

بررسی حمل و نقل در دوران قاجار و تأثیر آن بر تجارت، براساس مندرجات روزنامه «حبل المتین کلکته»

شیرین شریفی^۱

دکتر غلام حسین زرگری نژاد^۲

دکتر سینا فروزش^۳

تاریخ دریافت: ۹۵/۰۶/۲۰

تاریخ پذیرش: ۹۵/۰۸/۲۳

چکیده

همواره در تمامی اعصار و در تمامی مکان ها، حمل و نقل از عوامل مهم و تأثیرگذار بر تجارت تلقی می شود. در بررسی مسائل و مشکلات بازرگانی و بازرگانان در دوره قاجار نیز، این عامل مهم و عوامل وابسته به آن از اهمیت خاصی برخوردار است. بی تردید یکی از مؤلفه های مهم و تأثیرگذار در عقب ماندگی تجارت ایران در آن دوران وضعیت نامساعد ترابری بود. یافته های این تحقیق نشان می دهد که، براساس گفته های شاهدان عینی، شاهراه ها و جاده های مناسب در ایران بسیار کم بود و قابل مقایسه با کشورهای که با آنها داد و ستد می شد نبود. زمانی طولانی لازم بود تا ایران دارای خطوط راه آهن شود. حمله به قوافل و کاروان ها توسط عشایر، متمردان و دزدان، از دغدغه های عظیم تجار به حساب می آمد. گاه امنیت نسبی توسط بعضی از حکام لایق و دلسوز پدید می آمد، اما پایدار نبود. وسایل ارتباطی، نظیر پست و تلگراف، بسیار ابتدایی و دارای نواقص بسیار بود و بازرگانان را در بسیاری از اوقات دچار مشکل می ساخت. رقابت های دولت روس و انگلیس در این زمینه، به خصوص راه آهن را، نباید از نظر دور داشت. هدف تحقیق حاضر که با بهره گرفتن از روش توصیفی - تحلیلی و با تکیه بر مندرجات روزنامه «حبل المتین کلکته» می باشد، تبیین عوامل بازدارنده حمل و نقل و راهها و تأثیر آن بر تجارت در دوران قاجار است.

کلید واژه ها: حمل و نقل، تجارت، دوران قاجار، روزنامه «حبل المتین کلکته»

^۱ دانشجوی دکتری دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات sh_sharifi4747@yahoo.com

^۲ استاد دانشگاه تهران zargari@ut.ac.ir (نویسنده مسئول)

^۳ استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران sinaforoozesh@gmail.com

مقدمه

تا سال (۱۹۲۰ م / ۱۳۳۷ ق) ایران فاقد جاده شوسه به - معنای اقتصادی آن - بود و هیچ خط آهنی که قابل ذکر باشد وجود نداشت. ارتباط بین شهرها و مناطق روستایی و شهری، از طریق راه‌های مالرو، کاروان رو، گاه، راه‌های ویژه با کالسکه و دلیجان تأمین می‌شد. در بسیاری از موارد، کاروان‌ها ناچار بودند راه‌های طولانی را بپیمایند و از سرزمین‌هایی بگذرند که تحت حاکمیت یا نفوذ امرای غالباً مخالف یکدیگر قرار داشت.^۱ راه‌های نامناسب یکی از عوامل مهم کم رونقی تجارت بود. به دلیل نبود راه‌های شوسه، «ایرانیان فقط از اشتر و استر استفاده می‌کردند.»^۲ لرد کرزن، واژه «جاده» را به ناچار به کار می‌برد، زیرا راه‌های ایران را در واقع کوره راه یا اثر پای اسب و قاطر و الاغ، قلمداد می‌کرد.^۳

نامنی جاده‌ها - که محصول راه‌زنی ایلات و عشایر گرسنه، سرکشان، خان‌ها و ... بود- از مهمترین مشکلات کاروان‌ها و بازرگانان بود که تا پایان این دوره به صورت دردی بی‌درمان باقی ماند. فکر ساختن راه‌آهن، به طور جدی، از اوایل دوره ناصری مطرح شد و به تدریج گسترش یافت. شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی، از روس، انگلیس و پس از آنها آلمان طرح‌هایی در این زمینه دادند، اما ضعف و ناتوانی سیاسی، اداری، اقتصادی و علمی ایران از یک سو و کارشکنی‌های پی‌درپی بیگانگان و شرایط پیچیده ناشی از موقعیت ویژه ایران و خلیج فارس و رقابت‌های روس و انگلیس تا جنگ جهانی اول مانع از احداث راه‌آهن در ایران شد.^۴

این درحالی بود که در همان زمان، عثمانی دارای ۱۰۳۰۰ کیلومتر راه‌آهن بود.^۵ خطوط پستی تا اواخر دوران قاجار به ۱۵/۰۰۰ کیلومتر رسید که در راه‌های شوسه، غیرشوسه و پیاده رو توسط درشکه و گاری و گاه قاطر و اسب حمل می‌شد.^۶ و خطوط تلگراف، به طول ۹۷۳۰ کیلومتر بود که بیشتر، اداره و استعمال آن با دول و شرکت‌های خارجی بود.^۷

روزنامهٔ حبل‌المتین کلکته به مدیریت «سیدجلال‌الدین حسینی» ملقب به «مؤید الاسلام»، از بزرگترین و مهم‌ترین نشریات فارسی زبان در هندوستان بود، که قریب به چهل سال، از ابتدای دوران مظفرالدین شاه تا اوایل حکومت رضا شاه پهلوی به چهار زبان در ایران و کشورهای دیگر منتشر می‌شد. از مهم‌ترین ویژگی‌های این جریده، پرداختن به موضوعات اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی ایران، شبه قارهٔ هند، افغانستان و کشورهای اروپایی بود. در مسائل اقتصادی، روزنامه، بیشترین حجم

مطالب خود را به بازرگانان و بازرگانی اختصاص می‌داد. مؤیدالاسلام همواره از مشوقان برجسته تاجران در این زمینه بود. چه بسیار مشکلات تجارت را در ایران عریان ساخته و راهکارهای مفید، ارائه کرده است. در لابه‌لای موضوعات تجاری روزنامه، حمل و نقل راهها و وسایل ارتباطی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. بررسی مشکلات و موانع ارتباطی بازرگانان از دغدغه‌های برجسته این روزنامه است. تحلیل و بررسی مؤلفه‌های مؤثر در عدم پیشرفت خطوط مواصلاتی در این مقاله به مقدار زیاد، براساس حافظه جمعی افراد نگارنده در خاستگاه‌های مختلف طبقاتی است که خود شاهدان عینی حوزه تحقیقاتی این نوشته می‌باشند. اشخاصی که به‌طور مستقیم، درگیر پی‌آمدها و نتایج این عقب-ماندگی بودند.

تاکنون پژوهش‌ها و مقاله‌های مختلف، با عناوین و موضوع‌های گوناگون اقتصادی، سیاسی و اجتماعی، براساس متون و مندرجات این روزنامه انجام یافته است. اما هیچ‌یک، تاکنون به‌طور جدی به موضوع ترابری و وضعیت راه‌ها و ارتباطات در عصر قاجار، نپرداخته‌اند. اگرچه در رابطه با اوضاع اقتصادی آن دوران کتاب‌های متعدد و باارزشی، توسط نویسندگان توانا، منتشر شده است و موضوع مقاله حاضر نیز در لابلای آنها گنجانده شده. به عنوان نمونه از این آثار می‌توان نام برد: گنج شایگان، نوشته محمدعلی جمالزاده؛ اقتصاد ایران در قرن نوزدهم، نوشته احمد سیف؛ احمد اشرف با کتاب موانع تاریخی رشد سرمایه‌داری ایران در دوره قاجاریه^۸، تاریخ اقتصادی ایران (قاجاریه ۱۳۲۲-۱۲۱۵)، به نویسندگی چارلز عسیوی^۹.

