

سیاست‌ها و چالش‌های ناصرالدین شاه در توسعه راه شوسه مازندران

دکتر مهدی وزین افضل عضو هیأت علمی دانشگاه جیپرفت کرمان
دکتر مرتضی نورایی استاد و عضو هیأت علمی گروه تاریخ دانشگاه اصفهان
دکتر علی اکبر جعفری دانشیار و عضو هیأت علمی گروه تاریخ دانشگاه اصفهان

چکیده

تحول در راه‌سازی شوسه در ایران، از دوره قاجار شروع شد. در این تحول، نقش روشنفکران، قدرت‌های خارجی و پیوستن ایران به اقتصاد جهانی، بسیار مشهود بود. در این دوره توسعه راه‌سازی در کشور، به طور مستقیم با اقتصاد، رشد اجتماعی، بهداشتی و در نهایت توسعه و پیشرفت کشور در رابطه بود. ایجاد راه شوسه متناسب با اقتصاد و جمعیت منطقه مازندران، از دوره صفویه به عنوان یکی از اهداف نظام حاکمه مطرح بود تا اینکه در دوره ناصرالدین شاه قاجار (۱۲۶۴-۱۳۱۳ هـ.ق)، این طرح عملیاتی شد و راه شوسه مازندران ساخته شد. از نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی و در دوران سلطنت ناصرالدین شاه، با رشد جریانهای اقتصادی و سیاسی جهان غرب و پیوستگی روزافزون اقتصاد و سیاست کشورها با یکدیگر، حکومت ایران متوجه نیاز به راه‌های نوین شد؛ ولی در این راستا مشکلات و چالش‌های جدی فراروی شاه قاجار برای ایجاد راه‌های شوسه وجود داشت که مهمترین آنها نگرانی‌های سیاسی و نظامی از ایجاد چنین راه‌هایی بود. راه‌های جدید می‌توانست ساختار سنتی ارتباطات در ایران را به نفع قدرت‌های خارجی همسایه تغییر دهد، قدرت قبایل و طوایف ایلی را گسترش داده و در نهایت پایتخت سیاسی کشور را در معرض هجوم نظامی آسانتر قرار دهد. ناصرالدین شاه برای غلبه بر این نگرانی‌ها، سیاست توسعه تدریجی راه‌ها و حرکت توأم با احتیاط را در پیش گرفت. وی اولین سعی جدی خود برای ساخت راه شوسه را معطوف به ساخت راه مازندران کرد. زیرا در مازندران، نفوذ قدرت‌های خارجی کمتر بود، طوایف رقیب نیرومندی وجود نداشت و طوایف ساکن منطقه روابط تنگاتنگی با دولت قاجار داشتند و از نظر اقتصادی نیز می‌توانست پایتخت سیاسی را در مسیر رشد و شکوفایی قرار دهد. در این مقاله مشکلات و فرایند راه‌سازی شوسه را در منطقه مازندران با تاکید بر سیاست‌های داخلی و خارجی ناصرالدین شاه مورد بررسی و تبیین قرار می‌گیرد.

واژگان کلیدی: راه شوسه، مازندران، ناصرالدین شاه، توسعه، اقتصاد، قدرت‌های خارجی.

مقدمه

تحولات انقلاب صنعتی در قرون هجدهم و نوزدهم میلادی در عرصه‌های مختلف اقتصادی و تجاری از جمله توسعه روز افزون حجم مبادلات اقتصادی، تحکیم نظام سرمایه داری، اختراع وسایل ارتباطی سریع و جدید نظیر ماشین بخار، نظام حمل و نقل را در ابعاد گسترده دچار تحولات اساسی کرد. تا این دوره، حمل و نقل به معنای جابه‌جا کردن کالا و نیروی انسانی بین نقاط مختلف در ابعاد محدود و بر روی چارپایان در راه‌های نامناسب خشکی و آبی بود؛ ولی با تحولات جدید، حمل و نقل هم دچار تحولات اساسی شد و شرکت‌های حمل و نقل بزرگ در کشورهای مختلف صنعتی دنیا تاسیس شدند. رشد حمل و نقل، نیاز به توسعه راه‌ها را بیش از پیش مطرح ساخت؛ واژگانی از قبیل راه شوسه و راه آهن وارد ادبیات تجاری شد و جاده‌ها به سرعت در کشورهای صنعتی سازماندهی و ساخته شدند. به همین جهت رشد اغلب شبکه‌های راه را باید بیشتر مدیون یک فرایند تکامل تدریجی دانست که تحت تاثیر نیروهای اقتصادی، اجتماعی و سیاسی خاص جدید قرار گرفت.

در دوره‌های مختلف تاریخ ایران، بحث توسعه و امنیت راه به عنوان اساس تجارت و رونق اقتصادی، از شالوده‌های سیاست داخلی حیات اجتماعی و اقتصادی ایران بوده است و ساختارهای سیاسی حاکم سعی داشتند با ایجاد امنیت در راه‌ها و فراهم کردن وسایل رفاهی لازم در طول مسیر از جمله کاروانسراها، زمینه‌های رشد تجارت داخلی و خارجی ایران را فراهم آورند. حاکمیت سیاسی، نظامی و دیوانسالاری در ایران، این رویه را به عنوان اساسی‌ترین نیاز جامعه برای رشد تجارت مدنظر قرار داده بود. بدین صورت بیشتر چالش‌های حکومتها، همان سرمایه گذاری بر روی مقوله ساخت کاروانسرا و از بین بردن نیروهای مخل امنیت راه‌ها بود تا اصلاحات در جاده و جاده‌سازی. با نگاهی دقیقتر به تاریخنگاری در مورد اقدامات عمرانی و تاسیسات زیربنایی، اخباری موجود است که تعداد زیادی کاروانسرا، پلهای مختلف، قراولخانه و محل‌های رفاهی ساخته شده اما سیاست‌های طولانی و منسجم راه‌سازی را به ندرت می‌توان دید. البته اقدامات شاه عباس برای پیوست راه‌های فلات مرکزی ایران از جمله اصفهان، کاشان، ری به سواحل شمالی با ایجاد راه فیروزکوه، از این قاعده استثنا است. بیشتر تمرکز شاه عباس اول برای ایجاد چنین راه پرهزینه و پرزحمتی، معطوف بر ابعاد تجاری راه بوده است. هرچند نمی‌شود کارکردهای سیاسی آن را نیز از نظر دور داشت. به این ترتیب شاید بتوان گفت در ایران راه به معنای برطرف ساختن نیازهای واقعی مردم وجود نداشت.

تا دوره ناصری، ارتباطات حمل و نقل در ایران سنتی و از طریق چارپایان انجام می‌شد به همین دلیل حجم جابه‌جایی مبادلات تجاری محدود بود. با گسترش محدوده فعالیت نظام سرمایه‌داری، حجم مبادلات تجاری روسها با ایالات شمالی ایران و انگلیسیها با ایالات جنوبی، افزایش یافت. نیاز بازارهای جدید ایجاب می‌کرد حجم مبادلات افزایش یابد و این افزایش حجم بدون تحول ابزارهای حمل و نقل و جاده‌سازی غیرممکن می‌نمود. بنابراین از طرفی بازارهای تجاری داخلی ظرفیت افزایش عرضه و تقاضا را داشتند و از طرف دیگر وسایل سنتی حمل و نقل محدودیت‌های جدی فراروی تجارت در ایران قرار می‌دادند. دولت قاجار برای برطرف کردن این محدودیت‌ها، باید حمل و نقل و راه‌های ارتباطی را گسترش می‌داد. بنابراین به مرور و با چرخش صنعتی در ایران، شکل جدیدی از ساختن و تعمیر راه در کشور به وجود آمد که در متون تاریخی از آنها تحت عنوان «راه شوسه» و «راه عرابه» یاد شده است.

چالش‌های سیاسی - امنیتی در راه‌سازی شوسه

بعد از امیرکبیر، عواملی داخلی و خارجی، به صورت مستقیم و غیر مستقیم بر سیاست‌های راه‌سازی قاجارها تاثیر گذاشتند. مهمترین این عوامل خارجی، نفوذ قدرت‌های خارجی و انتقال ایده راه‌سازی به داخل ایران و مهمترین عوامل داخلی آن، نقش ایالات و عشایر و فشار فکری روشنفکران قاجاری بود. دولت‌های روسیه و انگلستان به سرعت در مسیر توسعه زیرساخت‌های لازم به منظور دستیابی به اهداف اقتصادی و نظامی خود، به فکر توسعه راه‌های شوسه و راه آهن خود بودند به طوری که در دوره آغازین حکومت ناصرالدین شاه، منطقه وسیعی از مرزهای روسیه به وسیله راه به مرزهای ایران وصل شده بود و انگلستان نقشه اتصال مستعمرات خود در هندوستان و افغانستان را بدون ایجاد راه غیر ممکن می‌دانست به همین دلیل، سرمایه‌گذاری‌های زیادی به وسیله ارتش‌های این دولت‌ها برای توسعه راه انجام شده بود (انتر، ۱۳۶۹: ۴۳-۴۴؛ اعتمادالسلطنه، کتابچه امتیازات، شماره مدرک ۲۱۸۱۹-۱۰). این دولت‌ها به خصوص دولت روسیه که با انعقاد قراردادهای تجاری نفوذ بسیاری در ایالات شمالی و جنوبی ایران به دست آورده بودند، سعی داشتند دولت قاجار را مجبور سازند تا دست به ایجاد راه‌هایی در داخل ایران بزند.

از طرفی دیگر، روشنفکران ایرانی که در پی ارائه راه‌کارهای رشد سیاسی و اقتصادی کشور بودند و مدام ریشه‌های عقب ماندگی ایران را بررسی می‌کردند، نبود راه را یکی از اساسی‌ترین مشکلات ایران می‌دانستند. آنان معتقد بودند اگر راه ایجاد نشود، ورود دستگاه‌های بزرگ کارخانه به ایران،

سهولت روابط تجاری با دیگر ولایات و کشورها، رشد کشاورزی، از بین رفتن قحطی و مرگ و میر، رشد فکری و فرهنگی مردم و تسلط سیاسی و نظامی بر تمام ایالات امکان‌پذیر نخواهد بود. آنان راه‌سازی را از اولین اولویت‌های اساسی حکومت می‌دانستند و به صراحت ساخت راه را تنها راه حل خروج کشور از عقب‌ماندگی می‌دانستند. بدین ترتیب مجموع این عوامل، ناصرالدین شاه را ترغیب به توسعه راه در ایران نمود (سند شماره ۳؛ ملکم خان، بی تا، ۱۵؛ اعتمادالسلطنه، نسخه خطی طرق، برگ ۱-۱۰؛ کاشف، ۱۳۷۳: ص ۲۶).

