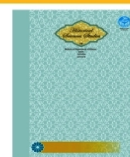




University of Tehran Press



Activities of the Russian Transport Insurance Company and its Role in Advancing Russia's Economic-Political Goals in Iran

Farzaneh Ghiasi¹, Bagherali Adelfar², Amirhossein Hatami³

1. Ph.D. Graduated. in Post-Islamic Iranian History, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran. E-mail: thegoldensnow49@gmail.com

2. Corresponding Author, Associate Professor, Department of History, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran. E-mail: badelfar@gmail.com

3. Associate Professor, Department of History, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran. E-mail: hatami@hum.ikiu.ac.ir

Article Info Abstract

Article Type:
Research Article

Article History:
13, April, 2024

In Revised Form:
15, August, 2024

Accepted:
20, August, 2024

Published Online:
20, September, 2024

The relations between Iran and the Russian government during the Qajar period were always affected by Russia's economic-political colonial goals in Iran. It was in pursuit of these goals that the Russian government developed its economic, political and military influence in the northern regions of Iran, especially Guilan, in various ways during the Qajar period. They took various actions with the aim of dominating Iran's economy. One of the most important and effective measures was the establishment or support of Russian investment companies in Iran. With this description, in this research, the activity of one of the most important Russian companies active in Guilan, namely "Transport Insurance Company", is analyzed and investigated. Based on this, the main question of the research is what was the activity of this company during the Naseri period and what effect did it have on advancing the political-economic goals of the Russian government in Iran? Based on the findings of the research, the Russians, with the aim of penetrating Iran's economy (in order to achieve colonial goals), took various measures such as obtaining concessions, increasing trade with Iran, supporting Russian businessmen who did business with Iran, and such things. Investing in Iran by establishing or expanding the activities of Russian companies to Iran was one of the other actions of Russia. In this regard, various companies, such as transport insurance, were active in the field of trade with Iran. The Russian government supported this company and by buying most of its shares and helping to receive lucrative concessions from the Iranian government, helped to strengthen and continue the activities of this company in Iran. This government also managed to increase its influence and dominance in Iran's economy.

Keywords: Russia, Guilan, roads, transport insurance company

Cite this The Author(s): Ghiasi, F., Adelfar, B., Hatami, A (2024). Activities of the Russian Transport Insurance Company and its Role in Advancing Russia's Economic-Political Goals in Iran, Historical Sciences Studies Vol.16, No 1, Serial No.37 – Spring- Summer, (181-204). DOI:10.22059/jhss.2024.375058.473701



Publisher: University of Tehran Press

1. Introduction

The history of relations between Iran and Russia during the Qajar period is considered one of the most important subjects of contemporary Iranian history. Relations where the powerful Russian government was on one side and the Iranian government on the other side with the old military and political structure of the Qajar era, which was considered weak in terms of social and political structure. During the Qajar period, Russia pursued goals in its relations, including the expansion of its dominion and the development of lands and hitting England and France. It was in pursuit of these goals that Russia, after a period of conflict and military conflicts, imposed many colonial agreements on Iran and then separated many areas from Iran. But the Russians did not stop at land development in pursuit of their goals and in the second half of the 19th century, they implemented a new method of exploitation and colonization in competition with England, and that was to gain economic and political privileges. In this regard, they were able to take a large part of Iran's trade, especially in the northern regions and Gilan. The Russians made a lot of effort to get various concessions, establish commercial firm and companies in Iran. They invested in Iran in order to create a suitable platform for expanding their trade and commerce in Iran and in pursuit of its goals, the Russian government has always supported Russian businessmen and investors and helped Russian companies and investors to receive concessions. The Russian government also provided all-round support to Russian citizens when there were problems between franchise owners and companies with the Iranian government or Iranian citizens.

It was based on this background that many investment companies were launched to advance Russia's economic and political goals in Iran. One of the most important of these companies was the "Transport Insurance" company, which was established in 1308 AH and won the privilege of building the Bandar Anzali-Rasht-Qazvin-Tehran gravel road from the Iranian government. After some time, the Russian government bought a large part of the company's shares and became the major shareholder of this company. Based on this, in this research, by using the descriptive-analytical method and relying on research and documentary sources, we are looking for an answer to the main question, what was the activity of this company during the Naseri period and What effect did it have in advancing the political-economic goals of the Russian government in Iran? Based on the findings of the research, the Russians, with the aim of penetrating Iran's economy (in order to achieve colonial goals), took various measures such as obtaining concessions, increasing trade with Iran, supporting Russian businessmen who did business with Iran, and such things. Investing in Iran by establishing or expanding the activities of Russian companies to Iran was one of the other actions of Russia. In this regard, various companies, such as transport insurance, were active in the field of trade with Iran. The Russian government supported this company and by buying most of its shares and helping to receive lucrative concessions from the Iranian government, helped to strengthen and continue the activities of this company in Iran. This government also managed to increase its influence and dominance in Iran's economy.

Few serious sources have been written on the subject. Majid Golmohammadi and Mahmoud Seyed in the article "Iran and Russia's underdevelopment of imports and exports in the Qajar era", while examining the causes of Iran's underdevelopment in the Qajar era, and examining Iran's exports and imports, also addressed the issue of capitalism in the Qajar era. In this article, under the influence of Russia in Iran's economy, references have been made to Iranian and Russian companies active in the northern regions of Iran, which were active in Iran's trade with Russia from the beginning of the Qajar era to the end of this period. As

mentioned, this article only mentions the aforementioned companies and provides very brief explanations about them. In the article "People, Scholars and Development in the Qajar Era: Gilan Road", Mohammad Ali Kazembeigi has investigated the performance of the transport insurance company in the construction of the Gilan Road. Although this article is an independent research about the construction process of the mentioned road (which was only one of the activities of the mentioned company), it does not mention the other activities of the company. Yaser Karimi in his dissertation entitled "Political-economic situation of Gilan during the reign of Naser al-Din Shah Qajar" made brief references to the transport insurance company. In the thesis of Kulsoom Qadiri entitled "Investigation of the role of the Caspian Sea (ports of Gilan) on the interaction between Iran and Russia in the Qajar region", there are only brief references to the construction of the Anzali road to Tehran by the transport insurance company.



فعالیت‌های شرکت روسی بیمه حمل و نقل و نقش آن در پیشبرد اهداف اقتصادی - سیاسی روسیه در ایران

فرزانه غیائی^۱، باقرعلی عادل‌فر^۲، امیرحسین حاتمی^۳

۱. دانش آموخته دکتری رشته تاریخ ایران بعد از اسلام، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی، قزوین، ایران، رایانامه: thegoldensnow49@gmail.com
۲. نویسنده مسئول، دانشیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی، قزوین، ایران، رایانامه: badelfar@gmail.com
۳. دانشیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی، قزوین، ایران، رایانامه: hatami@hum.ikiu.ac.ir

اطلاعات مقاله چکیده

نوع مقاله:

علمی - پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۳/۰۱/۲۵

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۳/۰۵/۲۵

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۳/۰۵/۳۰

تاریخ انتشار:

۱۴۰۳/۰۶/۳۰

مناسبات ایران و دولت روسیه در طول دوره قاجار همواره متأثر از اهداف استعماری اقتصادی - سیاسی روسیه در ایران بوده است. در پیگیری همین اهداف بود که این دولت در دوره قاجار به طرق مختلف نفوذ اقتصادی، سیاسی و نظامی خود را در مناطق شمالی ایران به‌ویژه گیلان توسعه داد. آنها با هدف تسلط بر اقتصاد ایران به اقدامات مختلفی دست زدند. یکی از مهم‌ترین و مؤثرترین این اقدامات تأسیس و یا حمایت از شرکت‌های سرمایه‌گذار روسی در ایران بود. با این وصف در این پژوهش تلاش می‌گردد فعالیت یکی از مهم‌ترین شرکت‌های روسی فعال در گیلان یعنی «شرکت بیمه حمل و نقل»، مورد تحلیل و بررسی قرار گیرد. بر این مبنای پرسش اصلی تحقیق آن است که فعالیت این شرکت در بازه زمانی دوره ناصری به چه صورت بود و چه تأثیری بر پیشبرد اهداف سیاسی - اقتصادی دولت روسیه در ایران داشت؟ بر مبنای یافته‌های پژوهش روس‌ها با هدف نفوذ در اقتصاد ایران (به منظور وصول به اهداف استعماری)، به اقدامات مختلفی نظیر کسب امتیازات، افزایش تجارت با ایران، حمایت از تجار روسی که با ایران تجارت می‌کردند و اموری از این قبیل پرداختند. سرمایه‌گذاری در ایران با احداث و یا گسترش فعالیت شرکت‌های روسی به ایران، از دیگر اقدامات روسیه بود. در این راستا شرکت‌های مختلفی نظیر بیمه حمل نقل در این برهه در عرصه تجارت با ایران به فعالیت پرداختند. دولت روسیه با حمایت از این شرکت و با خریداری بیشترین سهام آن و نیز کمک به دریافت امتیازات پرسود از دولت ایران، از یکسو به تقویت و ادامه حیات این شرکت در ایران کمک کرد و از سوی دیگر موفق شد بر نفوذ و تسلط خود در اقتصاد ایران بیفزاید.

واژه‌های کلیدی: روسیه، گیلان راه‌ها، شرکت بیمه حمل و نقل.

استناد: غیائی، فرزانه؛ عادل‌فر، باقرعلی؛ حاتمی امیرحسین (۱۴۰۳). فعالیت‌های شرکت روسی بیمه حمل و نقل و نقش آن در پیشبرد اهداف اقتصادی - سیاسی روسیه در ایران، پژوهشهای علوم تاریخی، سال ۱۶، شماره ۱، بهار و تابستان، شماره پیاپی ۳۷-۲۰۴ (۱۸۱-۲۰۴).

DOI:10.22059/jhss.2024.375058.473701

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران



۱. مقدمه

تاریخ مناسبات ایران و روسیه در دوره قاجار یکی از فصول مهم تاریخ معاصر ایران به شمار می‌آید. مناسباتی که یک سوی آن دولت مقتدر روس داشت و سوی دیگر آن ایرانی با ساختار کهنه نظامی و سیاسی عهد قاجار که از نظر ساختار اجتماعی و سیاسی ضعیف به شمار می‌رفت. روسیه در دوره قاجار در روابط خود اهدافی از جمله گسترش سلطه و توسعه اراضی و ضربه زدن به انگلیس و فرانسه را دنبال می‌کرد. در پی همین اهداف بود که روسیه پس از یک دوره کشاکش و درگیری‌های نظامی عهدنامه‌های استعماری زیادی را به ایران تحمیل نمود و در پی آن بسیاری از مناطق را از ایران منتزع ساخت؛ اما روس‌ها در پی اجرای مقاصد خود به توسعه اراضی اکتفا نکردند و در نیمه دوم قرن نوزدهم روش جدیدی از بهره‌کشی و استعمار را در رقابت با انگلیس به اجرا گذاشتند و آن کسب امتیازات اقتصادی و سیاسی بود. در همین راستا آنها توانستند بخش زیادی از تجارت ایران را به‌ویژه در مناطق شمالی و گیلان در دست خود گیرند. روس‌ها تلاش زیادی برای به دست آوردن امتیازات مختلف، تأسیس تجارتخانه و شرکت در ایران انجام دادند. آنها به منظور ایجاد بستر مناسب برای گسترش تجارت و بازرگانی خود در ایران، اقدام به سرمایه‌گذاری در ایران نموده و دولت روسیه نیز در پی اهداف خود، همواره از تجار و سرمایه‌گذاران روس حمایت کرده و در دریافت امتیاز برای شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران روسی از هیچ کوشش فروگذار نمی‌نمود و در هنگام بروز مشکل میان صاحبان امتیاز و کمپانی‌ها (که تبعه روسیه بودند) با دولت ایران و یا اتباع ایران حمایت همه جانبه‌ای از اتباع خود به عمل می‌آوردند.

