم گرفتند هر قسمت راه را به

گروهی مجزا واگذار کنند تا سرعت کار افزایش پیدا کند (استادوخ ۶۴-۱۰۳/۶۱ بی تاریخ). اما در اجرای کار با مشکلات متفاوتی مواجه شدند و در مدت دو سال تقریباً کار خاصی را انجام نداده بودند. شیوع بیماری‌های فراگیر فلج‌کننده در گیلان از جمله ویبا، کاهش ارزش نقره در بازارهای جهانی که فشار زیادی را بر سرمایه‌گذاران وارد کرد، اختلافات مدیریتی و در نهایت عدم هماهنگی میان بخش‌های دست‌اندرکار در راه‌سازی، طرح راه‌سازی را زمین‌گیر کرد. شرکت، در سال ۱۳۱۳ق. ۱۸۹۵، خواهان تمدید این قرارداد شد و دولت دو سال دیگر قرار داد اولیه را تمدید کرد و ضمیمه‌ای را به اصل قرارداد ملحق کرد. روس‌ها تا دو سال آینده نیز نتوانستند راه را کامل کنند به همین جهت، دولت مظفرالدین‌شاه ضمیمه دوم را بر قرارداد اضافه کرد و یک دوره دو ساله دیگر یعنی تا سال ۱۳۱۷ق. ۱۹۰۰، به شرکت فرصت داد تا راه را کامل تحویل دهند (ساکما، ۲۳۲۳۸-۲۴۰). تا اینکه سرانجام در سال ۱۳۱۷ق. ۱۹۰۰، راه شوسه انزلی به قزوین به طور رسمی افتتاح شد.

روند مدیریت راه شوسه انزلی به قزوین به مدت بیست سال، چندین بار دچار تحولاتی اساسی شد. بعد از شروع به کار شرکت، مشکلاتی که تحولات اقتصادی و سیاسی منطقه نیز روی آن تأثیر گذاشت، شرکت را به این جهت سوق داد که قسمت‌های مختلف راه را به افراد متفاوتی واگذار کند تا بدین ترتیب از هزینه‌های شرکت کاسته شود و بخشی از سرمایه‌گذاری‌ها به سهام‌داران راه برگردد. به همین جهت، شرکت بخش‌های مختلف کالسکه‌رانی، کاروانسراها، و تعمیر راه‌ها را به افراد حقیقی و حقوقی واگذار کرد (نسخه خطی کتابچه امتیازات، ۲۱۸۱۹-۲).

فصل ششم قرارداد، حساس‌ترین فصل آن بود، زیرا این فصل بیشتر با مردم منطقه سروکار داشت. دولت، در احداث راه‌های دیگر با مردم محلی با مشکلاتی مواجه شده بود و نمی‌خواست در راه گیلان نیز این چالش‌ها را تجربه کند. به همین جهت، در متن قرارداد سعی شد با ایجاد چند تبصره به صورت کاملاً روشن این فصل از قرارداد را بیشتر از فصول دیگر تعریف شود. ولی این درگیری از همان سال آغاز راه‌سازی اجتناب‌ناپذیر بود. بزرگ‌ترین مشکل میان شرکت و مردم، عدم تعیین حق عبور دقیق، مشخص نبودن قیمت اراضی و ابزارآلاتی که شرکت برای راه‌سازی به آنها نیاز داشت و عدم راه دیگر برای تردد مردم بومی بود. شرکت، میزان مالیاتی را که باید مردم، چهارپایان مختلف، و عرابه و کالسکه برای عبور از جاده احداثی پرداخت می‌کردند به طور دقیق مشخص نکرده بود (اعتمادالسلطنه، ۲۵۳۶، ص ۸۸۳؛ جمالزاده، ۱۳۶۲، ص ۱۰۱). از جهتی دیگر، شرکت، در بسیاری از نقاط، راه جدید را از همان راه قدیم عبور داده بود و در اصل یک جاده ایجاد شده بود. مردم محلی، انتخابی جز عبور از یک جاده و پرداخت عوارض نداشتند.