مقاله حاضر بر آن است با یاری گرفتن از کتب مربوط به این موضوع و سپس مراجعه به روزنامه پاسخ‌گوی چند سؤال اساسی زیر باشد:

۱. چه تناسبی میان فقدان راه‌های مناسب و راه‌آهن و عقب‌ماندگی تجارت در عصر قاجار وجود داشت؟
۲. وضعیت وسایل ارتباطی مانند: پست و تلگراف در رابطه با امور تجاری چگونه بود؟
۳. آیا دخالت بیگانگان در این عقب‌ماندگی تأثیرگذار بود؟
۴. علاوه بر حکومت، در بررسی عملکرد طبقات متمول جامعه و تجار در حمل و نقل به چه نتایجی خواهیم رسید؟

حمل و نقل و عوامل وابسته به آن

۱. شرایط نامساعد راهها

بزرگترین خطوط ارتباطی در قرن نوزدهم در ایران، خطوط تبریز - مشهد، تبریز - اصفهان و اصفهان - مشهد بود. راه بغداد، اوایل قرن نوزدهم از راه‌های مهم به شمار می‌آمد و استقرار نیروی دریایی در خلیج فارس تجارت بوشهر را رونق می‌بخشید. در اواخر (۱۸۳۰ م / ۱۲۴۵ ق) راه جدیدی در شمال، از تبریز به طرابوزان و سپس استانبول، کشیده شد. و در (۱۸۶۰ م / ۱۲۷۵ ق) بین بنادر ایران و روسیه و دریای خزر، سومین راه با افتتاح کشتی‌رانی آغاز به کار کرد. هم‌چنین رفت و آمد در راه‌های دریایی خلیج فارس و دریای خزر تا اواخر قرن نوزدهم توسعه یافت.^{۱۰}

سفر ناصرالدین شاه به اروپا و هم‌چنین برخی رجال حکومتی، و مشاهده پیشرفت‌های حاصله در این زمینه، توجه به راهسازی و وسایل ارتباطی را سبب شد و پیشرفت‌هایی حاصل گردید. اما کافی نبود. فقدان راه‌های مهم و گاه جاده‌های مناسب و وسایل حمل و نقل پیشرفته، یکی از علل برجسته عقب‌ماندگی تجارت در ایران بود.

ارفع‌الدوله، سفیر ایران در استانبول در نامه‌ای، به راستی حقایقی را بازگو می‌کند که به دفعات جهت نبود راه‌های مناسب در آن زمان اتفاق می‌افتاد. گاه پیش می‌آمد در یک ایالت، میوه، گندیده می‌شد و می‌پوسید و در جای دیگر در حسرت یک هسته آن روزگار می‌گذرانند. نبود راه ارتباطی بین مازندران و تهران کارآیی مفید صدور میوه را مختل می‌ساخت. هم‌چنین وضع صدور غله از عراق به تهران نیز چنین بود. راه مازندران به تهران در فصول سرد، با گل و لای، چنان آشفته می‌شد که اسب‌ها و قاطرها در آن سقوط می‌کردند و بار به منزل نمی‌رسید. بارهای شکستنی امیدی به مقصد نداشتند. سفیر ایران را در ادامه، پیامدهای خرابی جاده‌های ایران که همانا ضرر عظیم به تجارت است چنین بازگو می‌کند: «به علت ناهمواری، تعداد استران و چارپایان باید بیشتر شود زیرا تحمل بارگران ندارند، راه‌ها طولانی است و مالداران جهت علوفه چارپایان هزینه گزافی را متقبل می‌شوند. به همین علت اجناس نیز بالا می‌رود.»^{۱۱} نویسنده‌ای دیگر نیز به قوائد راه و تسهیل وسایل نقلیه اشاره می‌کند که در ایران نبود آن سبب ساز بسیاری از مشکلات شده است، از جمله می‌نویسد: اجناس در انبارها ضایع شده، در صورتی که تهران محتاج غله روس است. نبود راه شوسه در راه‌های یزد، عرب‌های باری را مخروب و زیانهای عظیم بر مال و نفوس ایالات وارد آورده و در سال گذشته «... در چند قدمی شیراز زغال به قیمت آب و در شهر گرانتز از الماس خوشاب بود.»^{۱۲} هم‌چنین در مازندران، سالی

چنان شد که حبوبات فروش نرفت و مردم قوت روزانه‌شان را فقط حبوبات قرار دادند. چنانچه روزنامه مدعی بود، حبوبات، مازندران نصف ایران را کافی است.^{۱۳} وسایل نقلیه در آن زمان به قاطر، گاو و یا شتر محدود می‌شد.^{۱۴} و نبود راه‌های مناسب احتیاج تجار را به کرایهٔ باربران و چارپایان فزونی می‌داد و قیمت حمل و نقل کالا را بالا می‌برد.^{۱۵}

راههای تجاری ایران قابل مقایسه با کشورهای اروپایی - که با آنها داد و ستد می‌شد - نبود. چنانچه یک من قند به واسطه ارزانی کرایه و سرعت وسایل نقلیه از مارسیل تا بوشهر باتوجه به بعد مسافت، پنج شاهی کرایه داشت و از بوشهر تا شیراز با مسافت کم، چهار قران و نیم الی پنج قران بود که در نهایت، گرانی کالا را سبب می‌شد.^{۱۶}

چندان از حقیقت دور نیست که سبب بعضی از قحطی‌ها در ایران نه تنها کمبود مواد غذایی نبود، بلکه در همان هنگام در ایالات دیگر وفور نعمت نیز مشاهده می‌شد.^{۱۷} در نامه‌ای به مشیرالدوله نویسنده به این موضوع به خوبی اشاره می‌کند و اظهار می‌کند:

«... در حینیکه رعایای یک ولایت از قحطی غله می‌میرند زارعین ولایت همجوار از وفور غله بواسطه عدم مشتری در اشد فقر مایوس ماند در سایر ممالک کالسه‌های آتشی روزی سیصد و پنجاه فرسخ راه می‌روند، در ایران چپار دولتی اغلب نصف منازل را پیاده طی می‌کند ...»^{۱۸}

راهها چنان سخت و صعب العبور بود که گاه در جاده‌های کوهستانی امتناع و احشام همگی تلف می‌شدند.^{۱۹} و گاه چند فرسخ راه، به اندازه صدها فرسخ و ده‌ها منزل توان قوافل و تجار را می‌ستاند.^{۲۰} این‌گونه توصیفات ما را به یاد توصیف کرزن از راه‌های ایران می‌اندازد که عقیده دارد جاده‌های ایران، راه صاف و مستقیم با گودال‌هایی در طرفین است که سنگها و مانع‌ها برداشته شده است.^{۲۱}

«صنیع‌الدوله» را باید یکی از پیشگامان در جانبداری از راه و راه‌سازی دانست. وی بر این باور بود که احداث راه از وظائف حکومت در حفاظت از مردم در امر معیشت است.^{۲۲} اما احداث راه‌های تجاری نیاز به برنامه‌ریزی دقیق توسط رجال آگاه و دلسوز داشت که در آن روزگار کمیاب بود.

۲. راه‌آهن

عجیب نیست در سرزمینی که راه‌های مواصلاتی آن از تعداد انگشتان دست تجاوز نمی‌کرد، راه-آهن و توسعهٔ آن مسأله پیچیده‌ای باشد.^{۲۳} نخستین نقشهٔ راه‌آهن ایران در سال (۱۲۶۶هـ / ۱۸۵۰م) توسط «استفن سون»، مهندس انگلیسی، طرح ریزی شد و هدف آن، اتصال اروپا به هند بود.^{۲۴} اما این

طرح هرگز اجرا نشد. گنج شایگان از قراردادهایی نام می‌برد که هیچ‌کدام سرانجام نیافته است.^{۲۵} اهداف مغرضانه روس و انگلیس در این ناسرانجامی‌ها قابل تأمل است. «شیل» سفیر انگلیس در ایران در بررسی‌های خود به «استفن سون» می‌نویسد: «قرن دیگری باید بگذرد تا ایران فقیر و ناتوان، و دولت و ملت سست و بی‌تهور و بی‌ابتکار آن، شایستگی شرکت در نقشه راه‌آهن را پیدا کنند.»^{۲۶} به نظر می‌رسد پیش‌بینی وی به دور از حقیقت نبود. زیرا طول راه‌آهن در پایان قرن نوزدهم به ۲۰ کیلومتر رسید.^{۲۷}

ارفع‌الدوله سفیر ایران در نامه‌ای، جهت تشویق تجار، آنها را متذکر می‌سازد که هر ملکی که راه‌آهن ندارد گویا هیچ ندارد.^{۲۸} در حالی که در هند فقط یکی از شاخه‌های راه‌آهن قریب به نوزده میلیون روپیه سود می‌برد و به گفته روزنامه، وحشیان آفریقا نیز از این نعمت برخوردار بودند، تجارت ایران از این نعمت و تکنولوژی، همچون تسهیلات دیگر حمل و نقل بی‌نصیب بود.^{۲۹} روزنامه از فواید راه‌آهن: تکثیر زراعت و فلاحت به واسطه داشتن رعایا و تحصیل اسباب کشت و زرع خارجه، فراوانی نعمت و تعادل در تسعیر غله، فروش کالاهایی که در انبارها در حال پوسیدن هستند؛ افزایش صنایع، اندوختن ثروت به دلیل کم شدن هزینه سفر و ازدیاد تجارت نام می‌برد.^{۳۰}