بر مبنای همین زمینه بود که شرکت‌های سرمایه‌گذار متعددی برای پیشبرد اهداف اقتصادی و سیاسی روسیه در ایران راه‌اندازی شد. یکی از مهم‌ترین این شرکت‌ها، شرکت «بیمه حمل و نقل» بود که در سال ۱۳۰۸ هجری تأسیس و امتیاز ایجاد راه شوسه بندر انزلی - رشت - قزوین - تهران را از دولت ایران کسب کرد. دولت روسیه پس از چندی، بخش زیادی از سهام شرکت را خرید و به سهام‌دار عمده این شرکت تبدیل شد. بر این مبنای این پژوهش با استفاده از روش توصیفی - تحلیلی و تکیه بر منابع پژوهشی و اسنادی، به دنبال پاسخ به این پرسش اصلی هستیم که فعالیت این شرکت در بازه زمانی دوره ناصری به چه صورت بود و چه تأثیری بر پیشبرد اهداف سیاسی - اقتصادی دولت روسیه در ایران داشت؟ بر مبنای یافته‌های پژوهش روس‌ها با هدف نفوذ هرچه بیشتر در اقتصاد ایران، به اقدامات مختلفی نظیر کسب امتیازات، افزایش تجارت با ایران، حمایت از تجار روسی که با ایران تجارت می‌کردند و اموری از این قبیل پرداختند. سرمایه‌گذاری در ایران با احداث و یا گسترش فعالیت شرکت‌های روسی به ایران، از دیگر اقدامات روسیه بود. در این راستا شرکت‌های مختلفی نظیر بیمه حمل نقل در این برهه در عرصه تجارت با ایران به فعالیت پرداختند. دولت روسیه با حمایت از این شرکت و با خریداری بیشترین سهام آن و نیز کمک به دریافت امتیازات پرسود از دولت ایران، از یکسو به تقویت و

ادامه حیات این شرکت در ایران کمک کرد و از سوی دیگر موفق شد بر نفوذ و تسلط خود در اقتصاد ایران بیفزاید.

اما در باب پیشینه پژوهش باید گفت مجید گل‌محمدی و محمود سید در مقاله «توسعه‌نیافتگی واردات و صادرات ایران و روسیه در عصر قاجار (۱۳۰۴-۱۱۷۴ ه.ش)»، ضمن بررسی علل توسعه‌نیافتگی ایران در دوران قاجار و بررسی صادرات و واردات ایران، به مسئله سرمایه‌داری در عصر قاجار نیز پرداخته‌اند؛ در این میان ذیل نفوذ روسیه در اقتصاد ایران، به شرکت‌های ایرانی و روسی فعال در مناطق شمالی ایران که از ابتدای دوران قاجار تا پایان این دوره در زمینه تجارت ایران با روسیه فعالیت داشته‌اند، اشاراتی صورت گرفته است. همان‌گونه که ذکر شد این مقاله تنها به شرکت‌های مزبور اشاره نموده و توضیحات بسیار مختصری در باب آنها ارائه کرده است. محمدعلی کاظم‌بیگی در مقاله «مردم، علما و توسعه در عصر قاجاریه: راه گیلان» به بررسی عملکرد شرکت بیمه حمل و نقل در زمینه ساخت راه گیلان پرداخته است. این مقاله اگرچه پژوهشی مستقل در باب روند ساخت راه مذکور (که تنها یک مورد از فعالیت‌های شرکت مزبور بود) است، اما از سایر فعالیت‌های شرکت سخنی به میان نمی‌آورد. یاسر کریمی گیلایه در پایان‌نامه خود با عنوان «وضعیت سیاسی - اقتصادی گیلان در دوره سلطنت ناصرالدین‌شاه قاجار (۱۳۱۳-۱۲۶۴ ه.ق)» اشارات مختصری به شرکت بیمه حمل و نقل داشته است. در پایان‌نامه کلثوم قدیری لشکاجانی با عنوان «بررسی نقش دریای خزر (بنادر گیلان) بر تعامل بین ایران و روسیه در دوره قاجار» نیز تنها اشارات کوتاهی به احداث راه انزلی به تهران توسط شرکت بیمه حمل و نقل کرده است.

۲. زمینه تاریخی

گیلان از ابتدای عصر قاجار به سبب نقش تعیین‌کننده در تولید ابریشم به عنوان یکی از اساسی‌ترین کالاهای تجاری ایران و همچنین به سبب آنکه در مسیر تجارت خارجی ایران قرار داشت، از اهمیت بسزایی برخوردار بود. ارتباط گیلان با دریای خزر و وجود بندر مهم انزلی در آن ایالت موجب اهمیت دو چندان گیلان شده بود؛ اما به رغم موقعیت برجسته تجاری و ارتباطی، گیلان از راه‌های ارتباطی مناسبی (میان این ایالت با پایتخت و سایر نقاط مرکزی ایران) برخوردار نبود. از سوی دیگر، روس‌ها تا دوران ناصری موفق شده بودند تسلط خود را بر سرزمین‌های شمالی ایران تثبیت نمایند و تجارت و همچنین ترانزیت کالاهای ایرانی و سایر سرزمین‌های شرقی را به روسیه و قاره اروپا را تحت کنترل خویش درآورند. در این میان کشمکش و رقابت همیشگی روس‌ها با انگلیس در ایران و همچنین توسعه صنعتی روسیه و نیاز صنایع آن کشور به مواد اولیه تولید شده در ایران و نیز بازار فروش مناسب ایران، ضرورت توجه به مسیرهای ارتباطی خشکی و دریایی در ایران را ایجاب می‌نمود. بر این اساس روس‌ها توجه زیادی به ساخت راه ارتباطی در ایران و اتصال این مسیرها به دریای خزر داشتند. در این میان ایالت گیلان به سبب استقرار مهم‌ترین بندر دریای خزر یعنی بندر انزلی در سواحل آن که بارانداز

مهم روس‌ها برای صادرات و واردات بود، در مرکز توجه آنها قرار گرفت. با توسعه و تسلط بازرگانی و اقتصادی روسیه بر نیمه شمالی ایران، به جهت دسترسی آسان‌تر و بهتر به بازار در حال رشد تهران، گسترش و توسعه ترانزیتی ایالت گیلان و بندر انزلی برای روس‌ها در صدر اهمیت قرار داشت. به عقیده روس‌ها سایر مسیرهای ارتباطی کاروان‌رو ایران از ظرفیت لازم جهت افزایش صدور کالاهای تجاری روسیه برخوردار نبودند. علاوه بر این احداث مسیر تجاری و ترانزیتی در مسیر مهم انزلی - رشت - قزوین - تهران، موجب گسترش اقتدار سیاسی، نظامی و اقتصادی روسیه بر ایران می‌گردید (عظیمی دوبخشتری، ۱۳۸۱: ۹۰). مجموعه این عوامل لزوم توجه روسیه به این حوزه و سرمایه‌گذاری در این عرصه جهت رونق و بهبود آن را ضرورت می‌بخشید. مسیر انزلی به تهران در ابتدای دوران قاجار به سبب وجود مشکلات متعدد پاسخگوی عبور و مرور مسافری و تجارت نبود و این مسئله از دید روس‌ها دور نمانده بود. چنانچه دولت ایران خود به این مسئله واقف بود، اما به علل مختلف حاضر به رسیدگی به وضعیت مذکور نبود. قرار داشتن مرداب‌ها، جنگل‌های گسترده و وجود کوهستان‌های صعب‌العبور، از جمله موانع طبیعی موجود در این مسیر بود؛ علاوه بر این، اتصال مسیر انزلی به قزوین با مسیر تجاری تبریز که از مسیرهای تجاری و ترانزیتی مهم و مورد توجه روس‌ها بود از دیگر علل اهمیت و توجه ویژه این مسیر برای روس‌ها بود. روس‌ها مجموعه عوامل فوق را مدنظر داشتند. از این رو به برنامه‌ریزی جهت بهبود وضعیت ارتباطی با ایران در مسیرهای دریایی و خشکی پرداختند.

مسیر ارتباطی قدیمی از تهران به انزلی، از قزوین و رشت می‌گذشت. در مسیر تهران به انزلی، مسافرین بایست پس از عبور از قزوین، به ترتیب از آقا بابا، سپس گردنه خزان، پاچنار، سرپل لوشان، منجیل، رودبار، رستم‌آباد، امامزاده هاشم، کهدم و رشت گذر نموده تا به پیربازار برسند؛ مسیر انزلی به قزوین از ارتفاعات صعب‌العبور کوهستان البرز عبور می‌کرد، سپس رشت را پشت سر می‌نهاد تا به پیربازار در سمت جنوب شرقی مرداب انزلی می‌رسید. مسافران و کاروان‌ها در این مسیر با مشکلاتی همراه بوده و مجبور بودند از گردنه‌های خطرناک و باریک، پل‌های شکسته و لرزان عبور کرده و نیز در این مسیر امکانات رفاهی چندانی دیده نمی‌شد (عزالدوله، ۱۳۶۳: ۳۰-۲۶؛ صنیع‌الدوله، ۲۵۳۶: ۶۵-۵۶).

در ادامه از پیربازار تا انزلی، جاده مستقیم و مناسبی وجود نداشت. درواقع به سبب مردابی بودن منطقه مسیر زمینی برای جابجایی وجود نداشت بنابراین، قایق‌های محلی کوچک، مسافرین و کالاها را از مرداب پیربازار به سوی کشتی‌های تجاری و مسافربری در انزلی می‌بردند. لازم به ذکر است که کشتی‌های بزرگ به سبب ترس از گرفتار شدن در گل و لای دهانه انزلی نمی‌توانستند در ساحل پهلو بگیرند؛ در این راستا با فاصله از مرداب در دریا لنگر انداخته و دوباره قایق‌های کوچک بودند که بارها و مسافران را به کشتی منتقل می‌کردند (فریزر، ۱۳۶۴: ۱۷۰-۱۶۹؛ داری تاد، ۱۳۸۸: ۳۷-۳۶).

