

مردم، علما و توسعه در عصر قاجاریه: راه گیلان

محمدعلی کاظم‌بیگی

عضو هیئت علمی دانشگاه تهران

چکیده

اگرچه در عصر قاجاریه، گیلان به‌عنوان تولیدکننده عمده ابریشم و نیز گذرگاه اصلی تجارت خارجی ایران از طریق دریای مازندران، جایگاهی چشمگیر در اقتصاد کشوری و منابع درآمد دولت مرکزی داشت، فاقد راه مواصلاتی مناسب با بخش‌های داخلی ایران بود. از سفرنامه‌های قرن ۱۹م/۱۴-۱۳ ه.ق. چنین برمی‌آید که به‌رغم اهمیت ارتباطات در فرایند توسعه، قاجاریه جز راهی مالرو و صعب‌العبور برای گیلان تدارک ندیدند. با وجود این، هنگامی که دولت توسعه‌طلب روسیه تزاری با استفاده از سیاست درهای باز ناصرالدین‌شاه، تهران را به اعطای امتیاز راه شوسه گیلان به کمپانی روسی بیمه و حمل و نقل ایران وادار کرد (ذیحجه ۱۳۱۰ ه.ق./ جون ۱۸۹۳م.)، اهالی گیلان از این اقدام استقبال نکردند. افزون بر این، به وقت افتتاح راه شوسه (رمضان ۱۳۱۶ ه.ق.) شورشی علیه کمپانی روسی راه در رشت برپا شد، که این قیام موفق، با تأثیر در مناسبات ایران و روسیه، نزدیک بود به مداخله نظامی روسیه در ایران منجر شود.

در پژوهش حاضر، ضمن بررسی سیاست قاجاریه در قبال راه گیلان و موانع توسعه آن، علل مخالفت اهالی گیلان با کمپانی روسی راه بررسی می‌شود. خاستگاه اجتماعی، انگیزه و عملکرد این مخالفان در کنار سیاست دولت روسیه در قبال راه شوسه، دیگر موضوعاتی‌اند که در این تحقیق بررسی شده‌اند.

مقدمه

با وجود مطالعات رو به افزایش در مورد جنبش‌های سیاسی - اجتماعی در ایران عصر قاجاریه، پژوهش‌ها به‌طور عمده حول مخالفت عمومی با واگذاری امتیاز تنباکو به کمپانی انگلیسی رژی (۱۳۰۹ هـ. ق. / ۱۸۹۲ م.) و نهضت مشروطیت (۱۳۲۳ هـ. ق. / ۱۹۰۵ م.) متمرکز شده‌اند که در مورد اخیر قانونگرایی، استقلال و توسعه کشور هدف قرار داده شده بود. این دو رویداد نه تنها شاخص‌ترین تحركات دوره قاجاریه هستند، بلکه در میان نیروهای اجتماعی مشارکت کننده در آنها نیز مشابهت به نظر می‌رسد. پژوهشگران کوشیده‌اند که با شناسایی این نیروها، ضمن بررسی انگیزه و نقش آنها، استمرار فعالیتشان را پیگیری کنند تا به این وسیله رابطه بین مخالفت با واگذاری امتیاز تنباکو و نهضت مشروطیت نیز روشن شود. حاصل این کوشش‌ها، اختلاف نظری است که در مورد جایگاه و نقش گروه‌ها و طبقات در تحركات مذکور به چشم می‌خورد.

در سال‌های ۱۳۲۳-۱۳۰۹ هـ. ق. / ۱۹۰۵-۱۸۹۱ م.، ایران شاهد حرکت‌های مردمی دیگری نیز بود. اما دسته اخیر، واسطه‌العقد مخالفت با امتیاز تنباکو و جنبش مشروطیت و به‌رغم تشابه نیروهای اجتماعی دخیل، مغفول مانده‌اند؛ هرچند که نهضت مشروطیت برآیند تمامی این تحركات بود.

پژوهش حاضر، به بررسی شورش اهالی گیلان بر کمپانی روسی راه شوسه قزوین - انزلی اختصاص دارد که از جمله تحركات دسته اخیر است. در این راستا کوشش شده است براساس اسناد و مدارک دست اول و نیز منابع اصلی، ضمن تشریح موانع تاریخی توسعه راه مذکور، شورش و خاستگاه اجتماعی مخالفان با این راه که قرار بود موجب ارتقای ارتباطات گیلان شود، بررسی شود.

قاجاریه و قضیه راه گیلان

از آغاز سلطنت قاجاریه، گیلان به‌عنوان تولیدکننده ارزشمندترین کالای صادراتی کشور - یعنی ابریشم - و نیز مهم‌ترین کانال تجارت خارجی از طریق دریای مازندران - بندر انزلی - اهمیتی ویژه در اقتصاد ایران و منابع مالی حکومت مرکزی داشت. گرچه در دو دهه آغازین قرن نوزدهم میلادی، جایگاه

گیلان به عنوان مسیر تجارت خارجی تحت الشعاع جنگ‌های ایران و روسیه قرار گرفت، با انعقاد معاهده ترکمنچای (۱۲۴۳ ه.ق. ۱۸۲۸ م.)، بندر انزلی و راه قزوین - انزلی اهمیت سنتی خود را در تجارت بازیافت که تا پایان عصر قاجاریه ادامه داشت^(۱). این در حالی بود که در قرن نوزدهم، شیوع مکرر بیماری کرم ابریشم، روستاییان گیلانی را که تولید ابریشم مدار معیشتشان بود، دچار مشکلات شدید می‌کرد (← دنباله مقاله).

راه تجاری قزوین - انزلی که در جنوب به شاهراه تهران - تبریز متصل می‌شد، در مسیر خود به سوی شمال، با پشت‌سرگذاشتن موانع طبیعی چون ارتفاعات صعب‌العبور البرز، در بخش هموار تا رشت (با جمعیت تخمینی حدود ۵۰۰۰۰ نفر در ۱۲۴۲ ه.ق. ۱۸۲۷ م.) (مونتیه^۱، ۱۸۳۳: ج ۳، ص ۱۷) و سپس پیربازار (جنوب شرق مرداب انزلی) امتداد می‌یافت. از پیربازار تا بندر انزلی (در دهانه مرداب انزلی)، حمل و نقل با قایق‌های کوچک صورت می‌گرفت. گفتنی است که ساحل شنی دریای مازندران به علت عمق کم، با ممانعت از نزدیک شدن کشتی‌ها به بندر انزلی، موجب می‌شد که شناورها در فاصله‌ای دور از ساحل لنگر اندازند تا محمولات آنها با قایق‌های کوچک به بندر انتقال یابد. در هوای توفانی این شیوه تخلیه نیز ممکن نبود. اگرچه مرداب انزلی می‌توانست نزدیک‌تر شدن و حتی ورود کشتی‌های با ظرفیت متوسط را به بندر و مرداب تسهیل کند، لایروبی نشدن دهانه آن مانع از استفاده از مرداب به عنوان یک آبراه برای کشتی‌ها بود؛ و همین، به کارگیری قایق‌ها را برای انتقال مسافران و کالاها از کشتی‌ها به بندر انزلی اجتناب‌ناپذیر می‌کرد (همان، ص ۲۱ به بعد؛ تُد، ۱۸۳۸: ج ۳، ص ۳۷-۳۶؛ فریزر^۳، ۱۸۲۶: ۱۷۰-۱۶۹). در مورد راه قزوین - پیربازار نیز گفتنی است که تردد در آن با مشکلات ناشی از شرایط اقلیمی - باران، گِل و جنگل در منطقه هموار گیلان و برف و باد در ارتفاعات البرز - همراه بود.

-
1. Colonel E. I. C. Monteith
 2. Major E. D'Arcy Todd
 3. J. B. Fraser

به‌رغم اهمیت جایگاه اقتصادی گیلان، چنین به‌نظر می‌رسد که در نیمه اول قرن نوزدهم، دولت مرکزی، آن‌چنان‌که باید، به راه قزوین - انزلی توجه نکرد. اطلاعات موجود، حاکی از آن است که در دوران سلطنت فتحعلی‌شاه (۱۲۵۰-۱۲۱۱ ه. ق. / ۱۸۳۴-۱۷۹۷ م.)، از والیان گیلان ابتدا خسروخان گرجی (حک: ۳۴-۱۲۳۰ ه. ق. / ۱۹-۱۸۱۵ م.) و سپس منوچهرخان معتمدالدوله (حک: ۵۰-۱۲۴۶ ه. ق. / ۳۵-۱۸۳۰ م.)، اقداماتی را برای مرمت راه مذکور و ایجاد کاروانسراها به‌عمل آوردند که از این میان، دوران حکومت معتمدالدوله، با کاهش چشمگیر جمعیت و لطمات اقتصادی ناشی از شیوع بیماری طاعون در گیلان مصادف بود (۱۲۴۷ ه. ق. / ۳۱-۱۸۳۰ م.) (موتیه، ۱۸۳۳: ۱۷؛ تُد، ۱۸۳۸: ۳۸-۳۷؛ فریزر، ۱۸۳۶: ۴۸۶-۴۸۹)^(۱). از این‌رو، بعید به‌نظر می‌رسد که اقدام معتمدالدوله، نتیجه مطلوب را به‌بار آورده باشد؛ به‌ویژه اینکه رشد تجارت ایران با روسیه پس از انعقاد عهدنامه ترکمنچای گذرا بود و طولی نکشید که کاهش یافت (انتنر^۱، ۱۹۶۵: ۷).

در سال‌های سلطنت محمدشاه (۶۵-۱۲۵۰ ه. ق. / ۴۸-۱۸۳۴ م.) موضوع راه گیلان برای دولت ایران جنبه امنیتی و نظامی یافت. تهران که قبلاً تهاجم ناموفق روسیه از طریق دریا به گیلان را تجربه کرده بود (۱۲۲۰ ه. ق. / ۱۸۰۵ م.) (مفتون دنبلی، ۱۲۴۱ ه. ق. / ۱۵۹-۱۵۸؛ خاوری، ۱۳۸۰: ج ۱، ص ۲۲۷-۲۲۶)، در فقدان بحریه‌ای نظامی در دریای مازندران که از عهدنامه ترکمنچای ناشی می‌شد، سواحل ثروتمند شمالی خود را درمقابل مداخلات فزاینده و تهدیدات نظامی روسیه بی‌دفاع یافت (فریزر، ۱۸۲۶: ۱۶۳)^(۲). سنت پترزبورگ^۲ نه تنها تأسیس کنسولگری خود را در رشت به دولت ایران تحمیل کرده بود (۱۲۵۲ ه. ق. / ۱۸۳۶ م.) (کازم بیکی، ۲۰۰۳: ۵۴)^(۳)، بلکه با تصرف و استقرار بحریه‌ای نظامی در جزیره استراتژیک آشوراده - در دهانه خلیج استرآباد - در سال ۱۲۵۷ ه. ق. / ۱۸۴۱ م.، به بهانه‌های مختلف می‌کوشید جای پای در خاک اصلی ایران به‌دست آورد (همان، ص ۴۵ به بعد). توطئه سران محلی در گیلان (۱۲۶۳ ه. ق. / ۱۸۴۷ م.)^(۴)

1. M. L. Entner
2. St. Petersburg

و نافرمانی سران نظامی مازندران برای تسلیم ولایت خود به روس‌ها (۱۲۶۴ ه.ق.) (کاظم بیکی، ۲۰۰۳: ۷۰-۷۲ و ۱۲۴-۱۲۲) نزدیک بود که راه دستیابی سنت پترزبورگ به این خواسته را هموار کند. افزون بر این، حمایت از منافع اتباع روسیه در ولایات ساحلی دریای مازندران، خود می‌توانست مستمسکی برای مداخله نظامی روس‌ها در ایران باشد؛ به‌ویژه اینکه نه تنها تعداد آنها در گیلان رو به افزایش بود، بلکه اینان از طرق مختلف (ازدواج، ارث و نیز از طریق بستگان سببی) بر خلاف مفاد عهدنامه ترکمنچای، به استملاک اراضی کشاورزی و ابنیه در آن ولایت موفق می‌شدند.^(۶) در این شرایط، وجود راه‌های مناسب از بنادر دریای مازندران به مناطق داخلی کشور می‌توانست پیشروی نیروهای مهاجم از طریق دریا را تسهیل کند؛ به‌ویژه اینکه روسیه ایجاد استحکامات دفاعی در بنادر ایرانی را رفتاری خصمانه از جانب تهران تلقی می‌کرد و از طریق دیپلماتیک از آن ممانعت به‌عمل می‌آورد. به عنوان نمونه، در ۱۲۷۰ ه.ق. / ۱۸۵۴ م. هنگامی که دولت ایران در صدد برآمد با اعزام کاپیتان بوهرلر^۱ - مهندس فرانسوی که در دارالفنون تدریس می‌کرد - به ولایات ساحلی دریای مازندران، اقداماتی جهت افزایش توان دفاعی آن منطقه و بنادر ایرانی انجام دهد، نمایندگی سیاسی روسیه در تهران موفق شد سفر او را به تعویق اندازد.^(۷) به هر روی، سرانجام بوهرلر، پس از چند سال تأخیر، به مأموریت مذکور فرستاده شد. وی در گزارشی، ضمن تأکید بر لزوم مرمت راه قزوین - پیربازار و نیز ضرورت ایجاد استحکامات نظامی در انزلی و مسیر راه مذکور، نوشت:

برای استحکام چنین مملکت سرحدی، مبلغ چهارصد و هفتاد و سه هزار و یکصد تومان مخارج لازم است و هرگاه یکی از این بناهایی که بیان کردیم، ساخته نشود و به‌عهد تعویق و تأخیر بماند، مثل آن خواهد بود که هیچ‌یک از بناها ساخته نشده باشد زیرا که جمیعاً به یکدیگر بسته‌اند (۱۲۷۷ ه.ق. / ۱۸۶۰ م.). (بوهرلر، ۱۳۵۷: ۲۵-۲۸)

1. Captain Buhler

شایان ذکر است که مقارن همان زمان، کاپیتان ف. مکنزی^۱ - اولین کنسول بریتانیا در گیلان - نیز پیشنهادهای مشابه ارائه می‌داد. وی با توجه به فقدان بحریه ایران توصیه می‌کرد که در صورت ناتوانی تهران در افزایش توان دفاعی انزلی، باید به‌رغم وضع بد راه قزوین - رشت، از تعمیر آن خودداری شود.^(۸) پیشتر از این، نمایندگی سیاسی بریتانیا در تهران هم با توجه به حساسیت سنت پترزبورگ در برابر اقدامات ایران برای افزایش توان دفاعی سواحل دریای مازندران، مطرح کرده بود که دولت ایران به نحوی محتاطانه، فقط نیروهای خود را در مناطق استراتژیک قزوین و شاهرود تقویت کند و در واقع ولایات ثروتمند ساحلی دریای مازندران را به رحم و مروت روسیه واگذارد (۱۲۷۰ ه.ق. / ۱۸۵۴ م.).^(۹)

برای تهران که از جهات مالی و نظامی یارای افزایش توان دفاعی انزلی را نداشت، اتخاذ سیاست انفعالی تنها گزینه می‌نمود. مخالفت با درخواست روسیه برای ورود شناورهایش به مرداب انزلی و عدم اهتمام در ساخت بارانداز و اسکله در انزلی از یک سو، و بی‌توجهی به راه انزلی - قزوین از سوی دیگر، تدابیری بی‌خرج بودند که ضمن همخوانی با توصیه‌های ذکر شده در بالا، این امکان را فراهم می‌آوردند که پیشروی نظامی احتمالی روسیه در محور انزلی - قزوین با موانع طبیعی مواجه شود. به تصریح میرزا ملکم خان (۱۳۰۱ ه.ق.)، در آن زمان «یکی از ورزای بزرگ ایران می‌گفت: راه گیلان را نباید ساخت که مبادا لشکر روس از آن راه داخل ایران بشود.» (۱۳۰۱ ه.ق.)، (ناظم‌الدوله، ۱۳۸۱: ۱۹۸). از آنجا که محور مزبور، یکی از گزینه‌های روسیه برای تهاجم به ایران باقی ماند (زالاطارف، ۱۳۶۲: ۶۳)^(۱۰) سیاست اهمال در مرمت راه تجاری قزوین - انزلی از سوی تهران تداوم یافت (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۰۱؛ ابوت، ۱۸۵۹: ۳۹۳؛ کرزن، ۱۸۹۲: ۳۸۵-۳۸۶). از همین رو، شرایط بد این جاده تا بدانجا رسید که در اواخر دهه ۱۲۷۰ ه.ق. / ۱۸۵۰ م. به «راه جهنم دره» گیلان شهرت داشت (بوهلر، ۱۳۵۷: ۱۱؛ رشتی، ۱۳۵۷: ۱۷۰-۱۶۹؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۲۰۴-۲۰۳).

1. C. F. Mackenzie
2. K. E. Abbott
3. G. N. Curzon

همان ملاحظات نظامی، مانع از استفاده از آبراه‌های داخلی گیلان برای حمل و نقل می‌شد. به گفته کنسول ابوت، دولت ایران از قایقرانی در رود منگوده که پس از عبور از حومه رشت به مرداب انزلی می‌ریخت، جلوگیری به عمل می‌آورد (۱۲۷۶ ه.ق. / ۱۸۵۹ م.) (ابوت، ۱۸۵۹: ۳۹۵). چنین به نظر می‌رسد که همین ملاحظات موجب کیفر قطع دست برای کسانی بود که به شکستن شاخه‌های درختان کنار ترعه بین پیربازار و مرداب انزلی مبادرت می‌ورزیدند؛ زیرا قطع این شاخه‌ها، به سهولت آمدوشد در آن ترعه منجر می‌شد (۱۲۸۲ ه.ق. / ۱۸۶۵ م.) (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۰۰). متقابلاً نمایندگان سیاسی روسیه در تهران و رشت، با تأکید بر اهمیت تجاری راه گیلان، می‌کوشیدند که مقامات ایرانی را به اقدام برای بهبود راه‌های تجاری وادار کنند تا مناسبات بازرگانی بین دو کشور گسترش یابد^(۱۱). واکنش دولت ایران در چنین مواردی، مبین تداوم بی‌توجهی عمده به ارتباطات در گیلان است؛ زیرا هنگامی که یکی از والیان گیلان در اجابت تقاضای نماینده روسیه به پاکسازی بستر یکی از رودها و نیز مرمت راه‌های اطراف رشت مبادرت کرد، دولت ناصرالدین‌شاه او را توبیخ کرد (پیش از ۱۲۷۶ ه.ق. / ۱۸۵۹ م.) (ابوت، ۱۸۵۹: ۳۹۳).

