

Challenges facing the maintenance and restoration of the Safavid constructed roads during the time of Naser al-Din Shah Qajar

Mohammad Ali Ranjbar¹ | Seyyed Ahmad Mosavi²

**GANJINE-YE
ASNAD**
Historical Research &
Archival Studies Quarterly

Abstract:

Purpose: This paper discusses the importance of Mazandaran roads during the times of the Safavids and Qajarids. It then explores the reasons behind the failure of the Qajarid government in keeping the roads in the region in good condition.

Method and Research Design: Data was extracted from the contract document for repair and maintenance of a road in the region with Seif al-Mulk.

Findings and Conclusion: Shah Abbas I made state-of- art roads in Mazandaran which increasingly contributed to the economic flourishing of the region. The repair and maintenance of these roads during the time of Naser al-Din Shah, however, was not successful due to the lack of modern road-building equipment, lack of specialist knowledge, corrupt bureaucracy and the Russian Imperialist policy for expanding its influence in the region.

Keywords:

Roads, Safavids, Naser al-Din Shah, Seif al-Mulk, Mazandaran.

1. Associate Professor, Department of History, Shiraz University, Shiraz, I. R. Iran, ranjbar@shirazu.ac.ir

2. PhD student of History of Iran, Shiraz University, Shiraz, I. R. Iran, (corresponding author) ahmadmoosavi93@yahoo.com

Ganjine-Ye Asnad

«112»

Peer-reviewed Journal | National Library & Archives of I. R. Iran, Archival Research Institute

ISSN: 1023-3652 | E-ISSN: 2538-2268

Digital Object Identifier(DOI): 10.22034/ganj.2019.2320

Indexed by Researchgate, ISC, SID & Iran Journal | Vol. 28, No. 4, Winter 2019 | pp: 88-125(38)

Received: 21, May. 2017 | Accepted: 17, Jun. 2018

Historical research





فصلنامه تحقیقات تاریخی
و مطالعات آرشیمی

مشکلات نگهداری و ترمیم راه‌های سنگ‌فرش و شوسه‌های مازندران در دوره شاه‌عباس اول و دوره ناصری بر پایه سند قرارداد واگذاری تعمیر و نگهداری راه لاریجان به سیف‌الملک^۱

محمدعلی رنجبر^۲ | سیداحمد موسوی^۳

چکیده:

هدف: بررسی علل اهمیت راه‌های مازندران در دوره حکومت شاه‌عباس و ناصرالدین‌شاه، سیاست‌های راه‌سازی آن‌ها در این منطقه، و مشکلات فنی و اقتصادی‌شان در این کار.

روش/ رویکرد پژوهش: داده‌ها از منابع کتابخانه‌ای و آرشیوی به دست آمده است. اسناد مربوط به راه‌سازی دولت قاجار در شمال ایران، شامل قرارداد واگذاری تعمیر و نگهداری راه لاریجان به سیف‌الملک، بررسی شده است. از این اسناد در کنار منابع تاریخی دوره صفوی برای تحلیل استفاده شده است.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: شاه‌عباس اول راهی منحصربه‌فرد در منطقه مازندران ایجاد کرد که نتیجه آن، افزایش قدرت اقتصادی شمال ایران بود. در زمان ناصرالدین‌شاه نیز تلاش‌های زیادی برای راه‌سازی در مازندران شد؛ ولی به دلیل مشکلاتی همچون ناآگاهی از راه‌سازی مدرن، نبود متخصص راه‌سازی، ترس از آسان شدن نفوذ روسیه در شمال ایران، فساد اداری و دیوانی، این طرح‌ها به نتیجه مطلوب نرسید.

کلیدواژه‌ها:

راه شوسه؛ شاه‌عباس اول؛ دوره صفویه؛ دوره قاجار، ناصرالدین‌شاه؛ مازندران؛ سیف‌الملک؛ قراردادها؛ راه‌سازی.

۱. این مقاله از پایان‌نامه مقطع دکتری سیداحمد موسوی از دانشگاه شیراز با عنوان «نقش ایالات شمال و شمال غربی ایران در تجارت خارجی دوره صفوی، با تأکید بر ایالات خزری، آذربایجان و شروان» گرفته شده است.

۲. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

ranjbar@shirazu.ac.ir

۳. دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

(نویسنده مسئول)

ahmadmoosavi93@yahoo.com



گنجینه اسناد

«۱۱۲»

فصلنامه علمی- پژوهشی | سازمان اسناد و کتابخانه ملی ج.ا.ایران - پژوهشکده اسناد

شاپا(چاپی): ۱۰۲۳-۳۶۵۲ | شاپا(الکترونیکی): ۲۵۳۸-۲۲۶۸

شناسانه برعود رقمی (DOI): ۱۰.۲۲۰۳۴/ganj.۲۰۱۹.۲۳۲۰

نمایه در ISC, SID, Researchgate و ایران ژورنال | <http://ganjineh.nlai.ir>

سال ۲۸، دفتر ۴، زمستان ۱۳۹۷ | صص: ۸۸-۱۲۵ (۳۸)

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۲/۳۱ | تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۳/۲۷

تحقیقات تاریخی

مقدمه

در دوره صفوی و در زمان سلطنت شاه عباس اول، اقدامی مهم در راهسازی شکل گرفت و آن ایجاد راهی سنگفرش در منطقه مازندران بود. درحقیقت اولین راهی که در دوره صفوی بسیار جدی به آن پرداخته شد راه مازندران بود. در دوره قاجار نیز طرح‌های راهسازی زیادی ریخته شد و بعضی از آن‌ها هم اجرا شد. دولت قاجار نیز مانند دولت صفوی به اولین نقطه‌ای که برای احداث راه علاقه نشان داد، ایالت مازندران بود.

براین اساس پرسش‌های اصلی این تحقیق را این‌گونه می‌توان بیان کرد:

۱. دولت‌های صفوی و قاجار، چه اهداف سیاسی و اقتصادی را در منطقه مازندران

دنبال می‌کردند؟

۲. از لحاظ فنی، چه مشکلاتی در راهسازی مازندران، فراروی دولت‌های صفوی و

قاجار قرار داشت؟

دستاوردهای تحقیق نشان می‌دهد که دولت صفوی از دوره شاه عباس اول (۹۹۶-۱۰۳۸ ق/۱۵۸۷-۱۶۲۸ م) نگاهی ویژه به راه‌های اصفهان-مازندران داشته‌است. در دوره قاجار نیز توسعه راه شوسه مازندران، از اولویت‌های راهسازی دولت ناصرالدین شاه قاجار (۱۲۶۴-۱۳۱۳ ق/۱۸۴۷-۱۸۹۵ م) بود. دولت‌های صفوی و قاجار با توجه به ظرفیت‌های سیاسی و اقتصادی ایالت مازندران سعی داشتند تا با ایجاد راه‌های ارتباطی به سبک نوین، از این ظرفیت‌ها نهایت استفاده را ببرند؛ ولی برای ایجاد چنین جاده‌هایی با مشکلاتی جدی مواجه بودند. ایجاد چنین راه‌هایی با کمبود نیروی متخصص راهسازی، فساد گسترده اداری، تهدید نیروهای قبایلی قدرتمند، و کارشکنی قدرت‌های خارجی همراه بود. جدا از موانع سیاسی و اقتصادی، به دلیل وضعیت جوی منطقه و مشکلات فنی خاص هم بر موانع می‌افزود. تمام تلاش‌ها در دوره صفوی، فقط به ایجاد راه سنگفرش مازندران منجر شد و در دوره قاجار هم به ایجاد دو راه شوسه اصلی منتهی شد که اولی تهران را به نور و دومی تهران را به آمل متصل می‌کرد. بعد از اتمام راهسازی در مازندران، حفظ و نگهداری از راه‌های ساخته شده دغدغه اصلی سازندگان آن بود. به علت بی‌اطلاعی از علم راهسازی، جاده‌های سنگفرش و شوسه احداثی زیرسازی و روسازی مناسبی نداشتند و پیوسته در معرض فرسایش و تخریب قرار داشتند. شاه قاجار تصمیم گرفت تا برای رفع این مشکل قراردادی را امضاء کند تا به طور مرتب این جاده‌ها بازسازی و تعمیر شوند. این قرارداد در سال ۱۳۰۲ ق/۱۸۸۴ م با سیف‌الملک (یکی از رجال قاجاری) بسته شد؛ ولی این واگذاری به نتایج مطلوب خود نرسید.

برای تحلیل بیشتر موضوع، ابتدا لازم است تا اهمیت مازندران در دوره صفوی و

قاجار بررسی شود.



وجه اشتراک سیاست‌های صفوی و قاجار در زمینه راه‌های مازندران

شاه‌عباس اول از سال ۱۰۲۵ تا ۱۰۳۱ ق (۱۶۱۶ تا ۱۶۲۱ م) طرحی را برای سنگ‌فرش کردن راه اصفهان تا ساری و دریای خزر در پیش گرفت و آن را با کمک ساروتقی، وزیر مازندران، اجرا کرد. با نگاهی به نقشه‌های جغرافیایی و بررسی مسیرهای قابل عبور رشته‌کوه‌های شمال اصفهان، به نظر می‌رسد که انتخاب مسیر راه شاهی اصفهان به فرح‌آباد ساری، به درستی انجام شده است و کوتاه‌ترین و مؤثرترین مسیر ارتباط، همین راه بوده است. علل انتخاب چنین مسیری و نگاه ویژه صفویان به مازندران قابل تأمل است؛ در حالی که بیشتر تجارت ایران از طریق راه‌های جنوب و منطقه بوشهر و بندرعباس با کمپانی‌های هند شرقی انگلیس، هلند و فرانسه در حال انجام بود. راه‌های جنوب به قدری اسفناک بودند که حتی عبور چهارپایان نیز از بسیاری از آن‌ها امکان‌پذیر نبود. اوضاع بد این جاده‌ها و تأثیر نامطلوب آن بر تجارت قابل تصور نبود. این نکته‌ای است که از بیشتر گزارش‌های سیاحان عبوری از منطقه و همچنین کارگزاران غربی و ایرانی می‌توان فهمید. سده‌ها بعد در نامه‌ای که میرزاتقی خان درباره این جاده نوشته، بی‌کیفیتی این جاده کاملاً مشخص است: «ملاحظه دیگر که بعد از اصلاحات مذکور است ساختن راه بوشهر است که اسباب خسران بسیار و مانع رواج تجارت است. هر کس راه بوشهر را ندیده است هرگز تصور نخواهد نمود که تا چه اندازه عبور و مرور از آن مشکل است. بسیار مقام حیرت است که مکاریانی که یک‌دفعه قبل راه بوشهر را عبور کرده‌اند، چگونه دفعه دیگر تصور عبور از آن‌جا را می‌نمایند» (صفایی، ۱۳۴۹، ص ۱۰۹). با وجود تمام مشکلاتی که در مسیرهای دیگر وجود داشت، شاه‌عباس اقدامات راه‌سازی خود را در مازندران و گیلان متمرکز کرده بود.

دولت ناصرالدین‌شاه نیز منطقه مازندران و مسیر هزارچم را نقطه شروع فعالیت‌های خود در نظر گرفت. شاه قاجار بارها مهندسانی را برای ارزیابی راه مازندران و تهیه نقشه و برآورد مخارج راه‌سازی عازم منطقه کرد. کلنل برونیار فرانسوی در سال ۱۲۷۵ ق/۱۸۵۸ م، ابراهیم‌آقا در سال ۱۲۷۶ ق/۱۸۵۹ م، کاستگرخان اتریشی در سال ۱۲۷۷ ق/۱۸۶۰ م، حسین‌قلی‌خان مهندس در سال ۱۲۹۶ ق/۱۸۷۸ م و محمدمیرزا مهندس در سال ۱۲۹۹ ق/۱۸۸۱ م به منطقه اعزام شدند و هرکدام گزارشی مفصل از راه‌های مازندران و مشکلات و فواید راه‌سازی در منطقه تهیه کردند. مهندسان خارجی از جمله برونیار و کاستگرخان در زمینه راه‌سازی متخصص‌تر بودند و گزارش‌های آن‌ها دقیق‌تر و کامل‌تر بود. کاستگرخان بعد از مراجعه از بازدید راه مازندران نوشت: «شاه مرا نزد خود خواند تا هیئت وزیران توضیحات بنده را در رابطه با مسیر تهران به مازندران مورد بررسی قرار داده و نقشه‌هایم را ببینند. من در تالار آبیگینه کاخ سلطنت آباد مورد استقبال قرار گرفتم و به وضوح



و روشنی و با آرامش تمام، از اهمیت نیاز به مسیرهای طرح شده، سخن راندم. همچنین برای مخارج سودمند آن به مبلغ پنجاه هزار تومان، دلیل و سند آوردم. همین امر نیز من را آماج سؤالات تند شاه و درباریان اطراف وی کرد که موظف به پاسخ‌دهی به آن‌ها بودم. از جانب احتیاط و از روی سلوک سیاسی می‌دانستم که چطور باید به پرس‌وجوهای حاکمی که با وضعیت اسف‌بار مازندران کاملاً ناآشنا بود، در حضور آن عده چاپلوس رشوه‌خوار که خوب به وضعیت کنونی آشنا بودند اما همیشه آن را طور دیگری جلوه می‌دادند، پاسخ بدهم» (Gasteiger, 1863, p15). این قسمت از گزارش شامل مطالبی جالب است که در آن، فساد درباری و دیوانی، و مخارج راه‌سازی و وضعیت نابه‌سامان راه‌های مازندران بازگو می‌شود.

یک سال بعد از گزارش کاستگرخان، ناصرالدین‌شاه دستور بازسازی راه هزارچم را صادر کرد. این مهندس اتریشی در مدت سه سال و با به‌کارگیری ۱۶۰۰ کارگر، راه را تعمیر و تسطیح کرد و بیست‌وهفت پل در جاده هزارچم ساخت (slaby, 1996, pp 337-350). سیاست‌های راه‌سازی ناصرالدین‌شاه در منطقه مازندران به این‌جا ختم نشد و شاه قاجار در سال ۱۲۸۸ ق کاستگرخان را مأمور ساختن راه لاریجان و آمل کرد. این مهندس زبده اتریشی راه آمل را از امام‌زاده هاشم تا نزدیکی آمل تعمیر کرد و پل‌های متعددی روی رودخانه هراز ساخت (اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۴، ج ۱، ص ۱۲۱). سیاست‌های شاه‌عباس و ناصرالدین‌شاه در زمینه راه‌سازی در منطقه مازندران در بسیاری از جهات به هم نزدیک بود؛ هرچند مشکلات آن‌ها برای پیگیری این موضوع زیاد بود و باتوجه‌به زمان، تغییراتی در آن‌ها رخ داده بود. این مشکلات از لحاظ نظامی، اقتصادی، سیاسی، مذهبی و اجتماعی قابل بررسی است؛ ولی قبل از بررسی این مشکلات، راه‌های منتهی به مازندران در قبل از دوره قاجار باید بررسی شوند.

تا دوره قاجار، از تهران به مازندران ۴ راه متفاوت اصلی و تعدادی راه فرعی وجود داشت. این راه‌ها از غرب ایالت مازندران به طرف شرق عبارت بودند از:

۱. 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 سلطنت‌آباد، نیاوران، اوشان، شهرستانک، گرمابدر، امام‌زاده حسن، گچ‌سر، کندوان، گردنه هزارچم، سیدآباد و قریه گرمک به کلاردشت ختم می‌شد (افضل‌الملک کرمانی، ۱۳۹۰، صص 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 غیرقابل عبور می‌شد.



