

بررسی موانع توسعه اقتصاد تجاری مازندران در هنگامه شورش بابیه (مورد مطالعه: راه و راهسازی)

علی رستم‌نژاد نشلی

مدرس مدعو دانشگاه فرهنگیان استان مازندران. دانش‌آموخته دوره دکترا تاریخ محلی از دانشگاه اصفهان. پست الکترونیک: Ar.arghavan@gmail.com

چکیده

مازندران به عنوان یک بستر جغرافیایی و سیاسی، نقش مهمی در استقرار حکومت قاجار داشت. ثبات سیاسی ایجاد شده در عصر فتح‌علی‌شاه که تا پایان حیات ناصرالدین‌شاه تداوم یافت، امنیتی بوجود آورد که منجر به رشد فعالیت‌های اقتصادی و تجاری نسبت به دوره افشاریه و زندیه شد. زیرساخت‌های اقتصادی و تجاری - راه، بازار، بندر، نهادهای مالی - مهم‌ترین شاخص‌های توسعه اقتصادی ایالت مازندران به حساب می‌آمدند. این مقاله به روش توصیفی - تحلیلی با تکیه بر گزارش‌های سفرنامه‌نویسان به تبیین مهم‌ترین چالش زیرساختی اقتصاد تجاری مازندران - راه و راهسازی - در هنگامه وقوع شورش بابیه و دهه بعد از آن می‌پردازد.

یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد، مازندران به جهت مزیت نسبی در تولید محصولات کشاورزی ارزآوری مانند برنج، پنبه و ابریشم و امکان مبادله مستقیم این تولیدات با روسیه، از برخی مزایای ورود ایران به چرخه نوین اقتصاد جهانی بهره‌مند بود. در عین حال به دلیل ضعف زیرساخت‌های ارتباطی و عدم توسعه در دیگر شاخص‌های نظام تجارت - بازار، بندر و نهادهای مالی - نتوانست نقشی بایسته در توسعه اقتصاد ملی و محلی ایفا کند.

کلید واژه‌ها:

مازندران، تجارت، زیرساخت‌های تجاری، شورش بابیه

استناد: رستم‌نژاد نشلی، علی (۱۴۰۴). بررسی موانع توسعه اقتصاد تجاری مازندران در هنگامه شورش بابیه (مورد مطالعه: راه و راهسازی). تحقیقات تاریخ ایران دوره اسلامی، ۸۳-۹۹.



© نویسندگان.

ناشر: دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات

۱- مقدمه

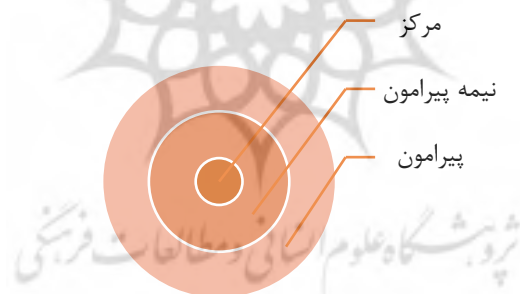
تجارت مازندران در عصر قاجار بویژه پس از عهدنامه ترکمانچای تابع سه مولفه بود:

۱. عامل بیرونی - نظام سرمایه‌داری؛

۲. شیوه تولید؛

۳. زیرساخت‌های ارتباطی

۱. عامل بیرونی: شناخت تحولات اجتماعی عصر قاجار حتی در مقیاس محلی و منطقه‌ای مستلزم درک تحولات کلی نظام جهانی و ملی و جانیابی منطقه مورد نظر در بافت کلی تحولات تاریخ جهانی و ملی است. بنابراین برای شناخت روند تحولات اقتصادی مازندران در دوره مورد نظر این نوشتار، پیوندهای این منطقه با تجارت جهانی و کنش‌ها و واکنش‌های محلی باید در نظر گرفته شود. تحولات تجارت مازندران در پیوند با شرایط کلی حاکم بر ایران و به تبع تحت تاثیر تحولات نظام جهانی اقتصادی قرار داشت. ایران بطور کلی در دوره مورد بحث تولید کننده عمده مواد خام و کمتر فرآوری شده بود. جان فوران که به تحلیل تحولات اجتماعی ایران بر اساس نظریه ایمانوئل والرشتاین پرداخت؛ معتقد است، ایران نقش پیرامونی را در نظام نوین اقتصاد جهانی پذیرفت و به «عرضه کننده مواد خام و اقلام ساخته شده سنتی - مثل قالی - و وارد کننده اقلام ساخته شده صنعتی به منظور مصرف - پارچه و ظروف - و فرآورده‌های کشاورزی مثل چای، قند و شکر تن داد» (فوران، ۱۳۷۸: ۲۲۲).



مدل نظام جهان مدرن (The Modern World-System) والرشتاین

در این مدل کشورهای مرکز / صنعتی دو نیاز اساسی را در کشورهای پیرامون تامین کردند: ۱. مواد خام و فرآوری نشده ۲. بازار فروش. چرخه اقتصادی نظام جهانی سرمایه‌داری بدون برآورده شدن این دو نیاز تکمیل نمی‌شد. مسلماً تجار و تجارت به صورت دوجانبه نقش مهمی به عنوان حلقه واسطه جهان مرکز و پیرامون ایفا نمودند. هم به عنوان واسطه حمل مواد خام از جهان پیرامون و هم به عنوان عاملی برای انتقال فرآورده‌های گوناگون صنعتی جهان مرکز به کشورهای پیرامون. در واقع عهدنامه‌های گلستان و ترکمانچای دریچه ورود ایران به چنین نظام اقتصادی ناشناخته بود که کفه آن به صورت نابرابر و نامطلوب به سود کشورهای مرکز سنگینی می‌کرد. ایران پس از یک قرن تکاپو در چنین چرخه‌ای به یک کشور نیمه مستعمره، ورشکسته و با نقدینگی اندک بدل شد.

تاثیر منفی ادغام نیم بند ایران در نظام اقتصاد بین‌المللی بصورت یکسان بر همه مناطق کشور توزیع نشد. ترسیم کمی این تاثیر با توجه به قَلت داده‌های آماری ناممکن است. اما با توجه به نقش نوین ایران در نظام بین‌الملل بعنوان صادرکننده مواد خام و

فرآوری نشده- به استثنای قالی - می‌توان تاحدی جایگاه هریک از ایالات مختلف را در چرخه نوین اقتصادی مشخص کرد. مزیت نسبی در تولید مواد خام، شاخص مهمی در حفظ تعادل اقتصادی ایالات مختلف بود. بنابراین بخش‌هایی که به لحاظ طبیعی در تولید مواد خام توانا بودند، صدمات کمتری را متحمل شدند. مناطق ساحلی دریای مازندران به لحاظ استعداد طبیعی، توانایی تولید مواد خام را داشتند. گیلان در تولید ابریشم، مازندران در تولید برنج و پنبه و استرآباد در تولید گندم و پنبه دارای چنین مزیتی بودند.

۲. شیوه تولید: شیوه تولید در واحدهای تولیدی خودبسنده ایران - روستاها - که سال‌های طولانی حالتی ایستا و یکسان داشتند، یکی از موانع رشد مناسبات سرمایه‌داری و زایش از درون، پیش از برخورد با نظام جهانی سرمایه‌داری بود. محققان از این مساله با عنوان «وحدت کشاورزی و صنایع دستی» به عنوان عاملی بازدارنده در شکل‌گیری بورژوازی تجاری نام می‌برند. به نظر سیف «این وحدت موجب تداوم بی‌نیازی نسبی خانوارهای روستایی از مکانیسم مبادله در بازار و کندی رشد بازار ملی شد زیرا [...] هر منطقه، خودکفایی نسبی از دیگر مناطق داشت. ناچیز بودن مبادله ضرورت گسترش راه‌های ارتباطی را هم منتفی می‌ساخت. این نظام تولیدی در برابر سرمایه‌سالاری اروپا از درون فروپاشید و توانایی باز تولید خود را از دست داد. بنابراین تداوم چنین وحدتی موجب کندی سیر رشد مبادله و تجارت گردید و باعث ناچیزی سرمایه تجاری انباشت شده گردید. این دو عامل پیدایی و رشد مناسبات سرمایه‌سالاری را در ایران به تعویق انداخت» (سیف، ۱۳۷۳: ۲۹۷). اما در اروپا «صنعت شهری احتیاجات پولی دهقان، فئودال و دولت‌های مدرن را افزایش داد. دهقانان مجبور شدند محصولات تولیدکنند که برای آنها در شهرهای در حال توسعه بازاری وجود داشته باشد. این امر تعادل خودکفایانه دهقان را برهم زد و دهقانان به تدریج وابسته به تولیدات شهر شدند» (کائوتسکی، ۱۳۸۱: ۲۲).