در جایی صادرات زیاده از وصف فرانسه را با اعداد و ارقام، با ایران مقایسه کرده و دلیل آن را نبودن راه‌آهن می‌داند.^{۳۱}

روزنامه در بسیاری از شماره‌های خویش از تاجران و سرمایه‌داران، دعوت به همکاری در احداث راه‌آهن می‌کند، پیشنهادهای ساخت راه‌آهن خراسان-خانقین^{۳۲}، انزلی-تهران و اهواز-اصفهان از این جمله است و تاجران را ندا می‌دهد که سرمایه‌چندانی اینگونه اقدامات نیاز ندارد.^{۳۳} و گاه بشارت چنین اقداماتی را به خوانندگان می‌دهد.^{۳۴} سردبیر جبل‌المتین بیمناک است اگر تاجران و متمولین همت نکنند امتیاز این نعمت عظیم، نصیب تبعه خارجه خواهد شد. وی راه‌آهن را نوعی تجارت می‌داند که ایجاد شغل می‌نماید. جانبداری از سرمایه‌گذاری خصوصی و همکاری حکومت از نقاط برجسته نصاب و پیشنهادهای جبل‌المتین است. گرچه با لحن تند، تاجران کم‌تجربه و سست را سرزنش می‌نماید و بی‌رغبتی آنان را نکوهش می‌کند، اما حکومت را نیز مسئول این بی‌میلی می‌داند زیرا:

«... مردم خیالشان بر آن است که مأمورین دولت بگیر نمیدانند و سوای بده چیزی نمیشناسند ...

دولت سوای اخذ مالیات از اوشان در هیچ امر طرف معامله که بستان در او باشد نشده...»^{۳۵}

سردبیر روزنامه، مهر تأییدی بر ادعای «شیل» سفیر انگلیس در ایران می‌زند که در ساخت راه-آهن: «... البته دولت از هیچ مساعدتی مگر مدد مالی، دریغ نخواهد نمود».^{۳۶} البته نقش رجال حکومتی - که در رقابت‌های انگلیس و روس با تمایلات خود به هر یک در این امر تأثیرگذار بودند - نیز برجسته بود. لرد کرزن می‌نویسد: اگر مکاتبات بین ایران و دول روس و انگلیس را در رابطه با احداث راه‌آهن جمع کنند یک هفته تمام برای سوختن آنها وقت لازم است.^{۳۷}

گه‌گاهی تلاش‌های کم فروغی در راستای راه‌سازی و راه‌آهن پا به عرصه نهاد، اما سرانجام نیافت. تقلب و سودجویی راه آستارا-اردبیل توسط شرکت عمومی^{۳۸} و راه‌های بندر مشهدسر (بابلسر) از این جمله بود.^{۳۹} بی‌اعتنایی حکومت قاجار، سزاوار سرزنش بود. هنگامی مظفرالدین شاه جهت رفاه حال زائرین مکه اعلام به همکاری در ساختن راه‌آهن شام-حجاز و خریدن سهام کرد، مکتوبی از شام، یادآوری می‌کند که کشیدن راه‌آهن جهت کسب منافع تجارت در ایران سزاوارتر است.^{۴۰} بدون تردید ساختن راه‌آهن در آن زمان از نگاه بسیاری از کارشناسان، کاری دشوار بود.^{۴۱} گرچه صنایع‌الدوله ضمن برشمردن مزایای راه‌آهن، نصف شدن هزینه‌های حمل و نقل را یادآوری می‌کند.^{۴۲} اما هزینه-های هنگفت از جمله موانع مهم بود. چه، وسایل و ابزار سنگین باید از خارج با هزینه‌های گزاف و حمل آن با قاطر و شتر انجام می‌گرفت. علاوه بر اینکه معادن آهن ایران، جهت بهره‌برداری از آهن، کارایی نداشت.^{۴۳} نویسنده‌ای در روزنامه حبل‌المتین، دلایل مخالفت خود را با ساختن راه‌آهن، خالی بودن خزانه حکومت، نامناسب بودن زمین ساخت صفحه ایران، ناهمواریهای فراوان، از جمله رشته کوه‌های البرز و زاگرس می‌داند. هم‌چنین نگرانی خود را از نفوذ بیگانگان توسط راه‌آهن ابراز می‌دارد. موضوعی که روحانیون نیز کمابیش با آن موافق بودند.^{۴۴} از دلایل دیگر این نویسنده، عدم مهارت و تخصص ایرانیان در راه‌اندازی، راندن و نگهداری بود که آن را نیز زمینه‌ای جهت حضور بیگانگان به حساب می‌آورد.^{۴۵}

باتوجه به اینکه ایران از شمال و جنوب دارای راه‌های آبی بود، اما کشتی‌های مناسبی جهت حمل و نقل کالا، نه در دریا و نه در رودخانه وجود نداشت و وسایل حمل و نقل، ابتدایی بود.^{۴۶} روزنامه، مقایسه‌ای بین عقب‌ماندگی وسایل برّی و بحری ایران را در مقابل پیشرفت محیرالعقول ملل متحد انجام داده و اشاره می‌کند، در ایران هنوز از کشتی نوح نبی در دریا و جلودارهای کذائی در صحرا

دست برنداشته‌ایم.^{۴۷} حتی در اواخر دوران قاجار، ورود اتومبیل‌ها با تعرفه‌های بالا و ناعادلانه، نقصان عظیمی در تجارت وارد می‌ساخت.^{۴۸}

براساس گزارش‌های حبل‌المتین، می‌توان پذیرفت که راه‌های نامناسب و در بسیاری موارد، نبود راه‌ها و وسایل حمل و نقل از مهم‌ترین دلایل عقب‌ماندگی و رکود تجارت ایران در این زمان گردید.

۳. ناامنی راه‌ها و جاده‌ها

شرایط نامطلوب راه‌ها و جاده‌های ایران به صعب‌العبور بودن، ابتدایی بودن و مالرو بودن آنها ختم نمی‌شد. قوافل و کاروانیان در این کوره‌راه‌ها هر دم، منتظر بر بادرفتن سرمایه‌ها و اموال خویش به دست دزدان، گرسنگان و بالاخره بسیاری از ایلات و عشایر بودند، در هنگام حمله به قوافل «... کو دست، کو دل تا مقاومت کند ...»^{۴۹}

نوشته‌های حبل‌المتین، بازتاب بسیاری از این ناامنی‌ها در جاده‌های مناطق مختلف ایران است. در شرق از کشته شدن تجار توسط اوباش، در سبزوار و پریشانی حال تجار داخله و خارجه و خرج نمودن هزارها تومان، برای تلگراف مظالم خواهی خبر می‌رسد.^{۵۰} طرق و شوارع در فارس و کرمان در کمال اغتشاش گزارش می‌شود. حتی دزدان به چاپارهای دولتی نیز رحم نمی‌کنند.^{۵۱} در جایی نگارنده از کرمان با اصطلاح «کرمان مرحوم» یا «دارالفقر ایران» نام می‌برد و ناامنی و اغتشاش جاده‌ها را چندان می‌بیند که، ابواب معامله و تجارت بسته شده است.^{۵۲} حتی رعیت خارجه نیز در این مکان‌ها از دست سارقین مصون نبودند.^{۵۳} در بسیاری موارد، بسیاری از بسته‌های پستی نیز به غارت می‌رفت و کارها و امورات مختل می‌شد.^{۵۴} شکایت صاحبان مال اغلب به جایی نمی‌رسید. ۵۵ و تمام راه‌ها را دزدان احاطه کرده بودند.^{۵۶}

مکتوبی راه‌ها را در دوران ناصرالدین شاه امن‌تر از دوره مظفری ذکر کرده، اما اعتقاد دارد؛ راه‌های بوشهر به اصفهان در همان دوران نیز جولانگاه اشرار و الوار بوده است. بنابراین تجار مجبورند از بوشهر تا اصفهان را از راه‌های سخت‌تر و در زمان بیشتر طی کنند و اوضاع آنها را چنین توصیف می‌کند:

«... بندگان خدا پس از طی طریق طولانی و تزییع اوقات و عمر گرانبها در ظرف یکماه با کمال خستگی از بوشهر به اصفهان رسیده و مال‌التجاره را با خرابی و شکستگی و کرایه زیاد وار نموده از اینست که تجار ما بقدر حمل‌های خارجه فایده نیافته ... از شرارت الوار و غیره راه مذکور مسدود است...»^{۵۷}

مکاریان و چارپایان گاه ناامنی و تعدیات تفنگچیان در راهها را بهانه نموده و بر حق‌الکرایه خویش می‌افزودند.^{۵۸} و این امر موجب گران‌تر شدن کالا می‌شد.