به رغم اهمیت بسیار این راه در تجارت ایران، دولت قاجار توجه چندانی به این مسیر نداشت. در دوره فتحعلی‌شاه اقدامات محدودی برای مرمت این مسیر و ایجاد کاروانسرا در میانه مسیر صورت گرفت که به نظر می‌رسد چندان کارگشا نبوده است زیرا منابع همچنان از وضعیت نامناسب راه‌ها سخن گفته‌اند (Fraser, 1836:486-489, Monteith, 1833:17)، ناصرالدین‌شاه، ۱۳۷۶: ۱۴). در دوران محمدشاه نیز تلاشی برای بهبود وضعیت راه تجاری مناطق شمالی صورت نگرفت. دلیل عمده این مسئله دخالت‌ها و نفوذ روسیه در مناطق مذکور بود. از آنجا که در سال ۱۲۲۰ ق روسیه از طریق دریای خزر به گیلان حمله کرده بود (دنبلی، ۱۳۵۱: ۱۵۹-۱۵۸) و همچنین به سبب آنکه بر اساس عهدنامه ترکمنچای ایران از استقرار بحریه نظامی و سپس تجاری در آب‌های خزر محروم شده بود، ایران هیچگونه توانایی برای مقابله با نفوذ یا حملات روس‌ها به ایالات شمالی را نداشت. تأسیس کنسولگری روسیه در رشت که به اجبار آن دولت و با وجود مخالفت دولت ایران صورت گرفته بود، وضع را برای ایران بغرنج‌تر کرده بود. در این میان تلاش روسیه برای جذب ساکنان این ایالت برای پذیرفتن تابعیت آن دولت دستاویزی برای دخالت و نفوذ بیشتر روسیه در ایالت گیلان از طریق مذکور بود. روسیه به این طریق در تلاش برای به دست آوردن اراضی در ایالات شمالی ایران از جمله ایالت گیلان بود. به سبب وضعیت مذکور تعمیر و ساختن راه‌هایی که از این نواحی به مناطق مرکزی کشور ختم می‌شدند، خطر ورود نیروهای روسیه از طریق دریا و سپس حمله به نواحی مرکزی و از جمله تهران را افزایش می‌داد و همین امر یکی از علل مهم اهمال عمده شاهان قاجار در تعمیر وضعیت راه‌های منتهی به شمال ایران بود. برای نمونه میرزاملکم خان ذکر می‌کند که دولتمردان ایران عقیده داشتند راه گیلان به سبب مقابله با ورود ارتش روس (از طریق مذکور) به ایران نباید ساخته شود (ناظم الدوله، ۱۳۸۱: ۱۹۸). زمانی حساسیت شاهان قاجار در این زمینه را بهتر درک می‌کنیم که هرگونه تلاش ایران برای ایجاد استحکامات دفاعی در سواحل شمالی خزر با مخالفت روسیه مواجه شده و آن را رفتاری خصمانه علیه خویش تلقی می‌کردند. یکی از نمونه‌های این مشکل در سال ۱۲۷۰ ق روی داد. زمانی که دولت ایران تصمیم گرفت مهندسی فرانسوی به نام بوهلر را به منظور بررسی ولایات ساحلی خزر و ایجاد اقداماتی در زمینه افزایش موقعیت دفاعی آن مناطق به سواحل گیلان بفرستد، سفارت روسیه در تهران، سفر بوهلر را به تعویق انداخت و مانع حرکت وی شد (بهر، ۱۳۵۷: ۲۸-۲۵). به سبب علاقه و توجه ویژه روسیه به گیلان، این باور قاجارها تا زمان ناصرالدین‌شاه نیز تداوم یافت. این شرایط موجب وخیم‌تر شدن وضعیت راه تجاری قزوین به انزلی شد؛ به طوری که در پایان دهه ۱۲۷۰ ق مسیر مذکور به «راه جهنم دره» معروف بود (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۲۰۴-۲۰۳؛ بهر، ۱۳۵۷: ۱۱).

در مقابل دولت روسیه تلاش بسیاری داشت تا دولت ایران را راضی کند که نسبت به تعمیر مسیر مذکور و بهبود وضعیت ارتباطی در ایالت گیلان، اقداماتی انجام گیرد؛ اما دولت ایران همچنان نسبت به این امر بی‌توجهی بود و به خواسته‌های نمایندگان سیاسی روسیه در ایران

توجهی نمی‌کرد. حتی هنگامی که یکی از دولتمردان در این زمینه اقدامی انجام می‌داد با توییح دولت مواجه می‌شد. به گفته ابوت در حدود سال ۱۲۷۶ ق والی گیلان در پی درخواست نماینده روسیه در آن ایالت، نسبت به پاکسازی بستر یکی از رودخانه‌ها جهت تسهیل در امر حمل و نقل اقدام نمود؛ همچنین برخی راه‌های اطراف شهر رشت نیز توسط وی مرمت گردید. هنگامی که ناصرالدین‌شاه از این عمل آگاه شد، حاکم گیلان را توییح نمود (ابوت، ۱۳۹۸: ۳۹۳).

با اینکه مشکلات مربوط به دخالت و نفوذ روس‌ها در ایالات شمالی و از جمله گیلان مانع از رسیدگی به وضعیت راه‌های ارتباطی در این سامان بود، اما مشکلاتی دیگر دولت ایران را در نهایت به تعمیر راه‌ها مجبور نمود. درآمد گمرکات ناشی از افزایش تجارت با روسیه که در نظر دولت قاجار بسیار مهم بود و همچنین مشکلاتی که در همین سال‌ها در گیلان روی داد از جمله موارد مذکور بود. افزایش مالیات در گیلان و کمبود مواد غذایی به شورش مردم و آشفتگی وضعیت آن ایالت در سال ۱۲۷۸ ق منجر گردید. در پی این مشکل که یکی از علل اساسی آن کمبود ارزاق در گیلان بود، دولت به این نتیجه رسید که در صورت وجود مسیر ارتباطی مناسب احتمال تکرار این مشکل در گیلان کمتر خواهد شد؛ در این راستا در عقیده پیشین تجدید نظر کرده و نخستین تلاش‌ها برای رسیدگی به مسیر تجاری قزوین به انزلی در دوران ناصرلی آغاز گردید.

ناصرالدین‌شاه پیش از عملی نمودن تصمیم خود (در جهت اصلاح مسیر انزلی به قزوین) ابتدا تصمیم گرفت با اعزام مهندسانی به گیلان و دریافت گزارش‌هایی از وضعیت منطقه، مسیرهای احتمالی، برآورد هزینه، خطرات و مشکلات موجود و مسائلی از این قبیل آگاه شده و سپس تصمیمات لازم را اخذ نماید. در این راستا طی دو دهه، افراد مختلفی شامل بهلر فرانسوی، ابراهیم آقا و سلیمان خان مهندس به جهت شناسایی منطقه و تهیه گزارش به گیلان اعزام شدند (رشتی، ۲۵۳۵: ۴۸-۱۴؛ بهلر، ۱۳۵۷: ۳۱-۵). نخستین اقدام در جهت مرمت مسیر مذکور در دوران حکومت امیر اصلاخان مجدالدوله بر گیلان صورت گرفت. اقدامات بعدی نیز به تدریج صورت گرفت (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱۰۰؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۱۸۴۱/۳-۱۸۴۰؛ رایینو، ۱۳۵۷: ۸۰-۷۸).

با این حال این اقدامات مشکلات را به کلی رفع نکرد؛ زیرا پس از آن منابع همچنان از وضعیت نابسامان مسیرهای مذکور سخن گفته‌اند. فعالیت‌هایی که در این زمینه صورت می‌گرفت همگی کوتاه مدت و ناقص بودند. تا اینکه شرکت‌های خارجی به عرصه وارد شده و پیشنهاد سرمایه‌گذاری دادند. روسیه که به علل مختلفی خواهان توسعه وضعیت ارتباطی گیلان بود، یکی از پیشنهاد دهنده‌ها بود. همان‌گونه که گفته شد روابط تجاری تنگاتنگ گیلان با روسیه مهم‌ترین علت بود. گیلان در این دوران به یکی از تولیدکنندگان مهم محصولات کشاورزی متناسب با بازار روسیه تبدیل شده بود؛ ابریشم، برنج، توتون و سایر اقلام کشاورزی از جمله محصولات بودند که در گیلان تولید شده و به بازارهای روسیه صادر می‌شدند؛ در این راستا بهبود وضعیت راه‌های ارتباطی این نواحی به منظور صادرات یکی از مسائل مهمی بود که باید

مدنظر قرار می‌گرفت. در این میان رقابت و کشمکش با انگلیس که در ایران به شدت فعال بود (بنگرید به ناطق، ۱۳۷۳: بخش یکم) و با کسب امتیازات مختلف به توسعه نفوذ می‌پرداخت، یکی دیگر از علل توجه روسیه به این مسئله بود.

گفته شده در سال ۱۳۰۵ ق فعالیت‌های وزیر مختار بریتانیا در تهران توجه سیاست‌مداران روس را به خود جلب کرده و راهکارهایی برای گسترش ارتباط ایران و روسیه ارائه داده بودند. یکی از این راهکارها تسهیل حمل و نقل با تأسیس شرکت‌های کشتی‌رانی روسی در دریای خزر بود. پیشنهاد شد روسیه به حمایت از تجار و بازرگانان آن کشور در ایران پرداخته و با تسهیل حمل و نقل و فعالیت‌هایی در این زمینه به مقابله با فعالیت بریتانیا در ایران و سپس پیشی گرفتن از تجارت بریتانیا در ایران پرداخته شود (گزارش‌های سیاسی علاءالملک، ۱۳۶۲: ۱۶۰-۱۵۷).

به این ترتیب، نیکلاس دالگوروکی وزیر مختار روسیه در تهران، در راستای توسعه تجارت روسیه با ایران با دربار قاجار وارد مذاکره شد. وی درخواست‌هایی در جهت تسهیل ارتباط و تجارت مناطق شمالی ایران با روسیه مطرح نمود. از جمله درخواست‌های مذکور شامل ایجاد اسکله، بارانداز، ایجاد امکانات و تجهیزات بندری در انزلی بود؛ علاوه بر این درخواست شد با ورود شناورهای روسی به مرداب انزلی و همچنین رودخانه‌های منتهی به این مرداب و از جمله سفیدرود موافقت شود. از دیگر خواسته‌های او دریافت امتیاز ساخت راه شوسه میان بندر انزلی و تهران بود. گفته شده امین السلطان و شاه که در تدارک سفر به فرنگستان بودند، به منظور آنکه عجالاً وزیر مختار روسیه را ساکت کنند، با درخواست‌های وی موافقت کردند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۴۸: ۹۳).