روستاهای مازندران دوره بحث، در همان وجه تولید خودبستگی باقی ماندند. از جهت دیگر قسمت اعظم سرمایه تجاری تجار بجای گردش در سیستم اقتصادی به سمت سرمایه‌گذاری در زمین‌ها به عنوان مهم‌ترین منبع سرمایه‌گذاری پایدار و مطمئن، سوق یافت و بازار که پس از عهدنامه ترکمانچای پیوسته دچار کمبود نقدینگی شده بود، دچار رکودی بیش از پیش گردید. تحت تاثیر چنین شرایطی آشفته و نظام اقتصادی نامتعادل و پرنوسان، تاجر ایرانی بیش از آنکه به رسالت تاریخی و شرایط جهانی آگاه باشد، بر مبنای سنت تاریخی به حفظ منافع طبقاتی خویش می‌اندیشید.

۳. زیرساخت‌های ارتباطی: ضعف زیرساخت‌های ارتباطی نیز به شدت بر تولید تاثیرگذار بود. تولید انبوه مساوی بود با افت قیمت، زیرا حمل و نقل در سطح ابتدایی بود. حمل کالا با چارپایان در مسیرهایی کوهستانی، مانع بزرگی در راه مبادله کالا در سطح گسترده بود. تنها جاده سراسری جلگه مازندران که به «خیابان» معروف بود و شرق مازندران - اشرف - را به آمل و از طریق لاریجان و فیروزکوه به فلات مرکزی ایران متصل می‌کرد، در زمان شاه عباس اول صفوی ساخته شده بود. این راه مهم ارتباطی پس از صفویه مورد توجه قرار نگرفت و در اکثر مناطق دچار ویرانی شده بود. باران و سیلاب اغلب تاسیسات اصلی این جاده ارتباطی که همان پل‌های متعدد بر رودها بودند را ویران کرده بود، بدون اینکه تعمیر یا بازسازی شوند. این وضعیت نامناسب ارتباطی تقریباً تا پایان عصر قاجار کم و بیش پابرجا ماند.

با این تفصیلات، تجارت مازندران در عصر قاجار (پس از عهدنامه ترکمانچای) تابعی از سه مولفه بود:

۱. عامل بیرونی / نظام سرمایه‌داری.

۲. تولید / شیوه تولید.

۳. زیرساخت‌های ارتباطی.

در این نوشتار منظرهای مختلف مولفه سوم واکاوی و بازنمایی گردید.

۲- ادبیات تحقیق

الف) پیشینه پژوهش

در مورد موضوع مورد مطالعه این پژوهش، تاکنون پژوهشی مستقل صورت نگرفت. پژوهش‌های موجود با موضوع کلی تجارت در عصر قاجار فراخور مطلب به تجارت مازندران اشاره کرده‌اند. برخی پژوهش‌ها نیز در قالب کلی تاریخ محلی مازندران، به تاریخ تجارت نیز پرداخته‌اند.

Kazembeyki (۲۰۰۳) در ۶ بخش به تحولات توسعه سیاسی اقتصادی مازندران از ۱۲۶۴.ق/ ۱۸۴۸.م تا ۱۳۳۳.ق/ ۱۹۱۴.م پرداخت. مولف به بررسی جنبش‌های سیاسی در مناطق شهری و روستایی پرداخت و در نهایت به نظر وی بیشتر نظریه‌های اجتماعی- اقتصادی مربوط به عصر قاجار بطور کامل و صحیح بر مورد مازندران قابل اطلاق نیست. کاظم بیکی (۱۳۷۷) در مقاله‌ای با عنوان «موانع توسعه اقتصادی در ایران عصر قاجار: پژوهشی در تولید شکر در مازندران» در چارچوب مفهوم کلی توسعه نیافتگی، به بحث در باب یکی از اقلام تولیدی مازندران، یعنی شکر سرخ پرداخت. شکر سرخ مازندران از کالاهایی بوده‌است که به عنوان یک مزیت نسبی در تجارت با روسیه از نقش مهمی برخوردار بوده‌است. رستم‌نژاد (۱۳۷۷) بر اساس داده‌های آماری و با ترسیم نمودارها به بررسی تاثیر سیاست‌های راه‌سازی عصر ناصرالدین‌شاه بر تجارت مازندران پرداخت. یافته‌های پژوهش مذکور نشان می‌دهد، پس از پایان اقدامات راه‌سازی، میزان واردات و صادرات ایالت مازندران افزایش یافت.

ب) روش پژوهش

این مقاله به روش توصیفی - تحلیلی با تکیه بر گزارش‌های سفرنامه‌نویسان به تبیین مهم‌ترین چالش زیرساختی اقتصاد تجاری مازندران - راه و راه‌سازی - در هنگامه وقوع شورش بابیه و دهه بعد از آن می‌پردازد. با این وجود توسعه تجارت معلول عوامل چند وجهی و متغیرهای مختلفی بوده‌است که توأمان بر تجارت تاثیر گذاشتند. بنابراین مشخص کردن سهم دقیق هر متغیر با توجه به نبودن داده‌های کمی، کاری دشوار است.

۳- پیشینه سیاسی

۳-۱- قاجار و مازندران

مازندران به عنوان یک بستر جغرافیایی و سیاسی، نقش مهمی در شکل‌گیری دولت قاجار داشت. نخستین تکان‌های بنیانگذار سلسله قاجار، پس از مرگ کریم‌خان زند در مازندران صورت گرفت و خان قاجار به پشتوانه استعداد طبیعی و انسانی استارباد و مازندران به تدریج بر اریکه سلطنت ایران تکیه زد. مازندران در نظر سلاطین قاجار «اولکای موروئی» بود (ساروی، ۱۳۷۱: ۶۴). حفظ امنیت مازندران برای آقامحمدخان بسیار مهم بود به همین دلیل به مدت هفت سال مشغول کشمکش با برادران شورشی و خان‌های محلی بود. «از سنه ۱۱۹۳ تا ۱۱۹۹ که مدت هفت سال است بی‌اندامی برخی برادران او را در سامان مازندران و طهران معطل داشت» (خاوری،

۱۳۸۰، ج ۱: ۳۴). آقامحمدخان «با بودن دشمن در خانه به دفع اعدای خارج پرداختن را موافق قانون ملکداری نمی‌دانستند لهذا عنان اراده به صوب مازندران منصرف ساختند» (ساروی، ۱۳۷۱: ۷۰).

این دوره هفت ساله در مازندران سراسر نزاع و درگیری و ناامنی بود. جنگ سپاهیان قاجار و زند در مازندران نیز مزید بر علت شده بود. به هنگام دست به دست شدن مناطق، شهرها و ولایات اغلب مورد چپاول و غارت قرار گرفتند. ساری در زمان درگیری آقامحمدخان با علی‌مراد خان زند، توسط لشکریان همراه سردار زند؛ شیخ ویس‌خان که طفلی بود غارت شد. «شیخ ویس خان خالی از مخل و بغایت مطمئن خاطر و قوی دل وارد بلده ساری و اکابر و اعیان کوهسار و دریاکنار مازندران راه‌نورد طریق خدمت‌گاری گردانیده، از آنجا که سپهدار لشکر طفلی خردسال و بی‌وقوف از قواعد محافظت ملک و مال بود جنود معسکر آغاز ترک‌تاز و دست استیلا بر عرض و مال سکان آن کشور بهشت‌نشان دراز کردند» (موسوی اصفهانی، ۱۳۶۳: ۲۴۹).

سوادکوه و لاریجان به دلیل همراهی با زند در این دوره بیش از هر نقطه‌ای از انتقام قاجار آسیب دیدند. در سال ۱۱۹۴ ق کجور و سپس لاریجان مورد حمله جعفرقلی خان قاجار قرار گرفته و به شدت سرکوب شدند (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۹: ۷۲۳۴). جنگ در حیات اقتصادی و تجاری مازندران تاثیر منفی برجای گذاشت. بخش عمده هزینه‌های جنگ از مالیات یا زورستانی از اهالی مازندران تامین شد. مالیاتی که توسط عمال آقامحمدخان جمع‌آوری می‌شد بجای اینکه مجدداً وارد جریان مالی ایالت گردد صرف هزینه‌های جنگ شد یا به صورت دفینه برای روز مبادا در دل خاک دفن گردید. «در سنواتی که در ولایات مازندران و استرآباد بود به قدر یکصد و پنجاه هزار تومان تنخواه نقد از همان مالیات دو ولایت و مصادرات اهالی دو ناحیت جمع‌آوری نموده به کوه قراپه دفن نمود» (خاوری، ۱۳۸۰، ج ۱: ۶۶). این گنجینه که اکثر «اشرفی کریم‌خانی و قروش اسلامبولی سکه عبدالحمیدخان بود» (خاوری، ۱۳۸۰، ج ۱: ۶۶) به هنگام برتخت نشستن فتحعلیشاه به دارالخلافه حمل شد.