۲. راه افجه: این راه از تهران شروع می‌شد و بعد از گذشت از بالاده، در سواحل دریای خزر با گذر از یوش به نور متصل می‌شد. این جاده نیز از نواحی کوهستانی سخت‌گذر عبور می‌کرد و در فصل زمستان برای مسافران و کاروان‌ها تقریباً غیرقابل عبور می‌شد.

۳. راه لاریجان: این راه از تهران به آمل و محمودآباد می‌رسید و از آنجا که بیشتر این راه از کنار رود هراز عبور می‌کرد، به «جاده هراز» نیز معروف بود. در منابع تاریخی نام‌های دیگری از جمله «راه آمل» و بعدها «جاده دولتی» نیز به این راه اطلاق شده‌است. ایستگاه‌های بین راه در مسیر لاریجان بدین قرار بودند:

منزل اول، روستای سرخه حصار: وقتی مسافران از تهران خارج می‌شدند بعد از عبور از دوشان‌تپه، روستای حمیدیه، روستای حکیمیه، به روستای سرخه حصار می‌رسیدند.

منزل دوم، رودهن: بعد از گذر از سرخه حصار، مسافران با گذر از روی رودخانه جاجرود، روستای کمرد، روستای استلک، بومهن و رودهن به قریه مشاء می‌رسیدند (افضل‌الملک، ۱۳۷۳، ص ۱۸؛ فووریه، ۱۳۶۲، ص ۱۷۵؛ موریه، ۱۳۸۶، صص ۳۹۲-۳۹۸).

تا این‌جا راه لاریجان و راه فیروزکوه مشترک بود و از این‌جا به بعد، راه لاریجان به سمت شمال و راه فیروزکوه به سمت شرق می‌رفت. در واقع روستای مشاء، ابتدای دماوند به‌شمار می‌رفت و مسافرانی که قصد داشتند به آمل بروند از جاده امامزاده هاشم می‌رفتند و مسافرانی که قصد داشتند به ساری و مشهدسر (بابل سر کنونی) مسافرت کنند، 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. جاده در تمام مسیر رینه تا آمل، در حاشیه رود هراز از دره‌هایی عبور می‌کرد که آب رودخانه هراز به‌طور طبیعی ایجاد کرده بود (سیف‌الدوله، ۱۳۶۴، صص ۳۹۲-۳۹۳؛ اعتضادالسلطنه، ۱۳۹۰، صص ۳۳۴-۳۳۶).

منزل چهارم، محمودآباد: 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 محمودآباد ختم می‌شد که در کرانه دریای خزر قرار داشت؛ این راه به «هرازی» معروف بود.

۴. راه فیروزکوه: مسافران 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 مسافران فیروزکوه از مسیرهای زیر عبور می کردند:

منزل اول، فیروزکوه: از رودهن، با گذشت از قریه چنار، گیلارد، عین‌ورزان، بخشیران، قریه جابان، قریه سربندان، سیدآباد و غرور، به فیروزکوه می رسیدند.

منزل دوم، علی آباد (قائم شهر کنونی): از فیروزکوه، با گذر از کتالو، قلعه دیوسفید، سرخرباط، سوادکوه، زیرآب، امامزاده عبدالحق، خارخون و شیرگاه به علی آباد می رسیدند. از فیروزکوه تا علی آباد تمام جاده از کنار رودخانه تلار عبور می کرد (شرح برخی منازل و سفر سوادکوه، برگ‌های ۳-۱۲).

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

منزل چهارم، مشهدسر: وقتی جاده به بارفروش می رسید، جاده به سمت شمال ادامه پیدا می کرد تا به مشهدسر می رسید (تاد، ۱۳۸۸، صص ۵۰-۸۴؛ افضل‌الملک، ۱۳۷۳، صص ۳۱-۴۱).

راه‌های فرعی زیادی هم در منطقه وجود داشت که مناطق را به هم متصل می کرد و حتی بعضی از آن‌ها مثل راه نیشل و راه نمارستاق، به تهران ختم می شدند؛ ولی کاروان‌ها معمولاً از این مسیرها به علت سخت‌گذر بودن و نداشتن امکانات و مسدود شدن در زمستان استفاده نمی کردند و به‌جز عده‌ای مردم بومی کسی از این راه‌ها عبور نمی کرد (ابوت، بی تا، صص ۴۴).

مشکلات نظامی و سیاسی

مازندران از نظر نظامی ایالتی نفوذناپذیر بود و در دوره‌های مختلف به دلیل موانع طبیعی از هجوم دشمنانی خارجی همچون اعراب و ترکان در امان مانده بود؛ بنابراین در وضعیت بحرانی می توانست مأمنی مطمئن برای دولت صفوی باشد (فیگوئروا، ۱۳۶۳، صص ۲۹۴؛ دلاواله، ۱۳۷۰، صص ۱۷۰)؛ ولی نیروهای پر قدرت محلی در منطقه مازندران زیاد بودند؛ به طوری که بارها در مقابل قدرت مرکزی صفویان قیام کردند و دربار اصفهان را با مشکلات جدی مواجه ساختند (منجم یزدی، ۱۳۶۶، صص ۱۰۸). شاه عباس چندین بار به منطقه مازندران لشکر کشید و با تضعیف حکومت‌های محلی آنجا از جمله مرعشیان، کیابیان چلاوی و جلالی، پادوسپانیان، عمادیان و روزافزونیان و طوایف کوچک دیگر،



قدرت حکومت مرکزی را در آن جا تثبیت کرد (Roemer, 1986, pp 268-269). برای ایجاد قدرت پایدار در منطقه و جلوگیری از قدرت‌یابی مجدد حکومت‌های محلی، راه‌های ارتباطی می‌توانست کمک شایانی به صفویان بکند.

از نظر مذهبی نیز، شمال ایران خاستگاه شیعیانی بود که در قدرت‌گیری صفویان نقش داشتند. این قدرت‌های ایلی محلی و مذهبی هم می‌توانستند متحد دولت صفوی باشند و هم رقیب آن. شاه‌عباس قصد داشت با زیر سلطه گرفتن این قدرت‌های مذهبی، از نیروی آنان برای افزایش قدرت مرکزی استفاده کند. پر قدرت‌ترین این رقبای شیعی در منطقه مازندران، خاندان مرعشی بودند که مهد علیا، مادر شاه‌عباس، نیز از همین سادات به‌شمار می‌رفت. رهبر این خاندان یعنی میرقوام‌الدین می‌توانست خطری جدی برای سلطنت صفویان باشد؛ بنابراین با حمایت‌های ساروتقی، میرقوام‌الدین به قتل رسید و در حالی که شاه‌عباس خود را از این قتل مبرا و ناراحت نشان می‌داد، یکی از رقبای قدرتمند صفویان در شمال ایران کنار زده شد (مرعشی، ۱۳۶۴، صص ۳۶۳-۳۶۶)؛ بنابراین شاه‌عباس برای تثبیت قدرت خود و کنترل حامیان سادات مرعشی، به راه‌های دسترسی به مازندران نیاز داشت و چون راه فیروزکوه را مناسب ارزیابی می‌کرد، دستور ساخت آن را صادر کرد. نکته تأمل‌برانگیز این است که دولت قاجار نیز ملاحظاتی شبیه به دولت صفوی داشت، ولی ساخت راه مازندران را از مسیر آمل بر راه‌های دیگر ترجیح داد؛ زیرا موافقان عبور جاده شوسه از راه لاریجان (آمل) اعتقاد داشتند که راه لاریجان به تهران نزدیک‌تر است، مناطق باتلاقی و جنگلی آن کمتر است، دسترسی به وسایل راه‌سازی در این مسیر آسان‌تر است، امنیت بیشتری دارد، و در نهایت مخارج راه‌سازی آن کمتر از جاده فیروزکوه است (برونیار، ۱۳۸۸، ص ۲۸۳؛ دومرگان، ۱۳۳۸، ص ۱۶۷).

بزرگ‌ترین دشمنان خارجی‌ای که می‌توانستند ایالات جنوبی دریای خزر را ناامن کنند ترکمن‌ها و ازبک‌ها بودند. ترکمن‌ها در فصول مختلف سال با عبور از منطقه بندر ترکمن امروزی و سرازیر شدن به سمت مازندران، دست به قتل و غارت در راه‌ها می‌زدند. تسلط ازبک‌ها بر قسمت بزرگی از آسیای میانه و تهدید خراسان و ایالات جنوب دریای خزر برای دولت صفوی مشکلات زیادی ایجاد کرده بود و شاه‌عباس اول، ناچار، بارها برای سرکوب آن‌ها به خراسان لشکر کشیده بود. اکثر مسیر خراسان را شنزار و نم‌زار تشکیل می‌داد و حرکت در چنین مسیری برای چهارپایان و نیروی نظامی بسیار ساده بود؛ ولی در مناطقی مانند شمال ایران که آب‌وهوای بارانی و زمین‌های باتلاقی مانع طبیعی عمده‌ای برای حرکت سریع سپاهیان بود، ایجاد راه مناسب اجتناب‌ناپذیر بود. مشکل حمله ترکمن‌ها به ایالات خزری تا دوره قاجار هم همچنان پابرجا بود. مشکل دیگری که

می‌توانست تهدیدی خارجی قلمداد شود، قدرت‌گیری روسیه تزاری در شمال ایران بود. وضعیت سیاسی جهان در نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی، به نفع سه کشور قدرتمند انگلستان، فرانسه و روسیه در جریان بود. روس‌ها از لحاظ جغرافیایی در منطقه‌ای قرار داشتند که شمال آن‌ها ناحیه سردسیر قرار داشت که ارزش چندانی برای آن‌ها نداشت. در غرب روسیه، دولت عثمانی با تسلط بر کرانه‌های دریای سیاه، تجارت و اقتصاد منطقه را در دست داشت و روس‌ها سعی می‌کردند با نفوذ در این منطقه موقعیت خود را محکم کنند (مجدالملک، ۱۳۸۸، صص ۶۰۰-۶۵۰؛ راه‌آهن ایران عمدگی مسئله پولیسیکی، برگ‌های ۱۴۲۴-۱۴۲۵). در جنوب روسیه، منطقه قفقاز، دریای خزر و ایران قرار داشت. روس‌ها بعد از معاهده‌های دوران فتحعلی‌شاه و با ملحق کردن منطقه قفقاز به خاک خود، بر منطقه وسیع‌تری دست یافتند که ارزش اقتصادی و استراتژیکی زیادی داشت. در این ناحیه راه‌هایی وجود داشت که روسیه از طریق آن‌ها به دریای سیاه، دریای خزر، ایران، اروپا و عثمانی متصل می‌شد. تسلط بر این راه‌ها به معنای نفوذ هرچه بیشتر اقتصادی و نظامی در منطقه بود و رقابت شدیدی میان دولت روسیه و عثمانی بر سر این راه‌ها در جریان بود. تزارها ابتدا علاقه‌ای شدید به توسعه راه‌های منطقه قفقاز و آسیای میانه از خود نشان دادند و طرح‌هایی نیز برای پیوند این راه‌ها به شمال ایران ارائه دادند. آن‌ها با الحاق منطقه قفقاز به کشور خود به خاک عثمانی نزدیک‌تر شدند و در آسیای میانه نیز با سرکوب ترکمن‌ها، راه‌سازی خود را تا شمال افغانستان گسترش دادند. آن‌ها چنین تبلیغ می‌کردند که با توسعه راه‌سازی به دست آن‌ها، سرزمین‌های زیادی از فقر و تنگ‌دستی نجات پیدا کرده‌اند و شهرهایی در آسیای میانه و قفقاز به دلیل ساخت راه‌آهن و راه شوسه، از لحاظ تجاری و اقتصادی و فرهنگی رشد فراوانی داشته‌اند (راپورت مسافرت سال ۱۳۰۸ق، برگ ۳۵؛ روزنامه اختر، سال ۱۳، شماره ۴۲، ص ۷). روس‌ها در شرق بعد از الحاق آخال به قلمرو خود و امضای معاهده آخال با ایران در سال ۱۲۹۸ق/۱۸۸۱م مسیر طبیعی خود را به سمت مرو درپیش گرفتند و تقوُّق خود را در خراسان ایران و آسیای مرکزی با ساختن راه‌آهن ماورای خزر به دست آوردند. ساخت این راه‌آهن از سال ۱۳۰۲ق/۱۸۸۵م شروع شد و بعد از گذشتن از مرو، آمودریا و سمرقند، در سال ۱۳۰۵ق/۱۸۸۸م، به تاشکند رسید (Dobson, 1890, pp 45-93). بعد از اینکه این راه به شمال ایران رسید، روس‌ها قصد داشتند تا آن را در ایران هم امتداد دهند. ایجاد راهی تجاری که از طریق آن بتوان زمینه‌های توسعه اقتصادی و تجاری را با ایران فراهم کرد (راپورت مسافرت سال ۱۳۰۸ق، برگ ۹۸) و در مواقع لازم کارکرد نظامی و سیاسی داشته باشد، همواره مورد علاقه و مطالعه سیاست‌مداران، اقتصاددانان و نظامیان روس قرار داشت.



روس‌ها با ایجاد راه‌آهن در قفقاز و ماوراءالنهر توانسته بودند طوایف و شهرهای این مناطق را به‌صورت کامل به زیر نفوذ خود درآورند و در شوراهای سلطنتی خود، در تدوین شرایط حمله به ایران، از بندرهای ایران در دریای خزر به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین معابر ورود نیروهای روسی به داخل خاک ایران یاد می‌کردند (استادوخ، ک ۱۵، پ ۳، ش ۹؛ زالاتارف، ۱۳۶۲، صص ۶۳-۷۵)؛ به‌همین دلیل بارها سعی کردند تا راه نفوذی برای تسلط بر این بندرها پیدا کنند؛ این تلاش‌ها از دوره محمدشاه علنی شد. روس‌ها طبق ماده هشتم قرارداد ترکمن‌چای، تسلط سیاسی و نظامی بر دریای خزر را حق قانونی خود می‌دانستند و بندرهای جنوبی دریای خزر را هم جزئی از محدوده کشتی‌رانی خود تعریف می‌کردند و با فشارهای دیپلماتیک از دوره محمدشاه سعی داشتند تا اجازه پیدا کنند کشتی‌هایشان در این بندرها پهلو بگیرد (تیموری، ۱۳۳۲، صص ۲۵۰-۲۶۵).

از نگاه سیاست‌مداران سنتی، ساخت هر نوع راهی در منطقه شمال ایران، به‌منزله تقویت نفوذ نظامی، سیاسی و تجاری روسیه بود. درحقیقت توسعه راه شوسه و راه‌آهن دو رویه داشت؛ از طرفی باعث رفاه و توسعه کشور می‌شد و از طرف دیگر باعث تضعیف حکومت مرکزی و تسلط خارجی بر ایران می‌شد. نگاه دولت‌مردان قاجار به این دو رویه، متفاوت و گاه متناقض بود. از نگاه گروه‌های مخالف ساخت راه در شمال کشور، هرگونه راه‌سازی در مازندران می‌توانست عواقبی خطرناک برای کشور به‌دنبال داشته باشد. آن‌ها جدا از موضوعات فنی و اقتصادی، جنبه سیاسی و نظامی راه را مدنظر قرار می‌دادند.

این نگرانی‌ها به سه دسته عمده تقسیم می‌شود:

اولاً از آنجاکه دولت ایران سرمایه لازم را برای ساخت راه نداشت، به‌ناچار باید از بیگانگان کمک می‌گرفت. این کمک به‌معنای دخالت و حضور فیزیکی و استراتژیک آن‌ها در ایران بود و این موضوع همان‌طور که در ماجرای رویت‌ر هم پیش آمد، ایران را در موقعیتی خطرناک قرار می‌داد و دست دخالت خارجی‌ها را در ایران باز نگه می‌داشت (روزنامه/ختر، سال ۹، شماره ۲، صص ۶ و ۷).