۳. شرکت بیمه حمل و نقل

بر مبنای همین زمینه تاریخی بود که در سال ۱۳۰۷ ق لازارس پولیاکوف، یک یهودی سرمایه‌دار روسی از ناصرالدین‌شاه خواستار امتیاز احداث راه آهن سراسری شد که نتیجه‌ای در بر نداشت (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۲۳؛ Entner، ۱۹۶۵: ۳۰)؛ اما در نهایت در اول جمادی‌الاول ۱۳۰۸ ق موفق شد امتیاز تأسیس شرکت بیمه حمل و نقل ایران را از دربار قاجار دریافت دارد^(۱) (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۵۳-۳۵۲). به موجب قرار داد مذکور ایران موظف بود، حمل و نقل کالاهای تجاری خود را به شرکت بیمه حمل و نقل واگذار نماید. در مقابل شرکت بیمه بایست در ده سال نخست پس از قرارداد سالانه مبلغ سیصد تومان به دولت ایران پرداخت کند؛ سپس در ده سال دوم سالانه پانصد تومان و در سال‌های پس از پایان دومین دهه بایست به مدت هفتاد و پنج سال، سالانه هزار تومان پرداخت نماید (لیتن، ۱۳۶۹: ۹۹؛ مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۰۶، ک ۲۰، پ ۹، ۱۴ و ۱۵ و ۱۶). از دیگر مفاد قرارداد این بود که جز شرکت بیمه حمل و نقل و شرکایش هیچ کس حق تأسیس و ایجاد شرکت بیمه در سرزمین ایران را نداشت؛ دفتر مرکزی کمپانی بیمه حمل و نقل در مسکو قرار داشت و قزوین نیز مرکز دفتر شرکت در ایران بود و در شهرهایی مانند رشت نیز شعبه فعالیت داشت (لندور، ۱۳۸۸: ۵۹).

بر اساس امتیاز مذکور، تنها شرکت حق حمل و نقل محصولات تجاری و بازرگانی را در ایران دارا بود. شرکت بدین منظور چاروادار کرایه کرده و محصولات تجاری را از سایر نقاط به سواحل دریای خزر و بندر انزلی حمل می‌نمود. از دیگر حقوق شرکت، حمل و نقل بسته‌ها و کالاهای پستی در اقصی نقاط کشور بود. بر این اساس هرکس قصد ارسال بسته‌ای از شهری به شهر دیگر و یا ارسال به خارج از ایران را داشت، بایست این کار را از طریق شرکت حمل و نقل انجام می‌داد. بدین ترتیب با اداره پست ایران اختلاف منافع و تداخل حقوق داشت و معمولاً دچار مشکلات و درگیری‌هایی با یکدیگر می‌شدند (لیتن، ۱۳۶۹: ۱۰۱-۹۹).

در ادامه شرکت بیمه حمل و نقل خواستار امتیاز احداث راه شوسه میان انزلی تا قزوین نیز شد؛ اگرچه ناصرالدین‌شاه در ابتدا با این درخواست مخالفت داشت ولی شرکت در نهایت در ذی‌حجه سال ۱۳۱۰ ق موفق به دریافت امتیاز احداث این مسیر به مدت ۹۹ سال گردید (اعتمادالسلطنه، ۱۳۴۵: ۸۱۰؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۴۸: ۱۳۶). عدم مخالفت ناصرالدین‌شاه از آن جهت بود که قصد نداشت این مسیر را به‌طور کامل تحت اختیار روس‌ها قرار دهد؛ اما هنگامی که تحت فشار روس‌ها به ناچار قبول کرد، تصمیم گرفته شد عده‌ای از سرمایه‌گذاران ایرانی نیز در ساخت این مسیر سهیم شوند؛ بنابراین پس از رایزنی‌هایی با سفارت روسیه، قرار شد کمپانی متشکل از سرمایه‌داران روسی و ایرانی تشکیل شده و این مسیر توسط کمپانی مذکور ساخته شود. در این راستا در سال ۱۳۱۰ امتیاز ساخت راه قزوین به انزلی به شرکتی متشکل از تعدادی از رجال دربار نظیر امین السلطان و امین‌الدوله، باقر سعدالسلطنه،^(۲) بیگلریگی رشت و شرکت بیمه حمل و نقل تحت مدیریت آناتولی نیکالایویچ بستلمان واگذار شده و قراردادی در این زمینه منعقد شد. لازم به ذکر است در قرارداد جدید منعقد، دست شرکت بیمه برای انجام تمامی امور راه‌سازی به تنهایی بازگذاشته شد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۲، ق، ک ۲۵، پ ۷، ۴۲).

بر اساس قراردادی که میان طرفین منعقد شده بود، قرار شد شرکت تازه تأسیس که مرکب از سرمایه‌داران ایرانی و روسی بودند، با سرمایه ایرانی و روسی راه مذکور را بسازند. مدت زمان امتیاز مذکور نود و نه سال بود. دولت ایران بر اساس قرارداد نمی‌بایست تا مدت نود و نه سال از شرکت مذکور هیچ گونه مالیاتی دریافت می‌نمود. در مقابل نباید عرض راهی که توسط شرکت ساخته می‌شد از سه متر کمتر می‌شد؛ همچنین در مسیرهایی که امکان تعریض راه وجود داشت، لازم بود عرض راه بیشتر از سه متر مدنظر قرار داده می‌شد. علاوه بر این در امتیازنامه مذکور آمده بود که اگر در آینده دولت تصمیم بگیرد در میانه تهران تا قزوین و سواحل دریای خزر راهی جدید بسازد، حق ترجیح با شرکت خواهد بود (جمال‌زاده، ۱۳۷۶: ۱۰۱).

بر اساس فصل نخست از متن قرارداد میان پولیاکوف و دولت قاجار، کمپانی حمل و نقل بایست شرکتی متشکل از سرمایه‌گذاران ایرانی و روسی تأسیس می‌نمود. در متن قرارداد تصریح شده بود «شرکت بیمه حمل و نقل در ایران مختار است که صاحبان روس و ایران را برای مداخله بر این عمل دعوت نموده به اتفاق ایشان شراکتاً احداث راه نمایند». بر اساس قرار داد

باید امور مقدماتی مربوط به شروع طرح، از یک ماه پس از امضای قرار داد آغاز می‌شد و شش ماه بعد بایست راه‌سازی آغاز می‌گردید؛ علاوه بر این ظرف مدت دو سال کار ساخت مسیر باید به انتها می‌رسید در غیر این صورت امتیاز لغو می‌گردید و هر آنچه شرکت در ایران داشت و همچنین از مقدار از مسیر که ساخته شده بود، در اختیار دولت ایران قرار می‌گرفت. در ششمین فصل قرارداد به درآمد ناشی از امتیاز و نحوه تقسیم آن پرداخته شده بود (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۲، ک ۲۵، پ ۷، ۵۸).

سهامداران شرکت بیمه حمل و نقل، عده‌ای از تجار و بازرگانان و همچنین صاحبان صنایع در روسیه بودند که با ایران روابط تجاری داشته و یا قصد برقراری ارتباط تجاری داشتند. علاوه بر این ذکر شده است که تجار و سرمایه‌گذاران روسیه تحت فشار دولت روسیه اقدام به خرید سهام شرکت مذکور نمودند. لازم به ذکر است که سرمایه‌گذاران در شرکت بیش از ۱۰۰۰۰۰۰ روبل سرمایه‌گذاری نموده بودند (Hotz, 1899:345) چنانچه ذکر شد بر اساس فصل پنجم این قرارداد شرکت موظف بود، ظرف شش ماه فعالیت‌های راه‌سازی را آغاز نماید. بر این اساس تا جمادی‌الاول ۱۳۱۱ ق شرکت فعالیت‌های راه‌سازی را آغاز نموده بود (کاظم بیگی، ۱۳۸۵: ۱۸)، اما در ادامه مشکلاتی داخلی و خارجی به ادامه روند کار لطماتی وارد نمود. کاهش بهای نقره در سطح بین‌المللی، شیوع بیماری‌ها و نیز مخالفت‌های پدید آمده از سوی برخی افراد متنفذ در گیلان از جمله مشکلاتی داخلی و خارجی بود که در این مسیر روی داد و در ادامه روند کار وقفه ایجاد نمود. برای نمونه در سال ۱۳۱۰ ق در ایالت گیلان وبا به شدت شیوع یافت. تا سال ۱۳۱۱ ق همچنان وبا در گیلان تداوم داشته و تلفات بسیاری گرفت؛ این مسئله نه تنها زندگی و امور روزمره در گیلان را دچار اختلال نموده بود، بلکه فعالیت‌های اقتصادی را به شدت تحت تأثیر نهاد. بدین ترتیب وضعیت گیلان به هیچ روی برای انجام فعالیت‌های شرکت بیمه حمل و نقل مناسب نمود (کاظم بیگی، ۱۳۸۵: ۱۸).

عامل دیگری که در فعالیت شرکت وقفه ایجاد نمود؛ کاهش جهانی ارزش نقره بود. این شرایط نامساعد که در آن دولت ایران و شرکت بیمه حمل و نقل نقشی نداشتند، تأثیر مهمی بر سرمایه شرکت نهاد. طی سال‌های ۱۳۰۸ تا ۱۳۱۱ قمری ارزش نقره به شدت کاهش یافت و کشورهای زیادی از جمله ایران و روسیه را متضرر ساخت. این مسئله نه تنها اقتصاد ایران را که بر نقره استوار بود تا حد زیادی تحت تأثیر نهاد، بلکه موجب کاهش شدید سرمایه دو شرکت بیمه حمل و نقل و بانک استقراضی که هر دو به پولی‌کف متعلق بودند، گردید. این امر نیز در ایجاد وقفه در فعالیت‌های شرکت تأثیر نهاد (Avery and Simmons, 1974:276,267-263/10؛ مستوفی، ۱۳۴۶: ۱/۱-۴۰۱-۳۹۶).

در جمادی‌الاول سال ۱۳۱۱ ق شرکت بیمه حمل و نقل یک خط کشتیرانی بخار در مرداب انزلی به راه انداخت. این خط به صورت منظم میان پیربازار و انزلی تردد می‌نمود. این طرح پیش از پدید آمدن مشکلات فوق به راه افتاده بود؛ اما پس از کاهش بهای نقره شرکت که دچار

کمبود سرمایه شده بود، از آنجا که پیشرفت کار به هزینه نیاز داشت، شرکت از پیشرفت کار بازماند و نتوانست هیچ اقدامی به عمل آورد. در این راستا پس از دو سال از عقد قرارداد، هیچ اقدام جدیدی در زمینه راه‌سازی صورت نگرفته بود. در این میان از آنجا که تجارت با روسیه و به طور کلی تجارت خارجی برای دولت قاجار اهمیت زیادی داشت، قرارداد را تمدید نمودند. بدین ترتیب در محرم ۱۳۱۳ ق در امتیاز شرکت تجدید نظر شد و قرارداد تا سال ۱۳۱۶ ق تمدید گردید. (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۵۴). همچنین در همین راستا بر اساس اسناد موجود در ۱ جمادی‌الثانی ۱۳۱۳ ق دولت ایران بنا به درخواست شرکت بیمه حمل و نقل، امتیاز تعمیق و لایروبی دهانه بندر انزلی را به شرکت محول نمود (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: ۱ جمادی‌الثانی ۱۳۱۳ ق، صندوق ۲۵، پوشه ۷).