مهم‌ترین پدیده با تاثیرگذاری دیرپا در حیات سیاسی و اقتصادی ایران در ابتدای دوره فتحعلی‌شاه، جنگ خارجی بود. با وجود پیامدهای سنگین جنگ - باز شدن درهای تجارت بواسطه تحمیل‌های عهدنامه ترکمانچای - اما ثبات سیاسی ایجاد شده در عصر فتحعلی‌شاه که تا پایان حیات ناصرالدین‌شاه تداوم یافت، امنیتی بوجود آورد که منجر به رشد فعالیت‌های اقتصادی و تجاری شد. «حتی به‌رغم جنگ‌های ایران و روس و از دست رفتن مناطق وسیعی از کشور بار دیگر تداوم اجتماعی - سیاسی قابل ملاحظه‌ای در کشور دیده می‌شود. [شکست در جنگ با روسیه] به آشوب‌های داخلی، بی‌ثباتی و ناامنی نینجامید» (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۷۱).

در سال ۱۲۱۴ ق محمدقلی میرزا پسر فتحعلی‌شاه با لقب مُلک‌آرا به حکومت مازندران منصوب شد. «میرزا نصرالله علی‌آبادی که نواب حسینقلی خان او را از نور بصر محروم ساخته بود به وزارت مازندران و پیشکاری نواب شاهزاده محمدقلی میرزا برقرار گردید» (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷، ج ۳: ۱۴۵۴). ملک‌آرا تا پایان حیات پدر تاجدارش در ۱۲۵۰ ق/ ۱۸۳۴ م بر مازندران حکومت داشت. از دوران حاکمیت وی بر مازندران اطلاعات زیادی در دست نیست. به‌رغم اینکه درباره وی در ساری بدیل دربار تهران بود، هیچ کتابی به‌عنوان تاریخ‌نگاری محلی از دوران استیلای وی بر مازندران تالیف نشد. گزارش فریزر در سفر اولش به مازندران در سال ۱۲۳۷ ق/ ۱۸۲۲ م در باب نحوه حکومت ملک‌آرا بر مازندران قابل توجه است. وی حکمرانی بر سراسر استرآباد و مازندران را بین فرزندان تقسیم نمود. «بدیع‌الزمان میرزا بر استرآباد و اشرف، تیمورمیرزا بر آمل، اسکندر میرزا به عنوان نایب پدر در بارفروش و محمدقاسم میرزا در تنکابن مستقر شدند» (Fraser, 1826: 38).

ملک‌آرا به پشتوانه موقعیت اقتصادی منطقه، دستگاه اداری بزرگی ترتیب داد و به واسطه همین توانایی، پس از مرگ فتحعلی‌شاه مدعی تخت سلطنت بود. «قائم مقام، محمد میرزا را که والی آذربایجان بود به طهران آورده به تخت سلطنت نشاند. دیگر معارضی برای سلطنت باقی نبود جز محمدقلی میرزای ملک‌آرا حکمران مازندران» چون لشکرکشی به مازندران سخت بود «لذا قائم مقام، محمدشاه را وادار کرد که خیلی به طور ادب و فروتنی کاغذی به ملک‌آرا نوشت» و او را برای در اختیار گرفتن تاج و تخت به تهران دعوت کرد. «میرزا فضل‌الله علی‌آبادی مستوفی به مازندران رفت و شاهزاده محمدقلی میرزا ملک‌آرا را بدارالخلافة آورد» (خورموجی، ۱۳۴۴، ج ۲: ۲۴). وی از ساده لوحی باور کرد، اما وقتی به تهران رسید پیش خدمتان به زور وادارش کردند به شاه تعظیم کند. وی را از حکومت مازندران معزول کرده به حکومت همدان فرستادند و «املاکی که در مازندران داشت با عمارات ساری او همه ضبط و خالصه دیوان شد» (افضل‌الملک، ۱۳۸۳: ۵۰). ملک‌آرا به هنگام مرگ در تبعیدگاهش همدان، در سال ۱۲۶۴ ق. دارای چهل و شش فرزند بود که بیست و سه تن آن پسر بودند (مهبجوری، ۱۳۴۵، ج ۲: ۱۵۷). در زمان اقامت افضل‌الملک، در سال ۱۳۳۱ ق. / ۱۹۱۳ اعقاب ملک‌آرا در ساری اقامت داشتند.

پس از ملک‌آرا، فضلعلی‌خان بیگلربیگی قراباغ به حکمرانی مازندران منصوب شد اما به دلیل ناسازگاری با اهالی، در سال ۱۲۵۲ ق. برکنار شد. پس از حکومت مستعجل فرخ خان کاشی، اردشیر میرزا، برادر کوچک محمدشاه به حکمرانی مازندران منصوب شد. وی در اولین سال حکومتش برای سرکوب راهزنی‌های ترکمانان به ریاست قیات‌خان، به استرآباد لشکر برد. سپاهیان اشرفی، کلبادی، عمرانلو، طالش و یخکشی اردوی وی را تشکیل می‌دادند (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۱۰: ۸۲۳۰). وی توانست با استفاده از کشتی‌های کوچک محلی از طریق جزیره آشوراده، سپاهیان را به جزیره چرکن، محل استقرار قیات‌خان برساند (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۱۰: ۸۲۳۲). در همین گزارش آمده‌است که جزیره چرکن روبروی بندر بادکوبه قرار دارد.^۱ سرکوب قیات‌خان برای حفظ امنیت و حاکمیت ایران بر سواحل استرآباد مهم بود به همین دلیل حاکم مازندران دست به چنین لشکرکشی ماجراجویانه‌ای زد. در زمان اردشیر میرزا در سال ۱۳۵۳ ق.، روس‌ها به بهانه سرکوب ترکمن‌ها و ایجاد امنیت در سواحل دریای مازندران در آشوراده مستقر شدند.

اردشیر میرزا حدود یازده سال بر مازندران حکومت کرد. پس از وی خانلر میرزا در سال ۱۲۶۴ ق. به حکومت مازندران منصوب شد. اما مرگ ناگهانی شاه باعث شد، حاکم ایالت را به مقصد تهران ترک کند، بدون اینکه اقدامی برای دفع طرفداران باب که به تازگی در مازندران قدرت گرفتند، بنماید.

جدول ۱: حاکمان مازندران در دوره قاجار از ابتدا تا شکل‌گیری شورش بابیه

شاه قاجار	حاکم مازندران	دوره حاکمیت
فتحعلیشاه	محمد قلی میرزا ملک‌آرا	۱۷۹۹-۱۸۳۴ / ۱۲۱۴-۱۲۵۰
محمد شاه	فضلعلی خان قراباغی	۱۸۳۴/۱۲۵۰
	فرخ خان کاشی	۱۸۳۶/۱۲۵۲
	اردشیر میرزا	۱۸۳۷/۱۲۵۲
	خانلر میرزا	۱۸۴۸/۱۲۶۴
ناصرالدین شاه	مهدی قلی میرزا	۱۸۴۸/۱۲۶۴

۱- چرکن امروزه به Hazar معروف است و با ساحل آشوراده حدود ۲۹۰ کیلومتر فاصله دارد.

۳-۲- بابیه در مازندران

شورش طرفداران باب در مازندران در فاصله مرگ محمدشاه تا به قدرت رسیدن ناصرالدین شاه به « واقعه قلعه شیخ طبرسی » معروف شد. این پدیده در ذی‌قعدة ۱۲۶۴ ق آغاز شد و در اوائل جمادی‌الثانی ۱۲۶۵ ق خاتمه یافت که به مدت هشت ماه سراسر مازندران را درگیر نمود. اغلب نیروی نظامی ایالت صرف درگیری با پناهندگان بابی قلعه مذکور شد. حتی به دلیل ناتوانی نیروهای محلی در تسخیر قلعه، از طرف دولت مرکزی و به دستور ناصرالدین‌شاه، سلیمان‌خان افشار با نیروی توپخانه برای کمک به مهدی‌قلی‌خان حاکم مازندران گسیل شد. نیروهای نظامی لاریجان، بندپی، سوادکوه، ساری، بارفروش، آمل و هزارجریب نیز در خدمت حاکم بودند.