دومین نگرانی، مسیرهای راه‌سازی بود. ساخت راه و اتصال نقاط و ایالات شمالی و جنوبی به پایتخت، به‌معنای دسترسی سریع و آسان به نقاط مختلف کشور بود. از دید امنیتی این موضوع بسیار نگران‌کننده بود؛ چون ایران از لحاظ نظامی به‌اندازه‌ای قدرتمند نبود که بتواند نظارتی شدید بر راه‌ها داشته باشد و جلوی هرگونه حمله نیروهای خارجی را بگیرد.

سومین نگرانی این بود که ساخت راه نه‌تنها به نفع اقتصاد کشور نبود، بلکه باعث افزایش واردات و از بین رفتن اقتصاد محلی هم می‌شد.

باتوجه به این استدلالات، مشکل امنیتی عمده پیش روی راه سازی در ایران، دخالت قدرت های روسیه و انگلستان در شمال و جنوب کشور بود. وضعیت برای دولت قاجار کاملاً متفاوت بود، زیرا دولت ایران در قبال تحولات منطقه حالت تدافعی به خود گرفته بود. بعد از بحران های سیاسی اوایل دوره قاجار که به دلیل نبود امکانات مناسب اقتصادی و نظامی و بازی های سیاسی و دیپلماتیک اروپاییان حاصل شد، بی اعتمادی به کشورهای خارجی به ویژه روسیه و انگلستان شکل گرفت. این بی اعتمادی، به مرور در بین روشن فکران و سیاستمداران نهادینه شد. دولت قاجار با این پیشینه، به شدت تحرکات کشورهای غربی را در داخل خاک ایران رصد می کرد و سعی داشت تا جلوی نفوذ بیشتر آنان را بگیرد. این فرآیند گاهی به حدی بود که کوچک ترین اقدامی در داخل ایران به سیاست های اروپاییان نسبت داده می شد. باتوجه به این وضعیت، بیشتر رجال سیاسی در ایران معتقد بودند که با مسکوت گذاشتن موضوع راه سازی می توان دشمنان خارجی را پشت دروازه های کشور متوقف کرد؛ زیرا در این صورت دیگر راهی برای حمل اسباب جنگی و ادوات نظامی به داخل ایران ندارند. آنان معتقد بودند که اگر در شمال کشور راهی ساخته شود، پایتخت و ولایات شمالی ایران به سرعت به وسیله روس ها در معرض خطر قرار خواهند گرفت (اورسل، ۱۳۵۳، صص ۵۸-۷۵؛ حسام السلطنه، ۱۳۴۹، صص ۴۴-۴۵).

روشن فکران قاجار نگاهی متفاوت به موضوع راه سازی و تعامل با روس ها داشتند. ساخت راه یکی از موضوعاتی بود که سال ها اصلاح گرایان به عنوان پایه رشد و شکوفایی از آن یاد می کردند. در این دوره از بین مظاهر زندگی اروپایی، راه بیش از همه روی مصلحان ایرانی تأثیر گذاشته بود و آنان اخذ آن را برای ترقی ایران لازم می دانستند. آن ها با خروج از ایران، دنیای جدید را با دید مقایسه با ایران می نگریستند؛ به ویژه این که بیشتر افرادی که قصد داشتند به اروپا سفر کنند، با خروج از ایران، وارد روسیه می شدند و به محض ورود به اولین بندر روسیه، با وسایل ارتباطی سریع و قانونمند و برنامه ریزی شده روبه رو می شدند. این نظام حمل و نقل مناسب و با کیفیت با سیستم جاده ای ایران مقایسه می شد و روشن فکران از همان ابتدا به عقب ماندگی ایران در حمل و نقل پی می بردند (ممتحن الدوله، ۱۳۶۲، ص ۱۰۸). اصلاح گرایان به این نتیجه رسیدند که راه، نشانه عصری جدید در ارتباطات است و می تواند تمام استراتژی های نظامی و اقتصادی و تجاری را متحول کند و مدرن شدن بخش های صنعت، کشاورزی، علوم، نظام، دیوان سالاری و بخش های دیگر در گرو توسعه و ایجاد راه است. نوگرایان همچنین تأکید داشتند که مناسبات کهنه رایج دیگر جوابگوی نیازهای داخلی نیست و برای رشد و شکوفایی و جبران عقب ماندگی، به سرعت باید به وسایل مدرن غرب مجهز شد (روزنامه اختر، سال ۱۱، شماره ۱۰، ص ۵).



از نگاه حامیان ساخت راه، مقوله راه‌سازی یکی از اساسی‌ترین نکاتی بود که میزان توسعه و رشد آن، رابطه‌ای مستقیم با رفاه و پیشرفت مردم ایران داشت. روشن‌فکران قاجاری معتقد بودند که در دوره ناصرالدین‌شاه قوانین و چهارچوب‌های بین‌المللی به سرعت در حال تغییر و تحول‌اند و دولت ایران نباید در گیرودار تفکرات دوران فتحعلی‌شاه و قبل‌از آن گرفتار بماند: «دیگر نمی‌توان گفت که مُلک، مُلک من است دلم می‌خواهد بارم را با شتر حمل نمایم. بلی و صدبار بلی در عهد خاقان مغفور، دول خارجه هیچ حق نداشتند که چنین حرف‌ها بزنند؛ اما چه کنیم که در این سی سال، ترقی دنیا شرایط زندگی دول را به کلی زیرورو کرده‌است» (نامه‌های میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله، ۱۳۸۹، صص ۴۰-۴۱)؛ بلکه دولت باید با تأسیس بانک، قرضه داخلی و خارجی، و دادن امتیاز به کشورهای خارجی زمینه‌های راه‌سازی را مهیا کند.

روشن‌فکران، ساخت راه را در زمینه امنیت، سیاست خارجی، اقتصاد و رشد اجتماعی بررسی می‌کردند. آنان به هیچ‌وجه منکر مشکلات سیاسی حاصل از ایجاد راه نبودند؛ بلکه معایب داشتن راه را بر معایب نداشتن آن ترجیح می‌دادند. توسعه اقتصادی از اصلی‌ترین طرح‌های روشن‌فکران بود و آنان رشد اقتصادی جامعه را واجب‌تر از همه کارها می‌دانستند؛ زیرا به نظر آنان، فقر ایران، خرابی ایران، مغلوبیت ایران، بدبختی بزرگ ایران و صد نوع عیب دیگر، از نداشتن راه بود. آنان دولت را فقط ملزم به ساختن راه نمی‌کردند؛ بلکه راهکارهایی نیز نشان می‌دادند. روشن‌فکران معتقد بودند اول باید وامی مناسب از کشورهای اروپایی گرفته شود و در بخش راه‌سازی صرف شود. بدین ترتیب بعد از ایجاد راه با بستن مالیات و حق راهداری، هم هزینه‌ها به خزانه دولت بازخواهد گشت و هم دولت با پس دادن قرض خود، توان این را خواهد داشت تا با درآمدهای بیشتر راه بیشتری بسازد (ملکم‌خان، بی‌تا، ص ۱۶).

مشکلات تجاری و اقتصادی

تسلط ترکان عثمانی بر قسطنطنیه و سقوط دولت بیزانس در سال ۱۴۵۳م موجب شد که خطوط ارتباطی و تجاری مدیترانه شرقی به زیر سلطه و سیادت عثمانی درآید و به تعبیر دیگر راه تجارت اروپا از طریق آسیای صغیر و شام با مشرق‌زمین، بسته شود؛ ولی بازرگانان مغرب‌زمین هرگز نمی‌توانستند بازرگانی پرسود با شرق افسانه‌ای را تمام‌شده انکارند. بازرگانان اروپایی کم‌وبیش می‌دانستند که دو مسیر برای رسیدن به مشرق‌زمین وجود دارد؛ یکی از راه خشکی یعنی از شرق اروپا، روسیه، ایران، و دیگری از طریق دریاهای جنوبی که به آب‌های اقیانوس هند ارتباط می‌یابد. جاذبه‌های اقتصادی ایران صفوی برای اروپاییان



چشم‌نواز بود. یکی از این جاذبه‌ها ابریشم ایران بود. این کالای ارزش‌مند بیش‌ازپیش سبب باز شدن پای اروپاییان به ایران و رقابت‌های بازرگانی و در نهایت سیاسی شد. ابریشم گیلان و مازندران بسیار مرغوب بود. از نظر میزان تولید ابریشم، گیلان در رتبه اول قرار داشت و سپس مازندران با تولید ۵۷ هزار من در رتبه دوم قرار داشت. قیمت ابریشم گیلان کمی بیشتر از ابریشم مازندران بود؛ ولی این موضوع باعث نمی‌شد تا حساسیت شاه‌عباس به مازندران کمتر باشد (Ferrier, 1986, p478).

ایالت‌های مازندران و گیلان به قدری از لحاظ اقتصادی برای دولت صفوی ارزآور بودند که شاه‌عباس به هیچ‌وجه قصد نداشت تا کنترل آن‌ها را به حکام و قدرت‌های محلی بسپارد. شاه‌عباس تصمیم گرفت که صادرات ابریشم را که در آن زمان در انحصار خودش بود از طریق دریا و با کمک تجار ارمنی به بازارهای اروپایی انجام دهد. به همین دلیل در جنوب، بندرهای مهم هرمز (نزدیک میناب) و بندر جرون را -که بعدها به نام خود او عباسی یا بندرعباس نامیده شد- توسعه داد و امنیت آن‌جا را به کمک حکمرانان وفادار خود در فارس و کرمان، تأمین کرد (فیگوئروا، ۱۳۶۳، صص ۴۷-۶۶) و در شمال، بندرهای دریای خزر را در اولویت کارهای خود قرار داد. بحران قدرت در مناطق شمال ایران سبب شده بود تا کالاهایی تولیدی همچون مرکبات، ابریشم و پوست به سواحل خلیج فارس حمل و از آن‌جا به بازارهای اروپا صادر شود. حال اگر از همان منطقه شمال این کالاها از طریق دریای خزر به روسیه و اروپای شرقی حمل می‌شد، از لحاظ اقتصادی بسیار به صرفه‌تر بود؛ زیرا قیمت حمل آن‌ها ارزان‌تر تمام می‌شد و شرایط سخت جابه‌جایی این کالاها از شمال به جنوب هم از بین می‌رفت. شاه‌عباس با مصادرهٔ املاک نواحی شمال ایران و تبدیل آن‌ها به املاک خالصه، مازندران را اهرم اقتصادی خاندان و حکومت و ارتش خود می‌دید؛ بنابراین دسترسی آسان به آن در حکم، افزایش اقتدار دولت صفوی بود؛ چون پیوند بین سرزمین‌های حاصلخیز شمال و شهر اصفهان، پایتخت صفوی را در وضعیت مناسب اقتصادی قرار می‌داد و به رشد آن کمک شایانی می‌کرد (Naval Intel-
ligence Division, 1945, pp 512-513).

شاه‌عباس اول برای عملیاتی کردن طرح خود یعنی ایجاد ایالت‌های امن در شمال کشور که بتوانند نقش صادرات مستقیم را ایفا کنند، چند هدف عمده را دنبال کرد. او ابتدا با انتقال جمعی از تجار و ارامنهٔ گرجستان به مازندران سعی کرد تا پرورش کرم ابریشم و در نهایت تولید ابریشم را برای صادرات بیشتر افزایش دهد (شاردن، ۱۳۷۲، ج ۲، ص ۱۴۰۲؛ دلاواله، ۱۳۷۰، ص ۱۶۹؛ فیگوئروا، ۱۳۶۳، صص ۲۳۱ و ۲۴۹). شاه‌عباس اول برای امنیت ایالت مازندران نیز طرح‌هایی را مدنظر قرار داد. او به درستی می‌دانست که گسترش



تجارت، به سرمایه، امنیت و ارتباطات مناسب نیازمند است. در تمام ادوار تاریخی، هرگاه امنیت و آسایش در ایران ایجاد می‌شد، تجارت و بازرگانی رونق می‌یافت و در نتیجه درآمد مردم هم افزایش می‌یافت (باستانی پاریزی، ۱۳۷۵، ص ۹۵). امنیت راه‌ها و آسانی تجارتي که شاه‌عباس ایجاد کرده بود، تجار خارجی را به سرمایه‌گذاری در ایران دل‌بسته کرد. به‌غیر از بازرگانانی که در این دوره به‌صورت خصوصی در ایران سرمایه‌گذاری می‌کردند و از ایران ابریشم و سایر کالاها را می‌خریدند، دولت‌های خارجی نیز به عقد قراردادهای تجاری با ایران اشتیاق داشتند. شاه‌عباس برای رشد تجارت و فروش محصولات داخلی، با اروپاییان و بازرگانان خارجی به‌نرمی رفتار می‌کرد و با اتخاذ سیاست دوستانه، آنان را در بازار معامله ایران وارد می‌کرد و به‌این‌علت تعداد تجارت‌خانه‌های اروپایی در ایران روزبه‌روز زیادتر می‌شد و اروپاییان ایران را مکانی خوب برای تجارت می‌دانستند (بابایی، ۱۳۸۵، ص ۷۳).

یکی دیگر از سیاست‌های شاه‌عباس، ایجاد راه سنگ‌فرش مازندران بود که در ادامه به آن پرداخته خواهد شد.

ایالت مازندران از نظر سیاسی، اقتصادی و تجاری در دوره قاجار نیز برای حکومت مرکزی اهمیتی فراوان داشت. این ایالت در منطقه‌ای قرار داشت که پایتخت سیاسی ایران را با مرزهای آبی به دشمن دیرینه یعنی روسیه پیوند می‌داد. این پیوند اقتصادی سودآور بود ولی از نظر سیاسی می‌توانست مشکل‌ساز باشد. از نظر اقتصادی، ایالت مازندران توانایی زیادی برای تولید محصولات مورد نیاز بازار روسیه از جمله ابریشم، برنج و انواع محصولات کشاورزی داشت. روسیه با نفوذ تجاری خود در شمال ایران بعد از قراردادهای گلستان و ترکمن‌چای، توانسته بود تا سهم بزرگی از بازار شمال ایران را به‌دست بیاورد. دولت انگلیس که از این روال روبه‌رشد روس‌ها در مناطق جنوب دریای خزر و آسیای میانه ترس داشت، با فعالیت‌های تجاری و دیپلماسی خود سعی داشت تا جای پای برای خود در این منطقه بیابد و نفوذ روس‌ها را کاهش دهد؛ ولی روس‌ها نه تنها عقب‌ننشستند، بلکه خواهان توسعه مبادلات خود به سمت ایالات مرکزی ایران نیز بودند. توسعه تجارت با ایران به عاملی اساسی بستگی داشت و آن‌هم، راه بود. گسترش راه می‌توانست تجارت بین دو کشور را افزایش دهد. در روسیه راه شوسه و راه آهن به‌سرعت در حال گسترش بود و روس‌ها موفق شده بودند تا راه آهن سراسری خود را در شرق تا آسیای میانه و چین، و در غرب تا اروپا گسترش دهند (اسکرین و رایس، ۱۳۸۹، صص ۱۰۲-۱۱۵؛ وامبری، ۱۳۷۰، ص ۶۴). از سوی دیگر، حکومت قاجار نیز به ظرفیت فراوان سیاسی و اقتصادی ایالت مازندران آگاه بود؛ چون از این منطقه بهره تجاری و اقتصادی و سیاسی می‌برد.