دیدگاه و عملکرد ناصرالدین شاه در امر راه‌سازی را می‌توان به دو دوره قبل و بعد اولین سفر اروپایی او در سال ۱۲۹۰هـ.ق/۱۸۷۳م تقسیم کرد. در اولین دوره (۱۲۶۴-۱۲۹۰هـ.ق) که شاه قاجار دوران جوانی خود را می‌گذراند و همچون نیاکان خود اندیشه اقتصادی مبتنی بر نظام سنتی رعیتی بود، تغییراتی اساسی در امر توسعه راه‌سازی به چشم نمی‌خورد. مهمترین دغدغه و چالش‌های شاه قاجار در این زمان بیشتر از جانب دولت‌های خارجی و ایلات داخلی و قبایل بود. به همین دلیل ایجاد قدرتی تمرکزگرا، غلبه بر فشارهای سیاسی گروه‌ها و افراد رقیب در داخل و ممانعت از ورود و تسلط نظامی دو دولت روسیه و انگلستان در اولویت برنامه‌های دستگاه وزارت خارجه قرار داشت. دولت روسیه تزاری در طی قرن نوزدهم میلادی علاقه وافری به دخالت در ایالت‌های شمال غربی ایران از جمله تبریز و خطه جنوبی دریای خزر یعنی ایالات استرآباد، مازندران و گیلان دارند. روسها به مرور در آسیای میانه و قفقاز نفوذ فیزیکی فوق‌العاده‌ای از خود نشان دادند و این امر زنگ خطری برای دولت قاجار به شمار می‌رفت. آنان موفق شده بودند تمام سواحل دریای خزر را به تصرف خود در بیاورند و بسیار مشتاق بودند با تصرف نواحی باقی مانده در جنوب خزر، موقعیتی بالفعل برای تصرف پایتخت سیاسی ایران داشته باشند. سیاستی که بارها توسط نظامیان و ژنرال‌های روسی در جلسات مختلف تاکید شده بود (Baker, 1876: 336-335. Stuart, 2011, 96-97. زالاطرف، ۱۳۶۲؛ ۴۳-۷۴). قضیه جنگ هرات و فشارهای ناشی از آن که توسط انگلیسی‌ها بر دربار ایران تحمیل شده بود، دولت انگلیس را هم در معرض سوءظن دولت قاجار قرار داده بود.

مشکل دوم ناصرالدین شاه علاوه بر قدرت‌های خارجی، ایلات و طوایف داخل ایران بودند. شاه قاجار از ایلات و قبایل قدرتمند داخلی از جمله بختیاری‌ها، بلوچ‌ها، ترک‌ها و دیگر ایلات نیز واهمه داشت. او معتقد بود که راه‌های داخلی، تسلط نظامی ایلات داخلی را بر پایتخت آسان خواهد کرد به همین منظور از سیاست‌های توسعه راه‌سازی طرفه می‌رفت.

با توجه به این شرایط، ناصرالدین شاه که توان نظامی خود را در مقابله با دولت‌های خارجی و ایلات داخلی ناچیز می‌دید، ناچار بود سیاست‌های انفعالی داشته باشد؛ بدین معنا که شرایط را همان گونه که هست نگاه دارد و با اقدامات خود، راه ورود سهل‌تر نیروهای خارجی را به داخل ایران باز نکند و با کنترل ایلات به وسیله روش‌های سنتی اسلاف خود، خطر آنان را نیز برطرف سازد. این می‌تواند بدان معنا باشد که راهی در ایران ساخته نخواهد شد؛ تا بدین ترتیب راه نفوذ و بحران آفرینی قدرت‌های داخلی و خارجی بسته شود. به همین دلیل شاه قاجار مورد اتهام قرار می‌گرفت که از روی تعمد از ساخت راه جلوگیری می‌کند (Gmelin, 2007: 147؛ فووریه، بی تا، ۲۱۸).

روشنفکرانی مانند ملکم خان به شدت بر این سیاست ناصرالدین شاه می‌تاختند و معتقد بودند این تفکرات خیالی و واهی است و راه نمی‌تواند به خودی خود باعث تسریع در هجوم خارجی باشد. این روشنفکران بر این باور بودند که به جای حالت دفاعی باید حالت تهاجمی به خود گرفت یعنی با راه‌سازی به رشد تجارت داخلی کمک کرد. بنابر نظر آنها، وقتی تجارت قدرت بگیرد و ایران به صادرکننده کالا و محصولات کشاورزی تبدیل شود، به واسطه عوارض و مالیات، دولت نیز قدرتمندتر خواهد شد و وقتی دولت قدرتمند است، سپاه و ارتش دایمی قدرتمند و مجهزی هم دارد. بدین ترتیب ایران به واسطه جاده مناسب می‌تواند دیگر کشورهای همسایه را به زیر سلطه خود درآورد (ملکم خان، بی تا: ۴۹-۵۰).

حوادث سالهای بعد نشان داد نگرانی‌های ناصرالدین شاه در مورد این دو قدرت خارجی و داخلی اشتباه نبوده است. روسها به تدریج توانستند با گرفتن امتیازات داخلی راه‌سازی، نقاط امنی را برای تجارت و نظامیان خود فراهم کنند و در جریان قراردادهای ۱۹۰۷ و ۱۹۱۴م، خودروها و نیروهای روسی به آسانی در عرض چند روز تا حدود کوه‌های بختیاری پیشروی کردند. در مورد نیروهای داخلی نیز در جریان انقلاب مشروطه، ایلات از همان جاده‌های شوسه که در نیمه دوم حکومت ناصرالدین شاه ایجاد شده بود، تهران را گرفتند. ایلات بختیاری، گیلکی و ترک‌ها همان نیروهایی بودند که شاه قاجار به شدت از آنها واهمه داشت و در تمام دوران حکومت‌داری خود توانسته بود با سیاست‌های سنتی خویش، آنان را در منطقه تحت نفوذ خود نگاه دارد؛ ولی با هرج و مرج بعد از پیروزی مشروطیت، با استفاده از جاده‌های شوسه احداثی، به سرعت به سمت تهران حرکت کردند و با انتقال ادوات نظامی از طریق همین جاده‌ها، تهران را متصرف شدند.

با توجه مسائل گفته شده، در دوره دوم حکومت ناصرالدین شاه (۱۲۹۰-۱۳۱۳هـ.ق) اتفاقاتی در داخل و خارج افتاد که شاه قاجار را به سمت ساخت راه شوسه و راه آهن ترغیب کرد. شاه در اولین سفر

اروپایی خود به عقب ماندگی ایران در عرصه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی بیشتر پی برد و با دیدن راه آهن و راه‌های شوسه مناسب در اروپا، با این واقعیت روبه‌رو شد که راه، پایه و اساس بسیاری از تحولات اقتصادی خواهد بود. در این بلوغ فکری شاه، نقش میرزا حسین خان سپهسالار را نباید از نظر دور داشت. او که مدت‌ها سفیر ایران در عثمانی بود و از نزدیک شاهد ساخت راه آهن عثمانی به اروپا و ایجاد جاده‌های مناسب شوسه بود، شاه را ترغیب کرد تا فعالیت‌های جاده سازی را آغاز کند.

از طرفی دیگر در این دوره زمانی قحطی‌ها و بیماری‌های فراگیر در ایالات مختلف رخ داده بود که به واسطه نبود راه، جان بسیاری از انسانها را گرفته بود، کشورهای همسایه برای تجارت بیشتر با ایران و خرید محصولات ایران علاقه نشان می‌دادند، صنایع کشور برای تولید و صادرات محصولات خود به شدت به راه احتیاج داشت و روشنفکران فشار خود را بر شاه به منظور توسعه راه‌سازی افزایش داده بودند. در نهایت فشار دولت‌های خارجی و روشنفکران قاجاری که به طور مرتب در نوشته‌ها و محافل خود بر ایجاد هرچه سریعتر جاده و راه آهن اصرار داشتند سبب شد شاه از سیاست‌های انفعالی خود دست بکشد (ملکم خان، بی تا، ۴۹؛ ناطق، ۱۳۷۱: ۴۳-۵۲).

بر این اساس دولت ناصرالدین شاه تصمیم گرفت مبنای جدیدی برای احداث راه شوسه در ایران پایه گذاری کند و این برنامه راه‌سازی خود را از ایالات مازندران شروع کرد. این که چرا مازندران؟ و چالش‌های دولت قاجار در توسعه راه‌های ایالت مازندران چه بوده‌اند؟ و ساخت راه مازندران چه کمکی به اقتصاد منطقه کمکی کرد؟ نکاتی هستند که در ادامه مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

جغرافیای سیاسی و اقتصادی مازندران در دوره ناصری

ایالت مازندران در دوره قاجاریه از اهمیت بالایی در ابعاد سیاسی، اقتصادی و تجاری برای حکومت مرکزی برخوردار بود. این ایالت در منطقه‌ای قرار داشت که پایتخت سیاسی ایران را به مرزهای آبی با دشمن دیرینه یعنی روسیه پیوند می‌داد. این پیوند از نظر اقتصادی سودآور و از نظر سیاسی بالقوه خطرناک بود.