داستان بابیه در مازندران از آنجایی آغاز شد که ملاحسین بُشروی از سران بابیه به همراه گروهی از پیروانش به عزم رها ساختن باب از زندان تبریز، از مشهد خارج شده، عازم آذربایجان بودند (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۱۰: ۸۴۷۴). وی در منابع بابیه به سیدالشهدا ملقب شد^۱ (ر.ک به کاشانی، ۱۳۲۸، ق: ۱۵۴). در طول راه تعدادی از معتقدان قدیم و جدید باب نیز به آنها پیوستند. از آنجایی که عبور این گروه از تهران با خطراتی همراه بود تصمیم گرفتند در پوشش زائران عتبات عالیات از مازندران و از طریق راه ساحلی به مقصد برسند.

حضور ملامحمدعلی بارفروشی از پیروان باب در بارفروش یکی از انگیزه‌های ملاحسین برای حرکت به سمت مازندران بود. ملامحمدعلی پیش از این در سفر حج با باب آشنا شده بود و پیرو وی گردید (لسان‌الملک‌سپهر، ۱۳۷۷، ج ۳: ۱۰۱۴). وی در منابع بابی به حضرت قدوس ملقب گردید (ر.ک کاشانی، ۱۳۲۸، ق: ۱۶۱). در ۱۲ شوال ۱۱/۱۲۶۴ سپتامبر ۱۸۴۸ گروه ۲۳۰ نفره بابی وارد بارفروش شدند. شش روز پس از ورود این گروه به مازندران محمدشاه درگذشت و اوضاع سیاسی کشور به دلیل مدعیان مختلف تخت شاهی آشفته شد. خانلر میرزا حاکم مازندران، به جهت مشخص نبودن اوضاع حکومتی با گروه باب مدارا کرد و به‌رغم اصرار علمای بارفروش به ریاست سعیدالعلما اقدامی انجام نداد (لسان‌الملک‌سپهر، ۱۳۷۷، ج ۳: ۱۰۱۶). خانلر میرزا پس از مدتی توسط شاه جدید به حکومت بروجرد و لرستان منصوب شد و مهدی‌قلی میرزا برادر کوچک‌ترش برای حکومت مازندران اعزام شد (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۱۰: ۸۴۰۷). به دلیل بی‌توجهی حاکم، سعیدالعلما دست به دامن عباسقلی‌خان لاریجانی شد. سردار مذکور سپاهانی برای حفظ امنیت بارفروش روانه داشت. با مخالفت سعیدالعلما نزاع بین این گروه و اهالی بوجود آمد (لسان‌الملک‌سپهر، ۱۳۷۷، ج ۳: ۱۰۱۶). در این درگیری‌ها چند نفر از اهالی شهر توسط بابیه به قتل رسیدند. با وساطت عباسقلی‌خان که به نقل منابع بابی با سعیدالعلما میانه خوبی نداشت (کاشانی، ۱۳۲۸، ق: ۱۵۸) گروه بابیه به عزم خروج از مازندران از بارفروش بیرون رفتند (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۱۰: ۸۴۸۸).

گروه همراه ملاحسین از اوضاع نابسامان بین مرگ شاه تا جلوس شاه جدید استفاده کردند و در زمانی که بزرگان مازندران برای تهنیت و اظهار فرمانبرداری به تهران رفته بودند، در بقعه شیخ طبرسی در نزدیکی علی‌آباد مستقر شدند و شروع به ساخت استحکامات تدافعی و قلعه نمودند. تعداد بابی‌ها در این زمان به دوهزار نفر رسید (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۱۰: ۸۴۸۹). شاهی در تواریخ اولیه بابی و تواریخ متاخر بهائی موجود نیست که نشان دهد بابیان حاضر در شیخ طبرسی هوای تاسیس یک حکومت دینی بابی در سر داشته‌اند (ذبیحی مقدم، ۱۳۸۱: ۴۹). اما به نظر می‌رسد مقارن همین ایام تغییراتی در تفکرات بابیه بوجود آمد. برخی بابیه در مناطق دیگر برای جهاد و دفاع نظامی از مهدی آماده می‌شدند (Kazembeyki, 2003: 119).

۱- برای فهرست کاملی از منابع مربوط به واقعه قلعه طبرسی ن.ک (ذبیحی مقدم، ۱۳۸۱: ۵۶).

اولین ماموریت مهدی‌قلی‌خان، حاکم جدید سرکوب متحصنان قلعه طبرسی بود (لسان‌الملک سپهر، ۱۳۷۷، ج ۳: ۱۰۲۲). وی در اولین لشکرآرایی شکست خورد و به ساری رفت. «این غایله چنان هول و هربی در مردم مازندران انداخت که در آن زمستان از شهرها به کوهستانها فرار کردند» (لسان‌الملک سپهر، ۱۳۷۷، ج ۳: ۱۰۲۴). مولف روضه‌الصفا اشاره می‌کند «اهتمام جناب جلالت پناهی امیر اتابک» (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۱۰: ۸۴۹۲) در خاتمه یافتن کار بابیان در مازندران موثر بود. دیگر مورخان قاجاری به اقدامات امیرکبیر در انتظام امور مازندران و ایجاد امنیت در مازندران اشاره نکرده‌اند. حاکم جدید به‌رغم همراهی سران لشکری مازندران از جمله عباسقلی‌خان لاریجانی، مصطفی‌خان سورتیچی و ... نتوانست بر قلعه دست یابد. چون محاصره قلعه چهار ماه طول کشید «امیرکبیر از این واقعه متعجب شده، سلیمان خان افشار را روانه مازندران نمود» (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۱۰: ۸۵۰۲). حتی نیروهای امدادی مرکز مجهز به توپخانه هم نتوانستند آنها را وادار به تسلیم کنند (لسان‌الملک سپهر، ۱۳۷۷، ج ۳: ۱۰۲۹). در نهایت بای‌ها تحت محاصره شدید قرار گرفتند. منابع بای‌ی عدم درایت کافی و آمادگی برای محاصره را یکی از دلایل شکست قلعه شیخ طبرسی می‌دانند. به‌رغم اینکه آذوقه یکساله را جمع‌آوری نمودند، در حفظ آن کوتاهی کردند و بخشی از آن را خوراک اسب‌ها کردند (مهجور زواره‌ای، بی‌تا: ۱۲۷). به دلیل گرسنگی و امان‌نامه از جانب حاکم تسلیم شدند ولی پس از تسلیم، خلع سلاح شده به قتل رسیدند. برخی از سران به شهرهای مختلف مازندران فرستاده شده و در آنجا اعدام شدند. ملاحسین پیش از این در جنگ کشته شده بود و ملا محمدعلی نیز در بارفروش به فتوای سعیدالعلما به قتل رسید (لسان‌الملک سپهر، ۱۳۷۷، ج ۳: ۱۰۳۶ و کاشانی، ۱۳۲۸، ق: ۱۹۸).

۴- زیرساخت‌های ارتباطی

راه یکی از ملزومات و شاخص‌های توسعه اقتصادی می‌باشد. علاوه بر این راه عنصر مهمی در مناسبات اجتماعی و فرهنگی بین جوامع انسانی در طول تاریخ بود. به تبع این مهم، عدم وجود راه ارتباطی مناسب، موجب رکود اقتصادی می‌شد و زمینه‌ای برای ایستایی و نازایی فرهنگی از درون جوامع را فراهم می‌کرد. به نظر می‌رسد عمده‌ترین مانع توسعه اقتصادی مازندران در عصر قاجار، عدم وجود راه‌های مناسب بود. با وجود اینکه مازندران به دلیل مزیت‌های نسبی در تولید انواع خاصی از محصولات کشاورزی - برنج، پنبه و نیشکر - می‌توانست در توسعه اقتصاد محلی و ملی نقش مهمی داشته‌باشد اما نداشتن راه‌های مناسب، مانع عمده‌ای در توزیع تولیدات و مصنوعات منطقه به مناطق همجوار یا به صورت صادرات به کشورهای دیگر درآمد. اگرچه تولید نیز در سطح محدود و محلی باقی‌ماند ولی تجارت و انتقال تولید به مناطق دیگر با توانایی و ظرفیت منطقه نیز همخوان و متناسب نبود.

براساس گزارش سفرنامه‌نویسان، کیفیت راه‌ها به اندازه راه‌های احداثی عصر صفویه بویژه جاده سراسری ساحل دریای مازندران معروف به جاده شاه عباسی یا خیابان هم نبود و در اغلب مناطق دچار ویرانی گردید. در عصر قاجار، مازندران به لحاظ تجاری دارای اهمیت دوگانه برای حاکمیت بود. اول نزدیک‌ترین ایالت غنی در تولید مواد غذایی به پایتخت بود. دوم نزدیک‌ترین راه ارتباطی دارالخلافه تهران با دریای مازندران و از آن طریق با عمده‌ترین شریک تجاری ایران یعنی روسیه از این ایالت می‌گذشت. به همین دلایل توسعه راه‌های مازندران متغیر مهمی در توسعه اقتصاد محلی، منطقه‌ای و ملی به حساب می‌آمد.