مازندران از نظر محصولات کشاورزی و محصولات غذایی و گوشت انواع حیوانات، ایالتی غنی بود و منطقه‌ای نزدیک تهران بود که می‌توانست پستوانه‌ای مطمئن برای این شهر باشد. هیچ‌کدام از شهرهای نزدیک تهران از جمله قزوین، قم و اراک نمی‌توانستند به اندازه مازندران شکوفایی اقتصادی پایتخت و دربار را تأمین کنند. بارها در دوره قاجار، تهران با قحطی دست‌وپنجه نرم کرده بود و روشن‌فکران درباری می‌دانستند که مازندران می‌تواند تهران را از وقوع چنین مشکلاتی رهایی بخشد (Thielmann, 1875, p65).

شاه و مشاورانش به درستی می‌دانستند که با ایجاد راه شوسه میان تهران و مازندران، امکان افزایش حمل‌ونقل مازاد محصولات کشاورزی از نقاط مختلف مازندران به تهران وجود دارد. این محصولات مازاد، نتیجه بازده فراوان زمین‌های کشاورزی در ایالت مازندران بود. همچنین امکان انتقال سریع‌تر و ارزان‌تر کالاهای ساخته‌شده در تهران به شمال کشور وجود داشت. با وجود این، دولت بین چالشی دوگانه گرفتار بود؛ از طرفی به اقتصاد و رشد این منطقه فکر می‌کرد و از طرف دیگر ترس از توسعه‌طلبی روسیه بزرگ‌ترین مشکل دولت در توسعه راه مازندران بود؛ ترسی که با ایجاد راه شوسه و پیوند پایتخت به قلمرو روسیه هر روز شدیدتر می‌شد. در نهایت با وجود تمام این مشکلات، راه مازندران در دوره صفوی ساخته شد؛ ولی نکته مهم در این زمینه، نگهداری از این راه در سالیان بعد از ساخت آن بود. نگاهی که به عقد قرارداد میان دربار قاجار و سیف‌الملک برای تعمیر و نگهداری راه لاریجان منجر شد. در ادامه با بررسی مفاد این قرارداد، مشکلات و موانع پیش‌روی آن را بررسی می‌کنیم.

تحلیل مفاد قرارداد تعمیر و نگهداری راه مازندران

متن قرارداد واگذاری تعمیر و نگهداری راه لاریجان به سیف‌الملک از طرف ناصرالدین شاه

«هُوَ اللهُ تَعَالَى شَأْنُهُ
از جانب سنی‌الجوانب^۱ بندگان اعلیٰ حضرتِ قدرِ قدرتِ اقدس همایونِ شاهنشاهی روحنا فداه این بنده درگاه آسمان‌جاه^۲، عمل راه دولتی لاریجان را موافق فصول ذیل به نواب والا^۳، سیف‌الملک، واگذار می‌کند که موافق شرایط مقرر مرقومه، مادام که حکومت لاریجان به عهده نواب معزی‌الیه^۴ است راه را به کمال خوبی نگاه داشته ابداً مُتَقَضی در آن رو ندهد و خرابی نداشته باشد.

اولاً همه‌ساله برای صرف تعمیر راه و مواجب مُستَحْفَظ، هرسالی مبلغ شش صد تومان برات صادر و تسلیم نواب سیف‌الملک خواهد شد که وجه آن را به سه قسط از خزانه مبارکه دریافت دارند و به مصارف راه برسانند.
ثانیاً باید خرابی‌های وارد از باران و سیل بهار را نواب سیف‌الملک بالتامام تعمیر

۱. بلندمرتبه؛ رفیع‌درجه

۲. بلندمقام؛ بزرگ‌منزلت

۳. از مقام‌های حکومتی؛ عنوانی که در دوره صفوی و قاجار به شاهزادگان و گاه شاهان داده می‌شد.

۴. معزی‌الیه / ma'ziyone'layeh/: مشارالیه؛ منسوب‌الیه



نماید و سه ماه بعد از تاریخ این نوشته آدمی فرستاده شود که تعمیرات را ملاحظه نماید و به ملاحظه خرابی از بارندگی پاییز پیچی نیل^۱ و بهار تخاقوی نیل^۲ فقط در هذه السنه، مبلغ سیصد تومان علاوه بر مبلغ ششصد تومان معمول سنواتی به سیف‌الملک داده شود که در هذه السنه تعمیر راه مزبور را پاک به عمل کرده، بدون عیب و نقص تحویل بدهد.

ثالثاً در تمام اوقات سال باید تمام این راه ساخته و پرداخته و بدون خرابی باشد و در این صورت نواب سیف‌الملک مختار است که تمام این تنخواه را خرج تعمیر نماید یا اینکه تمام را به مستحفظ بدهد و تعمیر را برعهده مستحفظ بگذارد یا اینکه قدری را صرف تعمیر نماید و قدری را به موجب مستحفظ بدهد. فقط مسئولیت راه به عهده شخص معزّی‌الیه است و صرف تنخواه موقوف برای معزّی‌الیه است.

رابعاً امتداد خط راه از گردنه امامزاده هاشم است الی انتهای راه ساخته شده دولتی که تقریباً سه فرسخی آمل و معروف به حلام‌سر^۳ است تمام این خط از بغله و سده^۴ و سنگ‌چین رودخانه تماماً در تحت این قرارنامه است.

خامساً تعمیر پل‌های این راه به عهده نواب معزّی‌الیه است؛ ولی خرابی آن اگر خدایی نخواست به واسطه طغیان آب شده باشد و خراب شود، دیوان اعلی خواهد ساخت.

نواب سیف‌الملک موافق این قرارنامه متعهد است که از تاریخ این قرارنامه همه وقت راه را در مبلغ مزبور مقاطعه در کمال خوبی بدون خرابی نگاهداری نماید و اگر تخلف شود در مقام مسئولیت و مؤاخذه خواهد بود.

به تاریخ سیّم شهر شوال‌المکرم تخاقوی نیل سنه ۱۳۰۲ در اردوی سیاه‌پلاس لار نوشته شد. مهر: امین‌السلطان

برحسب امر قدرقدرت همایون تهیه شده [و] صحیح است» (ساکما، ۱۸۴۸، ۲۹۶۰).

تحلیل مقدمه قرارداد

معمولاً در تمام قراردادهایی که در دوره صفوی و قاجار امضاء می‌شد، در مقدمه و یا در ماده اول آن، اسامی طرفین دخیل در قرارداد به وضوح ذکر می‌شد. در قراردادهای بزرگ و بین‌المللی که با خارجی‌ها امضاء می‌شد، نام شاه در مقام ناظر اصلی در اول قرارداد ذکر می‌شد؛ ولی وقتی قراردادی داخلی بین رجال سیاسی و اقتصادی منعقد می‌شد، صدراعظم از جانب شاه قرارداد را تنظیم می‌کرد و در نهایت به امضای شاه می‌رساند. قرارداد نگهداری از راه‌های مازندران نیز قراردادی داخلی محسوب می‌شد، به همین دلیل امتیاز نگهداری راه مازندران را میرزا علی اصغر خان امین‌السلطان صدراعظم، از طرف ناصرالدین شاه، برای سیف‌الملک تنظیم و نهایی کرد.

۱. سال میمون

۲. سال مرغ

۳. هلوم سر فعلی

۴. درگاه؛ پیشگاه؛ آستانه؛ منبر؛ در خانه؛

رواق خانه.



شاهعباس اول نیز ساخت و نگهداری راه مازندران را به فردی به نام میرزامحمدتقی (ساروتقی)، وزیر مازندران، داد؛ ولی سندی دال بر این که آیا قراردادی میان شاه و ساروتقی امضا شده است یا خیر، در دست نداریم. درعین حال با تحلیل منابع و اسناد، ویژگی‌های مشترکی میان این واگذاری‌ها می‌توان پیدا کرد.

زمینه آشنایی شاهعباس با ساروتقی، در لشکرکشی شاه صفوی به گرجستان در سال ۱۰۲۵ق/۱۶۱۶م مهیا شد. در این زمان ساروتقی، نایب‌الحکومه محمقلی خان، بیگلربیگی قراباغ، بود. شاهعباس او را با خود به مازندران آورد و وزارت کل ولایت طبرستان و رستم‌دار^۱ را به او سپرد (شاملو، ۱۳۷۱، ج ۱، ص ۲۰۱). منابع دوره صفوی، دلایلی گوناگون برای انتخاب ساروتقی به عنوان وزیر مازندران ذکر می‌کنند و همه آن‌ها بر توانایی فراوان ساروتقی در امور مالی، نظامی و سیاسی صحنه می‌گذارند (ترکمان، ۱۳۷۷، ج ۲، ص ۸۱). سابقه سیاسی و نظامی محمدمتقی خان کاملاً برای صفویان مشهود بود. او نبوغ زیادی در کارهای نظامی در منطقه آذربایجان از خود نشان داده بود و اوضاع مالی قراباغ را سروسامان داده بود؛ بنابراین می‌توانست گزینه‌ای مناسب برای اجرای سیاست‌های دربار صفوی باشد.

از طرف دیگر، شاهعباس عده زیادی از گرجی‌ها و ارمنه را برای تقویت اقتصادی ایالات جنوبی دریای خزر، به آن مناطق کوچ داده بود. بسیاری از آنان که به سازگاری با عثمانی‌ها متهم بودند، از منطقه قراباغ و گرجستان به ناحیه مازندران و گیلان آمده بودند؛ بنابراین انتخاب ساروتقی که مدت‌زمانی در منطقه قراباغ ساکن بود و مدیریت انسانی منطقه را به خوبی فراگرفته بود، می‌توانست چاره‌ساز باشد (بابایی، ۱۳۸۵، ص ۴۴).

شاهعباس به صورت جدی قصد داشت تا اصلاحات سیاسی‌ای را که از چند سال پیش در مازندران و گیلان آغاز کرده بود، پی بگیرد و اصلاحات عمرانی را نیز به آن بیفزاید. بدین‌منظور از همان سال انتخاب ساروتقی به عنوان وزیر مازندران، دستور داد تا راه‌های مازندران و ابنیه بین‌راهی و عمارت‌خانه‌های شهرهای شمالی، سریع و جدی تعمیر و نوسازی شوند. ساروتقی مبتکر ایجاد راه سنگ‌فرش مازندران نبود؛ ولی بیشتر کارهای عمرانی، تأمین هزینه، نگهداری راه و در کل مدیریت ساخت راه مازندران به دوش او گذاشته شد و تا سال‌ها مأمور بود تا از خرابی این راه جلوگیری کند. منابع دوره صفوی، ساروتقی را مجری اصلی راه مازندران معرفی می‌کنند و از هیچ مهندسی خارجی نام نمی‌برند؛ ولی بعدها اعتمادالسلطنه و برخی از سیاحان خارجی، در کتاب خود از مهندسی هلندی نام می‌برند که طراح این راه بوده و تلاش زیادی برای اتمام این جاده انجام داده است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۳، ص ۷۳). لوازم و وسایل ایجاد راه به سرعت

۱. نام قدیم شهرهای نوشهر، نور و کجور.

فراهم شد: سنگ‌های زیادی برای سنگ‌فرش کردن از نواحی مختلف جمع‌آوری شد؛ در طول مسیر انتخابی، خانه‌های متعددی برای کارگران ساخته شد؛ چوب‌های بسیاری از جنگل‌های اطراف جمع‌آوری و به زغال تبدیل شد تا زمینه‌های احداث راه فراهم شود (دلاواله، ۱۳۷۰، صص ۱۶۵-۱۶۷). میرزاتقی با سرمایه عظیمی که از مالیات کشاورزی و تجارت و مالیات زمین‌های خالصه شاهی مازندران به دست می‌آورد، پول کافی داشت تا بتواند چنین طرح بزرگی را در مدت کوتاه به‌تمام برساند. او استادان سنگ‌تراش و تیرداران جنگل‌تراش را استخدام کرد و مسیر و معابر رودها را که احتمال طغیان آب و سیل در آن‌ها می‌رفت محکم کرد و معبرهایی عظیم احداث کرد (ترکمان، ۱۳۷۷، ج ۳، صص ۱۶۴۲-۱۶۴۳؛ Ferrier, 1986, p453).

نحوه ساخت این راه و اقامتگاه‌های بین‌راهی نیز بسیار قابل توجه است. شاه‌عباس از سیاست راه‌سازی دوران باستان الهام گرفت؛ درحالی‌که در سالیان و قرون بعد از هجوم اعراب به ایران، راه‌سازی به‌شیوه دوران باستان و یا سنگ‌فرش کردن جاده‌ها، اتفاق نیفتاده بود. شاه‌عباس ساخت این راه را برعهده ساروتقی، وزیر مازندران گذاشت. از آنجاکه قسمت اعظمی از راه باتلاقی بود و در فصول مختلف، بارندگی زیادی در منطقه انجام می‌شد و سبب سیل در رودخانه‌ها می‌شد، از لحاظ فنی مقدماتی باید مهیا می‌شد تا جاده احداثی در مقابل فرسایش دوام آورد و عمر آن افزایش یابد. برای این منظور، به سبک باستان، ابتدا مسیر را از هرگونه مانعی پاک‌سازی کردند و سپس زمین را کنندند. لایه زیرین مسیر را با زغال چوب پوشاندند و بر روی آن، شن و ماسه ریختند و روی آن را با سنگ‌های جمع‌آوری شده از اطراف جاده سنگ‌فرش کردند. متخصصان، راه را بلندتر از زمین‌های اطراف در نظر گرفتند و در اطراف راه خندق‌هایی کنندند تا موقع بارندگی، آب به خندق‌ها هدایت شود و عمر جاده افزایش پیدا کند. عرض جاده نیز وسیع در نظر گرفته شد تا دو قافله بتوانند هم‌زمان بدون هیچ مانعی از کنار هم عبور کنند (کینر، ۱۳۶۹، صص ۳۵۱؛ فریزر، ۱۳۶۴، صص ۸۰؛ همایون، ۱۳۴۹، صص ۱۲۲).

ساخت راه سنگ‌فرش مازندران از سال ۱۰۲۵ تا ۱۰۳۱ ق یعنی شش سال طول کشید. این راه با ۹ ایستگاه بین‌راهی، مناطق فیروزکوه، سوادکوه، علی‌آباد و ساری را به دریای خزر متصل می‌کرد (رابینو، ۱۳۶۵، صص ۸-۹).

سیاست‌های راه‌سازی صفویان در شمال ایران به راه‌های مازندران محدود نبود؛ بلکه درباره گیلان نیز شاه‌عباس اول طرح‌هایی بلندپروازانه داشت. او حتی قبل از اقدام به ساخت جاده مازندران، طرح‌های راه‌سازی خود را در سال ۱۰۱۹ ق/۱۶۱۰ م در گیلان شروع کرده بود. بهزادبیگ وزیر گیلان از طرف دربار صفوی موظف بود تا از تمیجان به ملاط، لاهیجان،



رشت، گسکر و درنهایت به سمت غرب ایالت گیلان را سنگ‌فرش کند. منابع دوره صفوی، از نتایج کار او اطلاعات خاصی گزارش نمی‌کنند؛ ولی انتخاب ساروتقی به وزارت گیلان درحالی‌که همچنان بر وزارت مازندران باقی مانده بود، نشان از نفوذ این رجل سیاسی قدرتمند و انگیزه شاه‌عباس برای پیشبرد اهداف خود در گیلان نیز بوده است (واله‌اصفهانی، ۱۳۸۰، صص ۳۲۳-۳۲۴). همان زمان هم مورخان صفوی سیاست‌های راه‌سازی او را تشویق می‌کردند و در دوره‌های بعد نیز سیاحان عبوری از مسیرهای مازندران کیفیت خوب راه‌سازی منطقه را تحسین می‌کردند (Herbert, 1928, p143).