از نظر اقتصادی، ایالت مازندران توانایی بالایی برای تولید محصولات مورد نیاز بازار روسیه از جمله ابریشم، برنج و انواع محصولات کشاورزی داشت و روسیه با نفوذ تجاری خود در شمال ایران بعد از قراردادهای ترکمنچای و گلستان، توانسته بود سهم بزرگی از بازار شمال ایران را به دست بیاورد. دولت انگلیس که از این روال رو به رشد روسها در مناطق جنوب دریای خزر و آسیای میانه ترس

داشت، با فعالیت‌های تجاری و دیپلماسی خود سعی داشت تا جای پای خود در این منطقه بیابد و نفوذ روسها را به کاهش دهد. اما روسها نه تنها عقب نشستند بلکه خواهان توسعه مبادلات خود به سمت ایالات مرکزی ایران نیز بودند. توسعه تجارت با ایران به یک عامل اساسی بستگی داشت و آن هم راه بود. توسعه راه می‌توانست ابعاد تجارت بین دو کشور را توسعه دهد. در روسیه به سرعت راه شوسه و راه آهن در حال گسترش بود و روسها موفق شده بودند راه آهن سراسری خود را در شرق تا آسیای میانه و چین و از غرب تا اروپا گسترش دهند (اسکرین و رایس، ۱۳۸۹: ۱۰۲-۱۱۵؛ وامبری، ۱۳۷۰: ۶۴).

از سوی دیگر، حکومت قاجاریه نیز به ظرفیت بالای سیاسی و اقتصادی ایالت مازندران به عنوان منطقه‌ای که از آن بهره تجاری و اقتصادی و سیاسی می‌برد، آگاه بود. مازندران از نظر محصولات کشاورزی و محصولات غذایی و گوشت انواع حیوانات، ایالتی غنی بود و منطقه‌ای نزدیک تهران بود که می‌توانست پشتوانه مطمئنی برای این شهر باشد. هیچ کدام از شهرهای نزدیک تهران از جمله قزوین، قم و اراک نمی‌توانستند به اندازه مازندران شکوفایی اقتصادی پایتخت و دربار را تامین نمایند. بارها در دوره قاجار، تهران با قحطی دست و پنجه نرم کرده بود و روشنفکران دریاری می‌دانستند مازندران می‌تواند تهران را از وقوع چنین مشکلاتی رهایی بخشد (Thielmann, 1875: 65؛ حسین قلی قاجار مهندس، نسخه خطی، برگ ۱؛ تاج السلطنه، ۱۳۶۱: ۹۸).

شاه و روشنفکران قاجاری به درستی می‌دانستند با ایجاد راه شوسه میان تهران و مازندران، امکان حمل و نقل مازاد محصولات کشاورزی از نقاط مختلف مازندران وجود دارد. این محصول مازاد، ناشی از بازده بالای زمین‌های کشاورزی در ایالت مازندران بود که به علت مبادله مطلوب با تهران به این شهر می‌رسید. همچنین کالاهای ساخته شده در تهران از این طریق منتقل می‌شد. با این وجود دولت قاجار بین چالشی دوگانه گرفتار بود؛ از طرفی به اقتصاد و رشد این منطقه فکر می‌کرد و از طرف دیگر ترس از توسعه طلبی این روسیه بزرگترین مشکل قاجارها در توسعه راه مازندران بود. ترسی که با ایجاد راه و پیوند پایتخت به قلمرو روسیه از طریق راه شوسه، هر روز شدیدتر می‌شد. تا دوره قاجار، از تهران به مازندران چهار راه متفاوت اصلی و تعدادی راه فرعی وجود داشت (نقشه شماره ۱). این راه‌ها از غرب ایالت مازندران به شرق عبارت بودند از:

راه اول «راه هزارچم»:

این راه در حقیقت همان مسیری است که امروزه از طریق آن از تهران به چالوس می‌روند. فقط تفاوت جاده امروزی با دوره قاجار در این است که در دوره قاجار، این جاده از تهران شروع می‌شد و بعد از گذشت از سلطنت آباد، نیاوران، اوشان، شهرستانک، گرماب، امامزاده حسن، گچه‌سر، کندوان، گردنه هزارچم، سیدآباد و قریه گرمک به کلاردشت ختم می‌شد (افضل الملک، ۱۳۹۰: ۴۶۴-۴۹۳). این جاده، مسیر تجاری نبود و فقط برای عبور و مرور برخی کاروانها از آن استفاده می‌شد و معمولاً در فصل زمستان به دلیل کوهستانی بودن آن، غیر قابل عبور می‌شد.

راه دوم «راه افجه»:

این راه از تهران شروع و بعد از گذشت از بالاده، در سواحل دریای خزر نزدیکی یوش به پایان می‌رسید و از آنجا به نور متصل می‌شد. این جاده نیز از نواحی سخت و صعب‌العبور کوهستانی عبور می‌کرد و برای مسافران و کاروانها در فصل زمستان، تقریباً غیر قابل عبور می‌گردید.

راه سوم «راه لاریجان»:

این راه از تهران، به آمل و محمودآباد می‌رسید و از آنجایی که اکثر این راه از کنار رود هراز عبور می‌کرد، به «جاده هراز» نیز معروف بود. در منابع تاریخی، نام‌های دیگر از جمله «راه آمل» و بعدها «جاده دولتی» نیز به این جاده اطلاق شده است. ایستگاههای بین راه در مسیر لاریجان بدین قرار بود:

منزل اول روستای سرخه حصار: وقتی مسافری از تهران خارج می‌شدند بعد از عبور از دوشان تپه، روستای حمیدیه، روستای حکیمیه، به روستای سرخه حصار می‌رسیدند.
 منزل دوم رودهن: بعد از گذر از سرخه حصار، مسافری با گذر از روی رودخانه جاجرود، روستای کمرد، روستای استلک، بومهن و رودهن به قریه مشاء می‌رسیدند (افضل الملک، ۱۳۷۳: ۱۸؛ فووریه، بی تا: ۱۷۵؛ موریه، ۱۳۸۶: ۳۹۲-۳۹۸). تا اینجا راه لاریجان و راه فیروزکوه مشترک بود و از این مسیر به بعد، راه لاریجان به سمت شمال و راه فیروزکوه به سمت شرق از هم جدا می‌شد. در واقع روستای مشاء، ابتدای دماوند به شمار می‌رفت و مسافری که قصد داشتند به آمل بروند از جاده امامزاده هاشم،

و مسافرینی که قصد مسافرت به ساری و مشهدسر (بابلسر کنونی) را داشتند، از جاده فیروزکوه عبور می‌کردند.

منزل سوم آمل: بعد از عبور از رودهن، مسافران باید از قریه رینه، دماوند، امامزاده هاشم، پلور، قریه اسک و پرسم عبور می‌کردند تا به آمل برسند. تمام مسیر از رینه تا آمل، جاده در حاشیه رود هراز و در دره‌هایی که آب رودخانه هراز به طور طبیعی ایجاد کرده بود عبور می‌کرد (سیف الدوله، ۱۳۶۴: ۳۹۲-۳۹۳؛ اعتضادالسلطنه، ۱۳۹۰: ۳۳۴-۳۳۶).

منزل چهارم محمود آباد: در آمل راه به دو بخش تقسیم می‌شد؛ یک راه به سمت بارفروش (بابل کنونی) می‌رفت و از آنجا به مشهدسر می‌رسید. راه دیگر به محمود آباد ختم می‌شد که در کرانه دریای خزر قرار داشت. این راه به «هرازی» معروف بود.

راه چهارم «راه فیروزکوه»:

مسافری و تجاری که قصد داشتند از سمت تهران به ساری، بارفروش و مشهدسر سفر کنند، از این جاده عبور می‌کردند. همانطور که ذکر شد، راه تهران به فیروزکوه، تا رودهن، با راه لاریجان مشترک بود و از آنجا مسافرانی که قصد مسافرت به فیروزکوه را داشتند، از مسیرهای زیر عبور می‌کردند:

منزل اول فیروزکوه: از رودهن، با گذشت از قریه چنار، گیلارد، عین ورزان، بخشیران، قریه جابان، قریه سربندان، سیدآباد و غرور، به فیروزکوه می‌رسیدند.

منزل دوم علی آباد (قائم‌شهر کنونی): از فیروزکوه، باید با گذر از کتالو، قلعه دیوسفید، سرخ رباط، سوادکوه، زیرآب، پل سفید، امام زاده عبدالحق، خارخون، شیرگاه به علی آباد می‌رسیدند. از فیروزکوه تا علی آباد تمام جاده از کنار رودخانه تلار عبور می‌کرد.

منزل سوم ساری: از علی آباد راه به دو قسم می‌شد؛ راه شرقی به ساری می‌رفت و راه شمالی به بارفروش می‌رسید. ساری منطقه جدایی کاروانهایی بود که قصد داشتند به سمت سمنان یا دامغان یا استرآباد (گرگان کنونی) بروند (ابوت، بی تا: ۴۶-۵۰). این شهر راهی نیز داشت که آن را به بارفروش وصل می‌کرد.

منزل چهارم مشهدسر: وقتی دو جاده در بارفروش به هم می‌رسیدند، جاده به سمت شمال ادامه پیدا می‌کرد تا به مشهدسر می‌رسید (دارسی، ۱۳۸۸: ۵۰-۸۴؛ افضل الملک، ۱۳۷۳: ۳۱-۴۱).

راه‌های فرعی زیادی هم در منطقه وجود داشت که مناطق را به هم متصل می‌کرد و حتی بعضی از آنها مثل راه نشل و راه نمارستاق، به تهران ختم می‌شدند؛ ولی این مسیرها به علت صعب العبور بودن، نبود جاده و امکانات و مسدود شدن در زمستان، معمولاً مورد استفاده کاروانها قرار نمی‌گرفت و به جز عده‌ای مردم بومی، کسی از آنها عبور نمی‌کرد (ابوت، بی تا: ۴۴).