وابستگان دستگاه دولتی نیز به ناکارآمدی راه‌های ارتباطی مازندران در دوره قاجار نسبت به دوره صفوی اعتراف می‌کردند. احتشام‌السلطنه در سال ۱۳۱۰ ق از همراهان هیئت اعزامی به روسیه برای تعزیت مرگ الکساندر سوم و تبریک جلوس نیکلای دوم بود. وی مسیر بازگشت به تهران را از بندر گز انتخاب کرد و در سفرنامه‌اش نوشت: «۲۵۰ سال پیش سلاطین صفوی در دور افتاده‌ترین نقاط

[...] این قصر باشکوه و آن شاهراه عظیم را ساخته‌اند ولی اکنون یک قصر مخروبه و یک کوره راه باتلاقی که جز چارپایان محلی عبور از آن ممکن نیست، چیزی باقی نماند» (احتشام السلطنه، ۱۳۶۷: ۲۱۲).

راه‌سازی در عصر قاجار البته با چالش‌هایی نیز همراه بود. در مناطق شمالی ایران احداث راه مساوی بود با تهدید پایتخت هم از جانب همسایه شمالی و هم از طرف ایلات و عشایر. در نظر حاکمیت توسعه راه‌های داخلی، تسلط نظامی ایلات داخلی را بر پایتخت آسان می‌کرد. در صورت وجود راه عرابه‌رو با قابلیت استفاده نظامی توسط روس‌ها امکان تهدید پایتخت وجود داشت. این وضعیت در صورت تحریک قبایل ترکمن ساکن در استرآباد، به ملاحظه اختلافات مذهبی با دولت مرکزی شدت بیشتری پیدا می‌کرد. دولت مرکزی از بابت ایلات و عشایر ساکن مازندران نگرانی چندانی نداشت چون مازندران مرکز اصلی نشو و نمای قاجاریه بود و پیوندهای مستحکمی بین حکومت و اعیان زمین‌دار منطقه وجود داشت.

کرزن در مورد اهمیت نظامی مازندران و راه‌های آن متذکر شد: «بدون بیم ضد و نقیض‌گویی بطور تحقیق می‌توان گفت که از لحاظ تهاجم و یا مقاومت در برابر دشمن مسلح سرزمینی مشکل‌تر از آنجا در هیچ نقطه دیگر دنیا نیست» (کرزن، ۱۳۸۰، ج ۱: ۵۰۹). اگرچه دولت مرکزی از بابت ایلات و عشایر ساکن منطقه نگرانی چندانی نداشت ولی وقایع عصر مشروطه ثابت کرد که نگرانی ناصرالدین‌شاه از توسعه راه‌های شمال ایران بی دلیل نبود. از طریق جاده انزلی - تهران نیروهای شمال به سرداری محمدولی خان تنکابنی موفق به فتح تهران شدند. در جنگ جهانی اول، روس‌ها با استفاده از این راه خیلی سریع به قزوین و تهران رسیدند و از همین راه انگلیسی‌ها در گیلان نیرو پیاده کرده با ارتش سرخ به نبرد برخاستند.

از سوی دیگر، حکومت قاجاریه به ظرفیت بالای سیاسی و بهره‌برداری اقتصادی ایالت مازندران آگاه بود. مازندران از نظر محصولات کشاورزی و دامی ایالتی غنی بود. نزدیکی به تهران، مازندران را به عنوان پشتوانه مطمئنی برای پایتخت درآورد. هیچ کدام از شهرهای همجوار تهران از جمله قزوین، قم و اراک نمی‌توانستند به اندازه مازندران شکوفایی اقتصادی پایتخت و دربار را تأمین نمایند. بارها در دوره قاجار، تهران با قحطی دست و پنجه نرم کرده بود و روشنفکران درباری می‌دانستند مازندران می‌تواند تهران را از وقوع چنین مشکلاتی رهایی بخشد (حسین قلی قاجار مهندس، نسخه خطی، برگ ۱).

مازندران از طریق سه راه ارتباطی به پایتخت متصل می‌شد. این سه راه به ترتیب از شرق به غرب عبارت بودند از راه سوادکوه معروف به جاده فیروزکوه، راه لاریجان معروف به جاده هراز و راه چالوس معروف به هزار چم. این راه‌ها نزدیک‌ترین راه دسترسی تهران به سواحل دریای مازندران و از آن طریق اتصال به بازارهای بزرگ‌ترین شریک تجارت خارجی ایران، کشور روسیه بود. بنابراین توسعه این راه‌ها مساوی بود با گسترش مراودات تجاری با روسیه و انتقال آسان تولیدات فلات داخلی ایران به بازارهای آن کشور و همچنین انتقال ارزان‌تر مصنوعات تولیدی روسیه به بازارهای داخلی ایران.

عمده‌ترین اطلاعات در مورد وضعیت عمومی راه‌های مازندران در دوره پیش از مشروطه را سفرنامه‌نویسان در اختیار ما قرار داده‌اند. بخش مهمی از این گزارش‌ها به توصیف راه‌ها پرداخته‌اند و عموماً از شرایط نامناسب راه گله‌مند بودند. در همان سال‌های اولیه پس از جنگ ایران و روس جاده سراسری مناسبی در مازندران وجود نداشت و این نابسامانی راه تا انجام برخی اصلاحات و اقدامات کوتاه و مستعجل در زمان ناصرالدین‌شاه باقی ماند. فریزر در سال ۱۲۴۹ ق/ ۱۸۳۴ م گزارش داد: «راه یعنی راهی که ساخته باشند وجود ندارد مگر سنگفرشی که از قدیم شاه عباس ساخته‌است و اکنون این راه تقریباً ناپدید شده که برای یافتنش مردی راهنما لازم

است و حتی اگر راه پیدا شود از لحاظ مقاصد نظامی بی‌فایده است از بس شکستگی و شکاف‌های فراوان در مسیر آن رخ داده است» (فریزر، ۱۳۶۵: ۵۵۳).

ملگونوف به فراست دریافت که مهم‌ترین عامل عدم توسعه تجارت، ضعف زیرساخت‌های ارتباطی بود. در صورت وجود چنین زیرساخت‌هایی مازندران می‌توانست علاوه بر صدور آسان تولیدات داخلی به عنوان یک واحد محلی ترانزیتی هم مورد استفاده قرارگیرد: «رفت و آمد بین تهران و شهرهای ساحلی به علت جنگل‌های غیر قابل عبور، باتلاق‌ها و پرتگاه‌های خطرناک که در فصل باران هرگونه حرکتی را غیر ممکن می‌سازند بسیار دشوار است. چنانچه جاده جدیدی ساخته شود که روی آن نه تنها اسب و قاطر بلکه شتر و دیگر چارپایان حرکت کنند قسمت اعظم ناراحتی‌ها برطرف خواهد شد. از آنجا که استان‌های ناحیه خزر نیازمندی‌های تهران و عراق [عجم] را در زمینه فرآورده‌های کشور و کالاهای وارداتی از حاجی طرخان تامین می‌کنند می‌توان با اطمینان گفت که با ایجاد راه‌های ارتباطی جدید تهیه کالاها سریع‌تر و بیشتر شده و همراه با کاهش هزینه حمل و نقل، قیمت‌ها نیز تنزل می‌کنند» (ملگونوف، ۱۳۷۶: ۶۴).

روشنشوار که در دهه هفتاد قرن نوزدهم از طرف دولت فرانسه به جمع‌آوری اخبار و اطلاعات در ایران می‌پرداخت به چند نکته مهم در باب عدم توسعه تجارت مازندران در مقایسه با گیلان اشاره نمود:

۱- بنادر مازندران آباد و بزرگ نیستند.

۲- راه ارتباطی با تهران مناسب نیست بخصوص در فصل سرما.

۳- میزان ابریشم مازندران کمتر است.

۴- اگرچه پنبه آن مرغوب است ولی مقدار آن کم است.

۵- برنج محصول عمده آن در داخل ایران مصرف می‌شود (روشنشوار، ۱۳۷۸: ۱۷۶).