در دوره قاجار، ساخت راه لاریجان مربوط به وجیه‌الله‌میرزا سیف‌الملک؛ نبود بلکه او صرفاً با قراردادی که با دربار قاجار امضاء کرده بود وظیفه داشت تا از خرابی راه جلوگیری کند. وجیه‌الله‌میرزا که بعداً از طرف ناصرالدین‌شاه به سیف‌الملک ملقب شد، پسر احمد‌میرزا عضدالملک (مؤلف کتاب تاریخ عضدی) و برادر عین‌الدوله صدراعظم دوره قاجار بود. فعالیت اصلی او در دوره صدارت میرزا حسین خان سپه‌سالار با منصب پیش‌خدمتی مخصوص آغاز شد. سیف‌الملک برخلاف برادرانش، شخصیتی کاملاً نظامی بود و جدیت او در کارهای نظامی، سبب ارتقای شغلی او تا منصب سپه‌سالاری شد؛ به‌طوری‌که از طرف ناصرالدین‌شاه به مأموریت‌های نظامی گوناگونی در شمال شرق و شمال اعزام شد (ساکما، ۱۳۶۲/۲۹۶). بعد از ساخت راه مازندران، درگیری‌های قومی و طایفه‌ای در منطقه، بر تجارت کالا و آرامش سیاسی مازندران ضربه زیادی وارد کرد؛ به‌همین دلیل دربار قاجار، بر آن شد تا با انتصاب شخصی قدرتمند در منطقه، از مزایای راهی که با هزینه زیاد در مازندران ساخته شده بود، بهره‌برد. ناصرالدین‌شاه، با توجه به سوابق سیف‌الملک، این کار را به او واگذار کرد و درجه «سرتیپ‌اولی» نیروهای مسلح شمال کشور را به او سپرد (ساکما، ۱۳۳۵/۲۹۶). سیف‌الملک دسته‌های نظامی قدرتمندی را در منطقه لاریجان ایجاد کرد و در سفر ناصرالدین‌شاه به نمارستاق در سال ۱۲۹۹ق/۱۸۸۱م این قشون خود را به شاه قاجار نشان داد (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۹۰، ص ۲۷۸).

سیف‌الملک توانست از ۱۲۹۹ تا ۱۳۰۲ق (۱۸۸۱ تا ۱۸۸۴م) آرامشی نسبی در منطقه ایجاد کند و مالیات‌های معوقه را که به دلیل درگیری‌های قومی به تأخیر افتاده بود، بازستاند (ساکما، ۱۳۶۳/۱۱۵۴۳)؛ ولی اسناد از درگیری‌های مداوم او با اهالی مازندران و مشکلات او در منطقه به‌ویژه در کار راه‌سازی حکایت دارد. نفوذ او در دربار قاجار تا بدان‌جا رسید که ناصرالدین‌شاه امتیاز نگهداری راه لاریجان را به او محول کرد. به نظر می‌رسد که موفقیت سیف‌الملک در تأمین امنیت راه‌های مازندران، دلیل اصلی شاه برای این تصمیم بوده است. او با نیروهای تحت کنترلش، هم می‌توانست امنیت راه را تأمین کند و هم برای بازسازی راه نهایت استفاده را از آن‌ها ببرد.



تحلیل مادهٔ اول و سوم قرارداد

آنچه از مادهٔ اول قرارداد مشخص است، دربار قاجار پرداخت سالانه شش صد تومان را بابت نگهداری راه لاریجان به سیف‌الملک تأیید کرد. در همین ماده به صراحت منظور دربار قاجار از نگهداری راه، تعریف شده است و سیف‌الملک با توجه به این ماده، موظف شد با شش صد تومان، دو کار را انجام دهد: اول اینکه اگر به راه احدائی آسیبی برسد، آن را تعمیر کند و دوم اینکه قراسورانی^۱ برای امنیت راه در نظر بگیرد و هزینهٔ آن‌ها را پرداخت کند. مادهٔ سوم قرارداد نیز به سیف‌الملک اجازه می‌داد تا از جانب خود فردی را مأمور حفاظت از این راه کند؛ ولی مسئولیت مستقیم هرگونه اتفاقی برعهدهٔ سیف‌الملک بود.

با توجه به این اوصاف نتیجه گرفته می‌شود که سیف‌الملک موظف به ایجاد راهی جدید نبوده است و صرفاً وظیفهٔ او مراقبت از راهی بوده است که چند سال قبل از آن بخش‌هایی از آن تسطیح شده بود. ولی سؤالی که این‌جا مطرح می‌شود این است که آیا هزینهٔ شش صد تومان برای نگهداری این راه کافی بود؟ و این هزینه چگونه تأمین می‌شد؟ برطبق آماري که حسین‌قلی خان مهندس در سال ۱۲۹۶ ق از مخارج راه‌سازی راه لاریجان ارائه می‌دهد، ساخت راه از امام‌زاده هاشم تا آمل یعنی محدودهٔ منطقه‌ای که در قرارداد به سیف‌الملک واگذار شده بود، حدود شصت هزار تومان مخارج به‌دنبال داشت. در این مخارج همهٔ هزینه‌های پل‌سازی، سنگ‌چین‌کردن، عریض‌کردن جاده و مسائل دیگر راه‌سازی در نظر گرفته شده بود (برآورد مخارج راه‌سازی راه مازندران، برگ‌های ۵-۹). این هزینه هیچ‌وقت تأمین نشد و تا سال ۱۳۰۲ ق/۱۸۸۴ م که مراقبت از راه به سیف‌الملک واگذار شد، راه تهران به آمل همانند دوره‌های قبل خراب و ناامن بود. پس چگونه امکان داشت بتوان با شش صد تومان به این راه خراب رسیدگی کرد و آن را برای عبور و مرور مهیا کرد؛ مگر این‌که باور داشته باشیم که عملاً قرار نبوده است در ساختار راه تغییری اساسی داده شود و این هزینه، بیشتر برای امنیت راه در نظر گرفته شده بوده است تا احیای قسمت‌های خراب راه.

از طرف دیگر دولت قاجار برای تأمین شش صد تومان مخارج نگهداری از این راه، مالیات چند روستای لاریجان از جمله دیوکلا، و همچنین حق استفاده از درختان منطقه را به سیف‌الملک واگذار کرده بود. این سیاست به درگیری اهالی منطقه با سیف‌الملک منجر شد؛ زیرا از نظر روستاییان، سیف‌الملک اموال آن‌ها را به غارت می‌برد و با قطع درختان و فروش الوار آن‌ها، به اقتصاد مردم فقیر منطقه صدمه می‌زد (ساکما، ۲۹۶/۴۵۸؛ ۲۹۶/۲۶۳۷). مشکلات سیف‌الملک با روستاییان به این‌جا ختم نمی‌شد؛ بلکه با دستور ناصرالدین‌شاه، سیف‌الملک می‌توانست روستاهای بخش نمارستاق را موظف کند تا بابت هرگونه آسیب

۱. سوار محافظ راه؛ راهدار؛ مستحفظ قافله.



وارده بر راه به دلیل آب بیرون رفت از کشتزارهای برنج‌شان گرامت پرداخت کنند (ساکما، ۲۹۶/۱۸۲۵).

کارنامه سیف‌الملک نشان می‌دهد که او فردی نظامی بوده و از راه‌سازی و جاده‌سازی اطلاعی نداشته‌است و واگذاری نگهداری از چنین راه مهمی برعهده او نمی‌توانسته‌است باعث بهبود راه مازندران شود. البته این واگذاری، تنها مورد در دوره قاجار از واگذاری نگهداری از راه‌های مواصلاتی به افراد بی‌تخصص نیست. احداث راه شوسه تهران-قم و تهران-قزوین به امین‌السلطان، و احداث راه اواجق-قزوین به دیگر رجال درباری از دیگر موارد واگذاری راه‌سازی به افراد بی‌تخصص است (واگذاری امتیاز خط راه شوسه از دروازه شهر دارالخلافه تا دروازه شهر قم به امین‌السلطان، برگ ۱-۵؛ صورت قرارنامه راه اواجق به قزوین، برگ ۱-۳). واقعیت این است که در دوره قاجار مهندسان راه‌سازی داخلی برای اجرای چنین طرح‌هایی وجود نداشتند و دولت قاجار ناچار بود برای احداث راه‌های مواصلاتی از متخصصان خارجی کمک بگیرد و هزینه‌های زیادی را صرف کند؛ زیرا هزینه راه‌سازی در خطوط مختلف ایران به دلیل موانع طبیعی، زیاد بود. سه‌پنجم جمعیت ایران در محدوده ناهمواری‌ها متمرکز بودند. ساخت جاده و راه‌آهن برای این مناطق، هزینه و متخصص فراوانی نیاز داشت؛ زیرا به حفر تونل و ساخت پل‌های مهندسی شده زیادی احتیاج داشت. از طرف دیگر، دولت قاجار به حضور سرمایه‌گذاران روسی و انگلیسی برای احداث این راه‌های ارتباطی علاقه‌ای نداشت؛ زیرا ورود آن‌ها را به عرصه راه‌سازی، مخل امنیت سیاسی خود می‌دانست؛ بنابراین ناچار بود به صورت موقت و گذرا راه‌های ارتباطی را تعمیر و نگهداری کند.

تحلیل ماده چهارم قرارداد

در ماده چهارم قرارداد از مسیری صحبت می‌شود که سیف‌الملک به نگهداری از آن متعهد بود. به صورت سنتی در دوره قاجار ۴ راه دسترسی میان تهران و مازندران وجود داشت. این راه‌ها عبارت بودند از: راه تهران-هزارچم (تهران-آمل)، راه تهران-افجه، راه تهران-لاریجان و راه تهران-فیروزکوه. در دوره شاه‌عباس اول راه‌های دسترسی میان اصفهان به مازندران، فقط شامل راه تهران-هزارچم (تهران-آمل) و راه تهران-فیروزکوه بود. البته راه‌های فرعی دیگری نیز وجود داشت؛ ولی مسافران معمولاً این دو راه را برای رسیدن به مازندران در نظر می‌گرفتند. دولت صفوی برای دسترسی به مازندران راه فیروزکوه را از راه‌های دیگر مناسب‌تر می‌دانست و دولت قاجار راه آمل را از راه‌های دیگر مناسب‌تر می‌دانست.



موافقان جاده فیروزکوه معتقد بودند که این مسیر، نقاط تجاری بیشتری را به هم متصل می‌کند و با اتصال این جاده به ساری و مشهدسر تجارت با روسیه و شهرهای شمالی رونق بیشتری خواهد یافت. مشهدسر^۱ از دوره نادرشاه روند روبه‌رشد تجاری خود را آغاز کرده بود و جایگاهی مهم در اقتصاد منطقه ایفا می‌کرد. کشورهای اروپای شرقی، از این بندر به‌عنوان مرکز ترانزیت کالا به ایالت‌های مازندران، خراسان، اصفهان و یزد استفاده می‌کردند (Rabino, 1928, pp 46-48; Naval Intelligence Division, 1945, pp 512-513).

پرسش اصلی اینجاست که چرا شاه‌عباس راه فیروزکوه را مناسب‌تر می‌دید؟ و چرا به ساخت این جاده دست زد؟

پاسخ این پرسش را از ابعاد سیاسی، اقتصادی و نظامی می‌توان بررسی و تحلیل کرد: شاه‌عباس اول با انتقال پایتخت از قزوین به اصفهان و ایجاد فضای اقتصادی و تجاری مناسب، درحقیقت باعث تقویت قدرت دینی و نظامی و اقتصادی شد و دولت صفوی را در وضعیت مساعد و قدرتمندی قرار داد (بلر و بلوم، ۱۳۸۱، ص ۴۷۷). شاه‌عباس اول، پس از پشت‌سرگذاشتن اوضاع نابه‌سامان کشور در اواخر قرن دهم هجری، نخست به فعالیت‌های عمده‌ای در زمینه برنامه‌ریزی شهری در اصفهان اقدام کرد و سپس در سراسر ایران سازندگی را شروع کرد تا بدین‌ترتیب بر اقتدار سلطنت صفوی بیفزاید. در این دوران، اصفهان به یکی از مراکز بزرگ شهری و حکومتی تبدیل شد. یکی از اقدامات شاه‌عباس در زمینه راه‌سازی بود. او با ایجاد راه، کاروان‌سرای بین‌راهی، اقامتگاه و دیگر امکانات مربوط به جاده در مسیرهای مختلف، شبکه‌ای منظم از راهداری ایجاد کرد که طرح آن در دیوان مرکزی و با نظارت شخص شاه‌عباس ریخته و پیگیری می‌شد (فریر، ۱۳۸۴، ص ۶۹). هدف عمده شاه‌عباس از ایجاد مسیرهای امن، توسعه اقتصادی کشور بود. این اقدامات شاه‌عباس به‌گونه‌ای در ذهن ایرانیان رسوخ کرد که عامه مردم هنوز هم هر کاروان‌سرای بین‌راهی را با نام کاروان‌سرای شاه‌عباسی می‌شناسند. شاه‌عباس در امنیت راه‌ها نیز کاملاً موفق عمل کرد و با ایجاد امنیت در راه‌ها باعث رونق تجارت داخلی و خارجی شد. جان کارت (John Carter) و کاپیتان رابرت کاورت (Robert Covert) که در دوره شاه‌عباس به ایران آمدند، می‌نویسند: «از غریب تصادف‌ها آن‌که انسان می‌تواند بدون هیچ‌گونه ترسی از روبه‌روشدن با گروه راهزنان، در این کشور سفر کند و ممکن نیست به‌هنگام سفر اثری از دزدی ببیند. به همین سبب در ایران برخلاف بسیاری از سرزمین‌های خاورزمین، جان و مال مسافران کاملاً ایمن است» (انصاری و کرمانی، ۱۳۸۰، ص ۴۷۶).

یکی از راه‌های اصلی‌ای که شاه‌عباس احداث کرد و در نوع خود در تاریخ ایران کم‌نظیر بود، راه کویر یا راه شاهی بود که از اصفهان شروع می‌شد و با گذشت از دینی

۱. بابل‌سراموزی



(دمبی)، چهارآباد، سفیدآب، عباس‌آباد، خوار، فیروزکوه، گدوک، سوادکوه، شاهی^۱، به اشرف^۲ و فرح‌آباد ساری ختم می‌شد. بعدها از آن جا شعباتی فرعی از راه اصلی نیز ساخته شد. از حبله‌رود راه به دو بخش مجزا تقسیم می‌شد. در نقاط ساحلی ایالت مازندران، راهی از آذربایجان و از گسکر در منتهالیه غربی گیلان آغاز می‌شد و با گذشت از ایالات گیلان، مازندران و استرآباد، به خراسان می‌رسید (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، صص ۴۱۷-۴۷۲؛ رابینو، ۱۳۶۵، صص ۳۰-۳۱).

در ماده چهارم قرارداد، محدوده بین امامزاده هاشم تا ناحیه حلام‌سر^۳ منطقه‌ای بود که سیف‌الملک باید از جاده آن نگهداری می‌کرد. جغرافیای منطقه در دوره قاجار بدین شکل بود که از تهران تا گردنه امامزاده هاشم، جزء تهران محسوب می‌شد و مناطق رینه و دماوند نیز جزء همین بلوک بود و سیف‌الملک در قبال آن‌ها تعهدی نداشت.