دزدی و ناامنی در راه‌های شیراز، بندرعباس، یزد و کرمان در یک مقطع زمانی، جان تجار را به لب رسانده و آنها را مجبور به بستن حجرات خویش کرد. حبل‌المتین، از قول فرستنده‌ای از فارس می‌نویسد: «... چگونه سزاوار است تجارت که روح مملکت است بکلی از ناامنی طرق و شوارع مختل بماند ... لهذا ناچار شده تمام حجرات خود را بسته و در تلگرافخانه متحصنیم مادامیکه قطع و قمع کلیه سارقین نشود نمی‌توانیم مشغول امورات تجارتی خود بشویم تمامی دارایی‌مان در بیابان برواتمان معوق است ...»^{۵۹}

در این زمینه تلگرافات فراوانی به مقامات و حکمرانان دولتی می‌رسد. در تلگرافی شکایت از آتش شرارت انگیز نورمحمد بیگ نامی با چهارصد تفنگدار است که مال‌التجاره تجار را در بیابان ریخته و هر روز در نهب اموال تجار و ریختن خون عابرین پرزورتر می‌شود.^{۶۰}

راه‌های فارس مکرر شاهد اینگونه سرکشی‌ها و به سرقت رفتن اموال تجار بود.^{۶۱} قوافل دزفول- خرم‌آباد هیچ‌کدام جرأت رفت و آمد نداشته و هم‌چنان مجهول‌التکلیف و سرگردان بودند.^{۶۲} گاه دزدان به نام راهداری، اموال مالداران را ستانده و آنها را به خاک سیاه می‌نشانند.^{۶۳}

در جاده‌های شمالی و مرزی علاوه بر صعب‌العبور بودن جاده‌ها و تلف شدن اموال و چارپایان در جاده‌های کوهستانی، بر باد رفتن اموال نیز دردی جانکاه بود بر دردهای دیگر. در نواحی آستارا، رود ارس، و نواحی مرزی شمالی حتی بر اموال شخصی مسافران نیز رحم را جایز نمی‌دانستند.^{۶۴} ترکمانان به خصوص در ابتدای دوران قاجار لرزه بر اندام کاروانیان می‌انداختند چندان که «... روز همه روز ذکر ترکمانان بود شب همه شب فکر ایشان ...»^{۶۵} در دوران مظفرالدین شاه تهدید آنان هنوز بر قوت خویش باقی بود و حکومت ناتوان و ضعیف در مهار آنان، چنان که تمام طرق و استرآباد بسته می‌شد و تجار جهت خرید مال‌التجاره به شهر نمی‌آمدند.^{۶۶}

گویا در دوران ناصری در مواضع خطر راهداری‌هایی وجود داشت، اما بعدها فقط هنگام غارت راهداران؛ توسط حکام اعزام و به دستگیری چند نفر کفایت می‌کردند.^{۶۷}

عشایر و ناامنی جاده‌ها

ایلات به علت نداشتن روحیه کار یدی به خصوص کشاورزی، همیشه اسلحه به دست و از طریق آمادگی رزمی و ایجاد رعب و وحشت، موقعیت خویش را حفظ می‌کردند. این روش زندگی، گاه دزدی و سرقت از روستاها، کاروان‌ها و مسافران را به رفتاری نهادینه تبدیل کرد. حضور برجسته آنان در زمینه‌های مختلف، جلال آل احمد را بر این باور رسانده که: طومار تاریخ ایران را «ایل‌ها در نوردیده‌اند نه «آل‌ها»».^{۶۸}

طوایف عرب درنواحی جنوبی ایران، دزدی از کاروانیان را پیشه خود ساختند و کسب روزی می‌کردند. وقایع نگار جبل‌المتین شرارت طوایف عرب را بدبختی تجار دزفولی می‌داند که حکومت، ابداً متعرض آنان نیست. و بر سبیل تأسف تلگرافات و شکایات تجار شوربخت را به حکومت بی‌اثر می‌داند.^{۶۹}

ایل عرب بومحمدی درعرض راه لار و اوز، ایل بهارلو و عرب در راه یزد و کرمان، اغلب مشغول غارتگری بودند.^{۷۰} هم‌چنین بود احوال تجار در راه‌های شوشتر که در بسیاری اوقات به جهت حمله طوایف عرب، دست خالی به خانه‌های خویش باز می‌گشتند.^{۷۱}

هنگامی که عناصر حکومت مرکزی حضورشان در مناطق مورد نظر سست یا به فقدان می‌گراید، دست‌اندازی ایلات رو به افزایش می‌گذارد. جبل‌المتین در شرح حال دزفول به هنگام بازگشت عین‌الدوله از بروجرد به تهران می‌نویسد:

«... روز به روز اسباب اغتشاش و بی‌نظمی در تزايد است و جماعت اشرار الوار [لرها] باز تبارا کمافی‌السابق بر دست‌اندازی و هرزگی گذاشته‌اند. چنانکه طرق را مسدود نموده به نوعی که قوافلی که در دزفول هستند جرأت نمی‌کنند به این شهر مراجعت نمایند ...». حتی رفتار زشت آنان با مأموران حکومتی را وحشیانه توصیف نموده که «... مسلمان نشنود و کافر نبیند ...».^{۷۲}

در بعضی اوقات به واسطه درگیریهایی ایلات در سرقت اموال کاروانیان، به پلها و راهها نیز آسیب رسیده و جاده‌ها مسدود می‌شد. که مال‌باختگان ناچار می‌شدند مبالغی نیز صرف تعمیر و بازسازی پل‌ها و راه‌های ارتباطی معدوم شده بکنند.^{۷۳}

گاه نیز اشرار و عشایر در تصفیه حسابهای شخصی خود، گریخته و در مکان‌های امنی سکنی گزیده و به ربودن و کشتن قوافل و مسافران مشغول می‌شدند. خبر قتل هفده نفر از مال‌باختگان در لنگه که در روزنامه آمده است در این رابطه است.^{۷۴}

حتی گمرکات نیز از تاخت و تازهای عشایر در امان نبود. و مجبور به دادن باج می‌شدند. نویسنده - ای، گمرک چابهار را «انگشتر گردان» سردار سعیدخان بلوچ می‌داند که سالی یکهزار و پانصد تومان به وی باج می‌دهد. و بر حال آن افسوس می‌خورد که چگونه بدون حمایت دولت، می‌تواند جلودار خواهش‌های نابجای این مزاحمان باشد.^{۷۵}

نامنی توسط عشایر، بروگش، فرستاده دولت آلمان را به این فکر واداشت که، تجار آلمانی از سرمایه‌گذاری در ایران خودداری کنند.^{۷۶}

عصر مشروطه و اوضاع راهها

با مطالعه اوضاع و احوال روزگار مشروطه در آن زمان چنین استنباط می‌شود که امنیت تجاری، از جمله راه‌ها به دلیل هرج و مرج ناشی از انقلاب و عدم کنترل، بی‌تجربگی و خامی در امورات، اشتغالات دیگر رهبران جنبش، نافرمانان فرصت یافته، هم‌چنان به تطاول خویش ادامه می‌دادند. در اوایل سال (۱۳۲۶ق) از وکلای مجلس گله می‌شود که دزدان و سارقین اموال، براحتی در جولان می‌باشند و مجلس و وکلاء بی‌توجه شده‌اند. وقایع نگار حبل‌المتین در ادامه می‌نویسد:

« مملکت بر باد و ملت فقیر، بعد تجارت موقوف و فلاحت ممنوع گردید ... یک کرور بخلق کرمان ضرر رسید چه از تعطیلات چه از تاراج سارقین فارس و کرمان چه از بردن قوافل چه از کساد و تعطیلی تجارت ... سارقین گرسنه و برهنه فارس یکطایفه آمده خود را سیر کرده می‌روند طایفه گرسنه دیگر می‌آیند مردم بیچاره جاهل که نمی‌دانند اساس مجلس چیست. و چه ثمر دار از قانون سیر شده میگویند این اداره قانون‌خانه ما را خراب کرد.»^{۷۷}