احداث راه گیلان

اوضاع محلی در گیلان، گسترش مناسبات بازرگانی ایران و روسیه (← جدول ضمیمه) و درآمد گمرکات ناشی از آن، اموری نبودند که تهران بتواند آنها را نادیده انگارد. در مورد اوضاع محلی گیلان در این سال‌ها، گفتنی است که در محرم ۱۲۷۸ ه.ق. / ۱۵ جولای ۱۸۶۱ م.، عواملی چون افزایش مالیات، سوءاستفاده محصلان مالیاتی و کمبود مواد غذایی، موجب شورش عمومی و خونریزی در رشت شده بود^(۱۲). بی‌تردید، وجود راه مواصلاتی مناسب می‌توانست در آینده از تکرار مشکل کمبود آذوقه جلوگیری کند. ظاهراً همین عوامل، به تجدید نظر دولت ایران در سیاست گذشته منجر شد. نخستین طرح برای بهبود راه قزوین - رشت در دوران حکومت امیراصلاحان خان مجدالدوله آغاز شد که ناصرالدین‌شاه، چندی بعد محمودخان ناصرالملک را مأمور سرپرستی آن

کرد. بخش رشت - منجیل این طرح، در دوران حکومت رکن‌الدوله خاتمه یافت (۱۲۷۸ ه.ق. / ۱۸۶۲). همزمان با این اقدام، یک فانوس دریایی نیز در انزلی برپا شد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱۰۰ و ۱۳۶۷: ج ۳، ص ۴۱-۱۸۴۰). بنابر تواریخ رسمی قاجاریه، کار ساخت راه و احداث پل‌ها و چاپارخانه‌های آن تا ۱۲۸۲ ه.ق. به پایان رسید (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱۰۲). اقداماتی که برای مرمت و حفظ راه جدید گیلان به عمل آمد، از جهاتی جای توجه بسیار دارد. ناصرالدین شاه بنابر وقفنامه مورخ ۱۲۷۹ ه.ق. / ۱۸۶۲ م. خود، عایدات روستای خالصه سرآوان را وقف «تعمیرات لازمه راه و پل‌های» آن کرد. تولیت این موقوفه را نیز، به این شرح برعهده بزرگان سه گروه اجتماعی گذاشت: «اول، سلسله اعلم و اتقی علمای شهر رشت؛ دیگر، رئیس و متدین از سلسله مرحوم حاج سمیع؛ دیگر، رئیس و متدین از تجار مقیم غیررشت». در زمان تنظیم این وقفنامه، مسئولیت و تولیت به حاجی ملارفع شریعتمدار (مجتهد صاحب نفوذ و نماینده روحانیون) و حاجی میرزا یوسف (بزرگ طایفه حاج سمیع که حاکم رشت بود) و آقا سید ابراهیم قزوینی (رئیس تجار غیربومی رشت) محول و به هر یک نسخه‌ای از وقفنامه داده شد. اینان موظف بودند که تحت نظارت استصوابی والی گیلان که نسخه چهارم وقفنامه را در اختیار داشت، وظایف تولیتی خود را انجام دهند. بنابر همین وقفنامه، در ازای زحمات ناشی از اجرای جعل واقف - یعنی «تعمیرات لازمه راه و پل‌های آن» - ناصرالدین شاه «مبلغ یکصد تومان حق تولیه به جهت متولیون مقرر فرمود...»^(۱۳).

درمورد متولیان، گفتنی است که حاجی ملارفع مجتهد (فوت ۱۲۹۲ ه.ق. / ۱۸۷۵ م.) از بزرگ مالکان گیلان و دست‌اندرکار تجارت ابریشم بود. در توجه ناصرالدین شاه به این روحانی، همین بس که شاه پیشتر به تقاضای او مالیات نانوایان رشت را بخشوده بود (شعبان ۱۲۷۲ ه.ق. / ۱۸۵۶ م.) (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۲۰۴-۲۰۳)^(۱۴). افزون بر این، هنگامی که اختلاف مالی شریعتمدار و کمپانی برادران رالی^۱ بالا گرفت، شاه دستور داد مبلغ ۲۵۰۰ تومان بدهی وی از محل مالیات گیلان به برادران رالی پرداخت شود^(۱۵). در کارنامه حاجی ملارفع شریعتمدار،

1. Ralli Brothers

شایان ذکر است که در دوران بی‌توجهی دولت به راه گیلان، وی برای تعمیر راه مزبور می‌کوشید و پل منجیل بر روی سفیدرود را بنا کرده بود (۱۲۷۵ ه.ق.). (رشتی، ۱۳۵۷: ۱۶۹-۱۷۰؛ پولاک، ۱۳۶۱: ۳۰۲). خاندان حاجی سمیع نیز یکی از دو طایفه عمده شهر رشت و از اعیان بومی محسوب می‌شدند (رابینو، ۱۳۵۷: ۹۰). به هر روی، وقفنامه ناصرالدین‌شاه از این جهت حائز اهمیت است که سرنوشت راه گیلان را به مداخله، اقدامات و نیز منافع (حق‌التولیه) افرادی پیوند زد که نمایندگان گروه‌های اجتماعی خاصی بودند.

تحولات اقتصاد محلی و راه گیلان

با وجود تمهیدات یادشده، حفظ وضعیت مطلوب راه دیری نپایید. از ۱۲۸۱ ه.ق. / ۱۸۶۵ م.، در نتیجه شیوع مجدد بیماری کرم ابریشم برای چند سال متوالی، اقتصاد محلی گیلان دستخوش بحران شد و نارضایتی عمومی تا آنجا بالا گرفت که ناصرالدین‌شاه مجبور شد شخصاً برای به‌سامان آوردن امور به گیلان سفر کند (شوال ۱۲۸۶ ه.ق. / ۱۸۷۰ م.). شاه در این سفر، پس از بررسی اوضاع از نزدیک، علاوه بر تخفیف مالیات، حاکم ولایت (مجدالدوله) را عزل کرد و حکومت و اصلاح امور گیلان را برعهده وزیر امور خارجه گذاشت^(۱۶). اگرچه کاهش تولید ابریشم در سال‌های بعد نیز ادامه یافت^(۱۷)، گیلان همچنان از عمده منابع مالی دولت باقی ماند و پس از آذربایجان بیشترین درآمد را به خزانه مرکزی می‌پرداخت (گلداسمید^۱، ۱۸۷۴: ۱۸۸)؛ اما خالصه سران که عوایدش وقف نگاهداری راه شده بود، خود از مناطق تولیدکننده ابریشم بود^(۱۸). از همین رو نمی‌توانست از تبعات سوء ناشی از شیوع بیماری کرم ابریشم مصون مانده باشد، به‌ویژه اینکه دولت درحالی‌که خود از واردکردن تخم نوغان سالم برای بخش خصوصی و خالصجات سر باز می‌زد، از واردات آن به‌وسیله تجار خارجی و نیز سرمایه‌گذاری و مشارکت آنها در تولید ابریشم جلوگیری می‌کرد^(۱۹). از همین رو به‌خوبی می‌توان حدس زد درحالی‌که منبع مالی حفظ راه — یعنی عواید سران — کاهش می‌یافت، حق‌التولیه «متولیان» نگاهداری و تعمیر راه

1. Goldsmid, Sir F.

مبلغی ثابت بود. بدین ترتیب، موقوفه ناصرالدین شاه، کارآیی خود را از دست داد. در شرایط موجود، مرمت راه برای دولت مرکزی و یا والی، نیازمند منابع مالی جدیدی شد که با توجه به کاهش چشمگیر درآمد مالیاتی گیلان، یافتن چنین منابعی آسان نبود.

سفر ناصرالدین شاه به گیلان (۱۲۸۶ ه.ق.) و لزوم اصلاحات در امور آنجا، توجه به راه رشت را در پی داشت، زیرا تجارت خارجی کشور از طریق گیلان، مستقل از ابریشم تولیدی آن ولایت، چون گذشته چشمگیر بود (← جدول ضمیمه، ردیف‌های ۱۶-۱۱)^(۲۰). از این رو، در پی دستور شاه، راه نیمه‌تمام رشت - پیربازار زود مرمت شد. راه اخیر که برای تردد ارابه نیز مناسب بود، در دوران والی‌گری میرزا عبدالوهاب‌خان که به نیابت از میرزا سعیدخان مؤتمن‌الملک (وزیر امور خارجه) در گیلان حکومت می‌کرد، به پایان رسید (۱۲۸۷ ه.ق.). به گفته کنسول ابوت، این راه به گونه‌ای ساخته نشده بود که دوام داشته باشد^(۲۱). بنابر اسناد موجود، در ساخت راه پیربازار و نیز پل سیاهرود، حاجی ملارفع شریعتمدار مستقیماً دخالت داشت و حق‌التولیه خود را نیز دریافت می‌کرد^(۲۲). ظاهراً میرزا عبدالوهاب‌خان می‌کوشید حتی المقدور از بابت راهسازی، هزینه‌ای بر خزانه تحمیل نشود، چنان‌که مخارج احداث پل بر روی رودی که اراضی چند روستا را در مسیر پیربازار آبیاری می‌کرد، برعهده مالکان آن روستاها گذاشته شد. وی در این باره گزارش داد: «خرج آن را به تقسیم عدل از صاحب دهات گرفته و نوشته از آنها گرفت که همیشه خودشان مواظب تعمیر پل بوده نگذارند خرابی به راه وارد آید»^(۲۳). حاصل این تدبیر، افزایش افراد دخیل و تنوع منابع مالی حفظ راه قزوین - رشت - پیربازار بود^(۲۴). ظاهراً این شیوه نگاهداری راه نیز به تداوم شیوع بیماری کرم ابریشم مربوط می‌شد؛ زیرا کشاورزان و مالکینی که در گذشته به تولید ابریشم اشتغال داشتند، مجبور شده بودند به نحوی فزاینده مدار معیشت خود را از نوغان‌داری به کشت برنج تغییر دهند^(۲۵). این تغییر، مستلزم تغییر کاربری اراضی از توتستان به شالیزار بود که به آب فراوان نیاز داشت. اینان با حفر کانال‌های متعدد، آب سفیدرود و سایر آب‌های جاری را از یک سوی راه قزوین - پیربازار به طرف دیگر آن انتقال می‌دادند. افزون بر این، برای

یکپارچه کردن اراضی دو طرف، راه موجود را نیز جزئی از مزرعه خود می کردند. بدین ترتیب، راه نه تنها باتلاقی بلکه ناپدید می شد که این خود بر مشکلات ایاب و ذهاب می افزود (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۰۳)^(۲۶). با توجه به توسعه چشمگیر تولید برنج در سالهای پس از شیوع بیماری کرم ابریشم در گیلان می توان تأثیر منفی این تحول را در وضع شاهراه تجاری ولایت حدس زد؛ به ویژه اینکه دوره اخیر توجه به راه گیلان نیز دیری نپایید. شکایت خوانین طالش، علما و مردم، موجبات برکناری میرزا عبدالوهاب خان را فراهم آورد (۱۲۸۸ ه.ق. / ۱۸۷۱ م.) (رابینو، ۱۳۵۷: ۵۵۳). جانشین او، میرزا محمدعلی خان معین‌الوزاره هم که با مخالفت نمایندگی سیاسی روسیه در تهران مواجه شده بود، چند ماهی بیش حکومت نکرد (۱۲۸۹ ه.ق.)^(۲۷).

اگرچه گیلان چون گذشته یکی از مسیرهای عمده تجارت مناطق داخلی کشور با روسیه باقی ماند^(۲۸)، از پس دوره اخیر توجه، دولت ایران هیچ سرمایه‌گذاری مستقیمی برای بهبود راه آن به عمل نیاورد؛ به ویژه آنکه در دهه بعد، دولت طرح راه تهران - آمل را برای ارتباط پایتخت با سواحل دریای مازندران در دست اجرا داشت (کاظم بیکی، ۲۰۰۳: ۷۲-۷۳). چنین می نماید که سبب دیگر این بی‌توجهی به راه گیلان، از امید دولت ایران به استفاده از سرمایه‌گذاری خارجی در احداث خط آهن از رشت به تهران و سپس جنوب کشور ناشی شده است؛ زیرا از اعطای امتیاز چنین خط آهنی ابتدا به بارون ژولیوس روتر^۱ - تبعه بریتانیا - (۱۲۸۹ ه.ق. / ۱۸۷۲ م.) و سپس به یک ارمنی ساکن عثمانی که برای شرکت فرانسوی آلتون^۲ کار می کرد (۱۲۹۶ ه.ق. / ۱۸۷۸ م.) و نیز به بوآتال^۳ - تبعه فرانسه - (۱۳۰۰ ه.ق. / ۱۸۸۲ م.) آگاهی^(۲۹). اگرچه به دلایل مختلف، از جمله مخالفت روسیه، هیچ‌یک از این امتیازها عملی نشد^(۳۰)، در میان آنها طرح روتر از این جهت حائز اهمیت است که مهندسان اعزامی او پس از ورود به رشت (جمادی‌الآخر ۱۲۹۰ ه.ق. / جولای ۱۸۷۳ م.)^(۳۱)، سریعاً دست به کار قطع

1. Baron Julius Reuter

2. Alléon

3. Boital

درخت‌ها و آماده سازی مسیر شدند (رجب ۱۲۹۰ ه.ق.)^(۳۳). افزون اینکه علی‌رغم مخالفت طبقات فرودست و برخی از روحانیون رشت، حاجی ملارفع شریعتمدار از اجرای این طرح حمایت می‌کرد و مقامات محلی نیز از همکاری با مأموران رویتر دریغ نداشتند^(۳۳). به هر روی، این فعالیت زود متوقف شد؛ زیرا برخلاف شروط امتیازنامه، کار احداث خط آهن پس از موعد مقرر شروع شده بود (روزنامه ایران، ش ۱۹۴، ۱۹ رمضان ۱۲۹۰؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۴۸: ۸۵-۸۴). دو امتیاز دیگر حتی تا این مرحله نیز پیشرفت نکردند.

با وجود عدم مرمت راه گیلان^(۳۴) و سختی‌ها و مخاطراتی که عبور از آن داشت، مسافران و کاروان‌های تجاری مجبور بودند برای استفاده از آن «راهداری» بپردازند^(۳۵). گفتنی است که به شهادت روزنامه خاطرات سفر اول ناصرالدین شاه به فرنگستان (۱۲۹۰ ه.ق) وضع بد این راه بر او و وزیرانش پوشیده نبود (ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۷۷: ۱۷-۱۸)^(۳۶). ظاهراً در آن زمان، بخش رشت - پیربازار شرایط راه مناسب‌تری داشت و از آن بهتر نگاهداری می‌شد (همان، ص ۱۹؛ فوریه، ۱۳۲۶: ۳۱۳؛ کرزن، ۱۸۹۲: ج ۳، ص ۴۸۷).

راه گیلان به‌رغم وضع نامناسبش، علاوه بر تجارت خارجی، نقشی فزاینده در چرخه اقتصاد محلی به‌ویژه در بخش روستایی ولایت ایفا می‌کرد که از کاهش مزمن تولید ابریشم به‌شدت آسیب دیده بود. در منابع موجود، به بازارهای محلی که در روزهایی معین از هفته در روستاهایی خاص برپا می‌شد، اشاره شده است^(۳۷). اکثر این بازارها که تعداد آنها تا اوایل قرن بیستم میلادی به رقم ۴۷ بالغ می‌شد، در روستاهای بخش هموار مرکزی گیلان تشکیل می‌شد (رابینو، ۱۳۵۷: ۶۷، ۱۳۸، ۱۵۸؛ رابینو^۱، ۱۹۱۳: ۴۳۵)^(۳۸). در این بازارها، امکان عرضه مستقیم تولیدات و در نتیجه کسب درآمد بیشتر برای روستاییان فراهم می‌آمد. بی‌تردید، برپایی منظم این بازارهای هفتگی، از جمله دوشنبه‌بازار رشت، مستلزم استفاده از راه قزوین - پیربازار بود که به‌شکلی روزافزون نیاز به مرمت اساسی داشت. بدین ترتیب، عدم تعمیر راه و توسعه کشت برنج، موجب تخریب فزاینده جاده‌ای بود که نه تنها در تجارت خارجی بلکه در اقتصاد محلی نیز اهمیتی روزافزون می‌یافت.

1. Robino, H. L.

در سواحل گیلان، امکانات برای ترابری دریایی، به مراتب کمتر از خشکی بود. با وجود افزایش مبادلات با روسیه و افزایش کمی و کیفی شناورهای روسی که در بنادر ایرانی از جمله انزلی پهلو می گرفتند، هیچ گونه نشانه‌ای دال بر کوشش دولت یا بخش خصوصی ایران برای ایجاد تسهیلات بندری در دست نیست^(۳۹). این در حالی بود که سنت پترزبورگ با استناد به معاهده ترکمنچای از کشتیرانی ایرانیان نه تنها در دریای مازندران بلکه در مرداب انزلی نیز ممانعت می کرد؛ به ویژه اینکه آ. ف. بگر^۱ — وزیر مختار روسیه — با متقاعد کردن تهران به تجدیدنظر در سیاست جلوگیری از ورود شناورهای تجاری روسیه به مرداب، افق جدیدی را برای توسعه طلبی های روسیه باز کرده بود (۱۲۸۷ ه. ق. / فوریه ۱۸۷۰ م.)^(۴۰). همین، بر افزون خواهی سنت پترزبورگ می افزود؛ چنان که در ۱۲۹۳ ه. ق. / ۱۸۷۶ م.، هنگامی که ناصرالملک — والی گیلان — از طریق میرجوادخان — تبعه روسیه که برادر دریابگی ایران بود — به خرید یک شناور بخاری از آستاراخان موفق شد و آن را برای حمل و نقل در مرداب انزلی به کار گرفت، کنسول روسیه در رشت سریعاً از فعالیت آن جلوگیری کرد و خود شناور نیز به عنوان مایملک روسیه توقیف شد^(۴۱).