درحالی که، در تجربه‌های راه‌سازی دیگر همچون راه تهران- قم، راه تهران- قزوین و راه تهران- مازندران، هم راه قدیم وجود داشت و هم راه جدید. در این راه‌ها، مردم محلی که به‌صورت روزمره در مسیر میان روستاها و نقاط مختلف در رفت و آمد بودند، معمولاً راه قدیمی را برای تردد انتخاب می‌کردند تا مجبور به پرداخت عوارض نباشند. اما این مشکل، در راه گیلان برطرف نشده بود و شرکت اصرار داشت عابران هزینه تردد را بپردازند. همین امور باعث اختلافات و درگیری مردم بومی و شرکت شد (استادوخ، ۱۳۱۳/۱۰۳/۴۱۳ ق.). افرادی نیز که قبلاً در منطقه گیلان نفوذ خوبی داشتند و به‌واسطه ساختن راه و پل در میان مردم از محبوبیت بالایی برخوردار بودند و شرایط خود را با ورود شرکت روسی به منطقه متزلزل می‌دیدند، رهبری این اعتراضات را عهده دار شدند. تا اینکه در سال ۱۳۱۳ ق. / ۱۸۹۷، بوستلمان، با نمایندگان دولت و معترضان، که میرزامهدی شریعتمدار و شیخ حسین مجتهدخامی بودند، به توافق رسیدند و قراردادی را میان خود امضا کردند. طبق این توافقنامه، شرکت اجازه می‌داد مردم بومی که برای رفع نیازهای شخصی خود کالا از روستا به شهر حمل می‌کردند، از جاده احداثی عبور کنند و از پرداخت مالیات معاف باشند؛ ولی در عوض، زمین‌هایی را به‌صورت رایگان در اختیار شرکت قرار دهند که در آنجا، ایستگاه بین راهی و قراولخانه تأسیس شود. همچنین، شرکت اجازه پیدا کرد از درختان بی حاصل منطقه برای ساخت و سازهای خود به‌صورت رایگان بهره‌برداری (سپهر، ۱۳۸۶، ج ۱، ص ۳۶۵).

رعایت مفاد این توافقنامه زیاد به طول نینجامید، زیرا کارگزاری‌ها پیوسته از درگیری‌های میان شرکت و مردم گزارش‌های متعددی را به دولت‌های خود گزارش می‌دادند. علت این امر این بود که شرکت بر خلاف تأکید دولت بر خرید عادلانه زمین‌های مردم بومی برای احداث راه، این دستور را نادیده می‌گرفتند و قرارداد ۱۳۱۳ ق. / ۱۸۹۵ خود با مردم منطقه را برای تاجر و پیشه‌وران رعایت نمی‌کردند. به‌همین دلیل، دامنه اختلافات بالا گرفت. تا بدانجا رسید که انبار کمپانی در انزلی به آتش کشیده شد، مردم رشت علیه کمپانی شورش کردند، و جمعی از طرفین کشته شدند. مردم و روزنامه‌ها نیز به یاری مردم گیلان آمدند و به این مشکلات رنگ و بویی مذهبی و ملی دادند و مطالب تندی را علیه روس‌ها و شرکت بیمه مطرح کردند (روزنامه حبل‌المتین، شماره ۵۳؛ استادوخ، ۲۲۷ و ۱۳۱۴/۱۰۳/۲۲۶ ق.؛ سپهر، ۱۳۸۶، ج ۱، ص ۲۲۶). این اعتراضات، با وساطت کارگزار روس‌ها در رشت و توافق با روحانیان گیلان، به‌طور موقت فروکش کرد.

در سال ۱۳۱۶ ق. / ۱۹۰۰ که راه برای افتتاح آماده شده بود، شرکت اعلاتی را منتشر کرد و قیمت دقیق و نحوه عبور را در طول مسیر مشخص کرد.

نوع وسیله نقلیه	باسرنشین	با بار	از ۱ تا ۵۵ فوستگ	از ۵۵ تا بیست فوستگ	بیشتر از بیست فوستگ	توضیحات
کالسکه چهار سبی	*	*	۱ تومان و پانصد دینار	۱ تومان و پنج هزار دینار	۴ تومان و دو هزار دینار	کالسکه‌های بی بار نصف قیمت خواهد بود.
کالسکه سه سبی	*	*	۷۵۰۰ دینار	۱ تومان و پنج هزار دینار	۳ تومان	کالسکه‌های بی بار نصف قیمت خواهد بود.
کالسکه دو سبی	*	*	۲ ریال	پنج هزار دینار	۱ تومان	کالسکه‌های بی بار نصف قیمت خواهد بود.
گردونه	*	*	۱۲ هزار دینار	۲ تومان	۵ تومان	اگر گردونه خالی نیز باشد همین مقدار عوارض گرفته می‌شود.
اسب و قاطر و شتر بارکش	*	*	۱ هزار دینار	۴ هزار دینار	۴ هزار دینار	اگر حیوانات بار یا سرنشین نداشته باشند نصف عوارض گرفته می‌شود.
الاغ، گاو میش	*	*	۵۰۰ دینار	۲۲۵۰ دینار	۲۲۵۰ دینار	اگر حیوانات بار یا سرنشین نداشته باشند نصف عوارض گرفته می‌شود.