از امامزاده هاشم تا آمل، بلوک لاریجان به حساب می‌آمد که پلور و اسک مهم‌ترین نقاط تمرکز جمعیتی این محدوده بود. سیف‌الملک بر طبق قرارداد موظف بود از این مسیر نگهداری کند. این مسیر یکی از بدترین مسیرهای عبور و مرور در ایران بود؛ زیرا منطقه لاریجان از رشته‌کوه‌هایی بلند تشکیل شده است که در عمق دره آن‌ها، رودخانه هراز جاری است که در فصول پرباران آب فراوانی دارد (سیف‌الدوله، ۱۳۶۴، صص ۳۹۲-۳۹۳). مشکل جدی این جا بود که راه سستی از کنار این رودخانه طغیانگر عبور می‌کرد و مدام مسافران ناچار بودند از یک طرف رودخانه به سمت دیگر رود حرکت کنند و این کار جز با گذر از روی پل‌ها امکان‌پذیر نبود. طغیان پی‌درپی رودخانه هراز به‌ویژه در فصول بارندگی مشکلی جدی بود؛ زیرا مدام باعث تخریب پل‌ها و جاده‌های حادث می‌شد. گویا در سال نخست قرارداد یعنی سال ۱۳۰۲ ق هم این مشکل به صورت جدی خود را نشان داده بود تا جایی که دولت قاجار ناچار شد برای رفع آن، قراردادی متمم با سیف‌الملک امضاء کند. در این قرارداد هزینه‌ای برای ایجاد سنگ‌چین میان رودخانه و راه پیش‌بینی شد و سیف‌الملک متعهد شد برای جلوگیری از تخریب جاده، تمام کناره رودخانه را سنگ‌چین کند (ساکما، ۱۹۷۵/۲۹۶). از اسناد و تصاویری که از این جاده وجود دارد به نظر می‌آید که این سنگ‌چینی تاحدی انجام شده است؛ ولی مشکل اصلی این بود که سیف‌الملک فردی نظامی بود و از راه‌سازی اطلاعی نداشت. اقداماتی که او انجام می‌داد گذرا و بی‌فایده بود؛ زیرا فرسایشی بودن خاک منطقه به دلیل بارش فراوان، به سرعت این سنگ‌چین‌ها را نابود و جاده را تخریب می‌کرد.

۱. قائم‌شهر امروزی
۲. بهشهر امروزی
۳. هلوم‌سر امروزی



تحلیل ماده پنجم قرارداد

ماده پنجم قرارداد، به موضوع خرابی پل‌های جاده هراز اشاره دارد و صریحاً ذکر می‌کند که سیف‌الملک موظف است مواظب پل‌های میان‌جاده‌ای باشد تا اگر آسیبی به آن‌ها وارد شود، به سرعت آن‌ها را تعمیر کند. البته این ماده قرارداد، استثنایی نیز در نظر گرفت و آن این بود که اگر پل‌ها به دلیل طغیان رودخانه هراز آسیب ببینند، دربار قاجار هزینه تعمیر آن‌ها را جداگانه پرداخت خواهد کرد. موضوع فرسایش پل‌های مسیر مازندران به دلیل وضعیت جوی منطقه بسیار مهم بود. چه در دوره صفوی و در راه فیروزکوه و چه در دوره قاجار و در راه آمل، پل‌سازی و نگهداری از آن در برابر طغیان رود، از دغدغه‌های اصلی معماران راه به حساب می‌آمد.

از آنجاکه راه از درون دره‌ها و از کنار رودها عبور می‌کرد، ایجاد پل‌هایی که بتواند در مقابل طغیان رودخانه‌ها در فصول سرد و پرآب دوام بیاورد، اجتناب‌ناپذیر بود. مازندران با وجود داشتن وضعیت جغرافیایی مناسب و اقتصاد طبیعی پویا، هیچ راه مناسبی نداشت و عبور و مرور از آن حتی بدون وسایل هم، به سختی انجام می‌شد. در فصول بارانی، آمدوشد از جاده‌های مازندران ناممکن می‌شد؛ زیرا چهارپایان در گل فرومی‌رفتند و مسیرها به پرتگاه‌هایی خطرناک برای عابران و سواران تبدیل می‌شدند (مرعشی، ۱۳۶۴، ص ۱۷۳؛ دلاواله، ۱۳۷۰، ص ۱۶۵).

شاه‌عباس بر آبادانی مازندران تأکید بسیاری داشت و احداث راهی را که بر قدرت اقتصادی و تجاری مازندران بیفزاید از اولویت‌های خود می‌دانست (واله اصفهانی، ۱۳۸۰، صص ۲۶۳-۲۶۴). او دستور داد تا پل‌هایی محکم در طول مسیر ایجاد کنند که بقایای بعضی از آن‌ها همچنان هم پابرجاست. اگرچه حکام محلی سعی می‌کردند پل‌ها را حفظ کنند، ولی با گذشت زمان، عمده این پل‌ها بر اثر آسیب‌های طبیعی و انسانی از بین رفتند. ساخت و حفظ پل در دوره قاجار هم، یکی از اصلی‌ترین مشکلات راه‌سازی دولت در مناطق دارای بارندگی زیاد بود و هر ساله هزینه زیادی برای احداث پل‌های جدید صرف می‌شد (ساکما، ۲۴۰/۹۵۳۷۶).

امکانات بین‌راهی برای سفر شاه، نظامیان، تجار، مردم بومی و مسافران عادی، یکی از نیازهای راه‌های گوناگون کشور بود؛ بنابراین شاه‌عباس دستور داد تا به شکل مرتب و منظم کاروان‌سراهایی در بین راه‌ها ایجاد شود. به دستور او، در مسیر فارس، بوشهر، خراسان، همدان، تبریز و مازندران و نقاط دیگر در بین راه، کاروان‌سرا و آب‌انبار برای استراحت مسافران و تبادل کالا ایجاد شد؛ در مسیر مازندران نیز این اتفاق افتاد و ابنیه بسیاری در طول مسیر ساخته شد (ترکمان، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۱۱۱). اساساً حیات یک



سکونتگاه را می‌توان در سه مرحله شکل‌گیری، گسترش، و ترک و تخریب مطالعه کرد. به نظر می‌رسد که در مرحله شکل‌گیری اقامتگاه‌های شاهی در مسیر اصفهان به مازندران، علاوه بر متغیرهای بوم‌شناختی، اراده نظام حاکم و شخص شاه نیز نقش مهمی داشته‌است. ساخت چنین اقامتگاه‌هایی به فراهم آوردن امکانات رفاهی و خدماتی کافی در مجاورت این بناها نیازمند بود؛ بنابراین یا باید قصبه و روستایی کوچک در مجاورت این اقامتگاه‌ها شکل می‌گرفت یا اینکه خود اقامتگاه، باید در نزدیکی روستا یا شهری بنا می‌شد؛ بنابراین نیاز به خدمات‌رسانی به کاروانیان و همچنین اراده شاه مهم‌ترین دلایل شکل‌گیری و توسعه روستاهای هم‌جوار با اقامتگاه‌های شاهی بوده‌اند. پیترو دل‌واله در سفرنامه خود اشاره می‌کند که بر سر برخی راه‌های شبکه ارتباطی کشور، روستاهای جدیدی برای خدمات‌رسانی به مسافران احداث شد و مردمانی به اجبار به این روستاها کوچ داده شدند (دل‌واله، ۱۳۷۰، ص ۱۶۴). «اکنون شتران با بار، قطار قطار پهلوی یکدیگر در کل خیابان‌های مازندران بدون ترس از مضرات و اتفاقی برای چهارپایان و خود کاروانیان عبور می‌کنند» (ترکمان، ۱۳۷۷، ج ۳، ص ۱۶۴۳).

در زمان جانشینان شاه عباس، اقدامات راه‌سازی به شکل ناقص ادامه پیدا کرد و نظام کاروان‌سراهایی که شاه عباس ایجاد کرده بود همچنان پابرجا ماند و برای مسافران و تجار، محل‌های مخصوص اسکان، و برای چهارپایان علوفه رایگان در نظر گرفته شد (تاورنیه، ۱۳۶۹، ص ۶۱؛ شاردن، ۱۳۷۲، ج ۲، ص ۷۷۶). این شبکه راهداری در راه‌های کشور برای حفظ امنیت مسافران و کالاهای انتقالی شکل گرفته بود و یکی از اصلی‌ترین دلایل رشد اقتصاد ایران در دوره شاه عباس بود. ولی با فساد حاکم بر دولت در عصر جانشینان شاه عباس، این شبکه کم‌کم به مشکلی برای مسافران تبدیل شد؛ چون راهداران قیمت‌های هنگفتی را بابت اخذی از مسافران دریافت می‌کردند (کمپفر، ۱۳۵۰، ص ۱۶۵). به مرور زمان به علت رسیدگی نکردن به جاده مازندران قسمت اعظمی از این راه و پل‌های آن به علل مختلف طبیعی و غیرطبیعی از بین رفت (ابوت، بی تا، ص ۳؛ تاد، ۱۳۸۸، ص ۴۴).

نتیجه

صفویان و قاجارها خیلی تلاش کردند تا راه به معنای واقعی آن در ایران ساخته شود؛ ولی تا اواخر دوره قاجار، راه‌سازی در ایران به صورت سنتی خود باقی ماند. تا دوره ناصرالدین شاه، راه‌های شوسه ایران صرفاً راه‌هایی بودند که از دوره صفوی باقی مانده بودند؛ راه‌هایی که به شکل مالرو و یا براساس جاده‌سازی سنتی ایجاد شده بودند و اکثر آن‌ها با توجه به جغرافیای طبیعی منطقه مد نظر کشیده شده بودند. تنها استثنای



راه‌سازی در دوره صفوی راه مازندران بود که علل اقتصادی ساختن آن بر علل سیاسی و نظامی آن ارجح بود. همین علل اقتصادی، در کنار انگیزه‌های تفریحی ناصرالدین‌شاه در مناطق خوش آب‌وهوای مازندران، قاجارها را نیز به ساخت راه در مازندران ترغیب کرد. صنعتی شدن اروپا، نیاز بازارهای داخلی ایران به صادرات و واردات بیشتر، هجوم شرکت‌های تجاری غربی به خاورمیانه و شرق، توسعه تجارت، اندیشه‌های ترقی‌خواهانه اصلاح‌گرایان، نیاز قدرت مرکزی برای کنترل بیشتر بر ایالات و ولایات و عواملی دیگر از مهم‌ترین علل ایجاد این راه‌ها بودند. دولت قاجار باتوجه به تحولات جدید داخلی و جهانی به جاده‌های جدیدتر، عریض‌تر، مناسب‌تر و دارای ایستگاه‌های جدیدتر و مرتب‌تر احتیاج داشت تا بدین ترتیب ایالات داخلی را به یکدیگر و کشورهای همسایه متصل کند. دولت قاجار به درستی می‌دانست که راه‌های سنتی دوره صفوی دیگر جوابگوی توسعه کشور نیست و برای راه‌سازی در ایران باید فکری کرد تا بتوان با استفاده از آن، فرصت‌های جدید سیاسی و اقتصادی و اجتماعی ایجاد کرد. راه‌سازی به سبک جدید آن باعث افزایش کارایی کشاورزی و صنعتی می‌شد و جریان تجارت را به نفع ایران تغییر می‌داد. از طرف دیگر ایجاد راه باعث افزایش تحرکات اجتماعی، افزایش دانش و اعتلای فرهنگ عمومی کشور می‌شد. از دیدگاه سیاسی نیز دولت قاجار با پیوند ایالات به وسیله جاده، برای دریافت مالیات، نظارت بر عملکرد والیان و قبایل دوردست، و افزایش قدرت نظامی امکان بیشتری پیدا می‌کرد. در عین حال راه‌سازی با موانع زیادی نیز مواجه بود که برای برطرف کردن این مشکلات، سیاست‌هایی اعمال می‌شد. این سیاست‌ها در تمام مناطق یکسان نبود و باتوجه به تحولات سیاسی، دچار تغییراتی عمده می‌شد.

راه مازندران در دوره شاه‌عباس ساخته شد؛ ولی بحران‌های سیاسی و نبود ساختاری برای حفاظت از آن خیلی زود باعث تخریب آن شد؛ به طوری که در اوایل دوره قاجار، سنگ‌های کنده شده از این راه، باعث زحمت فراوان برای عبور کاروان‌ها و مسافران می‌شد. دولت قاجار باتوجه به این سابقه، به این نتیجه رسید که بعد از ساخت راه مازندران، باید از آن مواظبت نیز بکند و امتیاز نگهداری و تعمیر آن را به سیف‌الملک سپرد؛ ولی نداشتن تخصص کافی، جاده‌سازی سنتی، و فساد دیوانی خیلی زود راه مازندران را با مشکلاتی عمده مواجه کرد و با وجود تعمیرات مکرر، راه ساخته شده کیفیت خود را از دست داد و تحول اقتصادی مدنظر قاجارها رخ نداد.



منابع

اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما): (۱۲۹۶-۱۲۹۷ق)، ۲۴۰/۹۵۳۷۶؛ (۱۳۰۲ق)، شماره سند ۲۹۶/۱۱۵۴۳؛ (۱۳۰۲ق)، ۲۹۶/۱۸۲۵؛ (۱۳۰۲ق)، شماره سند ۲۹۶۰۰۱۸۴۸؛ (۱۳۰۳ق)، ۲۹۶/۱۹۷۵؛ (۱۳۰۸ق)، ۲۹۶/۴۵۸؛ (۱۳۰۹ق)، شماره سند ۲۹۶/۱۴۳۵؛ (بی تا)، ۲۹۶/۲۶۳۷؛ (بی تا)، شماره سند ۲۹۶/۱۲۶۲.

اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ): ک ۱۵، پ ۳، ش ۹.

نسخه خطی

برآورد مخارج راه سازی راه مازندران. حسین قلی قاجار مهندس. کتابخانه ملی ایران. ۱۲۹۶ق، شماره بازیابی ۵-۱۰۸۱۲.

راپورت مسافرت سال ۱۳۰۸ق. محمد حسین قاجار. کتابخانه مجلس شورای اسلامی. ۱۳۰۸ق، شماره بازیابی ۹۹۳۵.

راه آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی. مؤلفی ناشناخته. (بی تا)، از مجموعه کراسعه المعلی، ج ۳، صفحات ۱۴۲۰-۱۴۳۳، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره ثبت نسخه ۱۸۲۲۱، شماره بازیابی ۹۴۵۲.

شرح برخی منازل و سفر سوادکوه. محمد حسن خان اعتماد السلطنه. ۱۲۹۶ق، کتابخانه آیت الله مرعشی نجفی قم.

صورت قرانامه راه اوجق به قزوین. ۱۳۰۶ق، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره نسخه ۲۴/۹۴۵۱. واگذاری امتیاز خط راه شوسه از دروازه شهر دارالخلافة تا دروازه شهر قم به امین السلطان. ۱۳۰۱ق، شماره بازیابی ۲۹۵،۱۰/۷۱۷۶ برگ.

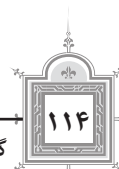
کتاب

ابوت. (بی تا). گزارش سفر به سواحل خزر. (احمد سیف، مترجم). بی جا: بی نا. اسکرین، فرانسیس هنری؛ ادوارد دنیس رایس. (۱۳۸۹). تاریخ ماوراءالنهر در قرون جدید. (میرزا احمدخان سرتیپ، مترجم)، (احمد شعبانی و صمد اسماعیل زاده، کوشش گر). تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.

اعتضاد السلطنه. (۱۳۹۰). سفرنامه به لاریجان، مجموعه نامه مازندران (سفرنامه های عصر ناصرالدین شاه). (مصطفی نوری، کوشش گر). تهران: نشر البرز.