راهسازی با سرمایه خارجی

لزوم اهتمام به توسعه ارتباطات گیلان، موضوعی نبود که بر آگاهان وقت پوشیده باشد^(۴۲)؛ به ویژه اینکه در سال های پس از ۱۸۷۰، تجاری شدن کشاورزی ایران و افزایش تولیدات صادراتی این بخش، بهبود راه ها را ضرورت بخشیده بود^(۴۳). اما در مورد راه گیلان به نظر می رسد آنچه بیش از دیدگاه اینان مؤثر افتاد، توسعه صنعتی روسیه و در نتیجه نیاز آن کشور به مواد خام و بازار فروش از یک سو، و هم چشمی سنت پترزبورگ با لندن در ایران از دیگر سو بود؛ خاصه اینکه پس از دو دهه سیاست غیرفعال بریتانیا، از ۱۳۰۵ ه. ق. / ۱۸۸۸ م.، با اقدامات سر دراموند ولف^۲، — وزیر مختار آن کشور در تهران — برای گسترش مناسبات

1. A. F. Beger
2. Sir H. Drummond Wolff

اقتصادی ایران - بریتانیا^(۴۴) زنگ خطر را در روسیه تا بدانجا به صدا درآورده بود که مقاله‌ای در *نوویه ورمیا*^۱ - روزنامه وابسته به حلقه‌های دربار روسیه - پس از ذکر فعالیت‌های او و جهت مقابله با آنها توصیه کرد که ضرورت دارد بازرگانان روسیه با افزایش تلاش خود، شرکت‌های کشتیرانی روسی در دریای مازندران از طریق تسهیل حمل و نقل و کاهش بیمه کالاهای تجاری و بالأخره دستگاه دیپلماسی روسیه با حمایت سیاسی از سوداگران روسی برای تفوق بازرگانی روسیه بر بریتانیا در ایران بکوشند (۱۳۰۵ ه.ق.). (نوویه ورمیا، ش ۴۳۳۷، ۲۶ مارس ۱۸۸۶؛ در گزارش‌های سیاسی علاءالملک، ۱۳۶۲: ۱۶۰-۱۵۷).

توفیق دراموند ولف در جلب موافقت دولت ایران با آزادی کشتیرانی در کارون (۱۳ ربیع‌الثانی ۱۳۰۶ ه.ق. / ۱۸۸۸ م.) و سپس اعطای امتیاز بانک شاهنشاهی به جورج رویتر - پسر بارون رویتر - (۲۷ جمادی‌الاول ۱۳۰۶ ه.ق. / ۱۸۸۹ م.)، واکنش شدید روسیه را در پی داشت؛ زیرا این امتیازات می‌توانست راه نفوذ اقتصادی بریتانیا را در ایران، از جمله در ولایات شمالی کشور که به شکل سنتی عرصه فعالیت بازرگانان روسی بود، هموار کند. در برابر امتیازات مذکور، ما به‌ازایی که پرنس نیکلاس دالگوروکی^۲ - وزیر مختار روسیه در تهران - از دولت ایران برای اتباع روسیه طلبید، امتیازاتی بود که ارتباطات و تجارت روسیه را با مناطق شمالی ایران تسهیل می‌کرد. در مورد گیلان، این مطالبات شامل ایجاد اسکله، تجهیزات و امکانات بندری در انزلی، آزادی ورود شناورهای روسی به مرداب انزلی و رودهای منتهی به آن، آزادی کشتیرانی روس‌ها در سفیدرود و نیز امتیاز «ساختن راه عراده‌رو یعنی شوسه از انزلی الی دارالخلافه طهران» بود که می‌بایست «قبل از همه راه‌ها ساخته شود و باز شود». بنابر همین درخواست، موضوع احداث خط آهن در ایران نیز مشمول شرایط سنت پترزبورگ می‌شد (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۱۷). این مطالبات مورد موافقت کلی ناصرالدین شاه و امین‌السلطان - صدراعظم - قرار گرفت که سفر فرنگستان خود را تدارک می‌دیدند (رجب ۱۳۰۶ ه.ق. / مارچ ۱۸۸۹ م.) (همان، ص ۲۴-۳۲۲؛

1. *Novoye Vremya*

2. Prince Nicolas Dolgrouki

ترجمه مقاله نووییه ورمییا، ش ۴۶۹۱، در گزارش‌های سیاسی علاءالملک، ۱۳۶۲: ۱۶۹-۱۷۰ (۴۵).

مذاکرات روسیه و ایران درباره توافقات فوق پس از سفر فرنگ شاه که اعطای امتیاز انحصار تنباکو به میجر جرال د ف. تالبوت^۱ - تبعه بریتانیا - از جمله نتایج آن بود (۲۸ رجب ۱۳۰۷ ه. ق. / ۲۰ مارس ۱۸۹۰ م.). تجدید شد. بوتزوف^۲ - جانشین دالگوروی - در بدو ورود به تهران (ذیحجه ۱۳۰۷ ه. ق. / جولای ۱۸۹۰ م.) خواستار امتیازاتی برای اتباع روسیه شد که حداقل معادل امتیاز بانک شاهنشاهی و تنباکو باشد (کرزن، ۱۸۹۲: ج ۱، ص ۶۲۳). پیشتر در پاییز ۱۳۰۶ ه. ق. / ۱۸۸۹ م.، یکی از اتباع روسیه - پالاش کوفسکی^۳ - تلاشی ناموفق برای تحصیل امتیاز خط آهن غازیان - رشت به عمل آورده بود (همان، ص ۶۲۰). در سال بعد، یک یهودی سرمایه‌دار روس به نام لازارس. پولیاکوف^۴ - مؤسس بانک بین‌المللی تجارت مسکو^۵ - با حضور در تهران، متقاضی امتیاز خط آهن سراسری شد که این درخواست نیز عقیم ماند؛ زیرا دولت روسیه به این نتیجه رسیده بود که احداث خط آهن ممکن بود منافع آن کشور را در ایران به مخاطره اندازد^(۴۶). از این رو، طی یک توافقنامه، ایران را برای ۱۰ سال به عدم احداث خط آهن در کشور متعهد کرده بود (ربیع‌الثانی ۱۳۰۸ ه. ق. / دسامبر ۱۸۹۰ م.) (ثورنتون، ۱۹۵۵: ۶۶ به بعد؛ کرزن، ۱۸۹۲: ج ۱، ص ۶۲۲-۲۳؛ انتنر، ۱۹۶۵: ۳۰ به بعد)^(۴۷).

حضور پولیاکوف در تهران به هر حال چندان بی‌ثمر نبود؛ زیرا افزون بر تحصیل امتیاز تأسیس «کمپانی بیمه و حمل و نقل ایران»^(۱) جمادی الاول ۱۳۰۸ ه. ق. / ۱۳ دسامبر ۱۸۹۰ م.) (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۵۳-۳۵۲). با حمایت نمایندگی

-
1. Major Gerald F. Talbot
 2. M. de Butzow
 3. Palashkofski
 4. L. S. Poliakov
 5. International Commercial Bank of Moscow
 6. Compagnie d'Assurance et de transports en Perse

روسیه در تهران، امتیاز «انجمن استقراضی ایران»^۱ (شوال ۱۳۰۷ ه.ق./ مه ۱۸۹۰ م.) را نیز به دست آورد که در ۱۳۰۹ ه.ق./ ۱۸۹۲ م. به «بانک استقراضی»^۲ تغییر نام داد (همان، ص ۳۳۶ به بعد؛ شاهی، ۱۳۸۱: ۶۴ به بعد؛ انتنر، ۱۹۶۵: ۴۱-۳۹؛ گریفین^۳، ۱۸۹۶: ۱۵-۱۶)^(۴۸). افزون بر این، علی‌رغم مخالفت اولیه ناصرالدین‌شاه (رمضان ۱۳۰۹ ه.ق./ مه ۱۸۹۲ م.) (اعتمادالسلطنه، ۱۳۴۵: ۸۱۰ و ۱۳۴۸: ۱۳۶)، امتیاز راه شوسه انزلی - قزوین نیز برای مدت ۹۹ سال به کمپانی بیمه و حمل و نقل داده شد (۲ ذیحجه ۱۳۱۰ ه.ق./ جون ۱۸۹۳ م.). بنا بر متن این امتیازنامه، کمپانی بیمه و حمل و نقل متعهد بود که برای احداث راه، شرکتی روسی - ایرانی تأسیس کند (فصل ۱) و یک ماه پس از امضای امتیازنامه، کارهای مقدماتی و ظرف ۶ ماه راهسازی شروع شود (فصل ۵). کار ساخت راه باید در مدت ۲ سال خاتمه می‌یافت، در غیر این صورت امتیازنامه لغو می‌شد (فصل ۴). موضوع فصل ششم امتیازنامه، نحوه تقسیم درآمد ناشی از «حق‌العبور» بود. افزون بر این، دولت ایران متعهد می‌شد که پاکسازی و تعمیق مرداب انزلی برای تردد کشتی‌ها را نیز به کمپانی راه واگذار کند. از جمله نکات جالب توجه این امتیاز، عدم ذکر ضوابط تعیین مبلغ «حق‌العبور» و نحوه اخذ آن است (تیموری، ۱۳۳۲: ۵۴-۳۵۳؛ جمالزاده، ۱۳۶۲: ۱۰۱؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۴۵: ۸۸۳)

درمورد کمپانی بیمه و حمل و نقل گفتنی است که سرمایه آن به ۱,۰۰۰,۰۰۰ روبل بالغ می‌شد. سهامداران کمپانی را آن دسته از تجار بزرگ و صاحبان صنایع مسکو تشکیل می‌دادند که با ایران مناسبات تجاری داشتند یا درصدد برقراری چنین ارتباطی بودند. ظاهراً فشار دولت روسیه موجب شده بود آنان سهام بخرند و گفته می‌شد که تقاضای پولیاکوف درمورد امتیاز راه نیز به خواست دولت روسیه بود (هوتز^۴، ۱۸۹۹: ۳۴۵). اما شرکت روسی - ایرانی راه گیلان، مؤسسان آن را امین‌السلطان، امین‌الدوله، سعدالسلطنه و نماینده کمپانی بیمه و حمل و نقل

1. La Société de Prets de Perse
2. Banque d'Escompte de Perse
3. Griffin, Sir L.
4. Hotz, A.

تشکیل می‌دادند که قرار بود هر یک مبلغ ۱۰,۰۰۰ تومان برای تأسیس پرداخت کنند تا بقیه سرمایه لازم از طریق عرضه سهام به اتباع روسیه و ایران تأمین شود (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۵۳). در میان مؤسسان ایرانی، آقاباقر سعدالسلطنه پیشتر براساس امتیازی، راه قزوین - تهران را ساخته بود (۱۲۹۶ ه. ق. / ۱۸۷۹ م.) و در ۱۳۰۵ ه. ق. / ۱۸۸۷ م.، مسئولیت راه تهران - قم را به‌عهده داشت (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱۰۹؛ بامداد، ۱۳۴۷: ۱۸۱-۸۴).

پیوند سرنوشت راه ارتباطی گیلان با سرمایه‌گذاری بیگانگان، سرآغاز تحولاتی شد که بعید به نظر می‌رسد به وقت اعطای امتیاز تمامی ابعاد آن برای دولت ایران، پولیاکوف و حتی دولت روسیه قابل پیش‌بینی بوده باشد. اگرچه امور مقدماتی کار احداث راه را کمپانی سریعاً و با جدیت آغاز کرد و تا جمادی‌الاول ۳۱۱ ه. ق. / نوامبر ۱۸۹۳ م.، به اجرای فصل پنجم امتیازنامه موفق شد^(۴۹)، دیری نپایید که عواملی موجب اخلال در پیشرفت کار شد. شیوع بیماری وبا در گیلان که در ۱۳۱۰ ه. ق. / ۱۸۹۳ م. شروع شده بود^(۵۰)، در سال بعد نیز ادامه داشت. در تابستان ۱۳۱۱ ه. ق. / ۱۸۹۳ م. - یعنی به‌وقت اجرای فصل پنجم امتیازنامه - تلفات انسانی در شهر رشت و سایر نقاط گیلان به ۱۲,۸۲۰ نفر بالغ شد^(۵۱). در پاییز همان سال، وبا در رشت و حومه آن، روزانه جان ۳-۶ تن را می‌گرفت^(۵۲). تداوم شیوع وبا، از جهات اقتصادی نیز آثار منفی خود را در ولایت داشت؛ زیرا بنا بر اسناد موجود، تولید برنج را تا بدانجا کاهش داده بود که دولت ایران مجبور شد از صدور برنج از گیلان ممانعت کند (رمضان ۱۳۱۱ ه. ق. / ۳ مارس ۱۸۹۴ م.)^(۵۳). این شرایط به نوبه خود بر اهمیت بازارهای هفتگی در معیشت فرودستان شهری و روستایی می‌افزود. به هر روی، بعید به نظر می‌رسد که اوضاع حاکم بر گیلان برای راهسازی مناسب بوده باشد.

از منظر اجرای طرح راه گیلان، افزون بر شرایط نامساعد محلی، عامل مهم دیگری نیز مؤثر افتاد که منشأی آن خارج از قلمرو ایران و حتی روسیه بود. کاهش جهانی ارزش نقره در سال‌های ۱۳۰۸-۱۳۱۳ ه. ق. / ۱۸۹۰-۹۵ م.، نه تنها موجب کاهش چشمگیر سرمایه مؤسسات پولیاکوف - انجمن استقراضی ایران و کمپانی بیمه و حمل و نقل ایران - شد، بلکه به اقتصاد مبتنی بر نقره ایران نیز

لطمه شدیدی وارد آورد (آوری و سیمونز^۱، ۱۹۷۴: ج ۱۰، ص ۲۶۳-۲۶۱ و ۲۷۶ به بعد؛ مستوفی، ۱۳۴۶: ج ۱، ص ۴۰۱-۳۹۶)^(۵۴)؛ به‌ویژه اینکه دولت روسیه ورود سکه‌های نقره ایرانی را به آن کشور ممنوع کرده بود (ربیع‌الاول ۱۳۱۱ ه.ق./ سپتامبر ۱۸۹۳ م.)^(۵۵). کاهش سرمایه‌کمپانی بیمه و حمل و نقل در زمانی که احداث راه مستلزم هزینه بود، اجرای طرح را غیرممکن می‌ساخت. از این‌رو، درحالی‌که بنا به فصل چهارم امتیازنامه، فرصت اجرای طرح رو به پایان می‌رفت، هیچ اقدام جدی برای راهسازی به‌عمل نیامده بود. تنها اقدام آناتولی بستلمان^۳ - مدیر کمپانی بیمه و حمل و نقل - در طی این مدت، راه‌اندازی یک خط منظم کشتیرانی بخاری در مرداب انزلی بود که روزانه بین انزلی و پیربازار فعالیت می‌کرد. برقراری این خط نیز در جمادى‌الاول ۱۳۱۱ ه.ق./ نوامبر ۱۸۹۳ م. - یعنی زمانی که اجرای طرح راه ممکن می‌نمود - صورت گرفته بود^(۵۶). این خط نیز ارتباطی با احداث راه در خشکی نداشت. بدین ترتیب، اجرای طرح راه در همان اوایل کار متوقف شده بود.

در بحران اقتصادی حاکم بر ایران - که بخشی از آن به عدم توازن در تجارت خارجی و کاهش ارزش نقره باز می‌گشت - ایجاد تسهیلات در صدور فرآورده‌های ایرانی به روسیه خود می‌توانست به بهبود اوضاع کمک کند. احتمالاً همین امر، موجب موافقت دولت ایران با تجدیدنظر در امتیازنامه راه گیلان و تمدید مدت ساخت راه تا ۱۳۱۶ ه.ق./ ۱۸۹۸ م. شد (۱۵ محرم ۱۳۱۳ ه.ق./ جون ۱۸۹۵ م.) (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۵۴)؛ به‌ویژه اینکه پیامد لغو امتیاز می‌توانست واکنش سنت پترزبورگ باشد.

از پس تمدید فرصت، مأموران کمپانی به رشت وارد شدند تا راهسازی را شروع کنند (اوایل جمادى‌الاول ۱۳۱۳ ه.ق./ اکتبر ۱۸۹۵ م.) (ایران، ش ۸۴۷، ۱۰ جمادى‌الاول ۱۳۱۳ ه.ق.). اندکی بعد، دولت ایران امتیاز لایروبی دهانه بندر انزلی را نیز به کمپانی راه داد (۱ جمادى‌الثانی ۱۳۱۳ ه.ق.)^(۵۷). از آنجا که حضور و

-
1. Avery, P.W.
 2. Simmons, J. B.
 3. Anatoli Bostellmann

فعالیت کمپانی راه و کارکنان آن در گیلان ممکن بود با مشکلات پیش‌بینی نشده همراه شود، عباس میرزا ملک‌آرا — حاکم گیلان — از سوی تهران موظف شد با نظارت بر اقدامات روس‌ها، از رعایت شرایط امتیازنامه اطمینان حاصل کند و کلیه اماکن و خانه‌هایی که به اجاره آنها درمی‌آمد، در کارگزاری مهام خارجه گیلان ثبت شود^(۵۸). هدف از مورد اخیر، جلوگیری از ادعای احتمالی استملاک آنها در آینده بود.

راهسازی در همان ماه جمادی‌الاول ۱۳۱۳ ه.ق با جدیت آغاز شد. کمپانی با استخدام ۶۵۰ کارگر خلیجالی، احداث راه را از پیربازار شروع کرد. طولی نکشید که معلوم شد بخشی از جاده جدید بر روی راه قدیم ساخته می‌شود و پس از دورزدن شهر رشت مجدداً مسیر راه قدیم را طی خواهد کرد. افزون بر اینکه خط تلفنی نیز در طول راه نصب خواهد شد. در ضمن، موضوع قیمت اراضی خصوصی افراد که ضرورت داشت کمپانی برای راهسازی در تملک خود درآورد، نامعلوم بود. تا پایان جمادی‌الاول، از این بابت هیچ پرداختی صورت نگرفته بود. برای حل این مسئله، همگان به سفر قریب‌الوقوع بستلمان به گیلان چشم دوختند^(۵۹). گفتنی است که احداث راه بر روی جاده قدیم از آنجا ناشی می‌شد که مهندسان اعزامی از سوی کمپانی، متخصص احداث خط آهن بودند و برای ساختن راه شوسه دانش و مهارت لازم را نداشتند؛ از همین رو، راه قدیم را که حاصل سرمایه‌گذاری دولت و بخش خصوصی ایران بود، بستر راه شوسه قرار داده بودند^(۶۰).