و در آخر همین سال، عریضه‌ای از شیراز به هنگام شورش‌های دوران استبداد صغیر، اداره حکومتی را چندان بی‌فروغ و ذلیل می‌پندارد که در یک فرسخی شهر، سرقت‌های هنگفت شده، یکصد و چهل قاطر را ربوده و طرق و شوارع را چنان ناامن توصیف می‌کند که هیچ بار تجارتنی آمد و شد نمی‌کند. ۷۸ و چند ماه بعد در اواخر استبداد صغیر در جنبش آذربایجان، راه‌های جنوب نیز ناامن گزارش شده که حتی محموله‌های پستی نیز به سرقت می‌روند و تجارت در حالت سکنه است.^{۷۹}

انگلیسی‌ها نیز از قول مخبر رویتر از غارت هفت هزار تومان که راجع به یکی از تجارتخانه‌های انگلیسی بوده، شکایت می‌کنند. گرچه روزنامه صریحاً خبر را رد کرده و آن را سیاست و حيله انگلیسی‌ها می‌داند.^{۸۰} به هنگام اشغال تهران، حبل‌المتین به نقل از روزنامه تایمز لندن، رکود و

کسادى تجارت را نتیجه غارت و حرکات وحشیانه و ناامنى طرق و شوارع مى‌نگارد.^{۸۱} و چند ماه دیگر وقایع نگار دیگری، از دزدان تازه به بازار آمده در جنوب مى‌نویسد: که راه بندرعباس را احاطه کرده و در تجارت خلل وارد کرده‌اند.^{۸۲} و چند روز بعد قافله بسیار بزرگى که عازم اصفهان و شوشتر بوده با مال التجاره قریب یکصد هزار تومان، مورد هجوم خوانین «سکوند» قرار مى‌گیرد که همه اموال به یغما مى‌رود.^{۸۳} مکتوبی، ناامنى راهها را پس از فتح تهران و تشکیل مجلس چندان مى‌داند که تجار پریشان حال و در هیچ دوره و هیچ حکومتی مسیره‌های تجاری به این اندازه غیرمأمون نبوده چنانچه یک هفته، پست دولت، سالم و به ترتیب نمى‌رسد.^{۸۴}

در این ایام انتظام مقطعی و نسبی برقرار مى‌شد، اما به واسطه هرج و مرج و سوء مدیریت، امنیت، هیچ‌گاه به شکل پایدار میسر نبود.

۴. امنیت نسبی راهها

امنیت راه‌های ارتباطی ایران در دوران قاجار، گاه از زاویه و نگرشی دیگر، بررسی و مشاهده شده است. گرچه این زاویه، بسیار تنگ است. «شیل» سفیر انگلیس در اوایل دوره ناصری، گرچه با احداث راه آهن، بنا به دلایلی، مخالف است اما مى‌نویسد: «در ایران راهزنی نیست و امنیت عمومی وجود دارد».^{۸۵} هم‌چنین پولاک در همین دوره حمله به کاروان‌ها، توسط راهزنان را امری نادر مى‌داند.^{۸۶} و بنجامین، سفیر آمریکا در ایران، راه‌های ایران را امن‌ترین راه‌های ملل شرق زمین یاد مى‌کند. گرچه راه‌های کردستان را ناآرام و عبور از نواحی بختیاری را پرخطر مى‌داند زیرا از غارت مردم ابایی ندارند.^{۸۷}

گاه مقالاتی هرچند بسیار اندک در حبل‌المتین به چشم مى‌خورد که حاکی از برقراری امنیت در جاده‌های ایران است. در ماه‌های آغازین حکومت مظفرالدین شاه هنگامی که جراید انگلیس از شورش و ناامنى داد سخن مى‌دادند، حبل‌المتین در جواب مى‌نویسد: «... امروز اگر عجزوزه شمس، طلا بر سر گیرد و در بیابانها و جنگلها بگردد مصون و محفوظ خواهد بود».^{۸۸} گاه اقداماتی توسط برخی حکام لایق انجام مى‌یافت که امنیت نسبی را با خود به ارمغان مى‌آورد. در نوشته‌ای از «حسام-السلطنه» حکمران بنادر فارس تقدیر مى‌گردد که امنیت راه‌های بوشهر را فراهم آورده و آسایش خلق و تجار خارجی فراهم شده است.^{۸۹} هم‌چنین تشکر وقایع نگار حبل‌المتین از اهتمامات ناظم‌الدوله والی ایالت فارس در انتظامات جاده‌ها، مثال دیگری است.^{۹۰} و نمونه‌ای دیگر، تجلیل از علاءالدوله، حکمران مازندران در برقراری امنیت است، که قبل از ورود وی، اشخاص، اموال خود را در تنورها ریخته و

مواظبت می‌کردند.^{۹۱} در اواخر دوران قاجار در مقاله‌ای به تغییر سلوک انگلیسی‌ها در بندر عباس پس از مشروطه، مأمون بودن راهها، آمد و شد قوافل، رونق بازار تجار و گمرکات و کم شدن کرایه‌های حمل بار اشاره می‌شود.^{۹۲}

و در اواخر دوران قاجار، نویسنده‌ای کمال نظم و امنیت را در عبور و مرور کاروانها در راه‌های یزد، کرمان، رفسنجان، سیرجان و لارستان گزارش می‌دهد، چنانچه تمام مال‌التجاره بازرگانان به سلامت به منزل می‌رسد.^{۹۳}

نمی‌توان گفت این نوشته‌ها از روی غرض و هدف خاصی نگارش یافته است؛ زیرا افرادی هرچند اندک، با حسن نیت این امر را جدی تلقی کرده و در رفع آن کوشش می‌کردند. حتی دولتین استعمارگر نیز جهت رفاه و آسایش حال تجار خویش خواستار امنیت تجاری بودند.

۵. تجارت و پست

احداث پستخانه در ایران را باید از سال (۱۲۶۷ق) - که چهارمین سال جلوس ناصرالدین شاه به تخت بود - دانست. تا آن تاریخ ارسال و مراسلات به وسیله قاصد یا یامچی بود.^{۹۴} تا قبل از آمدن «مسیو نوز بلژیکی» اداره پستخانه به شکل اجاره داری بود. از گفته‌های پولاک و لرد کرزن می‌توان دریافت تا اواخر دوران، ناصری اجاره داران نگران از دست رفتن حق مستأجری خود بودند.^{۹۵} کار رساندن نامه‌ها مغشوش و بی‌ترتیب بود. تا آنجا که در اغلب موارد گسیل پیکهای خصوصی ترجیح داده می‌شد.^{۹۶}

در دوران ناصرالدین شاه و مظفرالدین شاه در ادارات، پست، دارای شعبات بیشتری شد. تجار از طولانی بودن و توقف دراز مدت مراسلات پستی خویش به دلیل بعد مسافت در رنج بودند. در سال (۱۳۱۳ق) حبل‌المتین خیر از احداث پستخانه خراسان و عشق‌آباد در شرق می‌دهد. و این بشارتی بود برای تجار این منطقه، زیرا مراسلات پستی آنها از آذربایجان وارد شده و این امر مستلزم زمان بیشتری بود. روزنامه، این اقدام را منتی بزرگ و عظیم بر تجار ایران می‌داند.^{۹۷} به نظر می‌رسد روزنامه، انعکاس دهنده اوضاع نابسامان پستخانه‌ها و ناکارآمدی آنهاست. در مکتوبی وضعیت پستخانه بندرعباس تا کرمان را در نهایت خرابی و بی‌انتظامی توصیف می‌کند و چنین می‌آورد: «... چه مناسبت دارد درین خط که بهمه جهت از بندر تا کرمان هشتاد فرسخ بیش نیست خطوط تجارت تا یکماه و بیست و پنج روز طول بکشد ...»^{۹۸} در جای دیگر زمان رساندن محموله‌های پستی از

اسلامبول تا تهران را قریب به سی روز می‌نویسد. و ادامه می‌دهد این در حالی است که بیش از پانزده روز زمان لازم نیست.^{۹۹}

اینگونه مطالب، به خوبی روشنگر این نقصان است که زمان رساندن محموله‌های پستی، در صورت سالم رسیدن آنها بسیار طولانی بوده و گاه زمانی به دست گیرنده می‌رسید که زمان مناسب و مفید آن گذشته بود. اوقات بسیاری نیز پیش می‌آمد که به سبب ناامنی راهها و ربودن اموال و طغیان-گران، محموله‌های پستی به یغما رفته و گیرنده آن را به سوک می‌نشانند. هنگامی که اموال دولتی در پستخانه دزدیده شد. تجار، قطع امید خود را از پستخانه اعلام کرده و تصمیم خود را مبنی بر گرفتن قاصدان شخصی، پیشنهاد می‌دهند. زیرا وقتی اموال دولتی را می‌برند «... پس وای بر ما ...»^{۱۰۰}

در دوران استبداد صغیر، گزارشگر روزنامه «تایمز» لندن، راه‌های جنوب ایران را ناامن می‌داند، زیرا بسیاری از محموله‌های پستی به غارت می‌رود و تجارت در حالت سکنه است.^{۱۰۱}

۶. تلگراف

تلگراف در ایران بیشتر از آنکه از اصلاحات و اهداف ملی دولت قاجار در دوره ناصری باشد. مدیون موقعیت جغرافیایی ایران - که بین انگلیس و هند واقع شده بود - تلقی می‌گردد.^{۱۰۲} حکومت می‌توانست توسط تلگراف از اوضاع مرزی و حرکت خوانین و سران متمرد آگاهی یابد. در این بین منافع آن، دنیای تجارت را نیز در بر می‌گرفت. اما عدم کارایی تلگراف در آن زمان گاه تجار را وا می‌داشت که به اداره پست رجوع کرده و حوایج خود را بر طرف کند.