### جدول ۱

حق عبور راهداری راه شوسه  
انزلی به قزوین

#### (منبع: یافته‌های تحقیق)

#### تبصره‌ها:

— عبور اردوی همایونی، سیورسات، و حرکت سپاه از این راه مجانی است.  
— پست دولتی ایران نصف قیمت مصوب را پرداخت خواهد کرد.  
— در هر جایی که راه قدیم به راه کمپانی برخورد کند، شرکت متعهد است از عابران و چهارپایان مجاناً اجازه عبور بدهد و مباشرین راه حق مؤاخذة هیچ‌گونه پولی از مردم ندارند.  
— از روزی که کمپانی شروع به اخذ و جمع‌آوری حقوق راهداری کند، دولت ایران به‌هیچ‌وجه از جاده حقوق راهداری نخواهد گرفت (استادوخ، ۱۳۱۶/۳۲/۳ ق.۱).  
اعلانات جدید خشم فروکش کرده را دوباره برانگیخت. روحانیان اعلانات گسترده‌ای را علیه کمپانی پخش کردند، ایستگاه‌های راهداری تخریب شد و به کارکنان کمپانی هجوم برده شد و عده‌ای زخمی شدند. در پی این درگیری‌ها، روسیه به درخواست کنسول خود در رشت، کشتی‌های نظامی خود را به انزلی گسیل کرد تا از شرکت بیمه حمایت کند. این اقدام روس‌ها، بیش از پیش نظامی بودن برنامه‌های روسیه در ساخت راه شوسه را علنی کرد (سپهر، ۱۳۸۶: ج ۱، صص ۹۸، ۲۳۳، ۳۰۵). این اقدام روس‌ها، آشکارا نقض ماده نهم قرارداد بود که هر نوع مشکلی در اجرای راه‌سازی را منوط به حل آن از طریق نمایندگان دولت و شرکت در سفارت روسیه می‌کرد. دولت قاجار، به‌درستی در ماده نهم قرارداد پیش‌بینی کرده بود که نگذارد پای دولت مسکو به مشکلات شرکت در ایران باز شود. ولی

دولت روسیه، که اینک خود را سهام‌دار اصلی شرکت می‌دانست، با تمام وجود به وسیله نظامیان خود از شرکت تحت‌الحمايه‌اش طرفداری کرد. در نهایت، با فشار دولت روسیه، این اختلافات به وسیله حکام محلی و کارگزاران برطرف شد. با وجود این، از این تاریخ به بعد بارها عوارض راه دچار تغییراتی شد که هر دفعه با اعتراضات گسترده گیلانی‌ها همراه بود (اوبن، ۱۳۶۲، ص ۱۵۱؛ دالمانی، بی تا، ص ۱۷).

فصل هفتم امتیازنامه بر تأمین امنیت راه‌ها به وسیله ماموران ایرانی تأکید داشت. هدف دولت قاجار از این ماده این بود که از ورود قوای قزاق روسیه به ایران - به بهانه حمایت از امنیت راه - خودداری شود. این ماده را شرکت در نخستین سال‌های فعالیتش در ایران رعایت کرد ولی به تدریج، به واسطه عدم رسیدگی و سازماندهی نیروهای امنیتی داخلی، شرکت از فرصت استفاده کرد و برای حمایت از سرمایه‌های خود و امنیت جاده، نیروهای قزاق روسی را استخدام و آنها را در مناطق مختلف مستقر نمود. به طوری که، در آستانه انقلاب مشروطیت، نیروهای قزاق روسی در تمام منطقه انزلی تا تهران پراکنده بودند و پست‌های نظامی ایجاد کرده بودند. در حقیقت، اتفاقی که ناصرالدین‌شاه تلاش می‌کرد از وقوع آن جلوگیری کند به وقوع پیوست و روس‌ها توانستند علاوه بر نفوذ اقتصادی خود در منطقه، نفوذ نظامی نیز به دست بیاورند.