وضعیت راه‌های مازندران قبل از به قدرت رسیدن ناصرالدین شاه

تا قبل از به سلطنت رسیدن ناصرالدین شاه، وضعیت جاده‌های شمالی به شدت اسف بار بود. با نگاهی به خاطرات و سفرنامه‌ها و اسناد باقی مانده می‌توان تصور کرد که تا چه حد راه‌های ارتباطی ایالت مازندران دارای مشکلات اساسی بوده است. عبور و مرور از جاده‌هایی صورت می‌گرفت که به صورت مالرو و با رفت و آمد حیوانات ایجاد شده بود و معمولاً این راه‌ها از کنار رودها و کنار صخره‌ها و درون دره امتداد پیدا می‌کردند. این شرایط جغرافیایی برای عابران بسیار خطرناک بود؛ زیرا وجود رودخانه‌های عظیم، مدام مسافران را مجبور می‌کرد از این طرف به آن طرف رود حرکت کنند. این خود مستلزم ایجاد پل‌های مناسب بود تا عبور و مرور به سهولت انجام شود. حکومت‌های قبل به دلیل بحران‌های سیاسی و نظامی و چالش‌های نظام سنتی ایلی، اهمیتی به ساخت راه و پل و کاروانسرای بین راهی نمی‌دادند و به جز دوره کوتاهی در دوره شاه عباس اول، دیگر اقدامی مفید برای راه‌سازی در منطقه شکل نگرفت. به همین دلیل ساخت پل و کاروانسرا و تعمیر جزئی راه، صرفاً بر عهده حکام محلی و مردم بومی بود. گزارش‌های بسیاری از ساخت کاروانسرا و پل‌هایی وجود دارد که مرتب در نقاط مختلف بر روی رودخانه‌های پرشمار مازندران ساخته می‌شد. این روال تا بدانجا ادامه پیدا می‌کرد که بحث ایجاد کاروانسرا و پل‌سازی به یکی از کارهای وقف و اقدامات عام المنفعه تبدیل شده و در فرهنگ مردم منطقه جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده بود؛ ولی این پل‌ها به علت عدم استحکام و رعایت نشدن اصول مهندسی، در معرض فشار آب‌های رودخانه، که در فصل زمستان بسیار شدیدتر می‌شد، ویران می‌شدند (مکنزی، ۱۳۵۹: ۱۲۹؛ دوکوتزبویه، ۱۳۶۵: ۱۰۰-۲۲۰). با توجه به این شرایط، مسافران ناچار بودند چارپایان و بارهای خود را از داخل رودخانه عبور دهند. در این بین عده‌ای هر ساله در عبور و مرور از این جاده به دلیل پرتگاه‌های خطرناک، عبور از رودخانه و نبود پل، ناامنی و غارت، فقدان پناهگاه مناسب، وجود حیوانات درنده و حشرات حامل بیماری مانند مالاریا در طول جاده کشته می‌

شدند. به این آمار باید خسارت زیادی که به تجار به واسطه از بین رفتن مال التجاره آنها وارد می‌آمد را اضافه کرد (فریزر، ۱۳۶۴: ۵۲۷؛ ملکونوف، ۱۳۶۳: ۹۸؛ کینر، ۱۳۶۹: ۳۴۷).

تنها راهی که در مازندران ایجاد شده بود، راه فیروزکوه بود. شاه عباس اول در دوران حکومت خود راه ری به ساری و فرح آباد را سنگ فرش کرد تا بدین ترتیب با پیوند پایتخت به شهرهای شمالی، اقتصاد منطقه که ابرایشم و برنج بود را توسعه و رونق دهد. این اقدام در دوره زمانی خود یک از اقدامات عمرانی مفید به شمار می‌رفت که کمتر در تاریخ ایران سابقه داشت؛ ولی با گذشت زمان و عدم رسیدگی، این جاده نه تنها کارکرد خود را از دست داده بود بلکه مانع بزرگی بر سر رفت و آمد مسافران و تجار شده بود (اولناریوس، ۱۳۶۹: ج ۲، ۷۸۶؛ حاجی محمد میرزا، ۱۳۹۰: ۶۲۵-۶۲۸). برای سنگفرش این جاده، از سنگهای بزرگ استفاده شده بود تا بدین ترتیب بر اثر رطوبت و باران‌های شدید، جاده نشست نداشته باشد. در طول زمان این سنگها به وسیله نیروی انسانی و حوادث طبیعی از جای خود بیرون آورده شده و باعث ناهمواری جاده و ایجاد چاله‌های عمیق شده بود. رهگذران در طول این جاده ناچار بودند از راه اصلی خارج شوند و از شالیزارهای کنار جاده استفاده کنند. وضع به حدی بد بود که گذر از این شالیزارها باعث خرسندی مسافران می‌شد. ولی گذر از شالیزارها در فصولی که در آنها برنج کاشته بودند میسر نبود و کاروانها ناچار بودند سختی‌های راه فیروزکوه را تحمل کنند. بدین ترتیب شرایطی را برای راه فیروزکوه پدید آورده بود که عبور و مرور برای مسافران به شدت خطرناک، خسته کننده و دراز مدت شده بود و هر ساله تعداد زیادی از انسانها در این جاده کشته می شدند و از نظر اقتصادی بسیاری از اموالی که جابه جا می شدند، در طول مسیر از بین رفت. این جاده هر روز بدتر و غیر قابل عبورتر شد و بارها و بارها مسافران از بدی آن اظهار تعجب و وحشت می کردند (خانیکوف، ۱۳۷۵: ۸۲؛ ویشارد، ۱۳۶۳: ۱۵۳-۱۵۴؛ کرزن، ۱۳۶۲: ج ۱، ۴۷۱). به این ترتیب می‌توان نحوه جابجایی کالا و سرعت این انتقال را در طول راه مازندران حدس زد. این راه با چنین کیفیتی به هیچ وجه جوابگوی نیاز تجاری زمان خود نبود و انگیزه و دامان امنی نیز برای تجار به منظور سرمایه گذاری در منطقه ایجاد نمی‌کرد به همین دلیل تجارت منطقه در حالت سکون باقی مانده و نظام کشاورزی به صورت کاملاً سنتی به حیات خود ادامه می داد. ولی همچنان با قدرت رسیدن ناصرالدین شاه، دو راه فیروزکوه و نور پرتددترین مسیرهای حرکت میان تهران و مازندران بودند. همان گونه که گفته شد راه فیروزکوه کیفیت خود را از دست داده بود و راه نور در بیشتر ایام سال تقریباً غیر قابل عبور بود و تجار با مصایب مختلفی در طول این راه مواجه بودند (اورسل، ۱۳۵۳: ۳۱۲-۳۲۵؛ عین السلطنه، ۱۳۷۴: ج ۱، ۱۲۵؛ بروگش، ۱۳۶۷: ج ۱، ۲۳۳-۲۳۷).

سیاست‌های اجرایی راه‌سازی در مسیر تهران به مازندران در دوره ناصری

با روی کار آمدن ناصرالدین شاه، تغییراتی اساسی در راه‌های ایالت مازندران شکل گرفت؛ هرچند این تغییرات در آغاز کار نامحسوس می‌نمود. ناصرالدین شاه در اوایل حکومتش، تابع سیاست و اقدامات صدراعظم‌های خود بود. سیاست‌های آنان در مورد راه مازندران کوتاه مدت و در راستای منافع شخصی بود. میرزا آقاخان نوری جاده افجه به نور را در بین سالهای ۱۲۶۷ تا ۱۲۷۰ هـ.ق / ۱۸۵۰-۱۸۵۳ م، تعمیر کرد. هرچند این تعمیرات بسیار سطحی و با احداث چند پل بر روی رودخانه همراه بود (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۷: ۲۳۸). مقاصد آقاخان نوری برای تسریع ارتباطش در تهران با املاکش در نور را نمی‌توان از انگیزه‌های او برای ایجاد این راه، ندانست. راه ساخته شده صرفاً به همان شکل سنتی با تسطیح موقت بعضی مسیرها همراه بود و تلاشی برای عریض کردن، ایجاد سیل شکن و زیرسازی انجام نشد به طوری که در عرض چند سال مجدداً راه تقریباً غیر قابل عبور شد (فووریه، بی تا: ۲۷۰؛ ناصرالدین شاه، ۱۳۹۰: ۲۸۰-۲۹۰؛ بروگش، ۱۳۶۷: ج ۱، ۲۳۲).

تصمیم شاه برای ایجاد اولین راه شوسه، اهمیت ایالت مازندران را از نظر شاه قاجار نشان می‌دهد. ناصرالدین شاه تصمیم گرفت قبل از هر گونه کار عملی، مهندسی را برای بررسی شرایط ایالت مازندران به منطقه گسیل کند تا بتواند اطلاعاتی در مورد شرایط جاده‌ها، امکانات بین راهی، هزینه راه‌سازی و اطلاعات دیگر به دست بیاورد. از آنجایی که شاه قاجار شخصاً از مسیرهای شمالی بازدید نکرده بود، این اطلاعات می‌توانست کمک شایانی به او برای مقاصد آینده راه‌سازی اش بکند. یکی از این افراد، کلنل برونیار فرانسوی (Colonel V. Brongniart) بود. این مستشار فرانسوی که در خدمت ارتش ایران بود، در سال ۱۲۷۵ هـ.ق به دستور ناصرالدین شاه به مازندران سفر کرد و اطلاعات بسیار مهمی از منطقه در اختیار شاه ایران قرار داد. در این گزارش، هزینه‌های ساخت و ساز راه شوسه، بهترین مناطق راه‌سازی، اهداف تجاری راه‌سازی، مسیرهای عبور جاده و اطلاعات گرانبهای دیگری مطرح شده است (برونیار، ۱۳۸۸: ۲۷۶-۲۹۰). در سال بعد یعنی ۱۲۷۶ هـ.ق / ۱۸۵۹ م، فردی دیگر به نام ابراهیم آقا مامور بررسی راه‌های مازندران و گیلان شد. ابراهیم آقا نیز مانند برونیار با سفر به منطقه، اطلاعاتی در اختیار شاه قاجار قرار داد (ابراهیم آقا، ۱۵۳۵: ۱۰۰-۱۴۰). پس از این تاریخ، افراد دیگری همچون حسین قلی قاجار مهندس و محمد مهندس میرزا نیز برای شناسایی راه‌های مازندران اعزام شدند.

ناصرالدین شاه با توجه به گزارش‌های ماموران اعزامی تصمیم گرفت ساخت جاده مازندران را شروع کند. در این مرحله نیز چالش اصلی شاه قاجار، اولویت بندی بر مسیری بود که تهران را به سواحل شمالی مرتبط می‌ساخت. دو مسیر پیشنهادی مهندسین، راه لاریجان و راه فیروزکوه بود؛ ولی کدامیک از نظر سیاسی و اقتصادی مزایای بهتری داشتند؟ در جواب این سوال میان مهندسین اعزامی به منطقه مازندران نیز اتفاق نظر وجود نداشت. برونیا معتقد بود راه‌سازی در جاده فیروزکوه بهتر از جاده لاریجان است ولی ابراهیم آقا و بعداً مهندسانی نظیر حسین قلی قاجار مهندس کاملاً نظری مخالف او داشتند و سرمایه‌گذاری بر روی جاده لاریجان را مهمتر از جاده فیروزکوه می‌دانستند (حسین قلی قاجار مهندس، نسخه خطی: برگ ۲-۸).