جبل‌المتمین نیز انتظام تلگرافخانه‌های ایران را پرنقص و عیب توصیف می‌کند. سردبیر از جمله مشکلات تلگرافخانه‌ها، ندادن رسید وجه به افرادی که تلگراف می‌زنند عنوان می‌کند. عدم اعلام زمان رسیدن تلگراف به مقصد، تاجران را دچار مشکل می‌ساخت. زیرا نمی‌توانستند پیش‌بینی مفید داشته باشند. بنابراین از قول تاجران می‌نویسد: «... بواسطه این نقص تجار چون اطمینان ندارند در امور تجارتی خود تلگراف نمی‌زنند و بذریعه پوست کار خود را میگیرند».^{۱۰۳} در برخی زمانها مضمون تلگرافات خوانده می‌شد. و بیش از اینکه ورقه تلگراف به صاحب مطلب برسد، در کوچه و بازار منتشر می‌شد. در اعتراض نامه‌ای در روزنامه آمده: «... [اگر] هر تلگراف ده روز طول بکشد و بیش از آنکه بدست صاحبش برسد دیگران از مضمونش مسبوق شوند البته موجب تسهیل امر نخواهد شد ...»^{۱۰۴}

در نوشته‌ای از بندرعباس، اهمیت تلگراف در رشد تجارت درک می‌شود. پس از ایام انقلاب مشروطه و تشکیل مجلس، تجار عریضه خود را به وکلای مجلس تقدیم می‌کنند. در این رابطه چنین بیان می‌کنند: «... اینکه تجارت ما سکنه بندرعباس ترقیات لازمه نکرده پلتیک دولت علیه در این نقطه مهمه در شرف تحلیل است، اقوی علت نبودن تلگراف‌خانه است»^{۱۰۵}

بی‌شک اداره امور تلگرافات ایران به خصوص در جنوب به دست انگلیس بود و این امر خود سبب اختلالات عظیمی در امور می‌گشت و تجار افسوس می‌خوردند که در سرزمین خویش صاحب امکانات و خدمات خویش نیستند.^{۱۰۶}

در شمال ایران خطوط تلگرافی از جنوب، وضع به مراتب بدتری داشت. چنانچه بندر مهمی چون آستارا سیم تلگراف به آذربایجان نداشت و باید از طریق اردبیل یا تبریز اقدام می‌شد. نگارنده‌ای در توصیف اوضاع تجار می‌نویسد: «... [اگر] تجار کالا لازم می‌داشته باردبیل یا تبریز باید اطلاع بدهد از قبیل ترقی کرایه و برات و ارسال پول جهت گمرک مال‌التجاره ... و از این راه مبلغی به تجار و سائرین خسارت وارد میشود ...»^{۱۰۷}

نتیجه گیری

براساس گزارش‌ها، مقالات و نوشته‌های روزنامه حبل‌المتین که توسط فرستندگان آگاه و محقق و گاه، خود سردبیر نوشته می‌شد. می‌توان به نتایج زیر دست یافت.

قاجارها نتوانستند اقدامات مؤثری در زمینه راه‌سازی به عمل آورند. عملکردهای استعماری دولتهای روس و انگلیس که در پی منافع سیاسی و اقتصادی بودند سبب توسعه شبکه‌های ارتباطی محدودی در حوزه‌های نفوذ هریک گردید. و رقابت‌های آنان مانع از تأسیس راه‌های مفید و مؤثر بود. گزارش‌های روزنامه، حاکی از این موضوع است که به علت شرایط نامطلوب و دشوار خطوط ارتباطی و وسایل حمل و نقل چه بسا روستاها و محلاتی که به جهت نرسیدن غذای کافی، دچار قحطی شده، جان خود را از دست می‌دادند. و در مناطق نه چندان دور، وفور نعمت و محصولات کشاورزی بود. علاوه بر کشاورزان، تجار نیز در این بحران، به علت ارزانی کالا و فروش نرفتن آن، ضرر و زیان معتنابهی را متحمل می‌شدند.

خطوط فکری روزنامه، پیام‌رسان تشویق متمولان و تجار در سرمایه‌گذاری خصوصی در راه‌سازی است که متأسفانه بنا به علل مختلف هرگز از استقبال چندانی برخوردار نشد.

روزنامه، سستی و بی‌اعتنایی حکومت در این امر و عدم اعتماد سرمایه‌داران به دولت را از مؤلفه‌های مهم اقتصادی نابسامانی در این حوزه می‌داند.

توسعه و گسترش راه‌آهن، واژه‌ای گزاف بود؛ زیرا شروع و آغازی به معنای حقیقی وجود نداشت. برخی نیز به دلیل ترس از نفوذ بیگانگان با راه‌اندازی آن مخالف بودند. این مخالفان از خاستگاه‌های طبقاتی مختلف بودند.

نبود بسیاری از جاده‌های حیاتی، شرایط نامطلوب بسیاری از راهها از جمله: کوهستانی بودن، صعب‌العبور بودن، سنگلاخی بودن و ناامن بودن، اصطکاک چشمگیری در حمل و نقل کالا ایجاد می‌کرد که در نهایت آسیب جدی در پیشرفت تجارت در دوران قاجار به وجود می‌آورد. بدوی بودن وسایل حمل کالا تا اواخر این دوره به قوت خویش باقی ماند. و این امر زمان طولانی در مبادلات کالا و افزایش و رشد قیمت‌ها در بر داشت.

گرچه پست و تلگراف برای اولین بار در تاریخ تجارت و بازرگانی به یاری بازرگانان شتافت، اما نواقص و سوء مدیریت، بسیاری از تاجران را وادار به گزینش روشهای سنتی‌تر می‌کرد.

در انتها می‌توان گفت: حمل و نقل از ضروریات و اساس مبادلات بازرگانی است که رابطه‌ای مستقیم با پیشرفت اقتصادی دارد. و بدون پرداختن به توسعه آن، توجه به جنبه‌های دیگر توسعه تجارت عقیم خواهد ماند. چنانکه بررسی تاریخی در دوره مورد نظر براساس گفته‌های مردمی و حافظه جمعی، ما را به این نتیجه می‌رساند.