در ماده هشتم قرارداد، حکام محلی و نیروهای دولتی از مداخله در کار شرکت برحذر داشته می‌شدند. حکام محلی گیلان که معمولاً از خاندان قاجار بودند، خود را صاحب منطقه و امکانات آن می‌دانستند و در گذشته، تلاش‌های جسته و گریخته‌ای را برای بهبود راه‌های ارتباطی گیلان انجام داده بودند و در ساخت راه‌ها، پل‌ها و کاروانسراها دست داشتند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۴، ج ۱، صص ۱۰۳ و ۱۰۶، ج ۲، ص ۴۶۷؛ فوریه، بی تا، ص ۳۰۴). ملک‌آرا، برادر ناتنی شاه، و شجاع‌السلطنه دو حاکم پر قدرتی بودند که در هنگام عملیات راه‌سازی شرکت در گیلان حضور داشتند و دستور داشتند از نزدیک کارهای شرکت را رصد کنند. این والیان، از جانب دولت موظف بودند به صورت نامحسوس از اقدامات کمپانی و عملیات راه‌سازی آنها گزارش‌هایی را به وزارت امور خارجه ارسال کنند. اسناد بسیار زیادی از این گزارش‌ها در دست است که با مطالعه آنها، به راحتی به جهت‌دار بودن گزارش‌های حاکمان گیلان از اقدامات کمپانی می‌توان پی برد. علاوه بر حکام محلی، نیروهایی از میان روحانیان، اشراف، و تجار نیز بودند که منافع مشابهی در راه‌سازی در اختیار داشتند. یکی از این روحانیان پرنفوذ ملا رفیع شریعتمدار، پدر ملامهدی شریعتمدار بود که در ساخت و مدیریت ابنیه زیادی از جمله پل منجیل با حاکمان سابق گیلان همکاری صمیمانه‌ای داشت و از حمایت مادی و معنوی دولت

مرکزی برخوردار بود (خودزکو، ۱۳۹۲، ص ۲۱).

با ورود شرکت بیمه به ایران، دست متنفذان محلی از منابع مالی راه‌سازی، نظارت بر ابنیه‌های احدثی قبلی و منابع مالیاتی راه کوتاه شد. به همین دلیل، آنها با برخی سیاست‌های شرکت مخالف بودند و این مخالفت خود را با تهییج مردم علیه منافع شرکت، عدم رسیدگی به مشکلات شرکت روسی و ایجاد اختلال در کارهای شرکت نشان می‌دادند (دالمانی، بی تا، ص ۱۱۳۱). از آنجا که سفارت روسیه از شرکت بیمه حمایت می‌کرد، عملکرد این حکام محلی به شدت تحت نظارت کنسولگری روسیه در رشت قرار داشت و فشارهای زیادی از جانب روسیه بر حکام محلی وارد می‌شد تا بتوانند از اختلال آنها در امور راه‌سازی جلوگیری کنند. اختلاف میان رجال بومی فقط با شرکت نبود، بلکه آنها بر سر منافع حاصل از راه‌سازی و کسب مشروعیت بیشتر نزد عامه، رقابت و درگیری با هم پیدا کردند؛ در حالی که در دوره‌های قبل این تضاد منافع با گفت‌وگوها و تقسیم منافع حل می‌شد. با ورود شرکت به عرصه راه‌سازی گیلان، این درگیری‌ها بیش از پیش خود را نمایان ساخت. بیشتر این اختلافات میان شجاع‌السلطنه و ملا مهدی شریعتمدار پسر ملارفع شریعتمدار بود. مشکلات این دو با هم، به نحوه راه‌سازی و مشکلات آنها با شرکت نیز سرایت کرد، به طوری که در شورش علیه کمپانی در سال ۱۳۱۶ ق. / ۱۸۹۸، ملا مهدی نقش پررنگی ایفا کرد.

در فصل سیزدهم امتیازنامه، شرایط تقسیم منافع بین شرکت و دولت مرکزی ایران تعیین شده است ولی واقعاً چقدر این جاده سود اقتصادی برای شرکت به همراه داشت؟ از همان روزهای نخست مشخص بود که هزینه‌هایی که برای ساخت این جاده مورد نیاز است، بسیار بیشتر از سود آن می‌باشد. دولت روسیه برای تشویق سرمایه‌گذاران به منظور فراهم کردن امکانات مالی اولیه طرح، تلاش‌های زیادی انجام داد؛ ولی وقتی در جریان اجرای طرح، سرمایه لازم به‌حدی نبود که راه به اتمام برسد، دولت روسیه خود در دو مرحله اقدام به خرید سهام کرد تا به هر نحوی شده راه را به پایان برساند. دخالت علنی دولت روسیه برای اتمام چنین طرحی، گویای اهمیت سیاسی پروژه برای روس‌ها بود (گریفین، ۱۸۹۶، ص ۲۳۳؛ کوروف، ۱۹۲۲، ص ۳۷).