آغاز کار احداث راه توسط کمپانی روسی در ولایتی که از لحاظ ارتباطات با مشکل مواجه بود، برخلاف انتظار، استقبال اهالی را در پی نداشت و زود مخالفت علنی را برانگیخت. گروه‌های شاخص مخالف را علما — به ریاست حاج آقارضا خمامی، میرزا ابوالفضل شریعتمدار و حاجی شیخ حسین مجتهد خمامی — و تجار تشکیل می‌دادند که دولت خود از ۱۲۸۶ ه.ق. رسماً آنها را در امور راه گیلان دخیل کرده بود (← همین مقاله، ص) اینان در تلگرامی به امین‌السلطان — صدراعظم — نوشتند:

...از ساختن راه شوسه که اسباب آبادی مملکت است، کمال تشکر [را] داریم. از هر محلی [که] 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 ذغال و هیزم و سایر لوازم معاش راهی به غیر از این راه ندارند. اگر شوسه از این خط حالیه بشود، ضرر فوق العاده بر اهالی گیلان وارد خواهد شد. مستدعی است مقرر فرمایید در گیلان تشکیل مجلسی شود به عرض حسابی ماها [کذا] برسند (۱ جمادی الثانی ۱۳۱۳)^(۶۱).

ناراضیان، در مذاکرات با مقامات محلی، علت مخالفت خود را صریح تر بیان می کردند. در ملاقاتی که ملک آرا — حاکم ولایت — با علما داشت، آنها «کلیه اظهار اکراه از قرار اخذ حق العبور راه می کردند». مقصودشان این بود که «راه قدیم به حالت خود باقی بماند. این کمپانی راه جدید [ی] بسازد؛ هر کس مایل شد از آن راه عبور نماید، مجبور به ادای حق العبور باشد نه اینکه راه منحصر به راه جدید و هر عابری مجبور به دادن حق العبور باشد» (۲۹ جمادی الاول / دسامبر)^(۶۳).

در مورد انگیزه این مخالفت، گفتنی است که «حق العبور» افزون بر اثر منفی در اقتصاد محلی در سطوح بازارهای هفتگی و خرده فروشی، به زیان بازرگانان دخیل در تجارت خارجی نیز تمام می شد؛ زیرا انحصار ارتباط گیلان با مناطق داخلی کشور به راه کمپانی روسی، بر هزینه حمل و نقل و در نتیجه قیمت کالاها در سطح عمده فروشی می افزود. از همین رو، تجار برای مخالفت با راه جدید، انگیزه کافی داشتند. ناراضایتی علما و مجتهدان محلی نیز می توانست با نقش ایشان به عنوان سخنگویان پیروان و همچنین با موضوع موقوفه سراوان که عوایدش به نگاهداری راه قدیم اختصاص داشت، بی ارتباط نبوده باشد؛ چراکه با احداث راه جدید بر روی راه قدیم، مسئله تغییر مصرف عواید موقوفه و حق التولیه مطرح می شد (← همین مقاله، ص ۵۶). افزون بر این، قسمت هایی از راه قدیم و پل های آن با سرمایه خیرین و بخش خصوصی — از جمله حاج ملا رفیع شریعتمدار — احداث شده بود (همین مقاله، ص ۶۷). طرح کمپانی برای راهسازی بر روی آن، انکار سرمایه گذاری، حقوق و نیات اینان نیز بود. به هر

روی، همان گونه که از متن شکایت تجار و علما به خوبی برمی آید، هیچ یک به نفس واگذاری امتیاز راه به خارجی اعتراضی نداشتند هرچند که در سال های اخیر مخالفت همین طبقات، دولت را به لغو امتیاز تنباکو وادار کرده بود که به اتباع بریتانیا اعطا شده بود (۱۳۰۹ ه.ق. / ۱۸۹۲ م.). به نظر می رسد که عدم مخالفت با نفس امتیاز راه، در واقعیاتی چون ضرورت بهبود ارتباطات گیلان و نیز ناتوانی دولت و بخش خصوصی ایران در احداث راه ریشه داشت. با وجود این، انحصار ارتباطات گیلان به راه کمپانی چیزی نبود که تجار و علما طالب آن باشند.

در پی شکایات به تهران، اندکی بعد نشستی با حضور ملک آرا، میرزا علی اکبرخان (کارگزار مهام خارجه)، کنسول روسیه در گیلان، بستلمان و جمعی از «علما» و «اعیان» و «تجار» در رشت برپا شد (۲۰ جمادی الثانی ۱۳۱۳ ه.ق. / دسامبر ۱۸۹۵ م.). حاصل این جلسه توافقنامه ای بود که در رویدادهای بعدی اهمیت بسیار یافت. در این توافقنامه که افزون بر مهر و امضای مقامات مذکور به مهر حاجی ملامحمد مجتهد خمایی و حاجی شریعتمدار نیز ممهور شد، آمده است:

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 [گیلان] 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 قبیل ابریشم و لاس و پيله و برنج و جو و همیزم و ذغال و علف و سراچه [؟] و مرکبات و غوره و انگور و گردو و دوشاب و سیر و خریزه و هندوانه و سیب و به و ازگیل و امرود و انار ترش و جاروب و مرغ و تخم مرغ و ماهی و کدو و باراهک [؟ بارهنگ، بالنگ] و گاو و گوساله و از هر قبیل چوب آلات جنگلی که از ده به شهر وارد می شود و مال خالی برمی گردد، 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 نمی باشد. در مقابل این همراهی، حضرات اهالی گیلان متعهد شده اند که از پیربازار الی امامزاده

هاشم مسیو باستلمان که از این خط معمول راه شوسه می‌سازد، هر قدر زمین به جهت اصلاح اعوجاج راه از پیربازار الی امامزاده هاشم لازم دارند، مجاناً بلاعوض داده شود. چوب‌هایی که به جهت ساختن تلفن و یا تلنبار و سکنای موقتی عملجات لازم دارند از جنگل از درخت‌های بی‌حاصل، مختار هستند ببرند و پس از اتمام راه، چوب‌هایی که از تلنبار و اچیده [کذا] می‌شود، به صاحبانش بدهند و به جهت فراولخانه در هر جا که می‌خواهند، ده ذرع در ده ذرع زمین مجاناً داده شود، زیاده را خریداری کنند. هرگاه کسی بخواهد ممانعت کند، اهالی مجلس متعهد هستند که جواب بگویند. مقصود [از] اهالی رشت، اهالی گیلان است.^(۶۴)

این توافق که در نتیجه مداخله علما به دست آمده بود، در حالی که بر نفوذ ایشان می‌افزود، نقطه پایانی بر مخالفت با اقدامات کمپانی راه شد. گزارش حل مسالمت‌آمیز مشکل موجود تا بدانجا موجبات خشنودی صدراعظم شد که به کارگزاری گیلان جواز حل و فصل مسائل «جزئی» مربوط به کمپانی را در محل داد؛ اما تعیین تکلیف در مورد موارد مهم همچنان با تهران بود (۹ رجب ۱۳۱۳ ه.ق.).^(۶۵)

توافقنامه ۲۰ جمادی‌الثانی سریعاً ناکارآمدی خود را به اثبات رساند؛ زیرا با تضمین واگذاری مجانی و فروش اراضی خصوصی غیر در مناطق مختلف به کمپانی، تنها روستاییان و زمینداران را از پرداخت «حق العبور» معاف می‌کرد و این امتیاز تجار را شامل نمی‌شد، افزون بر اینکه تبعاتش تنها دامنگیر آن دسته از مالکین و کشاورزان می‌شد که اراضی ایشان در مسیر راه واقع بود. از این‌رو، توافقنامه مذکور در کوتاه‌مدت موجب تداوم اختلاف بین مالکین اراضی و کمپانی شد؛ هرچند که به دستور صدراعظم، کمپانی موظف بود اراضی خصوصی افراد را به قیمت «عادل» خریداری کند.^(۶۶) تداوم شکایات مالکان اراضی به تهران سبب شد که صدراعظم در مورد توافقنامه، به کارگزاری گیلان بنویسد:

با وجود آن قرارداد که تمام علمای عظام و اعیان با اطلاع حکومت و کارگزاری مهر کرده‌اند، چه طور است که باز [از] بعضی هر روز تلگراف شکایت می‌رسد و [کذا] در فلان محل در میان زمین من راه احداث کرده‌اند. همان اشخاص محترم

که این قرارداد را داده‌اند و تعهد نموده‌اند که اسکات اهالی را هم به عمل آورند، حالا رفع این قبیل شکایات را هم کرده، هر روز اسباب گفت‌وگو نگذارند فراهم بیاید.^(۶۷)

بی‌تردید، شیوهٔ تجمیع اراضی دو سوی راه قدیم و توسعهٔ کشت برنج که قبلاً تشریح شد، می‌توانست در بروز اختلاف کمپانی راه با مالکین نقش داشته باشد. به هر روی، بنا به اطلاعات موجود، شکایات مالکین اراضی علیه کمپانی در سال‌های ۱۶-۱۳۱۴ ه.ق. / ۹۸-۱۸۹۶ م. همچنان ادامه داشت^(۶۸). این به نوبهٔ خود از ناتوانی «علما و اعیان» از اجرای مفاد توافقنامهٔ ۲۰ جمادی‌الثانی حکایت دارد. جامعهٔ دین‌باور گیلان، دلایل دیگری نیز برای نارضایتی از فعالیت کمپانی داشت که به رفتار کارکنان روسی مربوط می‌شد. بی‌توجهی به فرهنگ اسلامی و سنت‌های محلی، میخواری و مستی آنان در ملأی عام که می‌توانست واکنش اهالی را در پی داشته باشد، موجبات نگرانی مقامات محلی را تا بدانجا فراهم آورده بود که موضوع را به تهران و شاه منعکس کردند. میرزا اسدالله خان مشارالسلطنه — رئیس ادارهٔ روسیه در وزارت خارجه — در ملاقاتی با وزیر مختار روسیه، با اشاره به اطلاع شاه از سوء رفتار مأموران کمپانی، متذکر شد که «موافق قرارنامه [امتیاز]، زیاد از سی نفر نباید از خارج بیاورند و این طور اجتماع آنها در رشت و اینکه مست می‌شوند و بیرون می‌آیند، با بودن علمای زیاد در رشت محتمل ظهور مفسده می‌باشد.» (۱۷ رجب ۱۳۱۴ ه.ق. / دسامبر ۱۸۹۶ م.)^(۶۹)

کارنامهٔ کمپانی از لحاظ احداث راه، خود حکایتی دیگر بود. علی‌رغم جدیت اولیه، به تدریج معلوم شد که هزینهٔ راه‌سازی در هر دو منطقهٔ هموار و کوهستانی گیلان، بیش از مبالغ پیش‌بینی شده است و کمپانی توان مالی حل این مشکل اساسی را ندارد؛ در نتیجه، تدریجاً پیشرفت کار بطئی و سرانجام یک بار دیگر متوقف شد (هوتر، ۱۸۹۹: ۳۴۵). بدین ترتیب، فعالیت کمپانی در حالی که مانع از تداوم توجه هرچند ناکافی گذشته به راه قدیم شده بود، از احداث راه جدید جلوگیری می‌کرد. بازتاب این شرایط، شکایات تجار و اجاره‌داران گمرکات گیلان از وضع بد راه و نیز از کمپانی بود. مشارالسلطنه در مذاکراتی که تنها به

همین موضوع اختصاص داشت، از وزیر مختار روسیه خواهان اهتمام و جدیت کمپانی در اجرای تعهدات خود شد (۱۳۱۵ هـ. ق. / ۱۸۹۷ م.)^(۷۰).

در سنت پترزبورگ، وزارت س. ویتسه^۱ در وزارت مالیه روسیه (۱۳۱۰ هـ. ق. / ۱۸۹۲ م.) با تجدیدنظر در سیاست‌های اقتصادی روسیه در ایران همراه شده بود. در ۱۳۱۲ هـ. ق. / ۱۸۹۴ م.، در کمیسیونی در آن وزارتخانه، با هدف توسعه مناسبات بازرگانی با ایران، طرح ساخت بنادر و راه‌های شمال ایران به وسیله دولت روسیه تدوین شده بود که به تأیید دولت روسیه رسید («مناسبات بازرگانی روسیه و ایران»^۲، ۱۸۹۴: ج ۱۶، ص ۲۰۶-۲۰۵؛ کورف^۳، ۱۹۲۲: ۳۷؛ انتنر^۴: ۱۹۶۵: ۴۱ پاورقی)^(۷۱). در ۱۳۱۵ هـ. ق. / ۱۸۹۷ م.، هنگامی که کلنل مژیچوفسکی^۴، بازرس اعزامی از سوی کمپانی، گزارش مشاهدات خود در مورد راه را در روسیه تسلیم کرد، دولت روسیه تصمیم گرفت با خرید ۱,۰۰۰,۰۰۰ روبل از سهام، به کمک کمپانی بشتابد مشروط به اینکه کار راهسازی سریعاً شروع شود. از آنجا که ۲,۰۰۰,۰۰۰ روبل سرمایه برای تکمیل پروژه راه گیلان کافی نبود، دولت روسیه آمادگی خود را برای خرید ۵۰۰,۰۰۰ روبل سهام دیگر اعلام کرد با این شرط که کمپانی نیز سرمایه خود را ۷۰۰,۰۰۰ روبل دیگر افزایش دهد. با این پیشنهاد موافقت شد و بدین ترتیب، سرمایه کمپانی در حالی به ۳,۲۰۰,۰۰۰ روبل (۳۴۰,۰۰۰ لیره) رسید که دولت روسیه بزرگ‌ترین سهامدار آن بود (هوتز، ۱۸۹۹: ۳۴۵؛ هوتون - شیندلر^۵، ۱۹۱۱: ۱۹۵؛ گریفین، ۱۸۹۶: ۲۳۳؛ انتنر، ۱۹۶۵: ۵۰).

از پس خرید سهام کمپانی بیمه و حمل و نقل به وسیله دولت روسیه، کار احداث راه در همان سال ۱۳۱۵ هـ. ق. / ۱۸۹۷ م. با جدیت از سر گرفته شد. کارگران روسی بیشتری به ایران اعزام شدند که در پایان نخستین سال، از ۳۰۰ کارگر، ۳۰ تن به سبب ابتلا به مالاریا و سایر امراض جان خود را از دست دادند. از این رو، کمپانی کارگران ایتالیایی را جایگزین آنها کرد که آب و هوای موطن

1. S.Y. Witte
2. Commercial Relations between Russia and Persia
3. Koreff, Baron S. A.
4. Colonel Mszichovski
5. Houtum-Shindler, A.

آنها به گیلان مشابهت داشت. طولی نکشید که تعداد کارگران به ۴,۰۰۰ نفر (ایتالیایی، ایرانی، کرد و ترک) بالغ شد که تحت ریاست یک سرمهندس (کاپیتان گلینووسکی)^۱، ۲ مهندس و ۱۲ کمک‌مهندس انجام وظیفه می‌کردند (هوتز، ۱۸۹۹: ۳۴۵، یادداشت ۲۸)^(۷۲). ورود تجهیزات، راهسازی در ارتفاعات را نیز سرعت بخشید^(۷۳). بدین ترتیب، عزم سیاسی سنت‌پترزبورگ موجب آن شد که طرح متوقف‌شده راه گیلان احیا و فعال شود.

شورش بر کمپانی روسی راه شوسه گیلان

همزمان با پیشرفت کار احداث راه، شرایط سیاسی در پایتخت و نیز در گیلان در حال تغییر بود. در تهران، اقدامات میرزاعلی‌خان امین‌الدوله — صدراعظم — برای بهبود اوضاع نابسامان کشور نه تنها موفقیت چندانی به‌بار نیاورد، بلکه موجب تحریک علمای تهران و ولایات شده بود (کاساکوفسکی^۲، ۱۳۴۴: ۸۸۸۹). در گیلان، ملک‌منصور میرزاشعاع‌السلطنه — پسر دوم مظفرالدین‌شاه — در ذیحجه ۱۳۱۴ هـ.ق. / می ۱۸۹۷ م. والی شد که دوران حکومتش برای مردم تحمیلات مالیاتی و شدت عمل به بار آورد (راینو، ۱۳۵۷: ۵۵۸-۵۹). به‌ویژه اینکه وی به‌جای حضور در محل مأموریتش، ابتدا میرزاابراهیم‌خان معتمدالسلطنه و سپس از رمضان ۱۳۱۵ هـ.ق. / فوریه ۱۸۹۸ م.، آقاباقر سعدالسلطنه را از سوی خود بر گیلان گمارد (صدیق‌الممالک شیبانی، ۱۳۶۵: ۱۸۷ و ۳۳۰؛ سپهر، ۱۳۶۸: ۱۳۴، ۱۳۹ و ۲۱۴). این آقاباقر — چنان‌که قبلاً ذکر شد — از جمله سهامدارهای کمپانی راه بود. افزون بر این، شعاع‌السلطنه در برقراری مناسبات حسنه با علمای محلی نیز توفیقی به‌دست نیاورده بود. کلنل کاساکوفسکی — فرمانده بریگاد قزاق ایران — درباره شرایط حاکم بر گیلان در دوران شعاع‌السلطنه چنین گزارش کرده است:

[شعاع‌السلطنه] از هم‌اکنون ملت را علیه خود برانگیخته است. بزرگ‌ترین [مخالف او] مجتهد رشت شریعتمدار است. در زمان حکمرانان گذشته، به‌خصوص در حکومت مشیرالسلطنه — آخرین

1. Captain Glinoeffski

2. Kossakovsky, Colonel V. A.

حاکم رشت - این مجتهد در حل و فصل کلیه امور گیلان دخالت کلی داشته و ساعت‌های متمادی در حضور حکمران بوده و مشترکاً به رتق و فتق امور می‌پرداختند. مجتهد برای حکمران منابع جدید مداخل به دست می‌آورد و حکمران هم برای مجتهد. متقابلاً رضایت همدیگر را فراهم می‌نمودند. شعاع‌السلطنه با انتصاب به حکومت گیلان، شریعتمدار را به کلی کنار گذاشته و مستقلاً به اداره امور پرداخته و موجبات رنجش جماعات را فراهم نمود. شریعتمدار، با استفاده از عدم رضایت عمومی، امروزها اغتشاش‌های بزرگی علیه او برانگیخته است (ربیع‌الاول ۱۳۱۴ ه. ق. / ۶ اکتبر ۱۸۹۶ م.).
(کاساکوفسکی، ۱۳۴۴: ۸۹-۹۰)^(۷۴)

این شریعتمدار کسی جز حاجی ملامهدی شریعتمدار - پسر حاجی ملارفیع پیش گفته - نیست که در وصف او میرمعصوم شیرازی - صوفی سیاح - می‌نویسد: «در مطالب سیاسی، اول شخص گیلان است؛ هوش و حافظه عجیبی دارد ولی افسوس که تمام در فایده شخصی صرف می‌شود» (۱۳۱۴ ه. ق.). (شیرازی، بی‌تا: ج ۳، ص ۶۱۱)^(۷۵). سعدالسلطنه نیز به‌رغم توانایی‌هایی که برای وی ذکر شده است (افضل‌الملک شیرازی، ۱۳۶۱: ۱۸۷؛ کسروی، ۱۳۵۵: ۴۰۳؛ رابینو، ۱۳۵۷: ۵۵۹)، نتوانست در دوران حکومتش موجبات بهبود مناسبات شعاع‌السلطنه و علمای گیلان را فراهم آورد؛ چنان‌که در جمادی‌الاول ۱۳۱۶ ه. ق. / سپتامبر ۱۸۹۸ م.، به‌وقت سفر شعاع‌السلطنه به اروپا، هنگامی که شاهزاده در رشت «علما را احضار کرد، هیچ‌یک [از او] دیدن نکردند» (عین‌السلطنه سالور، ۱۳۷۶: ۱۳۱۴ و ۱۳۲۶)^(۷۶).