اعتضاد السلطنه، محمد حسن. (۱۳۷۴). چهل سال تاریخ ایران، ج ۱: تعلیقات حسین محبوبی اردکانی بر المآثر والآثار... (ایرج افشار، کوشش گر). تهران: اساطیر.

اعتضاد السلطنه، محمد حسن. (۱۳۷۳). التدریج فی احوال جبال شروین (تاریخ سوادکوه مازندران). (مصطفی



- احمدزاده، مصحح). تهران: فکر روز.
- افضل الملك كرماني، ميرزا غلامحسين. (۱۳۹۰). *سفرنامه به کلاردشت*، مجموعه نامه‌های مازندران (سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه). (مصطفی نوری. کوشش گر). تهران: نشر البرز.
- افضل الملك كرماني، ميرزا غلامحسين. (۱۳۷۳). *رکن الأسفار (سفرنامه مازندران و وقایع مشروطه)*. (حسین صمدی، کوشش گر). قائم‌شهر: انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی.
- انصاری رنانی، قاسم؛ کرمانی، قنبر علی. (۱۳۸۰). *تجارت در دوره قاجاریه*. تهران: دانشگاه علامه طباطبایی.
- اورسل، ارنست. (۱۳۵۳). *سفرنامه اورسل*. (علی اصغر سعیدی، مترجم). تهران: چاپخانه بیست و پنج شهریور.
- باستانی پاریزی، محمدابراهیم. (۱۳۷۵). *سیاست و اقتصاد عصر صفوی*. تهران: صفی علیشاه.
- برونیار، کلنل. (۱۳۸۸). *سفرنامه مازندران، سفرنامه‌های خطی فارسی*. (جلد ۲). (هارون وهومن. مصحح). تهران: اختران.
- بلر، شیلا؛ بلوم، جان‌تاتان. (۱۳۸۱). *هنر و معماری اسلامی*. (ج ۲). (یعقوب آژند، مترجم). تهران: سمت.
- تاد، الیوت داری. (۱۳۸۸). *سفرنامه مازندران. مجموعه سفرنامه‌های خطی فارسی*. (ج ۱). (هارون وهومن، مصحح). تهران: اختران.
- تاورنیه، ژان باتیست. (۱۳۶۹). *سفرنامه*. (ابوتراب نوری، مترجم). (حمید شیروانی، کوشش گر). تهران: سنایی.
- ترکمان، اسکندربیک. (۱۳۷۷). *عالم آرای عباسی*. (محمداسماعیل رضوانی، مصحح). تهران: دنیای کتاب.
- تیموری، ابراهیم. (۱۳۳۲). *عصر بی خبری یا تاریخ امتیازات در ایران*. تهران: شرکت نسبی اقبال و شرکا.
- حسام‌السلطنه، ابونصر میرزا. (۱۳۴۹). *سفرنامه طولش*. (ابراهیم صفایی، مصحح). تهران: چاپ شرق.
- دلواله، پیتر. (۱۳۷۰). *سفرنامه پیتر و دلواله: قسمت مربوط به ایران*. (شعاع‌الدین شفا، مترجم). تهران: علمی و فرهنگی.
- دومرگان، ژاک. (۱۳۳۸). *هیئت علمی فرانسه در ایران*. (کاظم ودیعی، مترجم). تبریز: چهر.
- رایینو، هل. (۱۳۶۵). *مازندران و استرآباد*. (غلامعلی وحید مازندرانی، مترجم). تهران: علمی و فرهنگی.
- زالاطراف، کلنل. (۱۳۶۲). *گزارش‌های تاریخی سیاسی علاءالملک: گزارش کلنل زالاطراف در مجمع سالیانه ارتش روسیه*. (ابراهیم صفایی، کوشش گر). تهران: آباد.
- سیف‌الدوله، سلطان محمد. (۱۳۶۴). *سفرنامه سیف‌الدوله معروف به سفرنامه مکه*. (علی اکبر خداپرست، مصحح). تهران: نی.
- شاردن، ژان. (۱۳۷۲). *سفرنامه شاردن: متن کامل*. (اقبال یغمایی، مترجم). تهران: توس.
- شاملو، ولی‌قلی بیگ بن داوودقلی. (۱۳۷۱). *قصص الخاقانی*. (حسن سادات نصری، کوشش گر). تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- صفایی، ابراهیم. (۱۳۴۹). *اسناد نویافته*. اصفهان: بابک.
- فریر، رانلد دبلیو. (۱۳۸۴). *سفرنامه شاردن: برگزیده و شرح*. (حسین هژبریان و حسن اسدی، مترجم). تهران: فرزانه روز.

- فریزر، جیمز بیلی. (۱۳۶۴). *سفرنامه فریزر معروف به سفر زمستانی*. (منوچهر امیری، مترجم). تهران: توس.
- فووریه. (۱۳۶۲). *سه سال در دربار ایران: خاطرات دکتر فووریه پزشکی ویژه ناصرالدین شاه قاجار*. (عباس اقبال آشتیانی، مترجم)، (همایون شهیدی، کوشش گر). تهران: دنیای کتاب.
- فیگوئروا، دن گارسیا داسیلوا. (۱۳۶۳). *سفرنامه دن گارسیا داسیلوا فیگوئروا سفیر اسپانیا در دربار شاه عباس اول* (غلامرضا سمیعی، مترجم). تهران: نو.
- کرزن، جرج. (۱۳۶۲). *ایران و قضیه ایران*. (وحید مازندرانی، مترجم). تهران: علمی و فرهنگی.
- کمپفر، انگلبرت. (۱۳۵۰). *در دربار پادشاه ایران*. (کیکاووس جهاننداری، مترجم). تهران: انجمن آثار ملی.
- کینر، مک دونالد. (۱۳۶۹). *موقعیت جغرافیایی امپراطوری ایران، برگرفته از کتاب ده سفرنامه* (سیری در سفرنامه‌های جهانگردان خارجی راجع به ایران). (مهراب امیری، مترجم). تهران: وحید.
- مجدالملک، محمد لوسانی. (۱۳۸۸). *سفرنامه‌های خطی فارسی، (ج ۴): سفرنامه مرآت الارض*. (هارون وهومن، مترجم). تهران: اختران.
- مرعشی، تیمور. (۱۳۶۴). *تاریخ خاندان مرعشی مازندران*. (ج ۲). (منوچهر ستوده، مصحح). تهران: اطلاعات.
- ملکم خان. (بی تا). *رسالة اصول تمدن*. تبریز: بی نا.
- ممتحن الدوله، مهدی بن رضاقلی. (۱۳۶۲). *خاطرات ممتحن الدوله: زندگی نامه میرزا مهدی خان ممتحن الدوله شقاقی*. (حسین قلی خان شقاقی، کوشش گر). تهران: فرهنگ.
- منجم یزدی، محمد. (۱۳۶۶). *تاریخ عباسی یا روزنامه ملا جلال*. (سیف الله وحیدنیا، کوشش گر). تهران: وحید.
- موریه، جیمز. (۱۳۸۶). *سفرنامه جیمز موریه: سفر اول و سفر دوم*. (ابوالقاسم سری، مترجم). تهران: توس.
- ناصرالدین شاه. (۱۳۹۰). *سفرنامه نمارستاق، مجموعه نامه مازندران* (سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه). (مصطفی نوری، کوشش گر). تهران: البرز.
- نامه‌های میرزا ملکم خان ناظم الدوله. (۱۳۸۹). (علی اصغر حقدار، کوشش گر). تهران: چشمه.
- واله اصفهانی، محمدیوسف. (۱۳۸۰). *ذیل تاریخ عالم آرای عباسی*. (احمد خوانساری، مصحح). تهران: اسلامیه.
- وامبری، آرمینیوس. (۱۳۷۰). *سیاحت درویشی دروغین در خانات آسیای میانه*. (فتحعلی خواجه‌نوریان، مترجم). تهران: علمی و فرهنگی.
- همایون، غلامعلی. (۱۳۴۹). *اسناد مصور اروپائیان از ایران*. تهران: دانشگاه تهران.

مجموعه مقاله

- بابایی، سوسن. (۱۳۸۵). «عمارت سازی برای شاه: نقش میرزا محمد تقی (ساروتقی) در حمایت سلطنتی صفویان از معماری». در *هنر و معماری صفویه*. (شیلا کبنی، کوشش گر)، (مژدا موحّد، مترجم). تهران.



روزنامه

- روزنامه *اختر*، سال ۱۳، شماره ۴۲، (چهارشنبه ۲۹ شوال ۱۳۰۴ ق، ص ۷).
روزنامه *اختر*، سال ۱۱، شماره ۱۰، (سه‌شنبه ۱۲ ذی‌الحجه ۱۳۰۲ ق، ص ۵).
روزنامه *اختر*، سال ۹، شماره ۲، (سه‌شنبه ۶ محرم ۱۳۰۰ ق، صص ۶ و ۷).

منابع لاتین

- Dobson, George. (1890). *Russian rail way advance into Central Asia*. London.
- Ferrier, Ronald. (1986). *Trad From The Mid – 14 th century to the end of the Safavid*, The Cambridge Histoty of Iran. (vol. 1). Cambridge.
- Gasteiger, A. J. (1862). *Über die Handelsverhältnisse Persiens*. Vienna.
- Gasteiger, A. J. (1863). “Rundreise durch die nördlichen Provinzen Persiens”. *Zeitschrift für allgemeine Erdkunde*. N. S. 12, Berlin, 1862, pp341-356.
- Herbert, Thomas. (1928). *Travels in Persia 1627-1629*. London, G. Routledge & Sons [1928].
- Naval Intelligence Division. (1945). *Geographical Handbook Series, Persia*. London.
- Rabino, H. L. (1928). *Mázandarán and Astarábád*. London.
- Roemer, H. R. (1986). *The Safavid Period*, The Cambridge History of Iran. (vol, 1). (P. Jackson and L. Lockhart, eds). Cambridge.
- Slaby, H. (1996). “Die österreichisch-iranischen Beziehungen” in (I. Slawinski and J. P. Strelka, eds). *Viribus Unitis*, Bern etc. 1996, pp 337-350.
- Thielmann, max von. (1875). *The Caucasus, Persia, and Turkey in Asia*. Translated by: Charles Heneage, vol 2, London: Spottiswoods and co.

English Translation of References

Documents

- Sāzmān-e Asnād va Ketābxāne-ye Melli-ye Irān (Sākmā) (National Library and Archives of Iran)
- Edāre-ye Asnād va Tārix-e Diplomāsi-ye Vezārat-e Xārejeh (Estādox) (Office of Archives and Diplomacy History of the Ministry of Foreign Affairs.

Manuscripts

- Hossein Gholi Qajar Mohandes. (1296 AH/1879). “*Barāvord-e maxārej-e rāh-sāzi-*



- ye rāh-e Māzandarān**” (An estimation of the building expenses of Mazandaran road). Ketābxāne-ye Melli-ye Irān (National Library of Iran). Retrieval number: 10812-5.[Persian]
- Mohammad Hossein Qajar. (1308 AH/1890). **“Rāport-e mosāferat-e sāl-e 1308 qamari**” (A report on the trip in 1890). Ketābxāne-ye Majles-e Šorā-ye Eslāmi (Library of Iran Parliament). Retrieval number: 9935.[Persian]
- “Rāh-āhan-e Irān omdegi mas’ale-ye poletiki**” (Iran railway, the major political issue). In Majmou’è Karāsāt al-Mo’allā. (vol. 3), pp. 1420-1433. Ketābxāne-ye Majles-e Šorā-ye Eslāmi (Library of Iran Parliament). Document number: 18221. Retrieval number: 9452.[Persian]
- Mohammad Hassan Khan Etemad Al-Saltaneh. (1296AH/1878). **“Šarh-e barxi manāzel vas afar-e Savādkuh**” (Description of some residences and Savadkouh trip). Qom: Ketābxāne-ye Āyatullah Mar’āši Najafi (Libaray of Ayatullah Mar’ashi Najafi).[Persian]
- “Surat-e qarār-nāme-ye rāh-e Avājeq be Qazvin**” (The contract account of the road from Avajegh to Qazvin). (1306AH/1888). Ketābxāne-ye Majles-e Šorā-ye Eslāmi (Library of Iran Parliament). Document number: 24/9451.[Persian]
- “Vāgozāri-ye emtiāz-e xat-e rāh-e šuse az darvāze-ye šahr-e Dar al-Xalāfeh tā darvāze-ye šahr-e Qom be Amin as-Soltān**” (Transference of the concession of the right to build carriageway from the city gateway of Dar al-Khalafah to the gate of Qom, to Amin Al-Sultan). (1301AH/1883). Retrieval number: 10/7176, 295 pages. [Persian]

Books

- Abbot. (n. d.). **“Gozāreš-e safar be savāhel-e Xazar**” (Report of the journey of consul Abbott to the coasts of Caspian Sea). Translated by Ahmad Seif. S.L. : S.N.
- Afzal Al-Molk Kermani, Mirza Gholam Hossein. (1390/2011). **“Safar-nāme be Kelārdašt, majmou’è name-ye Māzandarān: Safar-nāme-hā-ye asr-e Nasered-Din Šāh**” (A journey to Kelardasht, Mazandaran collection: Journey memoires of Nasir Al-Din Shah). Edited by Mostafa Nouri. Tehran: Našr-e Alborz.[Persian]
- Afzal Al-Molk Kermani, Mirza Gholam Hossein. (1373/1994). **“Rokn al-Asfār: Safar-nāme-ye Māzandarān va vaqvy’ mašruteh**” (The pillar of journeys: Journey to



- Mazandaran and the constitutional movement incidents). Edited by Hossein Samadi. Qaemshahr: Entesharāt-e Dānešgāh-e Āzād-e Eslāmi (Islamic Azad University Publications). [Persian]
- Ansari Renani, Qasem; Kermani, Qanbar Ali. (1380/2001). *“Tejārat dar dore-ye Qajāriye”* (Commerce in Qajar era). Tehran: Dānešgāh-e AllāmeḥTabātabāyi (AllamehTabatabayi University). [Persian]
- BastaniParizi, Mohammad Ebrahim. (1375/1996). *“Sīāsāt va eqtesvd-e asr-e Safavi”* (Policy and economy in Safavid era). Tehran: Safi Ališāh. [Persian]
- Blair, Sheila & Bloom, Jonathan. (1381/2002). *“Honar va memāri-ye Eslāmi”* (The art and architecture of Islam). (vol. 2). Translated by Yaghub Ajand. Tehran: SAMT.
- Borounyar, Colonel. (1388/2009). *“Safar-nāme-ye Māzandarān, safar-nāme-hā-ye xati-ye Fārsi”* (Mazandaran journey, Persian manuscripts of journey journals). (vol. 1). Edited by Haroun Vaouman. Tehran: Axtarān. [Persian]
- Chardin, Jean. (1372/1993). *“Safar-nāme-ye Šārden: Matn-e kāmel”* (Voyages enPerse) [Trips in Iran]. (vol. 4 & 7). Translated by Eghbal Yaghamayi. Tehran: Tus.
- Curzon, George. (1373/1994). *“Irān va qazie-ye Irān”* (Persia and the Persian question). (vol. 2). Translated by Gholam Ali Vahid Mazandarani. Tehran: Šerkat-e Entesharāt-e ‘ElmivaFarhangi (Scientific & Cultural Publishing Co.).
- Della Valle, Pietro. (1370/1991). *“Safar-nāme-ye Pietro Delāvāle: Qesmat-e marbut be Iran”* (The journeys of Pietro Della Valle: The section on Iran). Translated by Shoā al-Din Shafa. Tehran: ‘Elmi va Farhangi.
- De Morgan, Jacques. (1338/1959). *“Hey’at ‘elmi-ye Farānseh dar Irān”* (French academic staff in Iran). Translated by KazemVadiee. Tabriz: Čehr.
- Dobson, George. (1890). *Russian rail way advance into Central Asia*. London.
- Etemad Al-Saltaneh, Mohammad Hassan. (1374/1995). *“Čehelsāl tārix-e Irān”* (Forty years of the history of Iran). (vol. 1). Edited by Iraj Afshar. Tehran: Asātir. [Persian]
- Etemad Al-Saltaneh, Mohammad Hassan. (1373/1994). *“At-tadvin fi ahvāl-e jebāl-e Šervin: Tārix-e Savādkuh-e Māzandarān”* (The account of the Shervin mountains: The history of Savadkouh of Mazandaran). Corrected by Mostafa Ahmadzadeh. Tehran: Fekr-e ruz. [Persian]
- Etezad Al-Saltaneh. (1390/2011). *“Safarname be Lārijān, majmouè name-ye Māzandarān: Safar-nāme-hā-ye asr-e Nasered-Din Šāh”* (A journey to Larijan,