موافقان عبور جاده شوسه از راه لاریجان (آمل) اعتقاد داشتند، راه لاریجان به تهران نزدیکتر است، مناطق باتلاقی و جنگلی آن کمتر می‌باشد، وسایل راه‌سازی در طول مسیر این راه قابل دسترس‌تر است، از امنیت بیشتری برخوردار است و در نهایت مخارج راه‌سازی آن کمتر از جاده فیروزکوه می‌باشد (برونیا، ۱۳۸۸: ۲۸۳؛ دومرگان، ۱۳۳۸: ۱۶۷). اما موافقان جاده فیروزکوه نظری کاملاً متفاوت داشتند. آنان چنین استدلال می‌کردند که درست است جاده آمل نزدیکتر است ولی جاده فیروزکوه نقاط تجاری بیشتری را به هم متصل می‌کند و با اتصال این جاده به ساری و مشهدسر تجارت به روسیه و تجارت شهرهای شمالی از رونق بیشتری برخوردار خواهد شد. بابل‌سر از دوره نادرشاه روند رو به رشد تجاری خود را آغاز کرده بود و جایگاه مهمی در اقتصاد منطقه ایفا می‌کرد. کشورهای اروپایی شرقی، از این بندر به عنوان مرکز ترانزیت کالا به ایالت‌های خراسان، یزد، اصفهان و مازندران استفاده می‌کردند (Naval Intelligence Division, 1945: 512-513; Rabino, 1928: 46-48).

آنان همچنین با توجه به علم مهندسی معتقد بودند در جاده فیروزکوه بر خلاف جاده لاریجان، عرض جاده را می‌توان بیشتر توسعه داد زیرا جاده عریض، از اولویت‌های راه‌سازی است. اگر جاده عریض‌تر ساخته شود، کالسکه و عرابه از هر دو طرف جاده می‌تواند در آن حرکت کند و این امر ظرفیت جابه‌جایی کالا را برای تجار آسانتر می‌کند و در نهایت سود بیشتری برای اقتصاد مردم منطقه دارد. فکر این مهندسین قابل تامل است زیرا آنان در دوره‌ای این مباحث را مطرح کرده‌اند که تجارت با چارپایان و به صورت کاملاً سنتی انجام می‌شد و هنوز استفاده از کالسکه و عرابه به شکل معمول آن در ایران صورت نگرفته بود. وسایل ارتباطی جدید می‌توانست ظرفیت جابه‌جا کردن مسافران و کالاهای تجاری را به طرز محسوسی افزایش دهد و به اقتصاد کمک شایانی کند. ولی استفاده از عرابه

نیازمند راه‌هایی عریض‌تر و ایمن‌تر بود و دیگر راه‌هایی که صرفاً مالرو بودند و عرض آنها به اندازه عرض یک یا دو چارپا بود، کارکردی نداشت (برونیار، ۱۳۳۸: ۲۷۸-۲۷۹). این فکر بعدها تا آنجا اهمیت پیدا کرد که در تمام قراردادهای بعدی راه‌سازی در دوره قاجار، یکی از بندهای قرارداد، عریض کردن جاده در نظر گرفته می‌شد.

یکی دیگر از دلایل موافقان ساخت جاده فیروزکوه، وجود امکانات اولیه برای ساخت راه شوسه در مسیر فیروزکوه بود. از آنجایی که برای جاده‌سازی در این زمان به مقدار زیادی زغال، سنگ و آهک برای سنگفرش احتیاج داشت، آنان این ظرفیت را در طول مسیر جاده فیروزکوه می‌دیدند. جاده شاه عباسی در این زمان نابود شده بود و سنگ‌های به جا مانده از دوره صفوی، می‌توانست در ساخت جاده جدید به کمک مهندسیین راه بیاید (داری، ۱۳۸۸: ۶۷). از طرفی دیگر، وجود درختان بی‌شمار در طول مسیر، منبع مناسبی برای تامین زغال بود و امکان ساخت محکم‌تر و ایمن‌تر جاده با این زغال‌ها وجود داشت.

بر اساس مطالب گفته شده مشخص می‌شود دربار قاجار اطلاعات مفیدی از مسیرهای مازندران، هزینه‌های راه‌سازی، مشکلات و چالش‌های رودر رو داشت. یعنی دولت قاجار از نظر تئوری راه‌سازی اطلاعات خوبی داشت اما آیا این تئوری به عمل تبدیل شد؟ و اگر فکر دربار قاجار عملیاتی شد تا چه اندازه تمام پیش‌بینی‌های دولت قاجار به واقعیت تبدیل شد؟ موضوعی است که گزارش‌های تاریخی برای ما روشن می‌نمایند.

با سیاستی که دربار شاه قاجار برای تعمیر راه‌های مازندران در پیش گرفته بود، امید می‌رفت هرچه سریعتر جاده فیروزکوه تعمیر شود. شاه قاجار در نهایت تصمیم خود را گرفت؛ اما تصمیمی که اصلاً با اطلاعات و پیشنهاد‌های متخصصین همخوانی نداشت. ناصرالدین شاه جاده هزارچم را در اولویت کارهای عمرانی خود قرار داد. آنچه در این اولویت بندی بیشتر مورد توجه بود مسائل سیاسی و امنیتی بود. به نظر می‌آید در این برهه زمانی چیزی که بیشتر از مسائل اقتصادی برای دربار تهران اهمیت داشت، خطر روسیه بود. در هیچ‌یک از گزارش‌های مهندسیین راه‌سازی به مسئله سیاست خارجی و تهدید روس‌ها اشاره نمی‌شود. تنها در یکجا حسین قلی‌خان قاجار می‌گوید امنیت راه‌سازی از جاده لاریجان بیشتر است. به نظر می‌رسد منظور او از امنیت، تهدید روس‌ها بوده است. اگر نگاهی به جغرافیای سواحل شمالی و مناطق تحت نفوذ نیروهای روسی شود، می‌توان گفت روس‌ها در آشوراده قوای نظامی داشتند و آشوراده نزدیکترین منطقه به استرآباد (گرگان کنونی) و مشهدسر بود که از آنجا به راحتی با ساخت جاده می‌توانستند بر ساری و در نتیجه به فلات مرکزی ایران و ایالت خراسان دست

پیدا کنند. این در حالی بود که جاده هزارچم چنین خطری برای ایران نداشت. در حقیقت شاه قاجار با رها کردن جاده فیروزکوه، قصد داشت مسیر انتقال احتمالی نیرو از آشوراده به مشهدسر و از آنجا به فلات داخلی ایران را ببندد. شاه به این امر بسنده نکرد و با متروک نگه داشتن مشهدسر، به عنوان پایگاهی که روسها می‌توانستند کالاها و نیروهای خود را در ساحل پیاده کنند، در حقیقت شرایط جغرافیایی را برای هرگونه حمله احتمالی، ناامن و بی‌استفاده گذاشت (انتنر، ۱۳۶۹: ۲۴؛ سند شماره ۶: برگ ۱).

در این تصمیم شاه، راه تهران به کلاردشت و چالوس توسعه و تعمیر می‌شد. در سال ۱۲۷۸ هـ.ق/ ۱۸۶۱م، ناصرالدین شاه به شخصی به نام مسیو کاستگرخان^۱، دستور داد راه هزارچم را تعمیر کند. کاستگرخان فردی اتریشی بود که در دوره امیرکبیر به استخدام دولت ایران درآمده بود و در دارالفنون علم جغرافیا و نقشه‌کشی تدریس می‌کرد. کاستگرخان در اتریش در شرکت ساخت تونل و جاده کار می‌کرد و اطلاعات مفیدی از جاده سازی داشت. این مهندس اتریشی با سفر به منطقه شمال و بررسی اوضاع جغرافیایی آنجا، اطلاعات میدانی مناسبی از منطقه به دست آورد. وی با اینکه افسری نظامی بود و در دارالفنون کارکردهای نظامی او بیشتر از عملکردهای دیگرش بود، اهمیت تجاری راه مازندران را بیشتر از کارکرد نظامی و سیاسی آن می‌دانست (کاستگرخان، ۱۲۹۶ق: برگ ۳-۲۹). کاستگرخان با حمایت شدید ناصرالدین شاه در مدت سه سال و با به کارگیری ۱۶۰۰ کارگر تا سال ۱۲۸۲ هـ.ق/ ۱۸۶۵م، این راه را تعمیر و تسطیح کرد و بیست و هفت پل و اولین تونل تاریخ ایران را بنا کرد (Gasteiger, 1862, 341-56؛ h.s.laby, 1996, pp337-350؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۴: ج ۳، ۱۸۶۴).

یکسال بعد از اتمام این جاده، ناصرالدین شاه تصمیم گرفت به مازندران سفر کند. شاه قاجار از راه فیروز کوه به ساری رفت و راه بازگشت خود را از جاده جدیدالتاسیس انتخاب کرد. این راه بسیار مورد قبول شاه قاجار و تاریخنگاران این دوره قرار گرفت. ناصرالدین شاه در سفرنامه خود بارها در طول مسیر به زحمات زیادی که برای این راه کشیده شده بود، اشاره دارد. درباریان هم در نوشته‌های خود، ساخت این راه را از یکی از اقدامات مهم دوره ناصری دانستند و منابع تاریخنگاری از مدح شاه قاجار به دلیل ایجاد چنین راهی کوتاهی نکرده‌اند. شاه قاجار به دلیل اقدام مفیدی که کاستگرخان اتریشی انجام داده بود به او پاداش داد و لقب خانی و میرپنجی به او برگزید و در ساخت جاده‌های بعدی از جمله جاده‌های

¹ . Albert Joseph Gasteiger (1823-1890)

آمل، همدان، کرمانشاه، سیستان، مشهد و عشق آباد از او استفاده کرد (شیبانی، ۱۳۰۱ق:، برگ ۱۰-۴۰؛ نسخه خطی سفر ناصرالدین شاه به مازندران به نظم، برگ ۱۲)؛ Gasteiger, 1881

هرچند این اقدام کوچک راه‌سازی مورد استقبال قرار گرفت؛ ولی با گذشت زمان انتقادات اساسی بر آن وارد شد زیرا در طول این راه، مشکلات گذشته همچون گردنه‌های زیاد، شیب تند و عبور از مناطق صعب‌العبور همچنان باقی مانده بود و مهندس اتریشی به کم کاری و عدم مهارت متهم شد (سرنا، ۱۳۶۲: ۴۹؛ محمد مهندس میرزا، ۱۳۹۰: ۴۲۱).