پس از ورود شرکت به گیلان، به جهت آغاز فعالیت‌های راه‌سازی، عباس میرزا ملک آرا حکمران وقت گیلان، از سوی دربار قاجار موظف گردید که عملکرد و اقدامات شرکت را تحت نظر گیرد. (سپهر، ۱۳۶۸: ۳۶۵/۱). یکی از مواردی که لازم بود حاکم به آن توجه می‌نمود، ثبت کلیه اماکن و خانه‌هایی بود که از سوی شرکت در ایالت گیلان اجاره می‌شد. این املاک بایست در کارگزاری مهمان خارجه گیلان ثبت می‌شدند (کاظم بیگی، ۱۳۸۵: ۲۰-۱۹).

شرکت حمل و نقل پس از آغاز فعالیت‌های خود در ایران، به منظور تسهیل امور خویش، اقدام به تأسیس کارگاه‌های مختلفی در زمینه تولید چرخ‌های دستی یا فرغون، تعمیر ابزار کار، وسایل تراش آهن و پنج کوره قابل حمل، دستگاه آهنگری با دو کوره، کارگاه‌های سراجی و درودگری در رشت تأسیس کرد (لیتن، ۱۳۶۹: ۱۱۹).

در جمادی‌الثانی سال ۱۳۱۳ ق شرکت بیمه حمل و نقل فعالیت‌های راه‌سازی را آغاز کرد. شرکت برای شروع کار ششصد و پنجاه کارگر از خلخال استخدام کرد و از پیربازار شروع به ساخت راه نمود؛ اما کمی بعد به سبب اینکه شرکت تصمیم گرفت بخشی از راه را بر جاده قدیم بسازد، مشکلاتی آغاز شد. یکی از مشکلاتی که در این ایام روی داد، زمین‌هایی بود که در مسیر ساخت راه قرار داشته و متعلق به مردم بودند. قیمت این زمین‌ها که لازم بود از سوی شرکت‌ها خریداری شود، مشخص نبود. علاوه بر این شرکت در قبال این زمین‌ها تا پایان جمادی‌الاول هیچ پولی نیز به مردم پرداخت نکرده بود. این مسئله نیز به نگرانی‌هایی در زمینه فعالیت شرکت در ایران دامن زده بود. از این رو برای حل این مشکلات، همه منتظر ورود بستلمان (مدیر شرکت بیمه حمل و نقل در ایران) که قرار بود به زودی به گیلان سفر کند، بودند (کاظم بیگی، ۱۳۸۵: ۲۰).

با اینکه گیلان از دیرباز دارای مشکلات فراوانی از جهت مسیرهای ارتباطی بود و همواره مردم و تجار خواهان بهبود وضعیت مسیرهای ارتباطی و تجاری بودند، اما کار راه‌سازی توسط شرکت روسی در گیلان به سرعت مخالفت و انتقاد عده‌ای از تجار و علما را در پی داشت. در این راستا عده‌ای از مخالفین در نامه‌ای خطاب به امین السلطان صدراعظم وقت، نسبت به ساخت راه جدید

توسط شرکت در مسیر پیربازار تا امام زاده هاشم انتقاد کرده و خواستار رسیدگی به وضع موجود شدند:

«از ساختن راه شوسه که اسباب آبادی مملکت است، کمال تشکر داریم. از هر محلی بخواهند، خطی بکشند؛ همگی تمکین داشته، حرفی نداریم. ولی از پیربازار الی امامزاده هاشم که راه ساخته دولتی و ملتی است و اهالی گیلان برای حمل برنج و زغال و هیزم و سایر لوازم معاش راهی به غیر از این راه ندارند. اگر شوسه از این خط حالیه بشود، ضرر فوق‌العاده بر اهالی گیلان وارد خواهد شد...» (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: تلگرام، نمره ۹۶، غره جمادی‌الثانی ۱۳۱۳، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۲۱۲).

ناراضیان و منتقدان خواهان ساخت یک راه جدید و مجزا از راه قدیمی بودند. به‌طور کلی آنها از پرداخت حق عبور رضایت نداشتند. بر این اساس خواهان ساخت یک راه جدید و مجزا از راه قدیم توسط کمپانی بودند؛ بر اساس خواسته آنها در این صورت هر کس که تمایل داشت، می‌توانست با پرداخت حق عبور از راه جدید تردد کند و هرکس مایل نباشد و یا توانایی پرداخت حق عبور را نداشت، از راه قدیم برود. در این میان هیچ‌گونه اعتراضی دال بر مخالفت مردم با امتیاز مذکور دیده نمی‌شود؛ وضعیت نابسامان راه ارتباطی گیلان به قزوین و همچنین ناتوانی دولت مرکزی از ساخت و تعمیر مسیر مذکور باعث شده بود مردم با امتیاز مزبور مشکلی نداشته باشند (کاظم بیگی، ۱۳۸۵: ۲۱).

با افزایش ناراضی‌ها، در جمادی‌الثانی ۱۳۱۳ ق در شهر رشت، جلسه‌ای با حضور ملک آرا حاکم رشت، میرزاعلی اکبر خان کارگزار مهام خارجه در گیلان، کنسول روسیه، بستلمان مدیر شرکت بیمه حمل و نقل و همچنین عده‌ای از علما، تجار و بزرگان رشت برگزار گردید. در این جلسات بحث و گفتگو و رایزنی‌های لازم در باب مشکل فوق صورت گرفت؛ در باب حق العبور مسیر قرار شد مردم گیلان در میانه مسیر امام زاده هاشم تا رشت و از پیربازار تا رشت در هنگام حمل و نقل هرگونه کالای تجاری و غیرتجاری از پرداخت حق عبور معاف بوده و آزادانه در این مسیر تردد نمایند؛ در این راستا میان طرفین توافقی به شرح زیر حاصل گردید:

«محض رفاه حال اهالی گیلان، سرکار مسیو بستلمان در این مجلس محترم شرط نمود که از امامزاده هاشم الی رشت و از پیربازار تا رشت هر یک از اهالی رشت که در اینجا هستند در ذهاب و ایاب بخواهند در تمام این مسافت مذکوره خودشان سواره عبور نمایند و بارهایی که متعلق به خودشان است، با مال مکاری گیلانی حمل کنند ... از هر قبیل چوب آلات جنگلی که از ده به شهر وارد می‌شود و مال خالی برمی‌گردد، نباید چیزی بدهند. چنانچه صاحب مال برای خود جزئی خرید نماید و مقصود تجارت نباشد باید چیزی ندهد مگر آنکه بار تجارت وارد شهر شود و از شهر خارج شود از این تعهد خارج است؛ کالسکه و عراده معاف نیست. در مقابل این همراهی، حضرات اهالی گیلان متعهد شده‌اند... هرقدر زمین به جهت اصلاح اعوجاج راه از

پیربازار الی امامزاده هاشم لازم دارند، مجاناً بلاعوض داده شود...» (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۵۵۴).

یکی از مواردی که در توافقنامه فوق مورد نظر قرار گرفته بود، تضمین واگذاری زمین‌های مورد نیاز شرکت به منظور انجام امور راه‌سازی از سوی دولت بود. در این زمینه قرار شد زمین‌های خصوصی نیز توسط شرکت با قیمت عادلانه از مردم خریداری شود. همین امر مجدداً به بروز برخی مشکلات میان مردم و کمپانی منجر گردید. به نظر می‌رسد شرکت بدون جلب توافق اهالی اقدام به راه‌سازی در زمین‌های مردم نموده و این مسئله در ایجاد اعتراض به عملکرد دولت مؤثر بود. در این راستا صدراعظم به کارگزاری مهام خارجه گیلان تلگراف زده و خواستار رسیدگی به وضع موجود و حل مشکلات گردید (سپهر، ۱۳۶۸: ۳۶۶/۱).

با تمام تلاش دولت قاجار برای حل مشکلات پدید آمده و رسیدگی به انتقادات، مشکلات دیگری در مسیر راه‌سازی شرکت بیمه حمل و نقل بود. هرچند پس از تجدید قرارداد، شرکت با جدیت فعالیت‌های خود را آغاز کرد، اما به زودی متوجه شد که هزینه راه‌سازی بیش از مبالغی است که پیشتر پیش‌بینی و برنامه‌ریزی شده بود و سرمایه موجود کمپانی جوابگوی هزینه‌های مذکور نیست. بدین ترتیب کار دچار کندی شده و دوباره متوقف گردید (Hotz, 1899:345). توقف فعالیت‌های شرکت منجر به بروز شکایات و نارضایتی‌هایی از سوی تجار و اجاره‌داران گمرک گردید. در این راستا برخی دولتمردان وقت در سال ۱۳۱۵ قمری در زمینه مشکلات مذکور به وزیر مختار روسیه رجوع کرده و از وی خواهان رسیدگی به وضعیت شرکت و مشکلات مربوطه شدند (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۵ ق، صندوق ۳۰، پوشه ۸).

در این میان سیاست‌های دولت روسیه که بر توسعه روابط بازرگانی با ایران مبتنی بودند، به کمک کمپانی رسید. گفته شده در سال ۱۳۱۲ ق در روسیه برنامه‌هایی در جهت گسترش روابط بازرگانی با ایران در دستور کار دولت قرار گرفت. بر اساس این برنامه‌ها قرار شد بندرهای شمالی ایران و همچنین راه‌های شمال ایران که به روسیه منتهی می‌گردید با حمایت و سرمایه‌گذاری دولت روسیه ساخته و تعمیر گردد (Entner, 1965:41 پاورقی؛ Commercial Relations between Russia and Persia, 1894:205-206/16).

در سال ۱۳۱۵ ق هنگامی که پیشرفت کار شرکت بیمه حمل و نقل در ایران به مشکل برخورد و به سبب کمبود سرمایه متوقف گردید، دولت روسیه تصمیم گرفت با خریداری سهام شرکت به کمک کمپانی برخیزد. دولت روسیه با این شرط که شرکت حمل و نقل هرچه سریع‌تر فعالیت راه‌سازی در ایران را دوباره از سر گیرد، اقدام به خرید سهام کمپانی نمود. از آنجا که سرمایه شرکت همچنان برای شروع کار ناکافی بود، دولت روسیه کمی بعد مجدداً مقدار دیگری از سهام شرکت را خریداری کرده و به این ترتیب به بزرگ‌ترین سهام‌دار شرکت بیمه حمل و نقل تبدیل گردید (Hotz, 1899:345. Griffin, 1896:233). در این راستا شرکت بر اساس شرطی که دولت روسیه پیش از خرید سهام مطرح کرده بود، سریعاً و در همان سال ۱۳۱۵ ق کارهای مربوط به

راه‌سازی را با جدید از سر گرفت. بدین ترتیب با کمک‌های دولت روسیه که خواهان توسعه ارتباط تجاری با ایران بود و قصد داشت بازار نواحی شمالی ایران را به دست گیرد، شرکت جان دوباره گرفته و فعالیت‌های در ایران مجدداً آغاز گردید.