بازگردیم به موضوع راه و کمپانی. در فضای سیاسی نه چندان آرام یادشده، در ۲۹ شعبان ۱۳۱۶ ه. ق.، در حالی که تکمیل راه شوسه و پل‌های آن در ارتفاعات جنوب منجیل نیازمند چند ماه کار سنگین بود (هوتر، ۱۸۹۹: ۳۴۸-۳۴۵)، ضیافت ناهاری را کنسول روسیه در رشت برپا کرد که سعدالسلطنه، منتظم‌الملک (کارگزار مهم خارجه)، مدیر کمپانی راه و تعدادی از اعیان بومی و روسی در آن شرکت داشتند. هدف از این میهمانی، ابطال توافقنامه ۲۰

جمادی‌الثانی ۱۳۱۳ کمپانی با اهالی گیلان بود. مخالفت سعدالسلطنه با این خواسته کنسول روسیه و مدیر کمپانی راه مؤثر واقع نشد؛ به‌ویژه اینکه کارگزار مهم خارج نیز که گویا تطمیع شده بود، با کنسول روسیه همسویی نشان می‌داد. در این جلسه، کنسول رسماً اعلام کرد که از آغاز رمضان ۱۳۱۶ ه.ق. (ابتدای سال نو ۱۸۸۹ م.)، براساس امتیازنامه ذیحجه ۱۳۱۰ ه.ق.، از کلیه عابریین حقوق راهداری اخذ خواهد شد. همچنین در این جلسه مقرر شد که موضوع طی یک اعلامیه به اطلاع عموم رسانده شود^(۷۷). در اعلانی که بدین منظور کمپانی راه سریعاً در رشت منتشر کرد، آمده است:

به‌موجب فصل ششم امتیازنامه مبارکه اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی که به کمپانی بیمه و حمل و نقل در ایران برای ساختن راه از خلیج انزلی تا قزوین مرحمت شده، کمپانی راه انزلی به قزوین که به اجازه همیونی به ساختن این راه اقدام و اهتمام ورزیده، عن‌قریب در چندین نقاط [کذا] راهدارخانه‌ها [کذا] ساخته و مشغول جمع‌آوری حقوق راهداری از کلیه عابریین داخله و خارجه بالسویه و بلاملاحظه دریافت خواهد نمود.

در دنباله، پس از ذکر مبلغ حق‌العبور براساس مسافت و نوع وسیله نقلیه، توضیح داده شده بود:

در هر جایی که راه قدیم به راه کمپانی برمی‌خورد، کمپانی متعهد است به عابریین و مکاری که از نقاط تقاطع می‌گذرند، مجاناً اجازه عبور بدهد به‌طوری که اسباب تعطیل در ذهاب و ایاب فراهم نیاید. و در خاتمه این اعلان آمده بود:

شروع به اخذ و جمع‌آوری حقوق راهداری، از غره رمضان المبارک ۱۳۱۶ ه.ق.^(۷۸)

انتشار اعلان کمپانی، با واکنش فوری اهالی رشت مواجه شد که تظلم ایشان به حاجی مهدی شریعتمدار، ورود علما به صحنه را در پی داشت. شریعتمدار در پاسخ به دادخواهی مردم، طی اعلانی، با استناد به توافقنامه ۱۳۱۳ ه.ق. با کمپانی، اهالی گیلان را از راهداری معاف اعلام کرد. اما سعدالسلطنه، تحت فشار

کنسول روسیه، مجبور به جمع‌آوری این اعلان شد^(۷۹). در جو سیاسی ملتهب حاکم، فرارسیدن ماه رمضان و آغاز اخذ راهداری، به منازعه روستاییانی که مایحتاج عمومی را به رشت می‌آوردند با مأموران کمپانی انجامید و دامنه بحران گسترش یافت. شریعتمدار در تلگرامی به صدراعظم، اوضاع گیلان را این گونه تشریح کرد:

...از قرار یک طغرا کندرات به مهر مرحوم ملک‌آرا و کارگزاری و خط قونسول روس و مهر دولت روس [و] به امضای رئیس سابق راه، در شش فرسخ اهالی گیلان از هر جهت معاف و نباید از آنها حق عبور مطالبه شود. نسخه اول سند مذکور نزد دعاگو ضبط است. امروز جمعه [اول رمضان] از تمام مردم که از دهات به شهر بار می‌آوردند، برخلاف قرارداد هر باری یک ریال مطالبه کرده و گرفتند. عموم مردم چون مطلع بودند همگی اجماع نموده به فریاد آمده، آنها [روس‌ها] در مقابل سختی را زیاد نمودند. دعاگو دید آشوب بزرگ می‌شود، از شهر به سر راه رفته و مردم را متفرق نمود ولی باز خیال دارند بر خلاف قرارداد که به مهر دولت خودشان است، حق عبور بگیرند و بهانه‌جویی بکنند که شما چرا صدا بلند کرده‌اید. هر طور مقتضی انصاف و حقانیت و صلاح دولت است، مستدعی است به‌زودی مقرر دارید. در دولتخواهی [آنچه] لازم بود، به عرض رسانید. عموم اهالی گیلان از نکول قرارداد [۱۳۱۳ ه.ق.] متزلزل، و آرام ندارند...^(۸۰)

گفتنی است که در همان روز اول رمضان، شریعتمدار با کنسول روسیه ملاقات و مذاکراتی داشت که نتیجه آن، استرداد پول عابران بود. و بدین ترتیب، تنش موجود موقتاً فرو نشست.^(۸۱)

برای رشت، دوم رمضان، روز بحران و شورش بود. در پاسخ به اصرار کنسول و کمپانی راه در اخذ عوارض راهداری، مقارن ظهر همان روز، ایستگاه راهداری مورد هجوم ۳۰۰-۲۰۰ «چوبدار» قرار گرفت. در این واقعه که به تیراندازی و زخمی شدن دو تن از مهاجمان انجامید، کارکنان کمپانی مورد ضرب و جرح قرار گرفتند و پیش از ورود کنسول روسیه به صحنه درگیری و پراکنده شدن مهاجمان، ایستگاه راهداری تخریب و تاراج شد. کنسول نیز به بهانه ناتوانی دولت ایران در

تأمین امنیت اتباع روسیه، از سنت پترزبورگ تقاضای اعزام نیروی نظامی به گیلان کرد (۲ رمضان)^(۸۲). بدین ترتیب، نزدیک بود دامنه بحران از رویدادی محلی به سطح مناسبات روسیه - ایران گسترش یابد.

درباره انگیزه و خاستگاه اجتماعی مهاجمان که حمله ایشان به ایستگاه راهداری می‌توانست به مداخله نظامی روسیه در ایران منجر شود، آگاهی‌های موجود همخوانی ندارند. با توجه به پیش‌قدمی مردم در اعتراض به اخذ راهداری و نیز اینکه شورشیان مهاجم به ایستگاه راهداری، گروهی «چوبدار» بودند، می‌توان حدس زد که مهاجمان به اقشار فرودست، به‌ویژه روستاییان، تعلق داشتند^(۸۳). بی‌تردید، راهداری معیشت اینان را با مشکلاتی مواجه می‌کرد. با وجود این، از دیدگاه کنسول روسیه، شریعتمدار محرک شورشیان بود^(۸۴). بنابراین روزنامه روسی زبان کاسپی^۱ - چاپ باکو - وقایع گیلان، ریشه در جنگ قدرت در رشت داشت:

این همه گفت‌وگو از آن تولید گردید که یکی از علمای رشت که جناب شریعتمدار است، خواست اسباب عزل حاکم گیلان جناب سعدالسلطنه را که طرفدار روس‌هاست، فراهم بیاورد. مهربان او قریب سیصد نفر با دسته و اتفاق به کارگزاری رفته، از منتظم‌الملک کارگزار گیلان مطالبه کرده بودند که راهدارخانه روس‌ها را از اطراف رشت بردارند. جواب کافی و شافی نشنیده، جماعت شیشه‌های خانه‌های راه‌سازها را شکسته بودند و خواسته بودند که سر روس‌ها هجوم بیاورند. قونسول روس با قزاق‌ها [ی محافظ کنسولگری] رسیده، آنها را پراکنده کرده بود.^(۸۵)

برخلاف این اظهارات، گزارش‌های میرزا جعفر - منشی کنسولگری بریتانیا در گیلان - دلالت بر آن دارد که شورش و حمله به راهداری، نتیجه تحریکات عامدانه کنسول روسیه برای مقصر جلوه‌دادن شریعتمدار بود. بنا بر گزارش او، پس از حمله مردم به راهدارخانه، شریعتمدار به

قونسولگری دولت جاوید آیت فخریه [بریتانیا] آمده، اظهار این مطالب نمودند که لزوماً شما این وقایع را به سفارت کبری معروض دارید تا مسبوق و مستحضر باشند (۳ رمضان).^(۸۶)

1. *Kaspî*

به روایت میرزاجعفر، هنگامی که دولت در پاسخ به شکایت «علما و اعیان و تجار رشت» علیه کمپانی راه، دستور ارسال اصل توافقنامه ۱۳۱۳ ه.ق. را صادر کرد تا درباره آن با وزیر مختار روسیه مذاکره شود، کنسول روسیه

فهمید [که اگر] این نسخه در [کذا] طهران برود، کار خواهد برگشت. لهذا اسباب اغتشاش و انقلابی فراهم آورده، به ایالت جلیله گفته که من در رشت امنیت ندارم. آنچه توپچی و تفنگچی و سوارهای عمیدالسلطنه است، باید همه در شهر حاضر باشند. ایالت هم جمیع توپچی ها... تفنگچی های انزلی و آنچه سوار بود، خواسته و علاوه بر این، از عموم کسبه و اصناف بازار رشت التزام سختی گرفته که هرگاه مطلبی واقع شود، احدی از محل خودش حرکت نکند و از هر یک پول هم گرفته...

همو می افزاید:

این دو سه نفر علما و آقایان و جناب مستطاب شریعتمدار می گویند ماها یاغی دولت [ایران] و قونسولگری روس و رئیس راه نیستیم، حرف حسابی داریم؛ آیا کسی هست به حرف حسابی ما گوش بدهد یا خیر، والا ماها را با احدی منازعه و معارضه نیست. ولایت مال سلطان، رعیت خانزاد سلطان، آنچه با آنها می نمایند، حکمش با دولت است؛ ماها را مدخلیتی نیست. از آنجایی که دولت فخریه انگلیس دولت معظمی است، لابد ناچاریم که همه ماها در [زیر] بیرق قونسولگری ایشان التجا آورده، متحصن شویم بلکه به عرض و داد ما رسیده شود، رفع تعدی فاحش فرمایند.^(۸۷)

این اظهارات وکیل الدوله بریتانیا دور از واقع به نظر نمی رسد؛ زیرا افزون بر وجود شکایت یکی دیگر از علمای رشت — حاجی محمدحسین خمایی — به تهران مبنی بر عدم پابندی کمپانی به توافقنامه ۱۳۱۳ ه.ق.، بعید می نماید که مطالبه حق العبور در روز دوم رمضان بدون اطلاع و موافقت کنسول روسیه صورت گرفته باشد.^(۸۸)

وقایع رشت در آغازین روزهای رمضان ۱۳۱۶ ه.ق. آن اندازه اهمیت داشت که دستگاه دیپلماسی ایران را برای جلوگیری از واکنش دولت تزاری به تلاش وادار سازد. درحالی که در تهران گفت وگو با وزیر مختار روسیه جریان داشت، به

دستور صدراعظم، ارفع الدوله — وزیر مختار ایران در سنت پترزبورگ — نیز با وزارت امور خارجه روسیه و مسئولین کمپانی روسی در مورد رویدادهای گیلان مذاکره می‌کرد. به گفته ارفع الدوله، از آنجا که وزیر مختار روسیه در گزارش خود با عدم «تصدیق» اقدامات کنسول روسیه، فقدان «دستورالعمل‌های لازم» را سبب آنها ذکر کرده بود، مذاکرات سنت پترزبورگ نیز مؤثر واقع شد و دولت روسیه نه تنها از واکنش علیه ایران خودداری ورزید، بلکه با خرید ۶۰۰,۰۰۰ روبل سهام جدید، ارزش مجموع سهام خود را به ۲,۵۰۰,۰۰۰ افزایش داد (۲۹ رمضان ۱۳۱۶ ه.ق. / ژانویه ۱۸۹۹ م.). بدین ترتیب، دولت روسیه — بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار در کمپانی — توان مالی لازم را برای اتمام طرح راه فراهم آورد.^(۸۹) باز گردیم به گیلان. در پی اقدامات تأمینی سعدالسلطنه، شرایط تغییر یافت و آرامش تجدید شد. وصول دستورالعمل‌های جدید از سنت پترزبورگ نیز موجب تغییر مشی کنسول روسیه شد؛ زیرا وی در حضور کارگزار مهمان خارجه «رسماً قبول نمود نوشته‌ای را که کمپانی به اهالی داده بود، مجری دارد». متقابلاً سعدالسلطنه از برخی علما و اعیان و تجار رشت خواست که برای «رفع رنجش خاطر قونسول روس از این وقعه اتفاقیه و تجدید الفت فیما بین، به هیئت اجماع به قونسولگری رفته... ترضیه خاطر از او به عمل آورند» (۲۲ رمضان ۱۳۱۶ ه.ق.). این خواسته حاکم به اجرا درآمد.^(۹۰)

عقب‌نشینی آشکار کنسول روسیه به هیچ‌وجه به مفهوم چشم‌پوشی روسیه از خسارات وارده به کمپانی راه نبود. طولی نکشید که وزیر مختار روسیه رسماً از دولت ایران خواستار جبران خسارات ناشی از «اغتشاش و حرکات وحشیانه اهالی گیلان» شد. این زیان که مرتکبین باید آن را جبران می‌کردند، ضرر ناشی از توقف اخذ راهداری (۳۷۸۰ تومان) و خسارت وارده به ایستگاه راهداری (۱۰۹۴ تومان و ۴۷ شاهی) را شامل می‌شد. در مکتوب وزیر مختار درباره خسارت ایستگاه تأکید شده بود که باید «عاجلاً وصول و ایصال» شود. اما جبران زیان ناشی از توقف اخذ راهداری، به شرط عدم تکرار، می‌توانست به آینده موکول شود (۱۷ شوال ۱۳۱۶ ه.ق. / ۲۹ فوریه ۱۸۹۹ م.).^(۹۱) تصمیم مظفرالدین شاه در مورد این خواسته روسیه را در پی نوشت او خطاب به صدراعظم می‌توان

یافت: «نباید قبول کرد که دولت این خسارت را خود بدهد. اما حتماً از مرتکبین باید غرامت این خسارت گرفته شود و بنویسید بگیرند»^(۹۲).

اجرای دستور اخیر شاه آسان نبود. از اوایل ماه شوال، شهر رشت نتیجه مخالفت موفقیت‌آمیز خود در ماه رمضان را به شکل تنشی جدید تجربه می‌کرد که از افزایش نفوذ علما و کاهش قدرت حاکم ولایت در روند مخالفت با اقدامات کنسول روسیه و کمپانی ناشی می‌شد. روحانیون رشت با به‌چالش کشیدن اقتدار سعدالسلطنه، دولت مرکزی را وادار کردند که با عزل حاکم، از تداوم بحران در شهر جلوگیری کند (شوال)^(۹۳). از آنجا که در منابع ذکری از دریافت «غرامت» از «مرتکبین» خسارات وارده به ایستگاه راهداری در دوران حکومت سعدالسلطنه و حاکم بعدی — محمدولی خان نصرالسلطنه تنکابنی (از ۲۵ شوال به بعد) — به چشم نمی‌خورد، می‌توان حدس زد که همانند قیام موفقیت‌آمیز علیه امتیاز تنباکو و کمپانی رژی، جبران خسارت شورش بر کمپانی روسی راه شوسه گیلان نیز برعهده دولت ایران افتاده باشد.