در واقع عمده‌ترین دلیل عدم توسعه زیرساخت‌های صنعتی مازندران مرتبط با تولید کشاورزی، راه نامناسب بود. در دهه ۶۰ و ۷۰ قرن سیزدهم، به دلیل افزایش مصرف شکر در تهران، دولت تصمیم به توسعه کشت نیشکر و استحصال شکر متبلور از مازندران گرفت و در این راستا کارخانه شکرسازی در بارفروش تاسیس شد. به دلیل نامناسب بودن راه امکان حمل نیشکر از مزارع به کارخانه میسر نبود در نتیجه کارخانه مزبور پس از یک دهه فعالیت ورشکسته و تعطیل شد (کاظم‌بیگی، ۱۳۷۷: ۲۰۱).

۴-۱- مسافت‌ها و هزینه‌ها

فاصله شرقی‌ترین نقطه مازندران - جر کلباد - تا مرز غربی آن رودخانه سرخانی - در آخر بلوک سخت‌سر از بلوک‌های تنکابن که به سفید تمیش معروف بود - توسط میرزا ابراهیم در سال ۱۲۷۵ ق/ ۱۸۵۹ م پنجاه و سه فرسنگ^۱ برآورد شده است (میرزا ابراهیم، ۲۵۳۵: ۱۵۳).

۱- فرسنگ معمولی ۶۲۴۰ متر فرسنگ شرعی ۵۴۰۰ متر محاسبه می‌شد. به نظر می‌رسد منظور میرزا ابراهیم فرسنگ معمولی بود.

بررسی موانع توسعه اقتصاد تجاری مازندران در هنگامه شورش بابیه (مورد مطالعه: راه و راه‌سازی) / رستم‌نژاد نشلی

هزینه‌های مسافرت: ابوت در سال ۱۲۶۳ ق/ ۱۸۴۷ م - یک‌سال پیش از وقوع شورش بابیه - اطلاعات دقیق و جالبی در باب هزینه‌های حمل و نقل از مازندران به مناطق اطراف از راه زمینی ارائه داد. جدول زیر بر اساس گزارش ابوت تنظیم شده است. در گزارش وی قیمت هر کیلو گوشت، ۱ قران و قیمت برنج شاهک ۵۵ شاهی برآورد شد.

جدول ۲: هزینه‌های مسافرت در مازندران به سال ۱۲۶۳ ق/ ۱۸۴۷ م (Abbott, 1984: 50)

از	به	مسیر	مبلغ برای هر بار اسب
بارفروش	تهران	لاریجان	۱۰ قران
تهران	بارفروش	لاریجان	۵ تا ۶ قران
بارفروش	تهران	فیروزکوه	۱۲ تا ۱۳ قران
تهران	بارفروش	فیروزکوه	۱۰ قران
بارفروش	استرآباد		۸ قران
بارفروش	رشت		۱۲ قران
استرآباد	مشهد		۱۸ قران

۴-۲- راه جلگه

مهم‌ترین راه ارتباطی بین شهرهای مازندران، راه شاه عباسی معروف به خیابان بود. این راه همانطور که از نامش پیداست در زمان شاه عباس اول به مباشرت ساروتقی وزیر مازندران در سال ۱۰۳۱ ق ساخته شد (وحید قزوینی، ۱۳۸۳: ۸۷۲؛ اسکندر بیگ ترکمان، ۱۳۸۲، ج ۲: ۸۵۰). این جاده سنگ‌فرش در سراسر نوار ساحلی دریای مازندران از استرآباد تا کسکر در غرب گیلان امتداد داشت و از شهرهای اشرف، ساری، بارفروش و آمل عبور می‌کرد (ستوده، ۱۳۶۶، ج ۴: ۷۳۸؛ Hanway, 1753: 291). دلاواله سیاح عصر شاه عباس اول همزمان با اقدامات عمرانی این راه به مازندران سفر نمود. «جاده‌ای که همواره کثیف و گل‌آلود بود و اسب‌ها تا زانو در آن فرو می‌رفتند ولی در حال حاضر به دستور شاه آن را سنگ‌فرش کردند. جاده‌ای بسیار مسطح و عریض و زیباست که با یک نظر می‌توان آنرا یافت» (دلاواله، ۱۳۸۰، ج ۱: ۵۸۸).

بر اساس گزارش‌های پراکنده میرزا ابراهیم در سال ۱۲۷۶ ق/ ۱۸۶۰ م مسافت و منزلگاه‌های راه سنگ‌فرش عباسی از شرق به غرب اینگونه بود: از کلباد تا اشرف ۴ فرسنگ، از اشرف به روستای نکا ۴ فرسنگ، نکا به ساری ۴ فرسنگ، از ساری به سمت شمال تا کنار دریای مازندران و بندر فرح‌آباد ۴ فرسنگ، از ساری به سمت غرب تا علی‌آباد و کیا کلا ۴ فرسنگ، در این جا راه شاه عباسی دو شاخه می‌شد که شاخه اول آن در مسیر جنوب از سوادکوه و فیروزکوه گذشته به تهران منتهی می‌شد و مسیر دوم در سمت شمال غربی پس از سه فرسنگ به بارفروش شهر تجاری مازندران می‌رسید. از بارفروش به سمت غرب تا آمل ۷ فرسنگ. از آمل تا تهران ۲۵ فرسنگ. از بارفروش به سمت شمال تا بندر مشهدسر ۲ فرسنگ، از راه کناره دریا از مشهدسر تا فریکنار (فریدونکنار) ۲ فرسنگ، از فریکنار به محمودآباد ۴ فرسنگ، از محمودآباد به سمت غرب تا سُلده ۴ فرسنگ، از سُلده تا چلندر ۴ فرسنگ، از چلندر به اورنگ ۴ فرسنگ (اورنگ یکی از بلوک‌های کلارستاق محسوب می‌شد)، از اورنگ به عباس‌آباد ۴ فرسنگ (عباس‌آباد از بلوک‌های تنکابن

محسوب می‌شد)، سرحد ولایت تنکابن و ولایت کلارستاق رودخانه نمک‌آبرود واقع بود. از عباس‌آباد به خرم‌آباد ۴ فرسنگ، از خرم‌آباد تا سخت سر ۴ فرسنگ.

در فصول مختلف سال بر حسب شرایط آب‌وهوایی، کیفیت راه‌ها متفاوت بود. فریزر در این مورد نوشت: «رودخانه‌هایی که در زمستان و بهار تقریباً غیر قابل عبور است اکنون [شهریور] همه به آسانی گذر کردنی بود» (فریزر، ۱۳۶۵: ۵۶۱). در عین حال فریزر مسیر ساحلی مشهدسر به سمت شرق را اینگونه توصیف نمود «راهی ماریچ مانند ماری که از میان بوته‌ها بگذرد اما به تدریج که پیش می‌روی وسعت می‌گیرد بی‌آنکه سهولتی در حرکت حاصل شود زیرا لاقل ده الی دوازده آنمای طبیعی و عمیق راه را قطع می‌کند و اسب تو باید با تقلا و دست و پا زدن از میان گل و لای و آب بگذرد یا از روی پل خطرناکی که با شاخه‌های درخت ساخته‌اند عبور کند [...] بطوری که تو تا کمر در گل و خاک فرو می‌روی» (فریزر، ۱۳۶۵: ۵۵۶). تازه این بهترین راهی بود که با همراهی بلدهای محلی از آن عبور می‌کردند و حداکثر مسافتی که مسافر در طول یک روز طی می‌کرد ۲۵ تا ۳۰ مایل - ۴۰ الی ۴۸ کیلومتر- بود.

جاده سنگفرش ساخت شاه عباس به‌رغم ویرانی به نسبت بهترین راه برای عبور بود. مکنزی در سال ۱۲۷۵ ق/ ۱۸۵۹ در مورد راه جلگه مازندران نوشت: «به غیر از جاده سنگ‌فرش که توسط شاه عباس ساخته‌شد و اکنون بسیار خراب است بقیه جاها بیشتر شبیه گذارهای میان مزارع برنج بود. خوشبختانه مسافری می‌توانند از ساحل دریا عبورکنند. گاه اسبان از ماسه‌های نرم با اشکال می‌گذرند ولی در مقایسه با راه‌های گیلان این راه‌ها بسیار آسان‌ترند» (مکنزی، ۱۳۵۹: ۱۰۸).