در نهایت و با وجود همه مشکلات پیش رو، شرکت فعالیت‌های راه‌سازی را ادامه داد و در سال ۱۳۱۷ ق آن را خاتمه داد. مسیرهای رشت به قزوین و قزوین به تهران که در حوزه امتیاز کمپانی حمل و نقل بودند در ربیع‌الثانی سال ۱۳۱۷ ق افتتاح شدند. بی‌تردید اگر کمک‌های دولت روسیه و سرمایه‌گذاری آن دولت در این امتیاز نبود، شرکت قادر نبود مسیرهای مذکور را به اتمام رسانده و به‌هدف خود نائل آید. این مسیر ۱۳۵ مایل طول داشته و گیلان را از طریق قزوین به سایر مناطق داخلی ایران متصل می‌نمود. البته این مسیر پس از احداث مشکلاتی داشت؛ از جمله عرض راه در همه جا یکسان نبود و این امر برای مسافران و تجار مشکلاتی در پی داشت. همچنین در مسیرهای کوهستانی و مناطق هموار، راه از عرض یکسان و قابل قبولی برخوردار نبوده است. به ویژه آنکه گاه عرض را به شدت باریک بود و تنها یک گاری یا ارابه می‌توانست از آن عبور کند (Hotz, 1899: 346).

امین‌الدوله که در همین ایام به گیلان سفر کرده است، در خاطرات سفر خود از مشکلات موجود در این مسیر سخن گفته است. به گفته وی جاده جدید ساخته شده توسط روس‌ها در برخی جاها به شدت باریک و تنگ بود و نیز گاه جاده خراب بود و گذر از آن مشکل بود؛ علاوه بر این در برخی موارد جاده باریک بوده و از کنار پرتگاه‌های خطرناک می‌گذشت و این امر جان مسافران را به خطر می‌انداخت. وی در ادامه می‌نویسد اگرچه مسیر جدید به شهرهای شمالی از جمله منجیل رونق بخشیده بود و وضعیت بازار شهر تا حد زیادی بهبود یافته بود اما وجود کارگرهای شرکت که غالباً از گرجی‌ها، روس‌ها، مسلمانان غازان و امثال آنها بودند، جزو اشرار و اوباش بوده و به ایجاد مشکلاتی در شهر دامن می‌زدند (امین‌الدوله، ۱۳۵۴: ۳۰).

مسیر ساخته شده دارای کیلومتر شمار و همچنین تابلوهایی بود؛ اما تابلوها به زبان روسی بودند که تنها به کار تجار و مسافری روسی یا افراد آشنا به این زبان می‌خورد؛ علاوه بر این میله‌هایی به منظور کنترل و اخذ راهداری به زبان روسی نیز در مسیر نصب شده بودند. بازرسان روسی نیز در میانه مسیر در راهدارخانه‌ها مستقر بودند و نسبت به اخذ عوارض از مسافران و امتعه تجاری اقدام می‌نمودند. علاوه بر این شرکت اقدام به ساخت پل‌های زیادی در این مسیر نموده بود. یکی از سیاحانی که در عصر مظفرالدین شاه از این مسیر عبور کرده است، از وجود شصت و یک پل در این مسیر سخن گفته است. به گفته وی از این تعداد سه پل بزرگ بود که پل منجیل با حدود ۱۵۰ متر طول از سایرین بزرگ‌تر بود و پنجاه‌وهشت پل دیگر کوچک بودند. به گفته وی این مسیر روزانه حدود ۲۷۰ تا ۳۰۰ پوند عوارض می‌گرفت (لندور، ۱۳۸۸: ۶۳-۶۰).

در هر صورت، این مسیر سود فراوانی برای روس‌ها داشت. دریافت عوارض سود کلانی به جیب صاحبان امتیاز که بزرگ‌ترین آنها دولت روسیه بود، سرازیر می‌کرد. به گفته عبدالحسین خان

سپهر مخارج احداث مسیر شوسه از بندر انزلی به تهران که توسط کمپانی بیمه حمل و نقل احداث و راه‌اندازی گردید، نزدیک به چهار کرور تومان بود؛ اما پس از ساخت این مسیر پیشنهاد اجاره راه به مبلغ سالیانه صد و پنجاه هزار تومان را نیز رد می‌کرد (سپهر، ۱۳۶۸: ۳۳۵/۱).

پس از بازگشایی راه جدید، کالاها با سرعت بیشتری نسبت به سابق در این مسیر جابجا می‌شدند. مسیر جدید انزلی تا رشت که چهار فرسخ مسافت داشت، با درشکه در مدت زمان سه ساعته طی می‌شد و کالاها در فاصله یک روزه در میان رشت و انزلی به مقصد می‌رسیدند. لازم به ذکر است که این مسیر جدای از مسیر آبی بود که از مرداب انزلی به پیربازار و سپس به ساحل می‌رسید و به سوی رشت می‌رفت؛ علاوه بر این کالاها در مسیر رشت به تهران نیز که حدود ۶۰ فرسخ مسافت داشت، بین دوازده تا چهارده روز منتقل می‌شدند (جمال‌زاده، ۱۳۷۶: ۴۹-۴۸).

این مسیر کوتاه‌ترین مسیری بود که کالاها را به تهران منتقل می‌کردند. در این راستا روس‌ها از چند جهت از این مسیر سود می‌بردند؛ یکی راه کوتاه و سرعت انتقال اجناس و کالاهای روس به پایتخت و نقاط مرکزی ایران بود. دیگری دریافت حق‌العبور گزاف از تجاری که از این مسیر عبور می‌کردند، به‌ویژه تجار ایرانی بود؛ و در نهایت ترانزیت کالاهای صنعتی روسیه از طریق مسیر جدید به تهران با کمترین سرعت ممکن بود. بدین ترتیب سریع‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر تجاری حوزه شمال ایران در چنگ روس‌ها قرار داشت؛ از این طریق آنها به سرعت موفق شدند مقام نخست تجارت را در این حوزه به دست آورده و رقبا را کنار زده و اقتصاد ایران را تحت سیطره خویش درآورند. لازم به ذکر است که مسیرهای آبی این حوزه همچون مسیر باکو به انزلی و انزلی به پیربازار نیز در اختیار روس‌ها قرار داشت. در گنج شایگان مبالغه‌آمیز شده توسط روس‌ها به عنوان حق راهداری از تجار و مسافری به شرح زیر ذکر شده‌است:

از بندر انزلی به رشت از هر درشکه و کالسکه چهار اسبه ۱۰ قران، از درشکه دو اسبه ۴ قران، از شتر و اسب و قاطر ۱ قران دریافت می‌شد. از رشت به تهران از درشکه و کالسکه چهار اسبه ۵۹/۵۰ قران، از درشکه دو اسبه ۱۳ قران، از گاری چهار اسبه ۷۰/۵۵ قران، از اسب و قاطر و شتر ۴/۵۵ قران و از خر ۲/۷۰ قران دریافت می‌شد (جمال‌زاده، ۱۳۷۶: ۴۸، ۴۸).

در این میان علاوه بر اینکه تجار داخلی بیش از تجار سایر ملل از این امر آسیب دیدند زیرا آنها بیش از سایرین حق عوارض راهداری پرداخت می‌کردند، از عابرین و مردم محلی که به همراه احشام و حیوانات خود می‌بایست به صورت روزانه از این مسیر عبور و مرور می‌کردند نیز مطالبه عوارض می‌شد. این مسئله موجب خشم مردم گیلان شد و به ایجاد بلوا در آن شهر و حمله به روس‌ها منجر گردید (سپهر، ۱۳۶۸: ۱/۲۳۲).

بدین ترتیب با سرمایه‌گذاری خارجی و حمایت‌های دولت روسیه یکی از مسیرهای تجاری مهم داخلی ایران تعمیر و احداث گردید. دولت روسیه به منظور رونق تجارت خود در ایران و به دست گرفتن بازار مناطق شمالی ایران و به‌طور کلی نفوذ در اقتصاد ایران، نسبت به بهبود

مسیرهای ارتباطی و تجاری ایالت گیلان تلاش نمود و در مواقع بروز مشکل، سعی کرد از انجام هرگونه عملی که ساخت مسیر ارتباطی مورد نظر را با مشکل مواجه سازد، بپرهیزد. این امر در بلند مدت به توسعه و گسترش اقتصاد و تجارت روسیه در گیلان منجر گردید. در واقع ساخت و بهبود مسیرهای تجاری ایالت گیلان، یکی از حلقه‌های طرح و برنامه روسیه در روند به دست گرفتن بازارهای این ایالت ثروتمند بود. از سوی دیگر از آنجا که این ایالت یکی از مهم‌ترین تولیدکنندگان محصولات صادراتی ایران و مواد خام و اولیه مورد نیاز روسیه بود، لزوم توجه به مسیرهای ارتباطی آن مدنظر روسیه قرار گرفت. در این راستا به سبب عدم توانایی مالی و تخصصی دولت ایران به منظور انجام پروژه‌هایی از این دست و نیز عدم توانایی بخش خصوصی در ایران به سبب در اختیار نداشتن سرمایه کافی و همچنین از آنجا که دولت ایران نیز به سود حاصل از تجارت خارجی نیازمند بود، پیشنهاد سرمایه‌گذاران روسی و دخالت روسیه در آن با استقبال دولت ایران مواجه می‌شد.

در همین زمینه باید یکی دیگر از امتیازاتی که توسط شرکت بیمه حمل و نقل و شرکت تابعه آن کسب شد، یعنی شرکتی که به دستور دولت قاجار با سرمایه‌گذاری ایرانیان و روس‌ها راه‌اندازی شد، اشاره نمود. در طی قراردادی که به منظور تأسیس شرکتی متشکل از سرمایه‌گذاران ایرانی و روسی ایجاد شده بود، امتیاز تنقیه و لایروبی برای تردد بهتر و راحت‌تر کشتی‌های روسی در مرداب انزلی نیز به این شرکت واگذار گردید. پیش از آن نیز روس‌ها امتیاز ساخت اسکله و بندر در گلوگاه بندر انزلی را به دست آورده بودند تا در هنگام طوفان و ناآرامی دریا؛ پناهگاهی برای کشتی‌هایشان باشد (سپهر، ۱۳۶۸: ۸۹۶/۲) لازم به ذکر است که تا پیش از صدور امتیاز مسیر انزلی به قزوین، دربار قاجار به صورتی کاملاً تعمدی، از لایروبی سواحل دریای خزر و به‌ویژه اطراف بندر انزلی ممانعت می‌نمود. در واقع این کار باعث می‌شد زمینه پهلو گرفتن کشتی‌های بزرگ و همچنین کشتی‌های نظامی در این بندر فراهم آید و این مسئله با اهداف راهبردی شاه قاجار مغایرتی تمام داشت. ناصرالدین‌شاه معتقد بود لایروبی دهانه انزلی فرصت مناسبی برای روس‌ها در جهت ارسال نیرو از طریق انزلی به ایران (در مواقع بحرانی) ایجاد خواهد کرد (حسام‌السلطنه، ۱۳۴۹: ۴۴-۴۵؛ اورسل، ۱۳۵۳: ۷۵-۵۸).