## نتیجه‌گیری

دولت ناصرالدین‌شاه در برهه‌ای از زمان اداره کشور را در دست داشت که تحولات منطقه‌ای و جهانی به سرعت در حال وقوع بود. روسیه تزاری و انگلستان دو قدرت مطلق منطقه‌ای برای نفوذ در داخل ایران از هر سیاستی استفاده می‌کردند و شاه قاجار که بنیه



نظامی و اقتصادی کشور را ضعیف می‌دید با سیاست‌های تأخیری و فرسایشی خود سعی می‌کرد ساختار سیاسی حاکم را حفظ کند. روس‌ها، در پی امتیازات مختلف در عرصه‌های سیاسی و اقتصادی خود، موفق شدند با کمک سرمایه‌گذاران روسی، در سال ۱۳۱۰ق./ ۱۸۹۳، امتیاز ساخت راه انزلی به قزوین را به‌دست بیاورند. این راه در مدت ۷ سال تکمیل شد و محور تهران، قزوین، رشت، و انزلی را به مراکز سیاسی و اقتصادی روسیه پیوند داد. اهداف سیاسی روس‌ها، به‌همراه چشم‌اندازهای اقتصادی آنها در این راه کاملاً مشخص بود. راه شوسه‌آلود، کمک شایانی به نفوذ سیاسی و تجاری روس‌ها در ایران کرد، به‌طوری‌که در سال‌های انقلاب مشروطه و حوادث بعد از آن، روس‌ها به‌وسیله همین جاده، تفوق نظامی خود را بر دولت مرکزی ایران نشان دادند.

جدا از مباحث سیاسی خارجی، راه تهران به قزوین شرایط محیطی مناسبی برای رشد اندیشه‌های روشنفکری در میان مردم استان گیلان فراهم آورد. تسریع ارتباطات، به رشد فکری و سیاسی مردم گیلان کمک کرد، به‌طوری‌که در جریان مشروطیت، گیلانی‌ها به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مخالفان استبدادی، با دولت مرکزی درگیر شدند و از نخستین نیروهایی بودند که با کمک راه شوسه تهران را فتح کردند.

از نظر کیفی، راه شوسه‌آلود به قزوین، بهترین راهی بود که تا زمان خود در ایران تأسیس شده بود، ولی نسبت کیفیت و شرایط این راه به هیچ‌وجه با راه‌های مناسب اروپایی قابل قیاس نبود. بعد از افتتاح راه شوسه‌آلود، راه معایب بسیاری را به خود دید. در فصل زمستان، بعضی مسیرهای راه غیرقابل عبور می‌شد، ساعت‌های طولانی مسافران درگیر تعویض اسب‌ها و ترمیم کالسکه‌ها می‌شدند، اختلاس و راهداری غیرمنصفانه خشم عمومی را بر می‌انگیخت، دولت قاجار تسلط خود را بر جاده از دست داده بود و در نهایت روس‌ها جریان اقتصادی را به‌وسیله این راه به نفع خود تغییر دادند.

### منبع

#### آرشیو اسناد وزارت امور خارجه

آرشیو اسناد وزارت امور خارجه (استادوخ): (۱۳۰۲هـ.ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۶۳.

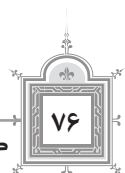
\_\_\_\_\_ (۱۳۱۰هـ.ق). کارتن ۲۲، پرونده ۳، شماره سند ۱۹-۲۱.

\_\_\_\_\_ (۱۳۱۱هـ.ق). کارتن ۲۳، پرونده ۱۶، شماره سند ۲۱.

\_\_\_\_\_ (۱۳۱۳هـ.ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۴۱۳.

\_\_\_\_\_ (۱۳۱۴هـ.ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۲۲۶ و ۲۲۷.

\_\_\_\_\_ (۱۳۱۶هـ.ق). کارتن ۳۲، پوشه ۳.



\_\_\_\_\_ (بی‌تاریخ). کارت‌تن ۱۰۳، شماره سند ۳۷۷.

\_\_\_\_\_ (بی‌تاریخ). کارت‌تن ۱۰۳، شماره سند ۳۸۸.