کتابنامه

۱. کتابی، احمد (۱۳۸۱) قحطی های ایران، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ص ۳۷.
۲. درویل، گاسپار (۱۳۷۰) سفرنامه درویل، ترجمه حواد محبی، تهران، دنیای کتاب، ص ۱۱.
۳. کرزن، جرج ناتائیل کرزن (۱۳۶۷) ایران و قضیه ایران، ج ۱، ترجمه وحید مازندرانی، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ص ۶۲۷.
۴. کاظم زاده، فیروز (۱۳۷۱) روس و انگلیس در ایران (۱۹۱۴-۱۸۶۴)، ترجمه منوچهر امیری، تهران، آموزش انقلاب اسلامی، ص ۲۲۲.
۵. سیف، احمد (۱۳۷۳) اقتصاد ایران در قرن نوزدهم تهران، چشمه، ص ۳۰۵.
۶. محمدعلی، جمالزاده (۱۳۹۲) گنج شایگان، تهران، سخن، ص ۱۷۸.
۷. همان، ص ۱۸۰.
۸. اشرف، احمد (۱۳۵۹) موانع تاریخی رشد سرمایه داری ایران در دوره قاجاریه، تهران، زمینه.
۹. عسیوی، چارلز (۱۳۸۸) تاریخ اقتصادی ایران (قاجاریه ۱۳۳۲-۱۲۱۵)، ترجمه یعقوب آژند، تهران، گستره.
۱۰. عسیوی، چارلز، ص ۱۱۲.
۱۱. «فونسلگری اسلامبول»، روزنامه جبل المتین، س ۱۴، ش ۱۲ (۳ رمضان ۱۳۲۴)، ص ۱۲.
۱۲. «مکتوب». روزنامه جبل المتین، س ۷، ش ۴۳ (۲۲ جمادی الاول ۱۳۱۸)، ص ۱۶.
۱۳. «مکتوب وطن خواهانه»، روزنامه جبل المتین، س ۱۴، ش ۱۲ (۳ رمضان ۱۳۲۴)، ص ۱۴.
۱۴. درویل، ص ۱۱.
۱۵. «کمال الدوله دهلوی، «عنوان چهارم»، روزنامه جبل المتین، س ۱۱، ش ۳۲ (۲۹ صفر ۱۳۲۲)، ص ۱۰.
۱۶. «کتابچه غیبی»، روزنامه جبل المتین، س ۱۳، ش ۱۱ (۸ رمضان ۱۳۲۳)، ص ۱۲.
۱۷. یاکوب ادوارد پولاک (۱۳۶۸)، سفرنامه پولاک (ایران و ایرانیان)، ترجمه کیکاووس جهانداری، تهران، خوارزمی، ص ۳۰۲.
۱۸. «کتابچه غیبی»، روزنامه جبل المتین، س ۱۳، ش ۱۱ (۸ رمضان ۱۳۲۳)، ص ۱۲.
۱۹. «قابل توجه آقای نظام السلطنته»، روزنامه جبل المتین، س ۸، ش ۲۰ (۵ ذی قعدة ۱۳۱۸)، ص ۱۳-۱۲.
۲۰. «مازندران»، روزنامه جبل المتین، س ۷، ش ۳۵ (۲۵ ربیع الاول ۱۳۱۸)، ص ۶.
۲۱. کرزن، ج ۱، ص ۶۳۰.
۲۲. صنیع الدوله، مرتضی قلی خان (۱۳۶۳) راه نجات، تهران، نشر تاریخ ایران، ص ۱۰.

۲۳. شوستر، ویلیام مورگان (۱۳۸۹) اختناق در ایران، تهران، ماهی، ص ۲۳.
۲۴. آدمیت، فریدون (۱۳۶۲) امیرکبیر و ایران، تهران، خوارزمی، ص ۴۱۶.
۲۵. جمالزاده، ص ۸۷-۹۰.
۲۶. آدمیت، ص ۴۱۷.
۲۷. سیف، ص ۳۰۵.
۲۸. «قونسنگری اسلامبول»، روزنامه جبل المتین، س ۱۴، ش ۱۲ (۳ رمضان ۱۳۲۴)، ص ۱۲.
۲۹. «راه آهن»، روزنامه جبل المتین، س ۳، ش ۲۵ (۸ صفر ۱۳۱۴)، ص ۱۰.
۳۰. «مکتوب من باب راه آهن ایران»، روزنامه جبل المتین، س ۴، ش ۲۷ (۲۸ ذی حجه ۱۳۱۴)، ص ۳۱۸-۳۱۷.
۳۱. «محب وطن»، «مکتوب از پتنه»، روزنامه جبل المتین، س ۴، ش ۳۰ (۲۶ محرم ۱۳۱۵)، ص ۳۵۷.
۳۲. «استرآباد»، روزنامه جبل المتین، س ۶، ش ۲۰ (۱۴ ذی قعدة ۱۳۱۶)، ص ۲۳۴.
۳۳. «مکتوب قابل توجه متمولین»، روزنامه جبل المتین، س ۸، ش ۳۵ (۷ ربیع الاول ۱۳۱۹)، ص ۷.
۳۴. به عنوان نمونه، از تصمیم یک تاجر در ساختن راه آهن شیراز-بوشهر خبر داده و استقبال می کند. نک :
- «مسرت»، روزنامه جبل المتین، س ۸ ش ۲۸ (۲ محرم ۱۳۱۹)، ص ۵.
۳۵. «جبل المتین»، روزنامه جبل المتین، س ۳، ش ۲۹ (۷ ربیع الاول ۱۳۱۴)، ص ۱۳.
۳۶. آدمیت، ص ۴۱۷.
۳۷. کرزن، ج ۱، ص ۷۸۰.
۳۸. «راه شوشه آستارا - اردبیل»، روزنامه جبل المتین، س ۱۷، ش ۱۲ (۱۱ رمضان ۱۳۲۷)، ص ۲۰.
۳۹. «قابل توجه ایالت مازندران»، روزنامه جبل المتین، س ۵، ش ۴۵ (اول جمادی الثانی ۱۳۱۶)، ص ۵۳۱.
۴۰. «مکتوب از شام»، روزنامه جبل المتین، س ۸، ش ۸ (۳ شعبان ۱۳۱۸)، ص ۱۸.
۴۱. آدمیت، ص ۴۱۷.
۴۲. صنیع الدوله، ص ۱۹-۱۵.
۴۳. کرزن، ج ۱، ص ۷۹۰-۷۸۹.
۴۴. عبدالصمد شاه، «راههای آن یا طرق»، روزنامه جبل المتین، س ۱۵، ش ۴۵ (۱۵ جمادی الاول ۱۳۲۶)، ص ۱۴.
۴۵. همان، ص ۱۵.
۴۶. بی نام، «تجارت»، روزنامه جبل المتین، س ۱۲، ش ۴۲ (۲۰ جمادی الاول ۱۳۲۳)، ص ۱۴.

- ^{۴۷} محمدابراهیم الحسینی، «تجربیات، روزنامه حبل المتین، س ۲۲، ش ۳۸ (۷ ربیع الثانی ۱۳۳۳)، ص ۱۱.
- ^{۴۸} «منطبعه تهران»، روزنامه حبل المتین، س ۲۱، ش ۲۵ (۱۴ صفر ۱۳۳۲)، ص ۱۸.
- ^{۴۹} موریه، جیمز (۱۳۵۴) سرگذشت حاجی بابای اصفهانی، ترجمه میرزا حبیب الله اصفهانی، تهران، حقیقت، ص ۶۳۰.
- ^{۵۰} محمدحسن آصفی (سیاح)، «مکتوب»، روزنامه حبل المتین، س ۴، ش ۲۳ (۳۰ ذی قعدة ۱۳۱۴)، ص ۲۷۲؛ «مکتوب»، روزنامه حبل المتین، س ۴، ش ۱ (۱۰ جمادی الثانی ۱۳۱۴)، ص ۱۱.
- ^{۵۱} «یزد»، روزنامه حبل المتین، س ۷، ش ۶ (۷ شعبان ۱۳۱۷)، ص ۶۸.
- ^{۵۲} «کرمانی»، روزنامه حبل المتین، س ۷، ش ۲۷ (۲۸ محرم ۱۳۱۸)، ص ۱۴.
- ^{۵۳} «قابل توجه امنای دولت علیه ایران»، روزنامه حبل المتین، س ۷، ش ۲ (۲۴ جمادی الثانی ۱۳۱۷)، ص ۲۳.
- ^{۵۴} «مکتوب از عباسیه»، روزنامه حبل المتین، س ۱۲، ش ۶ (۲۹ رجب ۱۳۲۲)، ص ۵.
- ^{۵۵} «یزد»، روزنامه حبل المتین، س ۴، ش ۴۷ (۳ جمادی الثانی ۱۳۱۵)، ص ۵۲۲.
- ^{۵۶} «مکتوب کرمان»، روزنامه حبل المتین، س ۶، ش ۳۷ (۲۲ ربیع الاول ۱۳۱۷)، ص ۴۴۱.
- ^{۵۷} «مکتوب»، روزنامه حبل المتین، س ۴، ش ۴۴ (۱۲ جمادی الاول ۱۳۱۵)، ص ۵۲۵.
- ^{۵۸} «بوشهر»، روزنامه حبل المتین، س ۲۰، ش ۲۳ (۴ صفر ۱۳۳۱)، ص ۱۹.
- ^{۵۹} «تلگراف خصوصی»، روزنامه حبل المتین، س ۱۸، ش ۱ (۱۲ جمادی الثانی ۱۳۲۸)، ص ۱۹.
- ^{۶۰} «تلگراف به شیراز به توسط جناب خبیرالدوله به جناب صاحب اختیار حکمران فارس»، روزنامه حبل المتین، س ۱۵، ش ۳۲ (۵ صفر ۱۳۲۶)، ص ۲۲.
- ^{۶۱} «شیراز»، روزنامه حبل المتین، س ۶، ش ۲۹ (۲۵ محرم ۱۳۱۷)، ص ۳۴۸، «مکتوب شیراز»، روزنامه حبل المتین، س ۱۴، ش ۱۳ (۱۰ رمضان ۱۳۲۴)، ص ۲۲-۲۱؛ «کازرون»، روزنامه حبل المتین، س ۲۲، ش ۷ (۷ شعبان ۱۳۳۳)، ص ۲۰؛ «قابل توجه امنای دولت ابد مدت ایران»، روزنامه حبل المتین، س ۷، ش ۳ (اول رجب ۱۳۱۷)، ص ۲۹.
- ^{۶۲} «دزفول»، روزنامه حبل المتین، س ۸، ش ۲۹ (۲۲ محرم ۱۳۱۹)، ص ۱۸؛ «مکتوب از لنگه»، روزنامه حبل المتین، س ۱۷، ش ۴۲ (۶ جمادی الاول ۱۳۲۸)، ص ۱۵.
- ^{۶۳} «قابل توجه کارگران فارس»، روزنامه حبل المتین، س ۸، ش ۴۱ (۱۹ ربیع الثانی ۱۳۱۹)، ص ۱۹.
- ^{۶۴} «قابل توجه آقای نظام السلطنته»، روزنامه حبل المتین، س ۸، ش ۲۰ (۵ ذی قعدة ۱۳۱۸)، ص ۱۴-۱۳.
- ^{۶۵} موریه، ص ۴۲.