در ۱۲۵۱ ق. الیوت تاد جاده بین بارفروش و آمل را درنوردید و عجیب است از اینکه این راه را خوب ارزیابی کرده است. «ربع فرسخ پس از بارفروش از پل محمدحسن خان عبور کردیم با ۹ چشمه و طاق. راه بارفروش به آمل هموار و خوب است و توپ می‌تواند برود» (تاد، ۱۳۸۸: ۸۷). در حالی که اغلب مسافران این راه در سال‌های آتی از شرایط سخت این راه گله کرده‌اند. تاد که از مسیر علی‌آباد وارد ساری شد، در مورد جاده بین علی‌آباد و ساری نوشت: «از بازار علی‌آباد به سمت ساری نیم فرسخ خیابان درست و بی عیب است. بعد از نیم فرسخ بسیار خراب است. چنانکه در این فصل [بهار] عبور ممکن نیست. لابد بلدی گرفته او ما را داخل جنگل کرد. راهی که از خیابان بهتر بود. اما در میان آب و گل و زراعت شلتوک افتان و خیزان به هزار مشقت و دشواری به نیم فرسخی شهر ساری رسیدیم. از آنجا باز داخل خیابان شدیم و خیابان خوب و درست بود» (تاد، ۱۳۸۸: ۷۰).

در سال ۱۲۷۵ ق. کلنل برونیار^۱ مامور نقشه‌برداری از راه مازندران شد. ماحصل ماموریت وی سفرنامه‌ای بود که در آن به مزایای ساخت جاده اراپه‌رو به لحاظ اقتصادی و تجاری اشاره کرد. «بعضی زراعت‌ها که به جهت کم‌آبی در اطراف تهران به عمل نمی‌آیند - شلتوک، نیشکر، کتان، ابریشم، جو، گندم، سبزی - بیشترگشته به زودی وارد تهران می‌شود. خاصه هیزم که به اندک زمانی و به قیمت بسیار کمی وارد می‌گردد» (برونیار، ۱۳۸۸: ۲۸۸). اگرچه توصیه‌های کلی برونیار به دولت در باب ساخت راه نادیده گرفته‌شد اما گزارش ماموریت وی یکی از بهترین نوشته‌های عصر قاجار در مورد اهمیت تأسیس راه اراپه‌رو مازندران و مزایای اقتصادی مترتب بر آن است. برونیار معتقد بود راه‌سازی در جاده فیروزکوه بهتر از جاده لاریجان است ولی حسین قلی قاجار مهندس که مانند برونیار مامور بررسی راه‌های مازندران بود، کاملاً نظری مخالف او داشت و سرمایه‌گذاری بر روی جاده لاریجان را مهم‌تر از جاده فیروزکوه می‌دانست (حسین قلی قاجار مهندس، نسخه خطی: برگ ۲-۸).

۱- Colonel V. Brongniart از افسران نظامی فرانسوی که به دستور ناصرالدین‌شاه و توسط فرخ خان امین‌الدوله برای تربیت سپاهیان به استخدام دولت ایران درآمد (برونیار، ۱۳۸۸: ۲۶۷).

۴-۳- جاده سوادکوه

مسافران عصر قاجار مسیر تهران - ساری از جاده سوادکوه را در ۸ روز طی می‌کردند. اولین منزل این جاده پس از خروج از تهران، جاجرود بود. مسافران پس از عبور از بومهن، رودهن، دماوند، آئینه ورزان، آسرد و جابان به فیروزکوه می‌رسیدند. «پس از یک راه پیمائی طولانی روز چهارم رسیدیم به فیروزکوه» (وامبری، ۱۳۸۷: ۴۷). از تهران تا ابتدای مرز مازندران راه برای عبور کالسکه و توپ‌خانه مناسب بود (تاد، ۱۳۸۸: ۵۴). گردنه گدوک در سه فرسنگی فیروزکوه، ابتدای جاده صعب‌العبور سوادکوه بود. این راه تا علی‌آباد^۱ از کنار رود تالار می‌گذشت.

منزل پنجم در شش فرسنگی فیروزکوه، سرخ رباط نام داشت. گزارش داری در مورد بخشی از این راه قابل توجه است: «آن جانب پل [پل سفید] به سبب خرابی خیابان، بسیار جا هست که مال سواری و باری بسیار بد و به دشواری می‌گذرد چنانکه متردین شاخ درخت بریده با برگ فرش کرده می‌گذرند عرض خیابان ۴ ذرع است [...] باز اگر کسی قدمی خارج از خیابان بگذارد البته در گل و آب غرق خواهد شد» (تاد، ۱۳۸۸: ۶۵). کاروان‌ها پس از عبور از مناطق کوهستانی پل سفید، زیرآب و شیرگاه وارد علی‌آباد و سپس ساری می‌شدند.

۴-۴- جاده لاریجان

راه لاریجان، آمل را به تهران متصل می‌ساخت. منزلگاه‌های این مسیر از آمل به تهران برای کاروان‌ها عبارت بودند از پُرسب، کهرود، رینه، دشت مَشا، بومهن و جاجرود. برخی مسافران که به هوای سیاحت و گردش از این مسیر عبور می‌کردند، اغلب مسیر شمالی شهر تهران را برمی‌گزیدند. بنابراین منزلگاه‌های شبانه آنان از سمت تهران شامل، آفجه، لار، رینه، بایجان، شاهزید و آمل می‌شد (Stack, 1882: 189). استاک، گزارش‌های دقیقی از فاصله منازل به فرسنگ و مدت زمانی که کاروان‌ها این منازل را طی می‌کردند ارائه داده است.

در اوایل عصر قاجار اقدامات مقطعی در ترمیم راه‌ها صورت می‌گرفت اما برنامه‌ای اساسی و پایه‌ای برای ترمیم و توسعه راه‌ها وجود نداشت. در سال ۱۲۴۹ ق/ ۱۸۳۴ م. فریزر مسیر تهران به مازندران را از راه لاریجان درنوردید. «برخی قسمت‌های این راه نشانه‌هایی از تعمیرات اساسی دیده می‌شود که تا چند میل ادامه داشت. این کار را تهماسب قلی خان یکی از اعیان منطقه انجام داد اما مرگ وی این کار را متوقف ساخت. بلوک‌بازی کنونی لاریجان، عباسقلی خان اقداماتی برای تسهیل عبور و مرور انجام داد [...] در بعضی جاها مجبور بودیم قسمت بیشتر بار را برداریم تا چارپایان قادر به عبور باشند. بیش از آنکه سواره راه را طی کنیم پیاده رفتیم و با اینهمه اسب‌ها به قدر سه برابر طول راه معمولی خسته شدند» (فریزر، ۱۳۶۴: ۵۳۱).

توصیف‌های الیوت تاد از راه هراز در نیمه قرن سیزده بیانگر این واقعیت است که عبور و مرور کاروان‌ها با مشقت و صعوبت صورت می‌گرفت. بخصوص در طول مسیر منزلگاه‌های مناسب برای استراحت وجود نداشت. کاروان‌سرا به آن معنی که در نواحی مرکزی ایران وجود داشت، وجود آن در این مسیر اصلاً گزارش نشده است. «سه فرسخ پس از آمل راه صعب و تنگ است و به‌رغم

۱- نام این شهر در بهمن ۱۳۱۰ به شاهی تغییر یافت و پس از انقلاب اسلامی به قائم شهر تبدیل شد.

تعمیرات توسط خیری بنام حاجی صالح باز اصعب طرق است. یک حیوان به دشواری می‌گذرد. منزل پرسم^۱ یک خرابه است [...] در منزل دوم بنام فارو [کهرود امروزی] هیچ منزلگه و آبادی نبود. مسافر باید در غار کوه بخوابد» (تاد، ۱۳۸۸: ۸۹ و ۹۰). در گزارش وی از دو رباط خراب بین اسک و گردنه امام‌زاده هاشم صحبت شده است (تاد، ۱۳۸۸: ۹۶). ابوت در ذی‌حجه ۱۲۶۳ / نوامبر ۱۸۴۷ - اواخر پائیز- در مورد بخشی از راه لاریجان نوشت: «در برخی موارد برای عبور یک قاطر با بار فضایی کافی وجود ندارد. زمانی که کاروان‌ها به این تنگه‌ها می‌رسند ناچار یکی در گذرگاه وسیع‌تر توقف می‌کند. چارواداران مجبور بودند برخی بارها را باز کرده بر دوش خود حمل کنند. (Abbott, 1984: 18).