بازگردیم به موضوع راه. سرانجام کمپانی موفق شد پروژه خود را به اتمام برساند و راه رشت — قزوین و نیز قزوین — تهران در ربیع‌الثانی ۱۳۱۷ ه. ق. آگوست ۱۸۹۹ م. رسماً افتتاح شد. بدین ترتیب، با عزم سیاسی و سرمایه‌گذاری دولت روسیه و نیز بخش خصوصی آن کشور، ارتباط گیلان با قزوین و مناطق داخلی کشور از طریق راه شوسه به طول ۱۳۵ مایل تأمین شد. اما این راه نیز علی‌رغم هزینه و وقتی که صرف ساخت آن شد، نواقصی داشت. عرض این راه در مناطق مختلف متفاوت بود. درحالی‌که در بخش‌های هموار، راه ۲۱ فوت (۶/۴ متر) عرض داشت و دو ارابه می‌توانستند در این بخش از کنار هم عبور کنند، در نواحی صعب‌العبور کوهستانی، در فاصله رودبار — منجیل — پاچنار، این پهنای ۱۶/۵ فوت (۵ متر) کاهش می‌یافت (هوتز، ۱۸۹۹: ۳۴۶). در منطقه هموار گیلان، در فاصله کهدم — رشت به طول ۱۶ مایل، به‌سبب کثرت عبور و مرور اهالی بومی، عرض جاده پاسخگوی نیاز مسافران نبود. افزون بر این، بخش اخیر به‌وقت باران‌های سنگین — چنان‌که در پاییز ۱۳۲۱ ه. ق. / ۱۹۰۳ م. رخ داد — غیرقابل عبور می‌شد^(۹۴).

عوارض راهداری راه شوسه در آغاز خیلی سنگین بود؛ اما در ۱۳۲۲ ه.ق. / ۱۹۰۴ م. و سپس در ۱۳۲۷ ه.ق. / ۱۹۰۹ م. به ترتیب ۱۵٪ و ۱۰٪ کاهش یافت. اگر تمامی تجارت بین تهران و روسیه از طریق این راه صورت می‌گرفت، بی‌تردید عوارض تعیین‌شده می‌توانست سود خوبی برای سرمایه‌احداث راه به بار آورد؛ ولی از زمان تأسیس راه شوسه، تجار بازرگانی از مسیر مشهدسر (بابلسر کنونی) - بارفروش (بابل کنونی) - تهران را ترجیح می‌دادند که خیلی کوتاه‌تر بود و حق‌العبور نیز نداشت. از این‌رو، افتتاح راه شوسه، برخلاف انتظار، با تغییر مسیر بازرگانی، به تجارت از طریق مازندران رونق داد (هوتون - شیندلر، ۱۹۱۱: ۱۹۵)^(۹۵). بدین ترتیب، کمپانی راه نه تنها از محل دادوستد محلی، بلکه از تجارت خارجی از طریق گیلان نیز نتوانست درآمد چشمگیری داشته باشد.

راه شوسه گیلان با همه کاستی‌ها و نیز علی‌رغم به‌بارنیارودن سود مورد انتظار، از جهات سیاسی و نظامی، اهمیت فزاینده‌ای در نقشه‌های توسعه‌طلبانه و محاسبات راهبردی سنت پترزبورگ به‌دست آورد؛ چنان‌که از آغاز دهه قرن بیستم، نقشه‌های نظامی روسیه برای عملیات در مناطق مرکزی و غربی ایران، براساس استفاده از راه شوسه رشت - قزوین طراحی شده بود^(۹۶). در پرتو این آگاهی می‌توان درک بهتری از اقدامات روسیه در گیلان در دوران نهضت مشروطیت و سال‌های بعد از آن به‌دست آورد.

بازگردیم به موضوع شورش ۱۳۱۶ ه.ق. در رشت. برای مردم و علمای گیلان، لغو راهداری را بی‌تردید می‌توان موفقیتی چشمگیر به حساب آورد؛ به‌ویژه اینکه در برابر یک کمپانی روسی به‌دست آمده بود. از منظر اقتصادی، در اهمیت این توفیق همین بس که گرچه در زمان رونق تحصیل شد (هوتون، ۱۸۹۹: ۳۴۹)، در ماه‌های بعد، هنگامی که ابتدا خشکسالی و سپس وقوع آتش‌سوزی در بازار رشت لطمه سنگینی به اقتصاد ولایت وارد آورد (۱۳۱۷ ه.ق. / ۱۸۹۹ م.)، اهمیت بیشتری یافت^(۹۷)، زیرا در صورت برقرارماندن راهداری، بی‌شک معیشت بر مردم فرودست شهری و روستایی سخت‌تر می‌شد. از دیدگاه تحركات سیاسی - اجتماعی نیز اهمیت این شورش کمتر نیست. وقوع این حرکت موفق در برهه‌ای که شمارش

معکوس برای نهضت مشروطیت شروع شده بود، سابقه‌ای شد برای تحرکات شهری و روستایی آتی در گیلان که اوج آن، نهضت جنگل بود.

نتیجه گیری

در پژوهش حاضر نشان داده شده است که سیاست قاجاریه در مورد راه گیلان به‌عنوان تابعی از ملاحظات نظامی و اقتصادی بین بی‌توجهی (عصر محمدشاه، ۶۵-۱۲۵۰ ه.ق.) و توجه (دوران فتحعلی شاه، ۱۲۵۰-۱۲۱۱ ه.ق.) و دوران ناصرالدین شاه، ۱۳۱۳-۱۲۶۵ ه.ق.) در نوسان بود که مورد اخیر از تفوق ملاحظات اقتصادی بر ملاحظات نظامی (تهدید روسیه) ناشی می‌شد. در نتیجه ضرورت‌های اقتصادی، دولت ناصرالدین شاه با تجدید نظر در سیاست گذشته، به راه‌سازی در گیلان اقدام کرد و آنگاه مسئولیت نگاهداری آن را با استفاده از درآمد موقوفه سراوان، برعهده بزرگان طبقات اجتماعی تجار و علما گذاشت. طبقه زمیندار نیز خیلی زود در حفظ راه گیلان مداخله داده شد. این تمهیدات، در نتیجه تحولات ناشی از کاهش تولید ابریشم در گیلان، نه تنها کارایی خود را از دست داد، بلکه راه جدید به‌رغم وضعیت نامناسب خود، در چرخه اقتصاد روستایی ولایت اهمیت فزاینده یافت.

از منظر تکنیکی، چنین به نظر می‌رسد که دولت ناصری را علی‌رغم تنگناهای مالی و تخصصی‌اش، در راه‌سازی نباید ناتوان‌تر از سرمایه‌گذاران خارجی در نظر گرفت؛ زیرا هنگامی که دولت ناصرالدین‌شاه با واگذاری امتیاز راه گیلان درصدد استفاده از سرمایه خارجی برای بهبود ارتباطات آن ولایت برآمد، هیچ‌یک از سرمایه‌گذاران خارجی که عملاً درگیر احداث راه شدند، نتوانستند کارنامه‌ای قابل قبول از خود برجای بگذارند. کمپانی روسی راه گیلان هم با وجود برخورداری از حمایت سنت پترزبورگ و تشویق‌های دولت ایران، به سبب مواجهه با موانع محلی و کمبود سرمایه در اجرای طرح راه موفقیتی به دست نیاورد. تنها عزم سیاسی و کمک‌های مالی دولت روسیه موجب آن شد که کمپانی روسی پس از چند سال تأخیر، موفق به احداث راه شوسه‌ای شود که کاستی‌های خود را داشت.

اگرچه احداث راه شوسه می‌توانست منشأی تحولاتی اساسی و توسعه در گیلان شود، از همان ابتدا با مخالفت اهالی مواجه شد. اوج این مخالفت، شورش موفق رمضان ۱۳۱۶ ه. ق. بود. هرچندکه این مخالفت مردمی با مشارکت علما و تجار اندکی پس از مخالفت فراگیر با واگذاری امتیاز تنباکو به کمپانی رژی (۱۳۰۶ ه. ق.) رخ داد که همان گروه‌های اجتماعی در آن نقش داشتند، فاقد انگیزه‌های دینی و حتی ضدبیگانه بود. شورش گیلان به نحوی بارز از ابهام در مفاد امتیازنامه و انگیزه اقتصادی - «حق‌العبور» - نشأت می‌گرفت؛ هر چند که وضع سیاسی محل نیز در آن موثر بود.

درمخالفت با کمپانی روسی راه، مردم و توده‌های فرودست پیشگام بودند و درمیان این گروه روستاییان به برخورد قهرآمیز مبادرت ورزیدند؛ درحالی‌که اقدامات علما و تجار، سرچشمه‌ای در سیاست دولت مرکزی داشت که پیشتر ایشان در نگهداری راه گیلان مداخله داده بود. افزون بر این، درحالی‌که تجار انگیزه‌های مادی خود را در مخالفت داشتند، مشارکت علما نیز پاسخی به انتظارات عمومی و نقش تاریخی ایشان بود.

با تسلیم کمپانی راه درمقابل خواسته اهالی مبنی بر معافیت بومیان گیلان از پرداخت «حق‌العبور»، شورش پایان یافت و کمپانی راه، هرچند متعلق به بیگانگان، بدون هیچ مزاحمتی از سوی اهالی، در حالی به فعالیت خود ادامه داد که گرچه از لحاظ اقتصادی فاقد سودآوری مورد انتظار برای سرمایه‌گذاران بود، از منظر راهبردی و نظامی برای دولت توسعه‌طلب روسیه اهمیت روزافزون می‌یافت.

پایان سخن آنکه علی‌رغم سابقه دیرین استفاده از وقف برای امور عام‌المنفعه، بهره‌گیری ناصرالدین‌شاه از این نهاد برای توسعه پایدار در طرح مهمی چون راه گیلان، در نوع خود رویکردی جدید بود. در این پژوهش نشان داده شده که وقف در صورتی قادر به ایفای چنین نقش مهمی است که برای تداوم بهره‌دهی موقوفه نیز پیش‌بینی‌های لازم به‌عمل آید؛ موضوعی که در عصر ناصرالدین‌شاه مورد غفلت قرار گرفت. به همین سبب، این رویکرد جدید در دستیابی به اهداف اصلی خود، یعنی حفظ راه گیلان بدون مداخله دولت، عقیم ماند.

ضمیمه

جدول - تخمین تجارت و درآمد* دولت از گیلان (تومان)**

	سال	صادرات	واردات	درآمد گمرکات	مجموع درآمد دولت***
۱	۱۲۳۶/۱۸۲۱			۴۵۰۰۰	-۲۱۰۰۰۰ ۲۰۰
۲	۱۲۳۷/۱۸۲۲				۲۰۰۰۰۰
۳	۱۲۵۰/۱۸۳۴				۱۹۹۴۵۸
۴	۱۲۵۹/۱۸۴۳	۲۹۲۰۰۰	۹۰۰۰۰		۲۰۳۶۰۳
۵	۱۲۶۸/۱۸۵۲				۲۳۸۰۰۰
۶	۱۲۷۷/۱۸۶۰		۷۶۴۵۷	۷۴۷۰۰	۳۴۵۰۵۰
۷	۱۲۸۲/۱۸۶۵	۱۰۱۴۱۲۹	۲۱۸۹۷۹		
۸	۱۲۸۳/۱۸۶۶	۷۹۶۶۴۶	۲۶۸۹۱۵		
۹	۱۲۸۴/۱۸۶۷			۱۰۰۰۰۰***	۴۴۰۰۰۰
۱۰	۱۲۸۵/۱۸۶۸				۳۰۰۰۰۰
۱۱	۱۲۸۸/۱۸۷۱	۱۰۷۴۰۸۰	۵۴۰۷۹۴		
۱۲	۱۲۹۱/۱۸۷۴	۴۸۹۴۵۸	۴۵۰۲۶۰	۴۰۰۰۰	۴۲۲۰۰۰
۱۳	۱۲۹۲/۱۸۷۵	۷۰۳۵۵۰	۵۸۹۶۰۰	۴۰۰۰۰	۴۲۲۰۰۰
۱۴	۱۲۹۳/۱۸۷۶	۸۴۹۴۰۷	۳۵۳۷۴۳		
۱۵	۱۲۹۵/۱۸۷۸	۵۰۰۰۴۷	۳۶۱۹۷۲		
۱۶	۱۲۹۶/۱۸۷۹	۸۳۶۰۳۵	۳۲۲۳۹۲		
۱۷	۱۳۰۲/۱۸۸۵				۳۴۶۰۶۱
۱۸	۱۳۰۳/۱۸۸۶				۳۴۵۰۰۰
۱۹	۱۳۰۵/۱۸۸۸				۳۴۵۰۰۰
۲۰	۱۳۰۹/۱۸۹۱		۲۸۳۰۲۰۷		

*. منابع این درآمد شامل مالیات اراضی، مالیات بازار، میرآبی، درآمد خالصجات، گمرکات، شیلات، راهداری و غیره بود.

** در بررسی تجارت خارجی گیلان، توجه به کاهش ارزش قران نقره ایران ضروری است.

***. مجموع درآمد دولت از گمرکات و شیلات.

1. Fraser, *Travels*, pp. 154-55.

2. J.B. Fraser, *Narrative of a Journey in to Khorasan*, pp.217-18.

۳. این رقم مأخوذ از اسناد عصر فتحعلی شاه است؛ ر.ک:

- Ellis to Palmerston, 9 April 1836, FO 60/40.
4. K.E. Abbott, Narrative of a Journey from Tabreez along the Shores of the Caspian Sea to Tehran (1843-44), FO 60/108, pp.45, 166.
۵. توضیحات کلنل شیل وزیر مختار بریتانیا، در:
Lady M.I. Sheil, *Glimpses of Life and Manners in Persia*, London, 1856, p. 388.
6. Mackenzie to Russell, 18 Feb. 1861, FO 60/259; same, Report on Gilan, 13 April 1860, Appendix no.1, FO 60/249.
7. W. Abbott, General Report on The Trade and Resources of the Province of Ghilan, May 31st, 1866, encl. in Abbott to Alison, 31 May 1866, FO 248/232.
8. W. Abbott, Report on the Trade and Commerce of Ghilan for the year 1871, encl. in Abbott to Thomson, 8 July 1872, FO 248/280.
9. R. Thomson, Report, 20 April 1868, encl. in Alison to Stanly, 29 April 1868, FO 60/314.
10. Thomson to Clarendon, 15 July 1869, FO 60/319.
11. W. Abbott, Report on the Trade and Commerce of Ghilan for the year 1871.
12. H. Churchill, Report on the Trade of the Province of Ghilan and Asterabad for the year 1874 and 1875, encl. in Churchill to Thomson, 15 Jan. 1876, FO 248/319.
13. Id.
14. Churchill, Report on the Trade and Commerce of Ghilan, Mazandaran and Asterabad for the year 1876, encl. in Churchill to Thomson, 10 Jan. 1877, FO 248/330.
- 15 & 16. Stoles and Andreas, pp. 80-81.

17. A. Herbert, Report on the Revenue and Expenditure of Persia, encl. no.2 in Nicolson to Rosebery, confidential, 2 April 1886, FO 251/57.

۱۸. اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۳۲۶.

19. G. N. Curzon, *Persia and the Persian Question*, vol. i, p.371.

20. H. Churchill to Rosebery, 27 Feb. 1894, FO 248/595.

پی‌نوشت‌ها

۱. جنگ‌های ایران و روسیه موجب شد تجارت از طریق بندر مشهدسر (بابلسر کنونی) در مازندران جانشین بندر انزلی شود. (← کاظم بیگی، ۲۰۰۳: ۲۸ - ۲۴).

۲. در همین دوران حاجی هادی قزوینی نیز پل لوشان را بنا کرد، (← ناصرالدین شاه قاجار، *روزنامه سفر گیلان*، ۱۳۷۶: ۱۴)؛ برای شیوع طاعون، ر.ک. به عنوان نمونه به میرزامحمد تقی لسان‌الملک سپهر، ۱۳۳۷: ۲۷۲ و ۲۹۶؛ محمدحسن خان اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۱۶۰۷؛ همچنین:

Fraser, *A Winter Journey*, vol. ii, pp. 490-91.

برای راهسازی، نیز ← ه.ل. رابینو، ۱۳۵۷: صص ۵۲، ۵۱-۵۵۰.

۳. در ۱۸۲۸، امکانات دفاعی انزلی تنها چند برج کوتاه جدا از هم بود. (← مونتیه، ۱۸۳۳: ج ۳، ص ۱۸۳۳)

۴. برای مخالفت فتحعلی شاه با افتتاح کنسولگری روسیه در گیلان، ر.ک. به عنوان نمونه به سند شماره ۹ در *اسناد روابط ایران و روسیه در دوران فتحعلی‌شاه و محمدشاه قاجار*، به‌کوشش ف. قاضی‌ها، تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه، ۱۳۸۰، ص ۲۸-۲۶.

5. C. F. Mackenzie, Narrative of a Journey from Resht in Gilan, through Mazanderan to Asterabad during the Winter and Spring of 1858/59, p.109, FO 60/245.

6. C. F. Mackenzie, Report on Gilan, 13 April 1860, FO 60/249; cf. Churchill to Thomson, 13 Oct. 1875, FO 248/311.

7. W. Thomson to Clarendon, 7 May 1854; same to same, 17 May 1854, both in FO 60/192; same to same, 18, 21 and 22 June 1854, all in FO 60/193.
8. C. F. Mackenzie, Memorandum, encl. in Mackenzie to Rawlinson, 31 March 1860, FO 248/191.
9. Thomson to Clarendon, 1 June 1854, FO 60/193.

۱۰. همچنین، ر. ک.:

U. K., The Intelligence Branch of Quartermaster General's Department, *Persia*, vol.1, confidential. London, 1880, p. 63, WO 106/184.

۱۱. برای نمونه، ← «دو حامل به حاجی میرزا آقاسی»، بی تا (احتمالاً ۱۲۵۴ ه. ق.)، اسناد روابط ایران و روسیه در دوران فتحعلی شاه و محمدشاه قاجار، سند شماره ۸۴ ص ۱۷۸؛ نیز، ← پولاک، ۱۳۶۱: ۳۰۰.

12. Mackenzie to Alison 19 July 1861, FO 248/199.

۱۳. برای متن وقفنامه، ← رایینو، ۱۳۵۷: ۷۸-۸۰.