۶۶. «استرآباد»، روزنامه حبل المتین، س ۵، ش ۱۷ (۲۰ شوال ۱۳۱۵)، ص ۱۹۹.
۶۷. پولاک، ص ۳۱۵.
۶۸. جلال، آل احمد (۱۳۵۶)، غریزدگی، تهران، رواق، ص ۴۲.
۶۹. «حادثه جانسوز عربستان از وقایع نگار دزفول»، روزنامه حبل المتین، س ۶، ش ۲۳ (۲۸ ذی حجه ۱۳۱۶)، ص ۲۷۳-۲۷۴.
۷۰. «بندرعباس»، روزنامه حبل المتین، س ۴، ش ۱۹ (۲ ذی قعدة ۱۳۱۴)، ص ۲۲۵.
۷۱. «دزفول»، روزنامه حبل المتین، س ۷، ش ۴۲ (۲۸ ربیع الثانی ۱۳۱۷)، ص ۵۰۰.
۷۲. «دزفول»، روزنامه حبل المتین، س ۸، ش ۲۹ (۲۳ محرم ۱۳۱۹)، ص ۱۸.
۷۳. «بختیاری»، روزنامه حبل المتین، س ۱۴، ش ۱۴ (۱۷ رمضان ۱۳۲۴)، ص ۱۷.
۷۴. «فارس»، روزنامه حبل المتین، س ۶، ش ۲۵ (۲۰ ذی حجه ۱۳۱۶)، ص ۲۹۶.
۷۵. «چابهار»، روزنامه حبل المتین، س ۱۸، ش ۱۰ (۲۳ شعبان ۱۳۲۸)، ص ۸.
۷۶. هانریش کارل، بروگش، سفری به دربار صاحبقران (۱۸۶۱-۱۸۵۹)، ج ۲، ترجمه محمدحسین کردیچه، تهران، اطلاعات، (۱۳۶۸)، ص ۷۲۹.
۷۷. «رفسنجان اخبار نگار ما می‌نگارد»، روزنامه حبل المتین، س ۱۵، ش ۳۵ (۲۶ صفر ۱۳۲۶)، ص ۱۴.
۷۸. «کازرون»، روزنامه حبل المتین، س ۱۶، ش ۲۳ (۲۶ ذی قعدة ۱۳۲۶)، ص ۱۰.
۷۹. «مخبر مخصوص طمس در ایران»، روزنامه حبل المتین، س ۱۶، ش ۳۲ (۱۶ صفر ۱۳۲۷)، ص ۲۱.
۸۰. «تلگرافات راجع به ایران»، روزنامه حبل المتین، س ۱۶، ش ۳۶ (۱۳ ربیع الاول ۱۳۲۷)، ص ۲۳.
۸۱. «طمس لندن»، روزنامه حبل المتین، س ۱۷، ش ۹ (۱۳ شعبان ۱۳۲۷)، ص ۲۲.
۸۲. «ترجمه اخبارات خارجه راجع به ایران»، روزنامه حبل المتین، س ۱۷، ش ۱۹ (اول ذی قعدة ۱۳۲۷)، ص ۱۷.
۸۳. «مکتوب از دزفول، قابل توجه وزارت داخله»، روزنامه حبل المتین، س ۱۷، ش ۲۱ (۱۵ ذی قعدة ۱۳۲۷)، ص ۱۱.
۸۴. حسن بن علی «مکتوب از شیراز، عزه محرم ۱۳۲۸»، روزنامه حبل المتین، س ۱۷، ش ۲۸ (۱۹ محرم ۱۳۲۸)، ص ۲۱.
۸۵. آدمیت، ص ۴۱۷.
۸۶. پولاک، ص ۳۱۱.
۸۷. بنجامین، س، ج، و (۱۳۶۳) ایران و ایرانیان، ترجم محمدحسین کردیچه، تهران، جاویدان، ص ۳۵۱.

- ^{۸۸}. «سیاست انگلستان»، روزنامه حبل المتین، س ۳، ش ۱۸ (۱۱ ذی حجه ۱۳۱۳)، ص ۸.
- ^{۸۹}. «امنیت راه‌های بوشهر»، روزنامه حبل المتین، س ۳، ش ۳۱ (۲۱ ربیع الاول ۱۳۱۴)، ص ۹.
- ^{۹۰}. «شیراز»، روزنامه حبل المتین، س ۴، ش ۱۰ (۲۱ شعبان ۱۳۱۴)، ص ۱۱۳.
- ^{۹۱}. «در تدابیر امنیت و رفاه عمومی اقدامات مفیده فرمودند»، روزنامه حبل المتین، س ۴، ش ۴۴ (۱۲ جمادی الاول ۱۳۱۵)، ص ۵۲۳.
- ^{۹۲}. «حبل المتین»، روزنامه حبل المتین، س ۲۱، ش ۶ (۲۰ رجب ۱۳۳۲)، ص ۲.
- ^{۹۳}. «عموم ملت ایران ملاحظه فرمایند»، روزنامه حبل المتین، س ۲۱، ش ۱۴ (۲۷ شوال ۱۳۳۱)، ص ۱۶.
- ^{۹۴}. جمالزاده، ص ۱۳۴.
- ^{۹۵}. کرزن، ج ۱، ص ۳۳۳-۳۳۴.
- ^{۹۶}. پولاک، ص ۳۱۶.
- ^{۹۷}. «منقول از روزنامه مبارکه اختر پوست خراسان»، روزنامه حبل المتین، س ۳، ش ۱۳ (۶ ذی قعدة ۱۳۱۳)، ص ۱۳.
- ^{۹۸}. «مکتوب قابل توجه وزارت جلیله پست‌خانه‌های ایران»، روزنامه حبل المتین، س ۷، ش ۳۶ (۲ ربیع الثانی ۱۳۱۸)، ص ۱۷.
- ^{۹۹}. «تجارت»، روزنامه حبل المتین، س ۱۲، ش ۴۲ (۲۰ جمادی الاول ۱۳۲۳)، ص ۱۴.
- ^{۱۰۰}. «بوشهر»، روزنامه حبل المتین، س ۱۴، ش ۱۹ (اول ذی قعدة ۱۳۲۴)، ص ۱۵.
- ^{۱۰۱}. «خبر مخصوص طمس در ایران»، روزنامه حبل المتین، س ۱۶، ش ۳۲ (۱۶ صفر ۱۳۲۷)، ص ۲۱.
- ^{۱۰۲}. کرزن، ج ۲، ص ۷۲۴.
- ^{۱۰۳}. «حبل المتین»، روزنامه حبل المتین، س ۳، ش ۲۶ (۱۵ صفر ۱۳۱۴)، ص ۱۲.
- ^{۱۰۴}. بی نام «تجارت»، روزنامه حبل المتین، س ۱۲، ش ۴۲ (۲۰ جمادی الاول ۱۳۲۳)، ص ۱۵.
- ^{۱۰۵}. «لایحه است که از بندرعباس به مجلس مقدس شورای ملی فرستاده شده است»، روزنامه حبل المتین، س ۱۵، ش ۲۹ (۷ محرم ۱۳۲۶)، ص ۱۹.
- ^{۱۰۶}. همان جا.
- ^{۱۰۷}. «مکتوب از آستارا»، روزنامه حبل المتین، س ۱۲، ش ۲۹ (۱۸ صفر ۱۳۲۳)، ص ۱۲.