در این قرارداد دولت ایران متعهد شده بود که تعمیق و پاک‌سازی مرداب انزلی به منظور تردد کشتی‌ها و پهلوگیری نیز به شرکت بیمه حمل و نقل واگذار گردد (جمال‌زاده، ۱۳۶۲: ۱۰۱؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۴۵: ۸۳۳). بر مبنای متن قرارداد فوق که به همراه یک ضمیمه، در تاریخ رجب ۱۳۱۳ به شرکت راه شوسه انزلی - قزوین اعطا شد، شاه ایران «حق تنقیه دهنه مرداب انزلی را به شرکت راه شوسه انزلی و قزوین» واگذار نمود. تعهدات شرکت از این قرار بود «گود کردن و تنقیه مرداب انزلی و ساختن دیوار میان دریا برای ممانعت امواج و کارگذاشتن فانوس در بالای دیوار جهت سهولت دخول سفاین در هنگام شب، خطی که از دهنه به سمت غربی عمارت گمرک خانه مبارکه کشیده شده، حد منتهای کارهای کمپانی خواهد بود». همچنین مقرر بود

«بعد از اتمام کارها به موجب تعیین گروه مرکب از وکلای دولت علیه و سفارت روس در تهران و کمپانی راه انزلی و قزوین، کمپانی از کشتی‌ها مبلغی به عنوان حق توقف دریافت خواهد نمود. برای میزان مبلغ مزبور در هر صورت ملاحظه خواهد شد که منفعت خاص کمپانی در سال از ده یک تجاوز ننماید. سفاینی که در پشت دیوار توقف کند، البته از این وجه یا خرج معاف خواهد بود، مگر اینکه باید حق فانوس را ادا نماید. کمپانی محق است در مدت هفتاد و پنج سال به شرط مأمور نگاه‌داشتن آثار زحمات خود فوج بندر مزبور را بگیرد، بعد از انقضای این مدت تمام کارهایی که انجام یافته، دولت علیه ضبط خواهد کرد.» البته کرجی‌های متعلق به اهالی محلی ساحل خلیج انزلی «مجانا از راه دریا که کمپانی ساخته عبور خواهند نمود. آنها هم باید قانون عمومی کمپانی را در باب عبور از این راه مجری بدانند.» (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۲ ق، ک ۲۵، پ ۷، ۳۷). چند ماه بعد ضمیمه‌ای نیز به این قرارداد الحاق شد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۲، ک ۲۵، پ ۷، ۵۲). بدین ترتیب شرکت بیمه حمل و نقل موفق شد علاوه بر امتیاز راه‌های شوسه که ایالت گیلان را به مناطق مرکزی کشور متصل می‌ساخت، امتیاز مهمی در زمینه تردد کشتی‌های روسی و فعالیت تبعه آن دولت در آن حوزه به دست آورد.

۴. نتیجه

همان‌گونه که در متن مقاله توضیح داده‌شده در سراسر دوره قاجار تا عصر ناصری گیلان به عنوان دروازه ورود روسیه به ایران، از نظر توسعه راه و جاده‌ها در وضعیت بسیار بدی قرار داشت. این امر صرفاً به دلیل وضعیت نامناسب مالی قاجارها نبود، بلکه دلایل سیاسی نیز داشت. در واقع تعمیر و ساختن راه‌هایی که از این نواحی به مناطق مرکزی کشور ختم می‌شدند، خطر ورود نیروهای روسیه از طریق دریا و سپس حمله به نواحی مرکزی و از جمله تهران را افزایش می‌داد و همین امر یکی از علل مهم اهمال عمدی شاهان قاجار در تعمیر وضعیت راه‌های منتهی به شمال ایران بود. در طرف مقابل هم دولت روسیه به همین دلیل و در جهت نیل به اهداف استعماری سیاسی - اقتصادی خود، تلاش زیادی برای کسب امتیازات مربوط به حوزه حمل و نقل در ایالت گیلان می‌نمود. در واقع گیلان به سبب موقعیت برجسته تجاری و اقتصادی از دیرباز مورد توجه روسیه قرار داشت. علاوه بر این تلاش روسیه برای تسلط بر اقتصاد ایران و به ویژه نیمه شمالی کشور، منجر به توجه ویژه به گیلان شد. گیلان به دلایل مختلفی نظیر موقعیت مهم آن به عنوان یکی از دروازه‌های ورودی و خروجی تجاری ایران و همچنین تولید بسیاری از اقلام صادراتی برجسته در آن سامان، همجواری با دریای خزر و همسایگی با روسیه، دارای اهمیت بود. در این راستا آن کشور به طرق مختلف تلاش نمود در این منطقه نفوذ کرده و سهم بیشتری از منابع و تجارت منطقه را به خود اختصاص دهد.

در نهایت در عصر ناصری بر اثر فشار روس‌ها و به سبب عدم توانایی مالی و تخصصی دولت ایران به منظور انجام پروژه‌هایی از این دست و نیز عدم توانایی بخش خصوصی در ایران به سبب در اختیار نداشتن سرمایه کافی و همچنین از آنجا که دولت ایران نیز به سود حاصل از

تجارت خارجی نیازمند بود، ناصرالدین‌شاه با اهدای امتیاز شرکت روسی بیمه حمل و نقل و سپس امتیاز کشیدن راه شوسه بندر انزلی به تهران به اتباع روسی موافقت کرد. شرکت بیمه حمل و نقل پس از چند سال و با حمایت کامل دولت روسیه توانست احداث این راه شوسه را به اتمام برساند. بدین ترتیب با سرمایه‌گذاری خارجی و حمایت‌های دولت روسیه یکی از مسیرهای تجاری مهم داخلی ایران تعمیر و احداث گردید. شرکت بیمه حمل و نقل به این ترتیب گرچه یکی از معضلات و مشکلات تاریخی منطقه گیلان و از یک چشم‌انداز کلی ایران را رفع نمود، اما در واقع این امر بیشتر به سود اهداف استعماری روسیه تمام شد. دولت روسیه به منظور رونق تجارت خود در ایران و به دست گرفتن بازار مناطق شمالی ایران و به‌طور کلی نفوذ در اقتصاد ایران، با حمایت از شرکت بیمه حمل و نقل نسبت به بهبود مسیرهای ارتباطی و تجاری ایالت گیلان تلاش نمود. این امر در بلند مدت به توسعه و گسترش اقتصاد و تجارت روسیه در گیلان منجر گردید. در واقع ساخت و بهبود مسیرهای تجاری ایالت گیلان، یکی از حلقه‌های طرح و برنامه روسیه در روند به دست گرفتن بازارهای این ایالت ثروتمند بود. آنها به این طریق موفق شدند از یکسو در اقتصاد گیلان و به‌طور کلی شمال ایران نفوذ کرده و از سوی دیگر منابع ارزشمند ایران را با کمترین هزینه، به تاراج برند. علاوه بر این احداث جاده‌های شوسه، راه‌آهن و امتیازات طولانی مدت منجر به باز شدن پای روس‌ها به منطقه شده و از این طریق اهداف خویش را در ایران پیش بردند.

پی‌نوشت‌ها:

۱. پولیاکوف امتیاز بانک استقرایی را نیز از ایران دریافت کرد. (Entner، ۱۹۶۵: ۴۱-۳۹؛ Griffin، ۱۸۹۶: ۱۶-۱۵).
۲. وی بیشتر در سال ۱۲۹۶ ق امتیاز راه قزوین- تهران را به دست آورده بود و این مسیر را احداث کرده بود. علاوه بر این در سال ۱۳۰۵ ق نیز راه تهران- قم توسط سعد السلطنه ساخته شده بود (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱۰۹؛ بامداد، ۱۳۴۷: ۱۸۴-۱۸۱).

منابع

- ابوت، کیت ادوارد (۱۳۹۸)، *شهرها و تجارت ایران در دوره قاجار؛ گزارش کنسول ابوت از اقتصاد و جامعه ایران*، ترجمه، سید عبدالحسین رئیس‌السادات، تهران، امیرکبیر.
- آتایف، خ (۱۴۰۱)، *روابط سیاسی و تجاری - اقتصادی نواحی شمال شرقی ایران با روسیه*، ترجمه سیدعلی مزینانی، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۴۵)، *روزنامه خاطرات*، به کوشش ایرج افشار، تهران: اساطیر.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۴۸)، *خلسه*، به کوشش کنیرایی، تهران: طهوری.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۶۳)، *الماتر الاثار*، به کوشش ایرج افشار، تهران: اساطیر.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۶۷)، *تاریخ منتظم ناصری*، به کوشش رضوانی، تهران: دنیای کتاب.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۶۷)، *مرات البلدان*، به کوشش میرهاشم محدث، تهران: دانشگاه تهران.
- امین‌الدوله (۱۳۵۴)، *سفرنامه*، به کوشش اسلام کاظمیه، تهران: توس.
- اورسل، ارنست (۱۳۵۳)، *سفرنامه*، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: زوار.
- بامداد، مهدی (۱۳۴۷)، *شرح حال رجال ایران*، جلد ۱، تهران: زوار.
- بهلر، الکساندر (۱۳۵۷)، *سفرنامه و جغرافیای گیلان و مازندران*، به کوشش م. پ. جکتاجی، رشت: گیلکان.
- پاپوف، م. و (۱۳۹۶)، *سفرنامه بابوشکین*، ترجمه محمد نایب‌پور، تهران: نگارستان اندیشه

- تیموری، ابراهیم (۱۳۳۲)، *عصر بی خبری یا تاریخ امتیازات در ایران*، تهران: اقبال.
- جمال زاده، محمدعلی (۱۳۷۶)، *گنج شایگان*، تهران: موقوفات دکتر محمد افشار.
- حسام السلطنه، ابونصر میرزا (۱۳۴۹)، *سفرنامه طوالش*، به تصحیح ابراهیم صفایی، تهران: شرق.
- دارسی تاد، الیت (۱۳۸۸)، *سفرنامه مازندران*، سفرنامه‌های خطی فارسی، جلد ۱، تهران: نشر اختران.
- دنبلی، عبدالرزاق (۱۳۵۱)، *مآثرالسلطنیه*، به کوشش فیروز منصوری، تهران: اطلاعات.
- رایینو، ه. ل. (۱۳۵۷)، *ولایات دارالمز ایران*، ترجمه جعفر خمایی زاده، رشت: طاعتی.
- رشتی، ابراهیم آقا (۲۵۳۵)، *سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان*، به کوشش مسعود گلزاری، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- سپهر، عبدالحسین (۱۳۶۸)، *مرآت الوقایع مظفری*، به کوشش عبدالحسین نوایی، تهران: زرین.
- صنیع‌الدوله، (۲۵۳۶)، *سفرنامه از تفلیس به تهران*، به کوشش محمد گلبن، تهران: انتشارات سحر.
- عزالدوله، عبدالصمد میرزا، (۱۳۶۳)، *سفرنامه روسیه*، به کوشش محمد گلبن و فرامرز طالبی، تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- عظیمی دوبخشوری، ناصر (۱۳۸۱)، *تاریخ تحولات اجتماعی و اقتصادی گیلان (نگاهی نو)*، رشت: نشر گیلکان فریزر، جیمز بیلی (۱۳۶۴)، *سفرنامه*، ترجمه منوچهر امیری، تهران: توس.
- کاظم بیگی، محمدعلی (۱۳۸۴)، *دریا خزر و قدرت‌های بزرگ*، تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی
- کاظم بیگی، محمدعلی (۱۳۸۵)، «مردم، علما و توسعه در عصر قاجار: راه گیلان»، *جستارهای تاریخی (فرهنگ)* شماره ۶۰ سال ۱۹
- کاظم‌زاده، فیروز (۱۳۷۱)، *روس و انگلیس در ایران ۱۹۱۴-۱۸۶۴*: پژوهشی درباره امپریالیسم، ترجمه منوچهر امیری، تهران: علمی و فرهنگی.