\_\_\_\_\_ (بی‌تاریخ). کارت‌تن ۱۰۳، شماره سند ۶۱-۶۴.

### گنجینه سازمان اسناد ملی ایران

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما): ۲۴۰۰۲۲۸۷۶، ۲۴۰۲۳۲۳۸، ۲۴۰۰۸۹۶۲، ۲۹۶۰۱۳۵۷۱، ۲۹۶۰۰۸۴۸۶، ۲۹۵۰۰۰۰۹۵.

### نسخه‌های خطی

**رابورت گردش در کوهستانات مابین قزوین و گیلان به جهت انتخاب راه شوسه.** سلیمان مهندس، ۱۲۹۶ق، مجموعه حقوق کتابخانه مرکزی دانشگاه تهران، ذیل شماره ۳۳۵، ج ۱۲ برگ.  
**سیاحتنامه یکنفر روسی.** (عبدالله مترجم، مترجم) ۱۳۰۶ قمری، کتابخانه ملی ایران، شماره ۸۸۸، ف ۱۰۳ برگ.  
**کتابچه امتیازات.** «اجاره نامه ایجاد اداره حمل و نقل عامه در ایران به توسط کالسکه‌های خودرو»، شماره مدرک مجلس ۲۱۸۱۹-۲، شماره بازیابی ۷۱۴/۲ س س س، ۱۳۱۶ق.

### کتابها

ابوت (بی‌تا). **گزارش سفر به سواحل خزر (احمد سیف، مترجم).** تهران: بی‌نا.  
اعتمادالسلطنه، محمدحسن (۱۳۷۴). **چهل سال تاریخ ایران** (ایرج افشار، کوششگر). تهران: اساطیر.  
\_\_\_\_\_ (۲۵۳۶). **روزنامه خاطرات** (ایرج افشار، کوششگر). تهران: امیرکبیر.  
امین‌الدوله، میرزا علی خان صدراعظم (۱۳۵۴). **سفرنامه امین‌الدوله** (اسلام کاظمیه، کوششگر). تهران: توس.  
انتز، مروین ل (۱۳۶۹). **روابط بازرگانی روس و ایران** (۱۸۲۸-۱۹۱۴م). (احمد توکلی، مترجم). تهران: انتشارات بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.  
اوین، اوژن (۱۳۶۲). **ایران امروز** (ایران و بین‌النهرین). (علی اصغر سعیدی، مترجم). تهران: زوار.  
اورسل، ارنست (۱۳۵۳). **سفرنامه اورسل** (علی اصغر سعیدی، مترجم). تهران: چاپخانه بیست و پنج شهریور.  
اینووه، ماساجی (۱۳۹۰). **سفرنامه ایران** (مسافر ژاپنی در ماوراءالنهر، ایران و قفقاز). (هاشم رجب‌زاده، با همکاری کینچی ائه اورا، مترجمان). تهران: طهوری.  
بایندر، هانری (۱۳۷۰). **سفرنامه کردستان، بین‌النهرین و ایران** (کرامت‌الله افسر، مترجم). تهران: انتشارات فرهنگسرا.

بوهرلر (۱۳۵۷). **سفرنامه و جغرافیای گیلان و مازندران**. (م.پ. جکتاجی، کوششگر). لاهیجان: نشر گیل.  
پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۱). **سفرنامه ایران و ایرانیان** (کیکاوس جهاننداری، مترجم). تهران: خوارزمی.  
تیموری، ابراهیم (۱۳۳۲). **عصر بی‌خبری یا تاریخ امتیازات در ایران**. تهران: شرکت نسبی اقبال و شرکاء.  
جمال‌زاده، سید محمد علی (۱۳۶۲). **گنج شایگان یا اوضاع اقتصادی ایران**. تهران: نشر کتاب تهران.  
حاج سیاح، علی بن محمد رضا (۱۳۴۶). **خاطرات حاج سیاح یا دوره خوف و وحشت** (حمید سیاح،