۱۴. برای وضع مالی شریعتمدار و مناسباتش با ناصرالدین شاه، ← ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۷۶: ۲۰، ۲۴-۲۶، ۴۵-۴۶ و ۱۳۷۷: ۱۷-۱۵؛ همچنین:

Abbott to Thomson, 29 July 1873, FO 60/354.

برای متن کتیبه مربوط به این بخشودگی، ← رایینو، ۱۳۵۷: ۸۱.

۱۵. برای اسناد مربوط به این اختلاف مالی و دستور شاه، ر. ک.:

W. Abbott to R. Thomson, 17 May and 4 April 1870; Abbott to Alison, 27 July, 2 Oct., 30 Oct. and 7 Dec. 1870, all in FO 248/262;

برای دنباله این مکاتبات در ۱۸۷۱، ← اسناد موجود در FO 248/270 و نیز ضمائم

Alison to Abbott, 7 Feb. 1871, FO 248/273.

۱۶. درآمد گیلان از ۴۵۰,۰۰۰ تومان (شامل ۳۵۰,۰۰۰ تومان مالیات ارضی و ۱۰۰,۰۰۰ تومان درآمد گمرکات و شیلات) در ۱۲۸۵ ه. ق. / ۱۸۶۸ م. به ۳۰۰,۰۰۰ تومان در ۱۸۶۹ کاهش یافته بود. در سفر شاه، به او پیشنهاد شد ۵۰,۰۰۰ تومان دیگر نیز تخفیف داده شود.

این در حالی بود که بعید به نظر می‌رسید دولت قادر به تحصیل ۲۵۰,۰۰۰ تومان از گیلان باشد، ر.ک.:

Thomson to Clarendon, 15 July 1869, FO 60/319; cf. Abbott to Thomson, 3 March 1870, FO 248/264; same to same, 3 March 1870, FO 60/328; Alison to Granville, 26 Feb. 1871, FO 60/333.

17. Abbott to Thomson, 12 Feb. 1873, encl., FO 248/289; Churchill to Thomson, 1 July 1875, FO 248/311; same to Derby, 12 Oct. 1875, FO 248/311.

۱۸. خالصه سراوان در ناحیه کهدم (جنوب شرق رشت) کنار راه رشت - قزوین قرار داشت (ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۷۶). مناطق جنوب رشت با داشتن خاک حاصلخیز و باغ‌های بزرگ توت و شالیزار، از مراکز تولید ابریشم بودند (← رابینو، ۱۳۵۷: ۲۵۲، ۶۹-۲۶۸ و ۸۴-۲۸۳).

19. W. Abbott to C. Alison, 20 May 1870, FO 248/262; same to R. Thomson, 5 April 1870, FO 60/328
(برای رونوشت این مراسله، ← FO 248/262).

20. H. Churchill, Report on the Trade of the Provinces of Ghilan and Asterabad for the year 1874 and 1875, FO 248/319.

21. W. Abbott, Report on the Trade and Resources of the Province of Ghilan for the year 1869, encl. in Abbott to Alison, 30 May 1870, FO 248/262; same, Report on the Trade of Ghilan for the year 1870, encl. in Abbott to Alison, 31 May 1871, FO 248/270;

قس میرزا عبدالوهاب‌خان به مؤتمن‌الملک، نمره ۸۸، ۲۸ صفر ۱۲۸۷؛ همو به همان، نمره ۲۳۷، ۲۷ رمضان ۱۲۸۷، هر دو در اسناد میرزا عبدالوهاب‌خان آصف‌الدوله، ۱۳۷۷: ج ۲، ص ۸۶ و ۲۰۲.

۲۲. میرزا عبدالوهاب‌خان به مؤتمن‌الملک، نمره ۱۱، ۷ محرم ۱۲۸۷ ه.ق.؛ همو به همان، نمره ۹۱، ۲۸ صفر ۱۲۸۷ ه.ق.، در اسناد میرزا عبدالوهاب‌خان آصف‌الدوله، ۱۳۷۷: ج ۲، ص ۳۱ و ۹۲.

۲۳. میرزا عبدالوهاب خان به مؤتمن الملک، نمره ۱۲۶، ۴ ربیع الثانی ۱۲۸۷، در اسناد میرزا عبدالوهاب خان آصف الدوله، ۱۳۷۷: ج ۲، ص ۱۱۴.
۲۴. به تشویق میرزا عبدالوهاب خان، اهالی به مرمت راه لاهیجان - رشت نیز اقدام کردند که در ۱۲۸۸ ه. ق. کار آن به پایان رسید (← میرزا عبدالوهاب خان به مؤتمن الملک، نمره ۱۹۸، ۲۴ رجب ۱۲۸۷، در اسناد میرزا عبدالوهاب خان آصف الدوله، ۱۳۷۷: ج ۲، ص ۱۷۴؛ و برای اتمام راهسازی، ر.ک.:

W. Abbott, Report on the Trade and Commerce of Ghilan for The year 1871, encl. in Abbott to Thomson, 8 July 1872, FO 248/280).

25. Id.; W. Abbott, Report on the Trade and Commerce of the Province of Ghilan for the year 1872, encl. in Abbott to Thomson, 12 Feb. 1873, FO 248/289;

برای شرح مفصل از رویکرد روستائیان گیلان به کشت برنج، ر.ک.:

G. G. Gilbar, "Persian Agriculture in the late Qajar Period, 1860-1906", *Asian and African Studies*, 12 (1978), pp. 319-23.

۲۶. برای سابقه این نحو آبیاری و تأثیر مخرب آن بر راه، ← مونته، ۱۸۳۳: ۱۷-۱۶؛ تُد، ۳۷.
27. Abbott to Alison, 7 May 1872, FO 248/283.

۲۸. در سال‌های ۱۸۷۴، ۱۸۷۵ و ۱۸۷۶، به ترتیب ۲۲۵,۶۰۰، ۲۱۵,۲۰۰ و ۲۴۴,۶۵۷ لیره کالا از مناطق داخلی کشور از طریق گیلان به روسیه صادر شد، ر.ک.:

H. Churchill, Report on The Trade of the Provinces of Ghilan and Asterabad for the year 1874 and 1875, FO 248/319; same, Report on the Trade of Ghilan... for the year 1876, FO 248/330.

۲۹. مناطق شمالی ایران، به سبب نبود امکانات مواصلاتی با مناطق مرکزی و سواحل خلیج فارس، گزینه‌ای جز بازرگانی با روسیه نداشتند. از این رو کنسول بریتانیا در رشت از همان ابتدا پیشنهاد می‌کرد که پروژه خط آهن رویترا از رشت یا قزوین شروع شود. ر.ک.:

Abbott to Thomson, 10 Sept. 1872, FO 248/280;

و برای اعطای امتیازات مذکور، ← استولز (Stolze, F.) و اندریاس (Andreas, F.C.)،

۱۸۸۵: ۳۵-۵۴؛

همچنین، ← جمالزاده، ۱۳۳۵ ه.ق. : ۷۸-۸۹.

۳۰. برای نمونه، ر.ک. :

Abbott to Thomson, 12 Feb. 1973, FO 248/289.

31. Same to same, 29 July 1873, FO 248/289.

32. Same to same, 31 August 1873, FO 248/289.

33. Same to same, 29 July 1873, FO 248/289.

۳۴. اتمام بنای پل منجیل (ایران، ش ۲۹۸، ۲۷ رمضان ۱۲۹۳) و نیز تصمیم حاجی محمد مهدی تاجر گورابی برای ساختن پلی بر روی رود پسیخان (ایران، ش ۹۳۹، ۶ ربیع الاول ۱۳۱۶) تنها اطلاعات درباره اقدامات جهت بهبود راه‌های گیلان هستند.

35. Churchill to Thomson, 4 Jan. 1877; same to same, 7 March 1877, both in FO 248/330.

ضمایم مکتوب دوم، شامل شکوائیه عامل کمپانی زیگلر به کنسول بریتانیا در رشت و نیز مکاتبه کنسول چرچیل با ناصرالملک - والی گیلان - درباره راهداری است. برای تداوم وضع بد راه در سال‌های ۱۳۱۴-۱۲۹۶، به‌عنوان نمونه برای ۱۲۹۶ ه.ق.، ← ملک‌آرا، ۱۳۶۱: ۱۴۸؛ برای ۱۲۹۸ ← ه.ق.، ← ویلز، ۱۳۶۸: ۴۲۵-۴۲۳؛ برای ۱۳۰۰ ه.ق.، ← عزالدوله، ۱۳۶۳: ۲۹ و ۷۲-۷۳؛ برای ۱۳۱۰ ه.ق.، ← فوریه، ۱۳۲۶: ۱۰-۳۰۴؛ برای ۱۳۱۳ ه.ق.، ← ملک‌آرا، ۱۳۶۱: ۲۰۷-۰۸؛ برای ۱۳۱۴ ه.ق.، ← شیرازی، بی‌تا: ۰۴-۰۲. ۳۶. میرزا حسین‌خان سپهسالار به ناصرالدین شاه، تلگرام، ۲۵ رجب ۱۲۹۰، همان (بخش اسناد)، ش ۶۰، ص ۵۱۹.

۳۷. برای وجود بازارهای هفتگی در نیمه قرن ۱۹ و محل برپایی تعدادی از آنها، ر.ک. به عنوان نمونه به رشتی، ۱۳۵۷: ۶۶-۱۶۵، ۱۹۲، ۱۹۵، ۱۹۸، ۲۰۸؛ برای دوشنبه‌بازار در رشت، ← ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۷۷: ۱۸.

۳۸. در ۱۹۲۰ تعداد این بازارها ۴۶ ذکر شده است. ر.ک. :

Capt. L. S. Fortescue, Military Report on Tehran and some Provinces of North-West Persia, 1920, FO 248/1300.

۳۹. برای نمونه، ← ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۷۷ الف: ۳۸۲ به بعد؛ و ۱۳۷۷ ب: ۲۷۴.

40. W. Abbott to C. Alison, 9 June 1870, FO 248/262; Kazemzadeh, 1968: 155; Kazembeyki, 2003: 106.
41. Churchill to Thomson, 13 July 1876, FO 248/319.
۴۲. برای نمونه، ← ناظم‌الدوله، ۱۳۸۱: ۹۹-۱۹۸.
۴۳. برای تحولات در بخش کشاورزی ایران، ر.ک. به عنوان نمونه به مقاله مبسوط گ.گیلبار در پی‌نوشت ۲۱.
۴۴. برای این فعالیت‌ها، ر.ک. به عنوان نمونه به براکوی (Brokway, T.P.)، ۱۹۴۱: ۳۸؛ تورنتون، ۱۹۵۵؛ همچنین، ← ناطق، ۱۳۷۳: بخش یکم.
۴۵. به گفته اعتمادالسلطنه (۱۳۴۸: ۹۳)، امین‌السلطان تنها به قصد اسکات دالگوروی که خواسته‌های فوق‌تن داد تا پس از سفر فرنگستان از آنها سرباز زند.
۴۶. برای سوابق پولیاکوف، ← انتنر (Entner, M.L.)، ۱۹۶۵: ۴۹-۷۰.
۴۷. برای متن موافقت اولیه ایران با عدم احداث خط آهن، ← تیموری، ۱۳۳۲: ۳۲۳ (بند ۶).
۴۸. به گفته بارون کورف، بانک استقراضی که ابزاری برای اعمال سیاست‌های روسیه در ایران شد، تجربه‌ای موفق بود. دولت روسیه این تجربه را در سطحی گسترده‌تر در چین به کار گرفت؛ ← کورف (Koreff, Baron S.A.)، ۱۹۲۲: ۳۷.
۴۹. ترجمه سواد یادداشت اشپایر (کاردار روسیه در تهران) به اداره بیمه و حمل و نقل ایران، نمره ۸۲۲، ۲۷ نوامبر ۱۸۹۳، آرشیو وزارت خارجه، اسناد مکمل، ج ۱۰۳.
۵۰. میرزا جعفر (منشی کنسولگری بریتانیا در رشت) به نمایندگی سیاسی بریتانیا (تهران)، ۱۸ جولای ۱۸۹۲، FO 248/566.
51. Churchill to Lascelles, 8 Oct. and 28 Nov. 1892, both in FO 248/549.
52. Same to Rosebery, 22 Jan. 1893, FO 60/546.
۵۳. شارژدافر بریتانیا (تهران) به کنسولگری بریتانیا (رشت) و وکیل‌الدوله بریتانیا (استرآباد)، ۳ مارس ۱۸۹۴، FO 248/602. با توجه به تاریخ این مکتوب، پرواضح است که ممنوعیت مربوط به برنج تولیدی ۱۸۹۳ بود. همچنین ر.ک.:
- Green to FO, 4 March 1894, FO 60/561.

۵۴. درمورد کاهش سرمایه کمپانی، توجه به این نکته ضروری است که تا ۱۸۹۷، نظام پولی روسیه نیز مبتنی بر نقره بود ← آوری و سیمونز، ۱۹۷۴: ج ۱۰، ص ۲۶۳-۲۶۲. برای کاهش سرمایه بانک استقراضی، ← انتنر، ۱۹۶۵: ۴۰.

۵۵. بنابه گزارش کنسول چرچیل، این تصمیم دولت روسیه با هدف ضربه به اقتصاد ایران اتخاذ شده بود که بهای کالای وارداتی از روسیه را به پول نقره می‌پرداخت؛ ر.ک.:

Churchill to Lascelles, 28 Sept. 1893; FO 248/570; same to Rosebery, 18 Oct. 1893, FO 60/546.

56. Churchill to Lascelles, 23 Nov. 1893, FO 248/570.

۵۷. سواد امتیاز لایروبی و تنقیه دهانه بندر انزلی به کمپانی راه انزلی، ۱ جمادی‌الثانی ۱۳۱۳ هـ. ق.، آرشیو وزارت خارجه، صندوق ۲۵، پوشه ۷، ۱۳۱۳ هـ. ق.؛ قس تیموری، ۱۳۳۲: ۳۵۵.

۵۸. صدراعظم به ملک‌آرا، ۱۶ جمادی‌الاول ۱۳۱۳ هـ. ق.، آرشیو وزارت خارجه، سواد مکاتبات صدراعظم، ج ۱۶۷ (۲۳ رمضان ۱۳۱۲ هـ. ق. - ۴ شوال ۱۳۱۳ هـ. ق.)، ص ۱۲۹.

۵۹. کارگزار مهمام خارجه گیلان، راپورت، سلخ جمادی‌الاول ۱۳۱۳ هـ. ق.، آرشیو وزارت خارجه، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۴۱۳.

۶۰. ترجمه مقاله روزنامه روسی *کاسپی (Kaspii)* (چاپ باکو)؛ همانجا، ش ۱۶۰ و ۱۶۲.

۶۱. حاجی‌آقارضا خممامی، میرزا ابوالفضل شریعتمدار و تعدادی از علما و تجار رشت به صدراعظم، تلگرام، نمره ۹۶، غره جمادی‌الثانی ۱۳۱۳، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۲۱۲. علمای گیلان در عریضه دیگری به دولت، مطالبی مشابه را مطرح کردند، (← مکتوب علمای گیلان از بابت راه شوسه، بی‌تا، همانجا، ش ۵۲۸).

۶۳. کارگزار مهمام خارجه گیلان، راپورت، سلخ جمادی‌الاول ۱۳۱۳ هـ. ق.، همانجا، ش ۴۱۳.

۶۴. از این توافقنامه میرزاجعفر دو رونوشت به نمایندگی سیاسی بریتانیا به تهران ارسال کرد که ضمیمه مکاتبات نمره ۱۱ (۳ رمضان ۱۳۱۶ هـ. ق.) و ۱۷ (۱۰ رمضان ۱۳۱۶ هـ. ق.) نامبرده با نمایندگی است که هردو در FO 248/707 موجود است. همچنین، ← سواد قرارنامه اهالی شهر و بستلمان در حضور ملک‌آرا و پخیطانوف (فونسول روس)، ثبت در دفتر کارگزاری گیلان به شماره ۳۳۷، ۲۸ جمادی‌الثانی ۱۳۱۳ هـ. ق.، آرشیو وزارت خارجه، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۵۵۴.

۶۵. صدراعظم به کارگزار مهمان خارجه گیلان، ۹ رجب ۱۳۱۳ هـ. ق.، سواد مکاتبات صدراعظم (۲۳ رمضان ۱۳۱۲ هـ. ق. - ۴ شوال ۱۳۱۳ هـ. ق.)، ص ۱۴۶.
۶۶. همو به ملک آرا، ۹ رجب ۱۳۱۳ هـ. ق.، همانجا، ص ۱۴۷.
۶۷. همو به کارگزار گیلان، ۱۳ رجب ۱۳۱۳ هـ. ق.، همانجا، ص ۱۴۹.
۶۸. برای نمونه، ← شکایات حاجی میرزا احمد و میرزامهدی رشتی (شماره‌های ۴۸-۵۲) و نیز فیلسوف الدوله (ش ۲۵۵) در اسناد مکمل، ج ۱۰۳؛ قس: امین الدوله، ۱۳۵۴: ۳۱.
۶۹. مشارالسلطنه، راپورت مذاکرات با وزیر مختار روس در ۱۷ رجب ۱۳۱۴ هـ. ق.، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۲۲۶ و ۲۲۷. در این مذاکره، وزیر مختار روسیه با ذکر اینکه تعداد کارکنان خارجی کمپانی راه ۳۹ نفر بود، اجتماع و سوء رفتار آنها را انکار می‌کرد.
۷۰. مشارالسلطنه، راپورت ملاقات با وزیر مختار روس، بی تا (۱۳۱۵ هـ. ق.)، آرشیو وزارت خارجه، صندوق ۳۰، پوشه ۸، ۱۳۱۵ هـ. ق.
۷۱. برای سوابق ویت، ر.ک.:

H. Seton-Watson, *The Russian Empire, 1801-1917*, New York, 1988, pp. 518-19.

۷۲. امین الدوله (۱۳۵۴: ۳۰ و ۳۳-۳۴) در مورد کارگران کمپانی راه و رفتارشان نوشته است که از «اراذل و اوباش» بودند.
۷۳. این تجهیزات در صفر ۱۳۱۶ هـ. ق. وارد شد. (←/یران، ش ۹۳۹، ۶ ربیع‌الاول ۱۳۱۶ هـ. ق.)
۷۴. مناسبات غیرحسنة شعاع‌السلطنه با علماء از پیش سابقه داشت. چند ماه قبل از حکومت گیلان، نوکران او با طلاب مدرسه سپهسالار تهران منازعه کرده بودند. (← سپهر، ۱۳۶۸: ۶۴).
۷۵. با توجه به مناسبات صوفیه با علماء، این سخنان خالی از اغراق به نظر نمی‌رسد.
- غلامحسین افضل الملک شیرازی، *افضل التواریخ*، بکوشش م. اتحادیه و س. سعدوندیان، تهران، نشر تاریخ ایران، ۱۳۶۱، ص ۱۸۷؛ احمد کسروی، *تاریخ مشروطه ایران*، ج ۴، تهران، امیرکبیر، ۱۳۵۵، ص ۴۰۳؛ رابینو، *گیلان*، ص ۵۵۹.
۷۶. برای این سفر، قس سپهر، ۱۳۶۸: ۲۸۸.