بعد از ساخت راه هزارچم، ناصرالدین شاه تصمیم گرفت راه لاریجان را توسعه دهد و آن را شوسه کند. این اقدام شاه برای توسعه راه لاریجان و اولویت قرار دادن آن به جای راه فیروزکوه حکایت از همان سیاست محتاطانه شاه قاجار در برابر روسها داشت. شاه قاجار در سال ۱۲۸۸هـ.ق / ۱۸۷۱م، به امیر حسن‌علی خان نظام گروسی، پیشکار آذربایجان دستور داد با همکاری گاستگرخان، راه لاریجان را بسازد. به دستور شاه، عملیات جاده‌سازی را از امامزاده هاشم شروع کردند و آن را تا روستای پرسب نزدیکی آمل ادامه دادند. برای ساخت این راه، هزینه‌های زیادی صرف شد، راه را از دل جنگلها عبور دادند، صخره‌های زیادی در طول مسیر کنده شد و پل‌های متعددی بر روی رودخانه هراز به وسیله میرزا نظام‌الدین کاشانی و رجال دیگر ساخته شد (سند شماره ۵؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۴: ج ۱، ص ۱۲۱؛ رابینو، ۱۳۶۵: ۳۰). شاه قاجار حمایت خود را در تمام زمان ساخت این راه از امیر نظام انجام داد تا اینکه ساخت راه در سال ۱۲۹۲هـ.ق / ۱۸۷۵م به پایان رسید. این راه، هم تحسین بازدیدکنندگان و هم انتقاد آنان را به دنبال داشت. گروهی اعتقاد داشتند این راه در نوع خود در ایران خوب است و می‌تواند اقتصاد منطقه را دچار تحول کند ولی گروهی دیگر نظری کاملاً مخالف آن را داشتند (سند شماره ۲: برگ ۱؛ سفرنامه یک نفر روسی، برگ ۲۳-۲۵؛ سفرنامه محمد مهندس میرزا، ۱۳۹۰: ۴۲۱).

اما پاسخ به این سوال‌ها که این جاده‌ها تا چه حد می‌توانست نیازهای اقتصادی و سیاسی منطقه را بر طرف کند؟ و کیفیت جاده‌های تاسیسی به گونه‌ای بود که بتواند در برابر آب و هوای طبیعی مازندران دوام بیاورد؟ را می‌توان از لابه‌لای سفرنامه‌ها و اسناد باقی مانده استخراج کرد. اسناد نشان می‌دهد این جاده‌ها مشکلات اساسی داشتند. آنها دوام زیادی نیاوردند و به زودی در معرض تخریب و نابودی قرار گرفتند. علت این امر را می‌توان از چند بُعد بررسی کرد.

اولین مشکل، کمبود متخصص و مهندس راه‌سازی بود. کسانی که در این راه‌سازی مشارکت داشتند بیشتر رجال درباری بودند که اطلاعات زیادی در مورد راه‌سازی نداشتند و صرفاً با توجه به نفوذ خود توانسته بودند امتیاز راه‌سازی را به دست بیاورند. هزینه‌ای بالغ بر شصت هزار تومان برای جاده

لاریجان خرج شده بود؛ ولی از نگاه منتقدان به اندازه این هزینه، راه ساخته نشده بود. مقدار زیادی از این پول به یغما رفت و صرف هزینه‌های خود درباریان پرنفوذ شد. در حقیقت موضوع راه‌سازی، منجر به ایجاد محل درآمدی پرسود برای افراد خاصی در حکومت شد. اعتمادالسلطنه که از نزدیک تحولات اقتصادی و سیاسی کشور را دنبال می‌کرد در کتاب خود اشاره می‌کند که «به نظر من این راه شصت هزار تومانی نیست. ممکن بود با شصت هزار تومان بهتر از این راه ساخته شود. این راه زیاده از ده سال عمر ندارد. افسوس که تمام پول دیوان خرج نشده که ابدالدهر باقی باشد» (اعتمادالسلطنه، ۲۵۳۶، ج ۱: ۵۱). انتقاد اعتمادالسلطنه به رجال درباری و سوءاستفاده از قدرتشان محدود به جاده مازندران نبود. وی بارها چنین اقداماتی را مقدر کرده و به آن اعتراض داشته است. حس رقابت و دشمنی دیرینه اعتمادالسلطنه با بعضی رجال دوره ناصری به کنار، گزارش اعتمادالسلطنه زیاد دور از واقعیت نبود زیرا سیاحان دیگر از جمله سیاحان خارجی نیز از همان اوایل شروع این راه، بر روند ساخت آن بدبین بودند. از زمان ساخت جاده لاریجان، نقش درباریان در توسعه راه‌سازی بسیار پررنگ شد. با نگاهی به زندگی سیاسی امیر نظام گروسی می‌توان گفت که وی بعد از تاسیس وزارت فواید عامه، ریاست این وزارتخانه را بر عهده داشت و از آنجایی که راه‌سازی، زیرمجموعه این وزارت خانه بود، چندین بار امتیازاتی برای تسطیح جاده‌های داخلی از شاه قاجار گرفت. از جمله این راهها می‌توان به امتیاز راه اواجق به قزوین و امتیاز راه تبریز به تهران اشاره کرد (صورت قرارنامه راه اواجق به قزوین، ۱۳۰۶ق؛ سند شماره ۸). امیرنظام در ادامه از شخصی به نام میرزا نظام‌الدین غفاری کاشانی که با یکدیگر در فرانسه درس معدن و ریاضیات خوانده بودند، درخواست کرد تا در ساخت این جاده او را کمک کند. در ادامه میرزا ابراهیم خان امین‌السلطان که در دربار ناصری نفوذ فوق‌العاده‌ای داشت، مدیریت این جاده را بر عهده گرفت. او در توسعه جاده‌ها و مسیرهای زیادی در شمال و مرکز ایران نقش مستقیمی ایفا کرد. بعد از فوت میرزا ابراهیم خان در سال ۱۲۹۹هـ.ق، مدیریت جاده لاریجان به پسرش میرزا علی اصغرخان امین‌السلطان سپرده شد. امین‌السلطان پسر، دیگر امتیازات راه‌سازی از جمله امتیاز راه تهران به قم را نیز بعدها از شاه قاجار گرفت (اعتضادالسلطنه، ۱۳۹۰: ۳۲۲؛ سند شماره ۱۰).

مشکل بعدی راه‌های مازندران، ضعف فنی، کیفیت پایین جاده‌سازی، عدم تناسب نحوه جاده‌سازی با جغرافیا و آب و هوای منطقه و عدم استفاده از ابزارهای مدرن راه‌سازی بود. سیاحان اروپایی اعتقاد دارند زیرسازی این جاده‌های شوسه بسیار ضعیف و با امکانات کاملاً ابتدایی و سنتی بود. از باروت و از دستگاه‌های اندازه‌گیری شیب استفاده نمی‌شد و امکانات و هزینه‌های محدودی در اختیار مهندسين راه قرار می‌گرفت. به همین دلیل، جاهایی از جاده شیب تند داشت که عبور و مرور کاروانها و عرابه‌ها را با

مشکل مواجه می‌کرد (سند شماره ۱۱؛ سند شماره ۱؛ برگ ۱-۲؛ Messurier, 1889:284). از طرفی دیگر موقعیت جغرافیایی مازندران، این منطقه را به صورت مداوم در معرض باران‌های شدید، سیل و رطوبت قرار می‌داد. در طول جاده فیروزکوه، شاه عباس دستور داده بود تا برای جلوگیری از تخریب زودهنگام جاده، برای روسازی راه، یک لایه زغال چوب برای پایدار کردن زمین استفاده شود و یک لایه روی آن را شن ریزی کنند و در نهایت سطح جاده را سنگفرش کردند. این اقدامات که در اکثر راه‌های دنیای باستان در مناطق مردابی صورت می‌گرفت، عمر مفید جاده را به قدری بالا می‌برد که هنوز هم در بعضی جاهای جاده فیروزکوه آثار این سنگفرشها دیده می‌شود. ولی به علت عدم وجود اصول راه‌سازی و امکانات اولیه راه‌سازی در زمان ناصرالدین شاه، اجرای دقیقی بر روی زیرسازی و روسازی راه انجام نمی‌شد و راه در برابر عوامل جوی و اثر فرساینده آمد و شد چارپایان و عرابه‌ها، مقاومت نکرده و به سرعت خراب می‌شد. به همین دلایل راه‌های مازندران که به خاطر جغرافیای منطقه بسیار پر فرسایش بود، به زودی به علت عدم رسیدگی و سیلاب‌های مختلف رو به نابودی گذاشتند. هر ساله عده زیادی از مردم در این جاده به علت پرتگاه‌های بلند و عبور جاده از مسیرهای نامناسب و نبود محافظ در کنار جاده به دره پرت می‌شدند. به همین دلایل راه‌های مازندران به صورت مداوم باید تعمیر و بازسازی می‌گردید به ویژه در فصل زمستان با بسته شدن راه‌ها، خسارات زیادی بر اقتصاد مردم منطقه تحمیل می‌گردید. دولت قاجار بارها سعی کرد با اعزام افرادی، پلها و مسیرهای خراب شده را بازسازی کند و حتی قراردادهایی نیز به منظور سالم نگاه داشتن جاده در طول سال با افرادی امضاء کرد. (سند شماره ۱۰؛ برگ ۱؛ سند شماره ۱۳؛ برگ ۱؛ غفاری، ۱۳۸۳: ج ۲، ۱۵۰) اما این مشکلات همچنان وجود داشت.