- کوششگر). (سیف‌الله گلکار، مصحح). تهران: ابن سینا.
- حسام السلطنه، ابونصر میرزا (۱۳۴۹). *سفرنامه طولالش* (ابراهیم صفایی، مصحح). تهران: چاپ شرق.
- خاوری، میرزا فضل الله (۱۳۸۰). *تاریخ ذوالقرنین* (افشارفر، کوششگر). تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- خودزکو، الکساندر (۱۳۹۲). *نامه‌های گیلان* (مکاتبات پراکنده از مجموعه‌ی الکساندر خودزکو). (فریدون نوزاد و علی امیری، کوششگران). رشت: انتشارات فرهنگ ایلیا.
- خودزکو، الکساندر (۱۳۵۴). *سرزمین گیلان* (توصیفی تاریخی و جغرافیایی از سرزمینی واقع در جنوب دریای خزر). (سیروس سهامی، مترجم). تهران: نشر پیام.
- داری تاد، الیت (۱۳۸۸). *سفرنامه مازندران، سفرنامه‌های خطی فارسی* (ج ۱). (هارون وهومن، مصحح). تهران: نشر اختران.
- دالمانی، هانری رنه (بی تا). *سفرنامه از خراسان تا بختیاری* (همایون فره‌وشی، مترجم). تهران: چاپ گیلان.
- دنسترویل (۱۳۶۱). *خاطرات ژنرال دنسترویل سرکوبگر جنگل* (حسین انصاری، مترجم). تهران: نشر فروزان.
- رایینو، ه. ل (۱۳۵۷). *ولایات دارالمیزان ایران. گیلان* (ج. خمایی زاده، مترجم). رشت: کتابفروشی طاعتی.
- رشتی، ابراهیم آقا (۲۵۳۵ شاهنشاهی). *سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان* (مسعود گلزاری، کوششگر). تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- زالاطراف، کلنل (۱۳۶۲). *گزارش کلنل زالاطراف در مجمع سالیانه ارتش روسیه، گزارش‌های تاریخی سیاسی علاءالملک* (ابراهیم صفائی، کوششگر). تهران: انتشارات آباد.
- ژوبر، آندره (۱۳۴۷). *مسافرت در ایران و ارمنستان* (علیقلی اعتماد مقدم، مترجم). تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- سپهر، احمد علی (۱۳۳۶). *ایران در جنگ بزرگ* (۱۹۱۴-۱۹۱۸ م). تهران: چاپخانه بانک ملی ایران.
- سپهر، عبدالحسین خان (۱۳۸۶). *مرات الوقایع مظفری* (عبدالحسین نوائی، مصحح). تهران: انتشارات میراث مکتوب.
- سرنه، مادام کارلا (۱۳۶۲). *سفرنامه آدم‌ها و آیین‌ها در ایران* (علی اصغر سعیدی، مترجم). تهران: زوار.
- صنیع الدوله (محمد حسن خان اعتماد السلطنه) (۲۵۳۶ شاهنشاهی). *سفرنامه از تفلیس به تهران* (محمد گلبن، کوششگر). تهران: انتشارات سحر.
- ظهیرالدوله، میرزا علی خان (۱۳۷۱). *سفرنامه فرنگستان* (محمد اسماعیل رضوانی، کوششگر). تهران: انتشارات کتابخانه مستوفی.
- عزالدوله، عبدالصمد میرزا (۱۳۶۳). *سفرنامه روسیه* (محمد گلبن و فرامرز طالبی، کوششگران). تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- فراهانی، میرزا محمد حسین (۱۳۶۲). *سفرنامه* (مسعود گلزاری، کوششگران). تهران: انتشارات فردوسی.
- فرهاد میرزا (۱۳۶۶). *سفرنامه* (غلامرضا طباطبایی، مصحح). تهران: موسسه مطبوعاتی علمی.

فریزر، جیمز بیلی (۱۳۶۴). *سفرنامه فریزر معروف به سفر زمستانی* (منوچهر امیری، مترجم). تهران: توس.  
فورو کاوا (۱۳۸۴). *سفرنامه* (هاشم رجب‌زاده و کینیجی ئه اورا، مترجمان). تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.  
فوریه (بی تا). *سه سال در دربار ایران* (عباس اقبال آشتیانی، مترجم). تهران: انتشارات دنیای کتاب.  
کاظم بیگی، محمدعلی (۱۳۸۵). «مردم علما و توسعه در عصر قاجاریه راه گیلان»، نشریه فرهنگ، شماره ۶۰.  
لندور، آرنولد هنری ساویچ (۱۳۸۸). *در سرزمین آرزوها* (اوضاع سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و بازرگانی ایران در آستانه مشروطیت). (علی اکبر عبدالرشیدی، مترجم). تهران: اطلاعات.  
مازندارنی، وحید (۱۳۵۰). *مجموعه عهدنامه‌های تاریخی ایران از عصر هخامنشی تا عصر پهلوی*. تهران: انتشارات وزارت امور خارجه ایران.