- Mazandaran collection: Journey memoires of Nasir Al-Din Shah). Edited by Mostafa Nouri. Tehran: Našr-e Alborz.[Persian]
- Ferrier, Ronald. (1986). Trade from the mid – 14th century to the end of the Safavid. In *The Cambridge history of Iran*. (vol. 1). Cambridge.
- Ferrier, Ronald W. (1384/2005). “*Safar-nāme-ye Šārden: Bargozideh va šarh*” (Chardin-journeys: Selections and annotations). Translated by Hossein Hojabrian & Hassan Asadi. Tehran: FarzānRuz.
- Fevrier, Jean-Baptiste. (1362/1983). “*Se sāl dar darbār-e Irān*” (Three years at Iran’s court). Translated by Abbas EghbalAshtiani. Edited by HomayounShahidi. Tehran: Donyā-ye Ketāb.
- Figueroa, García de Silva. (1363/1984). “*Safar-nāme-ye Dan Gārsiā de SilvāFiguero’ā, safir-e Espāniā dar darbār-e Šāh Abbas-e avval*” (The journey of García de Silva Figueroa, ambassador of Spain in 1st Shah Abbas’ court). Translated by Gholam Reza Samiee. Tehran: No.
- Freezer, James Billy. (1364/1985). “*Safar-nāme-ye Frizer ma’ruf be safar-e zemestāni*” (Freezer’s journey, known as winter journey). Translated by Manouchehr Amiri. Tehran: Tus.
- Gasteiger, A. J. (1862). *Über die Handelsverhältnisse Persiens*. Vienna.
- Gasteiger, A. J. (1863). “Rundreisedurch die nördlichen Provinzen Persiens”. *Zeitschrift-fürallgemeineErdkunde*. N. S. 12, Berlin, 1862, pp341-356.
- Herbert, Thomas. (1928). *Travels in Persia 1627-1629*. London, G. Routledge & Sons [1928].
- Hessam Al-Saltaneh, Abu Nasr Mirza. (1349/1970). “*Safar-nāme-ye Tavāleš*” (A journey to Tavalesh). Edited by Ebrahim Safayi. Tehran: Čāp-e Šarq.[Persian]
- Homayoun, Gholam Ali. (1349/1970). “*Asnād-e mansur-e orupāyiān az Irān*” (Illustrated documents of Europeans from Iran). Tehran: Dānešgāh-e Tehrān (Tehran University).[Persian]
- Kampfer, Engelbert. (1350/1971). “*Dar darbār-e šāh-e Irān*” (At the court of king of Iran). Translated by Keykavous Jahandari. Tehran: Anjoman-e Āsār-e Melli (Society for the National Heritage of Iran).
- Kinneir, Macdonald. (1369/1990). “*Moqēyat-e joqrāfiāyi-ye emperāturi-ye Irān*” (A geographical memoir of the Persian empire). Translated by Mehrab Amiri. Teh-



ran: Vahid.

- Majd Al-Molk, Mohammad Lavasani. (1388/2009). "*Safar-nāme-hā-ye xati-ye Fārsi: Safar-nāme-ye mer'āt al-arz*" (Manuscripts of journey journals: The journey journal of Mer'at al-Arz [Mirror of the Earth]). (vol. 4). Translated by Hamoun Vaouman. Tehran: Axtarān.[Persian]
- Malcolm Khan. (n. d.). "*Resāle-ye osul-e tamaddon*" (Treatise on the principles of civilization). Tabriz: Binā.[Persian]
- Mar'ashi, Teymour. (1364/1985). "*Tārix-e xāndān-e Mar'āši-ye Māzandarān*" (The history of Mar'ashi family of Mazandaran). (vol. 2). Edited by Manouchehr Sotoudeh. Tehran: Ettlā'āt.[Persian]
- Momtahn Al-Doleh, Mahdi Ibn Reza Gholi. (1362/1983). "*Xāterāt-e Momtahnad-Dowleh: Xendegi-nāme-ye Mirzā Mahdi Xān Momtahnad-Dowle-ye Šaqāqi*" (The memoirs of Momtahn Al-Doleh: The biography of Mirza Madi Khan Momtahn Al-DolehŠaqāqi). Edited by Hossein Gholi Khan Šaqāqi. Tehran: Farhang.[Persian]
- Monajem Yazdi, Mohammad. (1366/1987). "*Tārix-e Abbāsi yā ruznāme-ye MollāJalāl*" (Abbasi History or the daily memoirs of Molla Jalal). Edited by Seifullah Vahidnia. Tehran: Vahid.[Persian]
- Morier, James. (1386/2007). "*Safar-nāme-ye Jeymz Murieh: Safar-e avval va safar-e dovom*" (The journey journal of James Morier: The first and second trips). Translated by Abu Al-Qasem Seri. Tehran: Tus.
- "*Nāme-hā-ye Mirzā Malcolm Xān Nazem ad-Dowleh*" (Mirza Malcolm Khan Nazem Al-Doleh's letters). (1389/2010). Edited by Ali AsgharHaghdar. Tehran: Češmeh. [Persian]
- Nasir Al-Din Shah. (1390/2011). "*Safar-nāme-ye Namārestāq, majmouè name-ye Māzandarān: Safar-nāme-hā-ye asr-e Nasered-Din Šāh*" (The journey journal of Namarestagh, Mazandaran collection: The journey journals of Nasir Al-Din Shah era). Edited by Mostafa Nouri. Tehran: Alborz.[Persian]
- Naval Intelligence Division. (1945). *Geographical handbook series, Persia*. London.
- Orsolle, Ernest. (1353/1974). "*Safar-nāme-ye Orsel*" (Orsolle's journey). Translated by Ali Asghar Saeedi. Tehran: Čāpxāne-ye Bist-o-Panj-e Šahrivar.
- Rabino, Hyacinth Louis. (1365/1986). "*Mazandarān va AstarĀbād*" (Mazandaran and



- Astar Abad). Translated by Gholam Ali Vahid Mazandarani. Tehran: 'Elmi va-Farhangi.
- Rabino, H. L. (1928). *Māzandarān and Astarābād*. London.
- Roemer, H. R. (1986). *The Safavid period*, The Cambridge History of Iran. (vol, 1). (P. Jackson and L. Lockhart, eds.). Cambridge.
- Safayi, Ebrahim. (1384/2005). "*Asnād-e no-yāfteh*" (Newly-found documents). Esfahan: Bābak.[Persian]
- Seif Al-Doleh, Soltan Mohammad. (1364/1985). "*Safar-nāme-ye Seif ad-Dowleh ma'ruf be safar-nāme-ye Makkeh*" (The journey of Seif Al-Doleh, known as the journey to Mecca). Tehran: Ney.[Persian]
- Shamlou, Vali GholiBeig Ibn DavoudGholi. (1371/1992). "*Qesas al-Xāqāni*" (The tales of Khaqani). Edited by Hassan Sadat Naseri. Tehran: Vezārat-e Farhang va Ersād Eslāmi (The Ministry of Islamic Culture).[Persian]
- Skrine, Francis Henry Bennett & Ross, Edward Denison. (1389/2010). "*Tārix-e Māvarān-Nahr dar qorun-e jadid*" (The history of Transoxiana in the recent centuries). Translated by Mirza Ahmad Khan Sartip. Edited by Ahmad Shabani; Samad Esmaealzadeh. Tehran: Bonyād-e Moqūfāt-e Doktor Mahmud-e Afšār.
- Slaby, H. (1996). "Die österreichisch-iranischen Beziehungen" in (I. Slawinski and J. P. Strelka, eds.). *ViribusUnitis*, Bern etc. 1996, pp 337-350.
- Tavernier, Jean-Baptiste. (1369/1990). "*Safar-nāme-ye Tāvernieh*" (Les six voyages) [The six trips]. Translated by Abu Torāb Nuri. Edited by Hamid Shirvani. Tehran: Sanāyi.
- Teymuri, Ebrahim. (1332/1953). "*Asr-e bi-xabari yā tārix-e emtiāzāt dar Irān*" (The period of negligence or the history of concessions in Iran). Tehran: Šerkat-e Nasabiye Eqbāl va Šorakā.[Persian]
- Thielmann, max von. (1875). *The Caucasus, Persia, and Turkey in Asia*. Translated by Charles Heneage, vol 2, London: Spottiswoods and co.
- Todd, Elliott Darcy. (1388/2009). "*Safar-nāme-ye Māzandarān, majmou'è safar-nāme-hā-ye xati-ye Fārsi*" (Mazandaran journey, Persian manuscripts of journey journals). (vol. 1). Edited by Haroun Vaouman. Tehran: Axtarān.
- Torkaman, EskandarBeig. (1377/1998). "*Ālam-ārā-ye Abbasi*" (History of AlamArayAbbasi). Edited by Mohammad Esmaeel Rezvani. Tehran:



Donyā-ye Ketāb.[Persian]

ValehEsfahani, Mohammad Yousof. (1380/2001). "*Zeil-e tārix-e Ālam-ārā-ye Abbāsi*" (On the history of AlamArayAbbasi). Edited by Ahmad Khansari.

Tehran: Eslamieh.[Persian]

Vambery,Arminius. (1370/1991). "*Siāhat-e dar viši doruqin dar xānāt-e Āsiā-ye miāneh*" (A false dervish's tour in the emirates of the middle Asia). Translated by

FathaliKhajehNourian. Tehran: 'Elmi va Farhangi.

Zalatarov, Colonel. (1362/1983). "*Gozāreš-hā-ye tārixisiāsi-ye Alā al-Molk: Gozāreš-e Kolonel Zālātārov dar majma'-e sāliāne-ye arteš-e Rusieh*" (The

historical and political reports of Ala Al-Molk: Colonel Zalatarov's report in the annual congregation of Russian military). Edited by Ebrahim Safayi.

Tehran: Ābād.

Article collections

Babayi, Sousan. (1385/2006). "Emārat-sāzi barāye šāh: Naqš-e Mirzā Mohammad Taqi (Sāroutqi) dar hemāyat-e saltanati az Safaviān az me'māri" (Building mansions for the king: The role of Mirza Mohammad Taghi(Saroutqi) in Safavid royal support

of architecture). In "*Honarvam'e'māri-ye Safavieh*" (Safavid art and architecture). Edited by ShīlaKabani. Translated by Mazda Movahed. Tehran.[Persian]

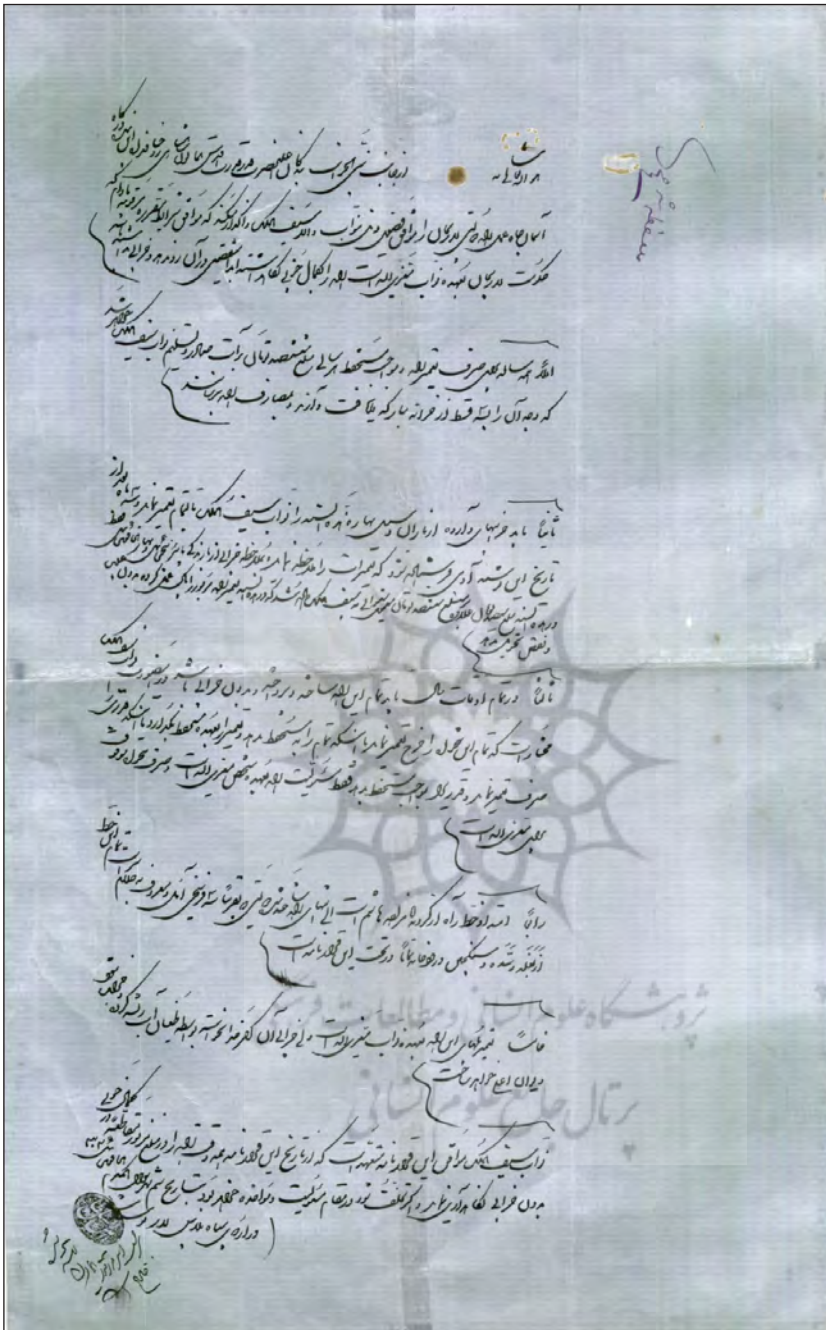
Newspapers

Axtar newspaper, 13th year (42), Wednesday 29-Shawal-1304 AH/ July 21st, 1887, p. 7.[Persian]

Axtar newspaper, 11th year (10), Tuesday 12-Dhu al-Hijjah-1302 AH/ September 22nd, 1885, p. 5.[Persian]

Axtar newspaper, 9th year (2), Tuesday 6-Moharam-1300 AH/ November 17th, 1882, pp. 6 & 7.[Persian]





تصویر ۱

قرارداد واگذاری تعمیر و نگهداری
راه لاریجان به سیف الملک
ماخذ: ساکها ۱۸۴۸-۲۹۶۰۰



تصویر ۲

سیف‌الملک مجری تعمیر و نگهداری راه
مازندران. سمت راست