درست است که این اقدامات ناصرالدین شاه در مازندران بسیار جزئی و زودگذر و پر از ایرادات جدی بود، ولی نباید به آنها به دیده عدم موفقیت نگریست زیرا این اقدامات، شروعی برای دیگر اقدامات راه‌سازی در سایر نقاط ایران بود. نگاه جدی تر شاه قاجار به مقوله راه‌سازی بعد از سفر اول او به اروپا اتفاق افتاد. شاه که از نزدیک با روند رو به رشد جوامع اروپایی، با توسعه حمل و نقل و راه‌سازی آشنا شده بود، پس از بازگشت از اروپا، سیاست‌های راه‌سازی خود را گسترش داد. وی بر طبق معمول، مجدداً به فکر ارسال مامورانی برای بررسی راه‌های مازندران افتاد. نکته قابل توجه این است که تا سال ۱۲۹۰هـ/ق/۱۸۷۳م، شاه ماموران و مهندسیین خود را فقط برای بررسی راه‌های شمال گسیل کرد ولی از این سال به بعد، شاه این سیاست را برای در تمام راه‌های ایران در پیش گرفت و ماموران مختلفی به نقاط مختلف ایران از جمله قزوین، قم، خوزستان، اصفهان، مشهد و تبریز اعزام کرد. با این

اوصاف مشخص می‌شود ناصرالدین شاه عزم خود را برای توسعه راه‌های شوسه در نقاط مختلف ایران جزم کرده بود؛ ولی اقدام جدی دیگری برای راه مازندران انجام نشد.

نتیجه

در دوره قاجار، جریان‌های اقتصادی و سیاسی جهان غرب، تاثیر مستقیمی بر تحولات داخلی ایران گذاشت. این در حالی بود که ساختار سنتی کشور هنوز آماده چنین دگرگونی‌هایی نبود. کشورهای غربی به ویژه انگلیس و روسیه، برای عملی کردن مقاصد سیاسی و تجاری خود، احداث راه با شتاب آغاز و دنبال کردند. از همان دوره امیرکبیر، ایجاد راه در ایران و پیوند راه‌های ارتباطی دیگر نقاط دنیا به راه‌های ایران از طرف قدرت‌های غربی مطرح شد. روشنفکران قاجاری نیز بر اهمیت این ارتباط تاکید می‌کردند و راه رستگاری را توسعه حمل و نقل می‌دانستند. ولی بحث اصلی متفکران این دوره بر راه آهن متمرکز بود. ایجاد راه آهن نیاز به سرمایه لازم، برنامه ریزی دقیق و نیروی متخصص داشت، این در حالی بود که در ایران چنین شرایطی برای دولت مهیا نبود. بنابراین دولت ناصرالدین شاه باید از کشورهای اروپایی کمک می‌گرفت و سرمایه‌داران غربی احداث چنین طرحی را بر عهده می‌گرفتند. اولین حرکت جدی برای واگذاری امتیاز راه آهن به رویترو و شرایط اجتماعی و سیاسی حاصل از شکست این قرارداد، شاه قاجار را نسبت به کشورهای غربی بیش از پیش بدبین کرد و شاه قاجار در برابر احداث هر گونه جاده‌ای، حالت انفعالی در پیش گرفت. شاه از نظر سیاسی و امنیتی راه آهن را به ضرر کشور می‌دید زیرا راه آهن ابزاری قوی و استراتژیک بود که می‌توانست به عنوان ابزاری برای حمله به نقاط مختلف ایران مورد استفاده دولت‌های غربی قرار بگیرد. شاه تصمیم گرفت برای بر طرف کردن نیازهای کشور و همچنین جلوگیری از نفوذ قدرت‌های غربی، راه شوسه را در کشور گسترش دهد. ناصرالدین شاه ساخت راه شوسه مازندران را به عنوان اولین راه احداثی به سبک نوین آغاز کرد زیرا مازندران ایالتی غنی بود که می‌توانست تاثیر مستقیمی بر شکوفایی اقتصاد کشور داشته باشد، روس‌ها در آنجا نفوذ چندانی نداشتند و طوایف مازندران با دولت مرکزی همراه بودند.

شاه سعی کرد برای دغدغه‌های سیاسی خود راه حل بیابد به همین جهت سعی کرد با استفاده از مهندسی از کشورهای بی‌طرف، تکنولوژی لازم برای ایجاد چنین راهی را فراهم کند و امتیاز ساخت راه را به رجال داخلی واگذار کند. ولی عدم ایجاد سرمایه لازم، سودجویی درباریان، عدم تخصص نیروهای داخلی در امر راه‌سازی، عدم پیوند راه مازندران به راه‌های ارتباطی بین‌المللی طرح راه شوسه

مازندران را دچار شکست کرد. راه مازندران به طور موقت دستاوردهایی برای مردم منطقه مازندران به دنبال داشت ولی سهم آن بسیار کمتر از آن چیزی بود که روشنفکران به عنوان راه نجات کشور از آن یاد می‌کردند.



منابع

اسناد

اسناد منتشر نشده

- سند شماره ۱: «بازسازی راه لاریجان مازندران جهت مسافرت شاه»، کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۲۵۴۴-۰۰۲۹۶۰۰۳، برگ ۳.
- سند شماره ۲: «دستخط ناصرالدین شاه به علاءالدوله: لزوم ارسال مخارج راه آمل لاریجان به وزیر فوآند»، کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۱۵۶۶-۰۰۲۹۶۰۰۱، برگ ۱.
- سند شماره ۳: «راپورت مراسله ای از سفارت ایران در پترزبورگ به وزارت امور خارجه در خصوص احداث راههای تازه»، وزارت امور خارجه، کارتن ۱۰۳، شماره سند ۳۳۹.
- سند شماره ۴: «راپورت مراسله ای از سفارت ایران در عثمانی به وزارت امور خارجه در خصوص احداث راه»، وزارت امور خارجه، کارتن ۱۰۳، شماره سند ۳۶۱.
- سند شماره ۵: «راپورت مراسله ای از سفارت ایران در لندن به وزارت امور خارجه در خصوص احداث راههای و تاثیر آن در توسعه اقتصاد و کشور»، وزارت امور خارجه، کارتن ۱۰۳، شماره سندهای ۲۹۰-۳۰۲.
- سند شماره ۶: «رسیدگی به امور مازندران و استرآباد، ارسال تلگراف بیگلیریگی بابل برای ناصرالدین شاه در خصوص قتل اسماعیل خان قاجار»، کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۲۹۵۰۰۱۲۸۴.
- سند شماره ۷: «رونوشت فرمان ناصرالدین شاه مبنی بر واگذاری خالصه‌های مشهدسر به امین السلطان»، کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۲۸۵-۰۰۲۴۰۰۰۵۱، برگ ۵۱.
- سند شماره ۸: «رونوشت قراردادهای اعطای امتیاز احداث راه بین تبریز در سرحدات روس و عثمانی و دارالخلافه تهران»، کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۲۲۸۷۶-۰۰۲۴۰۰۰۱۰، برگ ۱۰.
- سند شماره ۹: «قرارداد فیما بین حسنعلی خان وزیر و حاکم لاریجان»، وزارت امور خارجه، کارتن ۱۰۳، شماره سند ۳۲۰-۳۲۴.
- سند شماره ۱۰: «قرارداد واگذاری تعمیر و نگهداری راه لاریجان به سیف الملک از طرف ناصرالدین شاه»، کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۱۸۴۸-۰۰۲۹۶۰۰۱، برگ ۱.

سند شماره ۱۱: «گزارش به شاه از اعزام مهندسین اطریشی همراه زنبورکچی‌ها جهت تعمیر راه مازندران و تهیه تدارک آنها»، کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۲۹۵۰۰۵۲۰۹، ۱ برگ.

سند شماره ۱۲: «واگذاری امتیاز خط راه شوسه از دروازه شهر دارالخلافه تا دروازه شهر قم به امین‌السلطان»، کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۲۹۵/۷۱۷۶، ۱۰ برگ.

سند شماره ۱۳: «وعده انتظام راه لاریجان»، کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۲۹۶۰۰۶۴۳۷، ۱ برگ.

نسخه‌های خطی

نسخه خطی «برآورد مخارج راه‌سازی مازندران»، حسین قلی قاجار مهندس، کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۱۰۸۱۲-۵.

نسخه خطی «زبده الاثار»، ابونصر شیبانی، فتح‌الله بن محمد کاظم، ۱۳۰۱ق، کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۱۰۹۳۶-۵، ۱۶۵ برگ.

نسخه خطی «سفر مازندران به نظم»، مولفی ناشناخته، ۱۲۸۲ق، کتابخانه ملی ایران، شماره ۱۰۳۲۲-۵، ۹ برگ.

نسخه خطی «سیاحتنامه یکنفر روسی»، ترجمه عبدالله مترجم، ۱۳۰۶قمری، کتابخانه ملی ایران، شماره ۸۸۸ف، ۱۰۳ برگ.

نسخه خطی «صورت قرارنامه راه اواجق به قزوین»، ۱۳۰۶ق، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره نسخه ۲۴/۹۴۵۱.

نسخه خطی «قانون مشق نظامی»، ۱۲۹۶ق، طهران، مطبعه شرقی، کاستگرخان مهندس باشی، کتابخانه ملی، شماره بازیابی ۲۵۹۱۱-۶، ۸۲ صفحه.

نسخه خطی «نسخه خطی قانون تسهیل ساختن طرق و شوارع»، محمد حسن خان اعتمادالسلطنه، از مجموعه کراسه المعلی، صفحات ۱۰۸۴-۱۱۱۱، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره بازیابی ۹۴۵۰، شماره مدرک ۲۸۷۷-۱۰، ۱۳۰۷قمری.

نسخه خطی مجموعه کراسه المعلی، «لایحه در باب نشان و سایر امتیازات»، محمدحسن خان اعتمادالسلطنه، ۱۳۰۷قمری.