۷۷. میرزاحسن خان (سرکمیسر راه شوسه گیلان)، راپورت شورش در استاسیون راه شوسه، ۳ رمضان ۱۳۱۶ هـ. ق.، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۱۰۲-۱۰۰. بنا براین گزارش، روس‌ها به منتظم‌الملک وعده پرداخت ۳۰۰۰ تومان داده بودند.
۷۸. برای نسخه‌ای از این اعلان، ← آرشیو وزارت خارجه، صندوق ۳۲، پوشه ۳، ۱۳۱۶ هـ. ق. رونوشتی از آن، ضمیمه مکتوب زیر است:
- میرزاجعفر به نمایندگی سیاسی بریتانیا (تهران)، ۳ رمضان ۱۳۱۶ هـ. ق. در FO 248/707.
۷۹. سعدالسلطنه به صدراعظم، تلگرام، نمره ۲، ۵ رمضان ۱۳۱۶، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۱۸۴؛ قس میرزاحسن خان، راپورت شورش.
۸۰. حاجی مهدی شریعتمدار به صدراعظم، نمره ۲، ۵ رمضان ۱۳۱۶ هـ. ق.، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۱۸۸. در مورد منازعه روستاییان، قس سعدالسلطنه به صدراعظم، تلگرام، نمره ۳۲، ۵ رمضان ۱۳۱۶، همانجا، ش ۱۲۴ و ۱۸۴.
۸۱. میرزاحسن خان، راپورت شورش. در گزارش میرزاجعفر — منشی کنسولگری بریتانیا — به «تعرض» شریعتمدار به کنسول روسیه اشاره شده است؛ ← میرزاجعفر به نمایندگی سیاسی بریتانیا، نمره ۱۱، ۳ رمضان ۱۳۱۶ هـ. ق.، در FO 248/707.
۸۲. سعدالسلطنه به صدراعظم، تلگرام، نمره ۳۲؛ میرزاحسن خان، راپورت شورش؛ قس ترجمه گزارش این رویداد در *نوییه ورمیا* (ش ۸۲۲۰، ۲۱ ژانویه ۱۸۹۹م). در آرشیو وزارت خارجه، صندوق ۳۴، پوشه ۱۳، ۱۳۱۶ هـ. ق.
۸۳. از آنجا که اسلحه مهاجمان «چوب» بود، می‌توان حدس زد که روستایی بودند. همچنین، ← سپهر، ۱۳۶۸: ۲۹-۳۲۸.
۸۴. سعدالسلطنه به صدراعظم، تلگرام، نمره ۳۲.
۸۵. ترجمه مقاله روزنامه *کاسپی*، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۱۶۰ و ۱۶۲.
۸۶. میرزاجعفر به نمایندگی سیاسی بریتانیا (تهران)، نمره ۱۱، ۳ رمضان ۱۳۱۶ هـ. ق.، FO 248/707.
۸۷. همو به همان، نمره ۱۲، ۱۰ رمضان ۱۳۱۶ هـ. ق.، همانجا.
۸۸. نامه علمای رشت دریاب بی‌اعتدالی مباشرین راه شوسه گیلان، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۱۷۲.

۸۹. ارفع الدوله به وزارت خارجه، نمره ۴۱۹، ۲۹ رمضان ۱۳۱۶ ه. ق.، آرشیو وزارت خارجه، صندوق ۳۴، پوشه ۱۳، ۱۳۱۶ ه. ق.
۹۰. کارگزار مهام خارجه گیلان به وزارت خارجه، ۲۵ رمضان ۱۳۱۶، اسناد مکمل، ج ۱۰۳، ش ۴۱۲؛ قس سپهر، ۱۳۶۸: ۲۹-۳۲۸
۹۱. وزیر مختار روسیه به وزارت خارجه ایران، نمره ۵، ۱۷ شوال ۱۳۱۶ ه. ق.، آرشیو وزارت خارجه، صندوق ۳۴، پوشه ۵، ۱۳۱۶ ه. ق.
۹۲. همان سند.

۹۳. هنگامی که سعدالسلطنه در واکنش به اقدام یکی از علمای رشت به نام آقامیرزا ابوالقاسم در حمایت از یک متخلف که به دوبار ضرب و جرح مأموران حکومتی به وسیله عالم مذکور و برادرانش منجر شده بود، به دستگیری و تنبیه شدید برادر آقامیرزا ابوالقاسم - روضه خوانی موسوم به شیخ حسن - مبادرت ورزید، اوضاع رشت به شدت متشنج شد؛ نه تنها دارالحکومه مورد حمله طلابی قرار گرفت که چراغهای بازار شهر را شکسته بودند، بلکه «جناب آقامیرزا ابوالقاسم و آنچه روضه خوان در شهر بوده، اجماعاً در تلگرافخانه آمده، تظلم به دارالخلافه طهران نموده، روضه خوانها هم خانه آقایان و جناب مستطاب حاجی شریعتمدار - سلمه الله - تظلمات می نمایند. در این بین، تلگرافی از طهران آمده، جناب جلالتماب سعدالسلطنه را می خواهند (ح. ۱۸ شوال) ← میرزاجعفر به نمایندگی سیاسی بریتانیا (تهران)، ۲۳ شوال ۱۳۱۶ ه. ق.، (FO 248/707). در آثاری که به ماجرای شورش اخیر و عزل سعدالسلطنه پرداخته شده است، تنها دستگیری و تنبیه شیخ حسن را بدون اشاره به علت آن می توان یافت، (← امین الدوله، ۱۳۵۴: ۲۱؛ رابینو، ۱۳۵۷: ۵۹-۵۵۸؛ بامداد، ۱۳۴۷: ج ۱، ص ۸۴-۱۸۱؛ فخرایی، ۱۳۵۶: ۳۰.

94. H. W. Maclean, Report upon the Conditions and Prospects of British Trade in Persia, 1903, p. 63, FO 60/689.

۹۵. برای افزایش تجارت از طریق بندر مشهدسر، ← کاظم بیکی، ۲۰۰۳: ۱۱۰-۱۰۸.

96. U.K., Government of India, Intelligence Branch of the Division of the Chief of the Staff, Russian Military Designs in Persia: A Strategic Fragment, secret, Simla, 1909, IO: L/MIL/17/15/26.

97. "Rasht", U.K., Government of India, Q.M.G.'s Department, Intelligence Branch, *Gazetteer of Persia*, confidential, vol.2, 2nd. ed., Simla, 1918, pp. 505-506.

کتابنامه

۱. آرشیوها

ایران:

وزارت امور خارجه:

اسناد قدیمه قاجاریه

اسناد مکمل

سواد مکاتبات صدراعظم

بریتانیا:

Public Records Office:

FO 60 for 1810-1910

FO 248 for 1858-1900

WO 106/184

India Office(U.K.):

IOL/MIL/17/15

۲. اسناد منتشر شده

اسناد روابط ایران و روسیه در دوران فتحعلی شاه و محمدشاه قاجار، به کوشش ف. قاضی ها،

تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه، ۱۳۸۰.

اسناد میرزا عبدالوهاب خان آصف الدوله، به کوشش ع.ح. نوایی و ن. کسری، تهران: تاریخ معاصر

ایران، ۱۳۷۷.

گزارش های سیاسی علاءالملک، به کوشش ا. صفایی، چ ۲، تهران، ۱۳۶۲.

۳. انتشارات رسمی

U. K., Government of India, Q.M.G.'s Department, Intelligence Branch, *Gazetteer of Persia*, confidential, 2nd ed., Simla, 1918.
U.K., Intelligence Branch of Q.M.F.'s Department, *Persia*, confidential, London, 1880.

۴. روزنامه‌ها

ایران:

Novoye Vremya

Kaspii

۵. کتاب‌ها و مقاله‌ها

اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. ۱۳۶۷. *تاریخ منتظم ناصری*. به کوشش ا. رضوانی. ج ۳. تهران: دنیای کتاب.

----- ۱۳۴۸. *خلسه*. به کوشش م. کتیرایی. تهران: طهوری.

----- ۱۳۴۵. *روزنامه خاطرات*. به کوشش ا. افشار. تهران: امیرکبیر.

----- ۱۳۶۳. *المآثر والآثار*. به کوشش ا. افشار. تهران: اساطیر.

افضل الملک شیرازی، غلامحسین خان. ۱۳۶۱. *افضل التواریخ*. به کوشش م. اتحادیه و س. سعدوندیان. تهران: نشر تاریخ ایران.

امین‌الدوله، میرزاعلی خان. ۱۳۵۴. *سفرنامه*. به کوشش ا. کاظمیه. تهران: توس.

بامداد، م. ۱۳۴۷. *شرح حال رجال ایران*: ج ۱. تهران: زوار.

بوهرلر (کاپیتان). ۱۳۵۷. *سفرنامه و جغرافیای گیلان و مازندران*. به کوشش م. پ. جکتاجی. انتشارات گیل.

پولاک، ی. ا. ۱۳۶۱. *سفرنامه (ایران و ایرانیان)*. ترجمه ک. جهانداری تهران: خوارزمی.

تیموری، ا. ۱۳۳۲. *عصر بی‌خبری*. تهران: اقبال.

جمالزاده، س. م. ع. ۱۳۳۵ ه. ق. *گنج شایگان*. برلین: کاوه.

----- ۱۳۶۲. *گنج شایگان*. تهران: کتاب تهران.

خاوری، میرزافضل‌الله. ۱۳۸۰. *تاریخ ذوالقرنین*. به کوشش ن. افشارفر. ج ۱. تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

- رابینو، هل. ۱۳۵۷. *ولایات دارالمرز ایران: گیلان*. ترجمه ج. خمایی زاده. ج ۲. رشت: کتابفروشی طاعتی.
- رشتی، میرزاابراهیم. ۱۳۵۷. *سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان*. به کوشش م. گلزاری. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- زالاطراف (کلنل). ۱۳۶۲. «گزارش در مجمع سالیانه ارتش روسیه»، گزارش‌های سیاسی *علاءالملک*، به کوشش ا. صفایی، ج ۲، تهران.
- سپهر، عبدالحسین ملک‌المورخین. ۱۳۶۸. *مرآت‌الوقایع مظفری*. به کوشش ع. ح. نوایی. تهران: زرین.
- سپهر، محمدتقی لسان‌الملک. ۱۳۳۷. *ناسخ‌التواریخ (قاجاریه)*. به کوشش ج. قائم مقامی. ج ۱. تهران: امیرکبیر.
- شاهدی، م. ۱۳۸۱. *تاریخ بانک استقراضی روس در ایران*. تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی.
- شیرازی، میرمعصوم (معصوم‌علی‌شاه). بی‌تا. *طرائق‌الحقایق*. به کوشش م. ج. محجوب. ج ۳. تهران: سنایی.
- صدیق‌الممالک شیبانی، میرزاابراهیم. ۱۳۶۵. *منتخب‌التواریخ مظفری*. به کوشش ا. افشار. تهران: علمی.
- عزالدوله، عبدالصمد میرزا. ۱۳۶۳. *سفرنامه روسیه*. به کوشش م. گلبن و ف. طالبی. تهران: دنیای کتاب.
- عین‌السلطنه سالور، قهرمان میرزا. ۱۳۷۶. *روزنامه خاطرات*. به کوشش م. سالور و ا. افشار. ج ۲. تهران: اساطیر.
- فخرایی. ۱۳۵۶. *گیلان در جنبش مشروطیت*. ج ۳. تهران: کتاب‌های جیبی.
- فووریه (دکتر). ۱۳۲۶. *سه سال در ایران*. ترجمه ع. اقبال. تهران.
- کاساکوفسکی، کلنل و. ا. ۱۳۴۴. *خاطرات*. ترجمه ع. جلی. تهران: سیمرغ.
- کسروی، ا. ۱۳۵۵. *تاریخ مشروطه ایران*. ج ۴. تهران: امیرکبیر.
- مستوفی، ع. ۱۳۴۳. *شرح زندگانی من*. ج ۱. ج ۲. تهران: زوار.
- مفتون دنبلی، عبدالرزاق. ۱۲۴۱. *مآثر سلطانیه*. تبریز: چاپ سنگی.
- ملک‌آرا، عباس میرزا. ۱۳۶۱. *شرح حال*. به کوشش ع. نوایی. ج ۲. تهران: بابک.

ناصرالدین شاه قاجار. ۱۳۷۷ الف. روزنامه خاطرات سفر اول فرنگستان. به کوشش ف. قاضی‌ها. تهران: سازمان اسناد ملی ایران.

_____ . ۱۳۷۷ ب. روزنامه سفر دوم فرنگستان. به کوشش ف. قاضی‌ها. تهران: سازمان اسناد ملی ایران.

_____ . ۱۳۷۶. روزنامه سفر گیلان. به کوشش م. ستوده. تهران: مؤسسه فرهنگی جهانگیری.

ناطق، ه. ۱۳۷۳. بازرگانان در دادوستد با بانک شاهنشاهی و رژی تنباکو. تهران: توس.
ناظم‌الدوله، میرزاملکم‌خان. ۱۳۸۱. «اصول ترقی»، رساله‌های میرزاملکم‌خان، به کوشش حجت‌الله اصیل، تهران: نشر نی.

ویلز(دکتر). ۱۳۶۸. سفرنامه (ایران در یک قرن پیش). ترجمه غ. م. قراگزلو. تهران: اقبال.

Abbott, K. E. 1859. "Notes on Guilan", *Proceedings of the Royal Geographical Society*, 3, pp. 390-395.

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.

Brockway, T. P. 1941. "Britain and the Persian Bubble", *The Journal of Modern History*, 8, pp. 36-47.

"Commercial Relations between Russia and Persia", *The Board of Trade Journal*, 16(1894), pp.205-206.

D'Arcy Todd, E. 1838. "Itinerary from Tabriz to Tehran via Ahar, Mishkin, Ardabil, Talish, and Kazvin, in 1837", *Journal of the Royal Geographical Society*, 8, pp. 29-39.

Entner, M. L. 1965. *Russo-Persian Commercial Relations, 1828-1914*. Gainesvill.

Fraser, J. B. 1836. *A Winter Journey from Constantinople to Tehran*. London.

_____ . 1825. *Narrative of a Journey into Khorasan*. London.

- _____. 1826. *Travels and Adventures in the Persian provinces on the Southern Banks of the Caspian Sea*. London.
- Gilbar, G. G. 1978. "Persian Agriculture in the late Qajar Period, 1860-1906: Some Economic and Social Aspects", *Asian and African Studies*, 12, pp. 312-365.
- Goldsmid, Major-General Sir F. 1874. "Notes on recent Persian Travel", *Journal of the Royal Geographical Society*, 44, pp. 183-203
- Griffin, Sir L. 1896. "Russia, Persia and Britain", *The Nineteenth Century*, XL, pp. 1-18.
- Hotz, A. 1899. "Persian Trade Routes", *Journal of the Society of Arts*, XLVII, pp. 341-359.
- Houtun-Shindler, A. 1911. "Persia (Geography)", *Encyclopaedia Britannica*, 11th ed., vol. XXI, Cambridge, pp. 190-202.
- Kazembeyki, M. A. 2003. *Society, Politics and Economics in Mazandaran, Iran, 1848-1914*. London.
- Kazemzadeh, F. 1968. *Russia and Britain in Persia, 1864-1914*. New Haven.
- Koreff, Baron S. A. 1922. *Russia's Foreign Relations during the Last Half Century*. London.
- 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.
- Robino, H. L. 1913. "A Journey in Mazandaran: From Resht to Sari", *The Geographical Journal*, XLII, pp. 435-454.
- Stolze, F. and Andreas, F. C. 1885. "Die Handelsverhältnisse Persiens", *Petermanns Mitteilungen*, no. 31.

Thornton, A.P.1955. "British Policy in Persia, 1858-1890", *The English Historical Review*, LXX, pp. 55-71.

دکتر محمدعلی کاظم بیکی
دانشگاه تهران

People, 'Ulama and Development in the Qajar era: Road of Gilan

Although under the Qajars the Caspian province of Gilan as both the prominent silk producer and the main channel for foreign trade through the Caspian sea, possessed a remarkable place in economy of the country as well as resources of the government, she was deprived of a proper route to communicate with interior Iran. Despite the importance of communication in develop process, the 19th century travel accounts indicate that the Qajars did not provide Gilan with a proper road but only a formidable worsenning mule track. Notwithstanding this, when Tsarist Russia, taking advantage of Nasir al-Din Shah's open policy, impelled Tehran to grant to the Russian Compagnie d'Assurance et de transport en Perse the concession of Gilan's shaussett road(1893), this scheme was not welcomed by the natives of the province. Moreover, the completion of the newly built shaussett road, though supposed to improve communication of Glian, resulted in the Gilanis' rebellion against the Russian Road Company(1899). This unexpected uprising, affecting Russo-Iranian relations, was going to bring about a Russian military intervention in Iran. This article, discussing the Qajars policy towards Gilan's road and obstacles to its development, examines causes of the Gilanis' opposition to the Russian Road Company. The social basis of the

opposition and their motivations as well as Russia's policy towards Gilan's communication, especially the new road are other subjects to be studied in the present work.

Keywords: Gilan, Development, Socio-political movements, The Qajars, Foreign Relations, Concessions, Russia.