کتاب و مقالات:

- گزارش‌های سیاسی علاءالملک* (۱۳۶۲)، به کوشش ابراهیم صفایی، تهران.
- لندور، آرولد هنری ساویج (۱۳۸۸)، *ایران در آستانه مشروطیت*، ترجمه علی‌اکبر عبدالرشیدی، تهران: اطلاعات.
- لیتن، ویلهلم (۱۳۶۹)، *خاطرات*، ترجمه پرویز صدری، تهران: ایرانشهر.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۲ ق، ک ۲۵، پ ۷، ۴۲
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۲، ک ۲۵، پ ۷، ۵۲
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: ۱ جمادی‌الثانی ۱۳۱۳ ق، صندوق ۲۵، پوشه ۷
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۰۶ ق، ک ۲۰، پ ۹، ۱۴ و ۱۵ و ۱۶
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۵۵۴
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: تلگرام، نمرة ۹۶، غره جمادی‌الثانی ۱۳۱۳، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۲۱۲
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۲ ق، ک ۲۵، پ ۷، ۳۷
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۲، ک ۲۵، پ ۷، ۵۸
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی: س ۱۳۱۵ ق، صندوق ۳۰، پوشه ۸
- مستوفی، عبدالله (۱۳۴۶)، *شرح زندگانی من*، جلد ۲، تهران: زوار.
- ناصرالدین‌شاه (۱۳۷۶)، *روزنامه سفر گیلان*، به کوشش م ستوده، تهران: موسسه فرهنگی جهانگیری.
- ناطق، هما (۱۳۷۳)، *بازرگانان در داد و ستد با بانک شاهی و رژی تنباکو*، تهران: توس.
- ناظم‌الدوله، میرزاملکم خان (۱۳۸۱)، «اصول ترقی»، *رساله‌های میرزاملکم خان*، به کوشش حجت‌الله اصیل، تهران: نی.

Abbott, Keith Edward (1398/2019), *Cities & trade: Consul Abbott on the economy and society of Iran, 1847-1866*, Translated by Seyyed Abdul Hossein Raees Al Sadat, Tehran: Amir Kabir

- Amin al-Dawlah (1354/1975) *Safarname*, edited by Islam Kazimieh, Tehran: Toos [In Persian].
- Ataev, Khommat (1401/2022), *Политические и Торгово-Экономические Отношения Северо-Восточного Ирана и России в Начале XX Века (1900-1917 гг.)*, Translated by Seyed Ali Mazinani; Tehran: Islamic History Research Institute
- Avery, P. W. and Simmons, J.B. 1974. "Persia on a Cross of Silver, 1880-1890", *Journal of Middle Eastern Studies*, 10, pp. 259-289
- Avery, P. W. and Simmons, J.B. 1974. "Persia on a Cross of Silver, 1880-1890", *Journal of Middle Eastern Studies*, 10, pp. 259-289
- Azimi Dubakhshari, Nasser, (1381/2002), *History of Social and Economic Developments of Gilan (New View)*, Rasht: Gilkan [In Persian].
- Bammad, Mehdi (1347/1968) *Biography of Iranian distinguished men*, Tehran: Zovar [In Persian].
- Bohler, Alexander, (1357/1979) *travelogue and geography of Gilan and Mazandaran*, edited by M.P. Jaktaji, Rasht: Gilkan.
- Books and articles:
- Center for Documents and History of Diplomacy: 1315 AH, Box 30, Folder 8
- Center for Documents and History of Diplomacy: Vol. 103, No. 554
- Center for Documents and History of Diplomacy: 1 Jamadi al-Thani 1313 AH, Box 25, Folder 7
- Center for Documents and History of Diplomacy: 1306 AH, Box 20, P 9, 14, 15 and 16
- Center for Documents and History of Diplomacy: 1312 AH, Box 25, P 7, 42
- Center for Documents and History of Diplomacy: 1312 AH, Box 25, P 7, 37
- Center for Documents and History of Diplomacy: 1312 AH, Box 25, P 7, 52
- Center for Documents and History of Diplomacy: 1312, Box 25, P 7, 58
- Center for Documents and History of Diplomacy: Telegram, Number 96, Jamadi Thani 1313, Complete Documents, Vol. 103, No. 212
- Donboli, Abdul Razzaq (1351/1972) *Mather al-Sultanieh*, edited by Firoz Mansouri, Tehran: Ettellaat [In Persian].
- Entner, M. L.1965. *Russo-Persian Commercial Relations, 1828-1914*. Gainesvill.
- Entner, M. L.1965. *Russo-Persian Commercial Relations, 1828-1914*. Gainesvill.
- Etimad al-Saltaneh, Mohammad Hasan Khan (1345/1966) *Roozname khaterat*, edited by Iraj Afshar, Tehran: Asatir [In Persian].
- Etimad al-Saltaneh, Mohammad Hasan Khan (1348/1969) *Khalse*, edited by Katiraei, Tehran: Tahuri [In Persian].
- Etimad al-Saltaneh, Mohammad Hasan Khan (1363/1984) *Al-Maather al-Athar*, edited by Iraj Afshar, Tehran: Asatir [In Persian].
- Etimad al-Saltaneh, Mohammad Hasan Khan (1367/1988) *Merat al-Buldan*, edited by Mirhashim Mohhaddeth, Tehran: University of Tehran [In Persian].
- Etimadul-Saltaneh, Mohammad Hasan Khan (1367/1988) *Tarikh e Montazam e Naseri*, edited by Rezvani, Tehran: Doniyay e Ketab [In Persian].

- Ezzo al-Dowlah, Abdul Samad Mirza, (1363/1984) *Russian travelogue*, edited by Mohammad Golban and Faramarz Talebi, Tehran: Donyai Ketab [In Persian].
- Fraser, J. B. 1836. A Winter Journey from Constantinople to Tehran. London.
- Fraser, J. B. 1836. *A Winter Journey from Constantinople to Tehran*. London.
- Fraser, James Baillie (1364/1985) *Travels and adventures in the persian provinces on the southern banks of the caspian sea*, Translated by Manouchehr Amiri, Tehran: Tos.
- Griffin, Sir L. 1896. "Russia, Persia and Britain", *The Nineteenth Century*, XL, pp. 1-18.
- Griffin, Sir L. 1896. "Russia, Persia and Britain", *The Nineteenth Century*, XL, pp. 1-18.
- Hessam al-Saltaneh, Abu Nasr Mirza (1349/1970) *Safarname Tavalesh*, edited by Ebrahim Safai, Tehran: Sharq [In Persian].
- Hotz, A. 1899. "Persian Trade Routes", *Journal of the Society of Arts*, XLVII, pp. 341-359.
- Hotz, A. 1899. "Persian Trade Routes", *Journal of the Society of Arts*, XLVII, pp. 341-359.
- Jamal Zadeh, Mohammad Ali (1376/1997) *Ganj e Shaygan*, Tehran: Endowments of Dr. Mohammad Afshar [In Persian].
- Kazem Beigi, Mohammad Ali (1385/2006), "People, Scholars and Development in the Qajar Era: The Way of Gilan", *Jostarhay e Tarikhi* No. 60, Year 19
- Kazem Beiki, Mohammad Ali, (1384/2005), *The Caspian Sea and the Great Powers*, Tehran: Center for Documents and History of Diplomacy [In Persian].
- Kazemzadeh, Firuz (1371/1992) *Russia and Britain in Persia, 1864 - 1914*, Translated by Manouchehr Amiri, Tehran: Elmi and Farhangi
- Lander, Arnold Henry Savage (1388/2009) *Across Coveted lands; or a journey from flushing (Holland) to Calcutta*, Translated by Ali Akbar Abdur Rashidi, Tehran: Ettellaat
- Litten, Wilhelm (1369/1990) *Iranische Slitterwochen*, Translated by Parviz Sadri, Tehran: Iranshahr.
- Monteith, Col. E. I. C. 1833. "Journal of a Tour through Azerbaijan and the Shores of the Caspian", *Journal of the Royal Geographical Society*, 3, pp. 1-58.
- Monteith, Col. E. I. C. 1833. "Journal of a Tour through Azerbaijan and the Shores of the Caspian", *Journal of the Royal Geographical Society*, 3, pp. 1-58.
- Mostofi, Abdullah, (1346/1967), *Narration of My Life*, Tehran: Zovar [In Persian].
- Naseruddin Shah (1376/1997) *Roozname Safar Gilan*, edited by M. sotudeh, Tehran: Jahangiri Cultural Institute [In Persian].
- Nateq, Homa (1373/1993) *Merchants in trade with Shahi Bank and Reghi Tobacco*, Tehran: Toos. [In Persian].
- Nazem al-Dowlah, Mirza Malkam Khan (1381/2002), "Principles of Development", *the treatises of Mirza Malkam Khan*, by Hojatullah Aseel, Tehran: Ney [In Persian].

- Orsolle, Erneste (1353/1974) *Le Caucase et la perse*, Translated by Ali Asghar Saeedi, Tehran: Zovar.
- Political reports of Alaa al-Molk* (1362/1983) edited by Ebrahim Safaei, Tehran.
- Popov, Mikhail Vasilevich (1396/2017) *МИССИЯ Е.А.БАБУШКИНА В ИРАНЕ*, Translated by Mohammad Nayebpour, Tehran: Nagaristan e Andisheh
- Rabino, Hyancinth Louis (1357/1979) *Les provinces caspiennes de la Perse: le Guilan*, Translated by Jafar Khommamizadeh, Rasht: Taati
- Rashti, Ebrahim Agha (2535/1976) *Safarname Astrabad, Mazandaran and Gilan*, by Masoud Golzari, Tehran: Iranian Culture Foundation [In Persian].
- Sani al-Dowlah, (2536/1977) *travelogue from Teflis to Tehran*, edited by Mohammad Golban, Tehran: Sahar [In Persian].
- Sepehr, Abdul Hossein (1368/1989) *Merat al-Vaghaye Mozafari*, edited by Abdul Hossein Navaei, Tehran: Zarin
- Timouri, Ebrahim (1332/1953), *The age of ignorance or the history of concessions in Iran*, Tehran: Iqbal [In Persian].
- Todd, Elliott D'arcy (1388/2009) *Mazandaran travelogue*, Persian handwritten travelogues, Tehran: Akhtran.