کتابها

- ابراهیم آقا (۲۵۳۵ شاهنشاهی)، سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان، به کوشش مسعود گلزاری، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، تهران.
- ابوت (بی تا)، گزارش سفر به سواحل خزر، ترجمه احمد سیف، بی تا.
- اصفهانیان، کریم؛ غفاری، بهرام؛ عمران، علی اصغر (۱۳۸۳)، اسناد تاریخی خاندان غفاری، انتشارات بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، تهران.
- اعتضادالسلطنه (۱۳۹۰)، سفرنامه به لاریجان، ۱۲۹۷ق، مجموعه نامه مازندران (سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه)، به کوشش مصطفی نوری، نشر البرز، تهران.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۵۷)، صدر التواریخ، تصحیح و تحشیه محمد مشیری، انتشارات روزبهان، تهران.
- _____ (۱۳۷۴)، چهل سال تاریخ ایران، تعلیقات حسین محبوبی اردکانی بر المآثر و الآثار، به کوشش ایرج افشار، انتشارات اساطیر، تهران.
- _____ (۲۵۳۶)، روزنامه خاطرات، به کوشش ایرج افشار، انتشارات امیرکبیر، تهران.
- افضل الملک، میرزا غلامحسین خان (۱۳۷۳)، رکن الاسفار (سفرنامه مازندران و وقایع مشروطه)، به کوشش حسین صمدی، انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی، قائم شهر.
- _____ (۱۳۹۰)، سفرنامه به کلاردشت، ۱۳۰۱ق، مجموعه نامه مازندران (سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه)، به کوشش مصطفی نوری، نشر البرز، تهران.
- انتنر، مروین ل (۱۳۶۹)، روابط بازرگانی روس و ایران (۱۸۲۸-۱۹۱۴م)، ترجمه احمد توکلی، انتشارات بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، تهران.
- اورسل، ارنست (۱۳۵۳)، سفرنامه اورسل، ترجمه علی اصغر سعیدی، چاپخانه بیست و پنج شهریور، تهران.
- اولتاریوس، آدام (۱۳۶۹)، سفرنامه، ترجمه حسین کردبچه، انتشارات کتاب برای همه، تهران.
- بروگش، هینریش (۱۳۶۷)، سفری به دربار سلطان صاحبقران، ترجمه مهندس کردبچه، جلد اول و دوم، انتشارات اطلاعات، تهران.

- برونیار، کلنل (۱۳۸۸)، سفرنامه مازندران، سفرنامه های خطی فارسی، تصحیح و پژوهش هارون وهومن، جلد ۲، نشر اختران، تهران.
- یولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۱)، سفرنامه ایران و ایرانیان، ترجمه کیکاووس جهاننداری، انتشارات خوارزمی، تهران.
- تاج السلطنه (۱۳۶۱)، خاطرات، به کوشش منصوره اتحادیه و سیروس سعدوندیان، نشر تاریخ ایران، تهران.
- حاجی محمد میرزا (۱۳۹۰)، روزنامه از ساری از سمت نکاء به میانکاله، ۱۲۹۹ ق، مجموعه نامه مازندران (سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه)، به کوشش مصطفی نوری، نشر البرز، تهران.
- خانیکوف، نیکولای ولادیمیروویچ (۱۳۷۵)، گزارش سفر به بخش جنوبی آسیای مرکزی، ترجمه اقدس یغمائی و ابوالقاسم بیگناه، موسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی، مشهد.
- داری تاد، الیت (۱۳۸۸)، سفرنامه مازندران، سفرنامه های خطی فارسی، تصحیح و پژوهش هارون وهومن، جلد ۱، نشر اختران، تهران.
- دوکوتزیوئه، موریس (۱۳۶۵)، مسافرت به ایران در دوران فتحعلی شاه قاجار، ترجمه محمود هدایت، سازمان انتشارات جاویدان، تهران.
- دومرگان، ژاک (۱۳۳۸)، هئیت علمی فرانسه در ایران، ترجمه کاظم ودیعی، انتشارات چهر، تبریز.
- رابینو، ه.ل (۱۳۶۵)، مازندران و استرآباد، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران.
- زالاطارف، کلنل (۱۳۶۲)، گزارش کلنل زالاطارف در مجمع سالیانه ارتش روسیه، گزارش‌های تاریخی سیاسی علاءالملک، تالیف و تحقیق ابراهیم صفائی، انتشارات آباد، تهران.
- سرنا، مادام کارلا (۱۳۶۲)، سفرنامه آدم ها و آیین ها در ایران، ترجمه علی اصغر سعیدی، انتشارات زوار، تهران.
- سیف الدوله، سلطان محمد (۱۳۶۴)، سفرنامه سیف الدوله معروف به سفرنامه مکه، به تصحیح و تحشیه علی اکبر خداپرست، نشر نی، تهران.
- عین السلطنه، قهرمان میرزا سالور (۱۳۷۴)، روزنامه خاطرات، به کوشش مسعود سالور و ایرج افشار، انتشارات اسطیر، تهران.
- فریزر، جیمز بیلی (۱۳۶۴)، سفرنامه فریزر معروف به سفر زمستانی، ترجمه و حواشی منوچهر امیری، انتشارات توس، تهران.

فووریه (بی تا)، سه سال در دربار ایران، ترجمه عباس اقبال آشتیانی، به کوشش همایون شهیدی، انتشارات دنیای کتاب، تهران.

کاشف، محمد (۱۳۷۳)، تغییرات و ترقیات در وضع و حرکت و مسافرت و حمل اشیا و فوائد راه آهن، به کوشش محمد جواد صاحبی، انتشارات میراث مکتوب، تهران.

کرزن، جرج (۱۳۶۲)، ایران و قضیه ایران، ترجمه وحید مازندرانی، انتشارات علمی و فرهنگی، تهران.

کینر، مکدونالد (۱۳۶۹)، موقعیت جغرافیایی امپراطوری ایران، برگرفته از کتاب ده سفرنامه (سیری در سفرنامه‌های جهانگردان خارجی راجع به ایران)، ترجمه مهرباب امیری، انتشارات وحید، تهران.

محمد مهندس میرزا (۱۳۹۰)، سفرنامه مازندران، از مجموعه سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه، به کوشش مصطفی نوری، نشر البرز، تهران.

مکنزی، چارلز فرانسیس (۱۳۵۹)، سفرنامه شمال (گزارش اولین کنسول انگلیس در رشت، از سفر به مازندران و استرآباد)، ترجمه منصوره اتحادیه، نشر گستره، تهران.

ملکم، سرجان (۱۳۶۲)، تاریخ ایران، ترجمه میرزا حیرت، تهران، انتشارات دنیای کتاب.

ملکونوف (۱۳۶۳)، سفرنامه ایران و روسیه، به کوشش محمد گلین و فرامرز طالبی، انتشارات دنیای کتاب، تهران.

ممتحن الدوله (۱۳۶۲)، خاطرات، به کوشش حسینقلی خاشقافی، نشر فرهنگ، تهران.

موریه، جیمز (۱۳۸۶)، سفرنامه ایران، ارمنستان و آسیای صغیر، ترجمه ابوالقاسم سری، سفر اول و سفر دوم، انتشارات توس، تهران.

مولفی ناشناخته (۱۳۹۰)، گزارش سفر ناصرالدین شاه به مازندران در سال ۱۲۸۲-۱۲۸۳ قمری، مجموعه نامه مازندران (سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه)، به کوشش مصطفی نوری، نشر البرز، تهران.

میرزا محمد مهندس (۱۳۶۳)، راپورت میانکاله، ۱۲۹۹ ق، مجموعه گرگان نامه، به کوشش مسیح ذبیحی، انتشارات بایک، تهران.

ناصرالدین شاه (۱۳۹۰)، سفرنامه نمارستاق، ۱۲۹۹ ق، مجموعه نامه مازندران (سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه)، به کوشش مصطفی نوری، نشر البرز، تهران.

ناطق، هما (۱۳۷۱)، بازرگانان د دادوستد با بانک شاهی و رژی تنباکو، انتشارات خاوران، تهران.

ناظم الدوله، میرزا ملکم خان (بی تا)، رساله اصول تمدن، بی نا، تبریز.
 وامبری، آرمینیوس (۱۳۷۰)، سیاحت درویشی دروغین در خانات آسیای میانه، ترجمه فتحعلی
 خواجه نوریان، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران.
 ویشارد، جان (۱۳۶۳)، بیست سال در ایران، ترجمه علی پیرنیا، موسسه انتشارات نوین، تهران.
 هنری اسکرین، فرانسیس و دنیس راس، ادوارد (۱۳۸۹)، تاریخ ماوراءالنهر در قرون جدید، ترجمه
 میرزا احمدخان سرتیپ، به کوشش احمد شعبانی و صمد اسماعیل زاده، بنیاد موقوفات دکتر
 محمود افشار، تهران.

Baker, Valentine (1876); Cloudes in the East, Travels and adventures; London; Chatto and Windus Piccadilly.

Gasteiger, A. J. (1862), "Rundreise durch die nördlichen Provinzen Persiens," Zeitschrift für allgemeine Erdkunde, N.S. 12, Berlin.

Gasteiger, A. J. (1862), Über die Handelsverhältnisse Persiens, Vienna.

Gasteiger, A. J. (1881), Von Teheran nach Belutschistan, Innsbruck.

Gasteiger, A. J. (1949), General Gasteiger-Khan: Ein Tiroler in Persien, Schlern Schriften 66, Innsbruck.

Gmelin, Samuel (2007), Gottlieb; Travels through Northern Persia 1770-74; Translated by Willem Floor; Washington; Mage.

Messurier, A, le (1889); From London to Bokhara and A Ride through Persia; London; Richard Bentley and Son.

Naval Intelligence Division(1945), Geographical Handbook Series, Persia, London.

Rabino, H. L(1928), Mázandarán and Astarábád, London.

Slaby, H (1996), "Die österreichisch-iranischen Beziehungen" in I. Slawinski and J. P. Strelka, eds., Viribus Unitis, Bern etc.

Stuart, Donald (2011); The Struggle for Persia, London, Routledge.

Thielmann, max von(1875); The Caucasus, Persia, and Turkey in Asia; Translated by: Charles Heneage, vol 2, London, Spotiswoods and co.