ماساهارو، یوشیدا (۱۳۷۳). *سفرنامه نخستین فرستاده ژاپن به ایران دوره قاجار* (هاشم رجب‌زاده، با همکاری ئی نی تی یا، مترجمان). مشهد: موسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی.  
محمود محمود (۱۳۵۳). *تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلستان در قرن نوزدهم میلادی*. تهران: اقبال.  
مظفرالدین شاه (۱۳۲۰ هـ.ق). *سفرنامه دوم فرنگستان*. چاپ سنگی، طهران: مطبعه مبارک شاهنشاهی.  
مفتون ذنبلی، عبدالرزاق (۱۲۴۱ ق). *مآثر سلطانیه*. تبریز: چاپ سنگی.  
مکنزی، چارلز فرانسیس (۱۳۵۹). *سفرنامه شمال (گزارش اولین کنسول انگلیس در رشت، از سفر به مازندران و استرآباد)* (منصوره اتحادیه، مترجم). تهران: نشر گستره.  
ناصرالدین شاه (۱۳۶۷). *روزنامه سفر گیلان* (منوچهر ستوده، مصحح). گیلان: موسسه فرهنگی جهانگیری.  
ناصرالسلطنه، میرزا نصرالله طباطبایی دیبا (۱۳۹۰). *سفرنامه ناصری* (رسول جعفریان، مصحح). تهران: کتابخانه موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.

ناظم الدوله، میرزا ملکم خان (بی تا). *رساله اصول تمدن*. تبریز: بی تا.  
ویشارد، جان (۱۳۶۳). *بیست سال در ایران* (علی پیرنیا، مترجم). تهران: موسسه انتشارات نوین.  
هولمز، ویلیام ریچارد (۱۳۹۰). *سفرنامه ساحل خزر* (شینم حجتی سعیدی، مترجم). رشت: انتشارات فرهنگ ایلیا.

*روزنامه وقایع اتفاقیه* (پنجشنبه ۲ شعبان ۱۲۷۴ هـ.ق)، شماره ۳۷۲.

*روزنامه حبل المتین* (دوشنبه ۱۱ رجب ۱۳۱۵ هـ.ق)، شماره ۵.

*روزنامه حبل المتین* (دوشنبه سوم صفر ۱۳۱۷ هـ.ق)، شماره ۳۰.

*روزنامه دولت علیه ایران* (پنجشنبه ۱۲ صفر ۱۲۸۲ هـ.ق)، شماره ۵۷۳.

\_\_\_ Col. Trezel (1826). Notice géographique et statistique sur le Ghilan et le Mazenderan.

*Journal des sciences militaires 2.*

\_\_\_ Goldsmid, Major-General Sir F. (1874). Notes on recent Persian Travel. *Journal of the*

*Royal Geographical Society.*

- \_\_\_ Griffin, L.(1896). "Russia, Persia and Britain", *The Nineteenth Century*, XL.
- \_\_\_ H.Churchill(1876). Report on the Trade of the province of Ghilin and Asterabad for the year 1874 and 1875, enc1. In Churchill Thomson, 15 Jan. 1876, FO 248/319.
- \_\_\_ J. J. Lerch.(1776).Nachricht von der zweiten Reise nach Persien. *Magazin für die neue Historie und Geographie 10.*
- \_\_\_ Koreff, Baron S. A.(1992).*Russia's Foreign Relations during the Last Half Century.* London.
- \_\_\_ Monaco(1928).L'Azerbeigian persiano. *Bollettino della Reale Società Geografica Italiana.*
- \_\_\_ Monteith(1833). Journal of a Tour through Azerdbijan and the Shores of the Caspian. *Journal of the Royal Geographical Society 3.*
- \_\_\_ R. Thomson, Report, 20 April 1868, enc1. In Alison to Stanly, 29 April 1868, FO 60/314.
- \_\_\_ Reference to Previous Reports( 0.3344) Commercial No.36, 1882, and Foreign Office, Miscellaneous Series 1886, No 69, Diplomatic and consular reports on Trade and Finance
- \_\_\_ Seidlitz(1869). Handel und Wandel an der Kaspischen Südküste.*Petermanns Mitteilungen 15.*
- \_\_\_ w. Owen(1977). The Development Squeeze on Agriculture. *The American Economic Review*, 1966. For a refutation for India, see B. Dasgupta, Agrarian Change and the New Technology in india , (Geneva, United Natios Research Institute for Social Development.