در سال ۱۲۷۵. ق/ ۱۸۵۹ م. برونیا به عنوان مامور دولت برای نقشه برداری راه از این مسیر عبور نمود. «آن راهی است بسیار صعب که در میان سنگ‌ها تراشیده شده است به طوری که یک قاطر به صعوبت تمام عبور می‌کند و اگر بارش قدری بزرگ‌تر باشد خالی از خطر نیست. و این راه که حقیقت راه پیاده است که باید در مدت ۳۵ ساعت به مشقت تمام از آمل به اسک رفت [...] ساختن راه آمل به جهت کالسکه و عراده ناممکن است. [اما خود وی اعتراف می‌کند] و این که در عهد شاه عباس ساخته شده است محض برای مراوده ایران با بلاد اطراف خزر بوده که شاه عباس تصرف کرده است» (برونیا، ۱۳۸۸: ۲۸۳). بر اساس گزارش برونیا اقداماتی که عباسقلی خان حاکم لاریجان برای ترمیم راه انجام داد چندان اساسی و مستحکم نبود. «پل‌های آمل به آهک [ساخته شد] که در ظاهر مستحکم ولی در باطن به جز چوب و خاک نیست. در صورت با سنگ و آجر ساخته شده‌اند ولی به هیچ وجه استحکام ندارند و به اندک عبور و مرور به کلی خراب شده‌اند و عبور از آن‌ها برای مسافرین و برای حمل و نقل سایر اشیا بدون خطر نخواهد بود» (برونیا، ۱۳۸۸: ۲۷۹). به‌رغم همه مشقت‌هایی که این راه برای عبور کاروان داشت، بازهم در فصل بهار و تابستان میزان عبور کاروان‌ها و مسافران از این جاده بیش از جاده سوادکوه بود (Stuart, 1854: 282).

۴-۵- راه دریایی

همزمان با راه‌های زمینی، روس‌ها به توسعه راه دریایی از طریق افزایش تعداد کشتی‌های بخار و تأسیس شرکت‌های تجاری و دریانوردی پرداختند. روس‌ها حتی پیش از عهدنامه ترکمانچای، و در هنگامه تکان‌های آقا محمدخان، بر راه‌های دریایی چیره شدند و آن را در اختیار خود قراردادند (Forster, 1808: 230). پس از عهدنامه گلستان که انحصار کشتی‌رانی دریای مازندران در اختیار روس‌ها قرار گرفت، تعداد کشتی‌های آنان افزایش یافت و در مقابل از تعداد کشتی‌های ایرانی کاسته شد. در گزارش ۳۰ نوامبر ۱۸۴۳ م. توسط تامپسون به وزارت خارجه بریتانیا اشاره شد که یک شبکه کشتی‌رانی بخار در دریای مازندران توسط روس‌ها ایجاد شد (عیسوی، ۱۳۶۲: ۲۴۴). به تدریج از تعداد کشتی‌های بادبانی در دریای مازندران کاسته شد. این کشتی‌ها مسیر حاجی‌ترخان به بادکوبه و استرآباد را طی دو یا سه ماه می‌پیمودند زیرا مجبور بودند هر بار که باد نامساعد می‌وزد توقف کنند. در حالی که کشتی‌های بخار در همین مدت این مسیر را دو تا سه بار طی می‌کردند. در سال ۱۸۴۹ م. تعداد کشتی‌هایی که با پرچم ایران در دریای مازندران به حمل کالاهای تجاری تحت نظارت شدید کشتی‌های جنگی روس می‌پرداختند از ۳۰ فروند تجاوز نمی‌کرد. حتی این تعداد نیز تحت فرماندهی ملوانان خارجی و عمدتاً روسی اداره می‌شدند (عیسوی، ۱۳۶۲: ۲۴۵). در سال ۱۲۷۷. ق/ ۱۸۶۰ م. در زمان مسافرت ملگونوف تنها ۲۰ کشتی

۱- Parasm روستایی در چند فرسنگی آمل که در برخی منابع پرسب هم آمده است.

بادبانی در این مسیر به حمل کالا و مسافر می‌پرداختند. «در سال‌های اخیر از زمانی که شرکت‌های کشتی بخاری قفقاز مرکوری حمل و نقل کالا را عهده‌دار شدند، از تعداد کشتی‌های بادی کاسته شد» (ملگونوف، ۱۳۷۶: ۱۳۶).

۵- نتیجه‌گیری

بررسی میزان تاثیر زیرساخت‌ها بر تجارت با تکیه بر داده‌های کمی و ترسیم نمودار روند توسعه تجارت، راه‌گشای مناسبی برای پاسخ به مسئله پژوهش می‌باشد. اما مشکل اساسی این است که اولاً داده‌های کمی قابل اعتمادی بخصوص برای بازه زمانی مورد مطالعه این پژوهش در اختیار نیست. دوم توسعه تجارت معلول عوامل چند وجهی و متغیرهای مختلفی بوده‌است که توأمان بر تجارت تاثیر گذاشتند. بنابراین مشخص کردن سهم دقیق هر متغیر کاری دشوار است.

در ارتباط با تاثیر زیرساخت‌ها در تجارت مازندران می‌توان گفت راه نامناسب، بندر ناکارآ برای پهلوگیری کشتی‌ها و شیوه اسکان تجار و مسافران بصورت سنتی و کاروانسرای موانع عمده زیرساختی به حساب می‌آمدند. ضعف زیرساخت‌های ارتباطی نیز به شدت بر تولید تاثیر گذاشت. تولید انبوه - در صورت وجود - مساوی بود با افت قیمت، زیرا حمل و نقل در سطح ابتدایی قرارداشت. حمل کالا با چارپایان در مسیرهایی کوهستانی نامناسب، مانع بزرگی در راه مبادله کالا در سطح گسترده عمل می‌کرد. تنها جاده سراسری جلگه مازندران که به «خیابان» معروف بود و شرق مازندران - اشرف - را به آمل و از طریق هراز و فیروزکوه به فلات مرکزی ایران متصل می‌کرد، در زمان شاه عباس اول صفوی ساخته شد. این راه مهم ارتباطی پس از صفویه مورد توجه قرار نگرفت و در اکثر مناطق دچار ویرانی شد. از ابتدای قاجار تا زمان اصلاحات و اقدامات ناصرالدین‌شاه، بجز تلاش‌های پراکنده برای ترمیم پل‌های شکسته و ویران، گزارشی از اقدام جدی کارگزاران دولتی برای احداث راه ارتباطی یا حداقل تعمیر راه شاه عباس معروف به خیابان در دسترس نیست.

کتاب‌نامه

الف) فارسی

۱- کتاب

- احتشام السلطنه، محمود. خاطرات، به کوشش سید محمد مهدی موسوی. تهران: زوار، ۱۳۶۷.
- اسکندر بیگ ترکمان. تاریخ عالم‌آرای عباسی. جلد ۲. مصحح ایرج افشار. تهران: امیر کبیر، ۱۳۸۲.
- اعتماد السلطنه، محمدحسن خان. مرآة البلدان. جلد ۱ و ۳. به کوشش عبدالحسین نوائی و میر هاشم محدث، ۱۳۶۷.
- افضل الملك، میرزا غلامحسین خان. ركن الاسفار. سفر مازندران و وقایع مشروطه. به کوشش حسین صمدی، قائم‌شهر: دانشگاه آزاد، ۱۳۸۳.
- برونیار، کلنل. سفرنامه مازندران. سفرنامه های خطی فارسی. تصحیح و پژوهش هارون وهومن. تهران: اختران، ۱۳۸۸.
- تاد، الیوت. سفرنامه مازندران. سفرنامه های خطی فارسی. تصحیح و پژوهش هارون وهومن. تهران: اختران، ۱۳۸۸.
- خاوری، میرزا فضل‌الله. تاریخ ذوالقرنین. جلد ۱. مصحح ناصر افشار. تهران: کتابخانه. موزه و مرکز اسناد مجلس، ۱۳۸۰.
- خورموجی، محمد جعفر. حقایق الاخبار ناصری. جلد ۲. به تصحیح حسین خدیو جم. تهران: زوار، ۱۳۴۴.
- دلواله، پیتر. سفرنامه. جلد ۱. ترجمه محمود بهروزی. تهران: قطره، ۱۳۸۰.

فصلنامه تحقیقات تاریخ ایران دوره اسلامی، ویژه‌نامه زمستان ۱۴۰۴

- روششوار، ژولین دو. خاطرات سفر ایران. ترجمه مهران توکلی. تهران: نی، ۱۳۷۸.
- ساروی، محمدفتح‌الله. تاریخ محمدی یا احسن التواریخ. مصحح غلام‌رضا طباطبایی مجد. تهران: امیر کبیر، ۱۳۷۱.
- ستوده، منوچهر. از آستارا تا استارباد. جلد ۴. تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۶۶.
- سیف، احمد. اقتصاد ایران در قرن نوزدهم. تهران: چشمه، ۱۳۷۳.
- عیسوی، چارلز. تاریخ اقتصادی ایران. ترجمه یعقوب آژند. تهران: گستره، ۱۳۶۲.
- فریزر، جیمز بیلی. سفرنامه فریزر معروف به سفر زمستانی. ترجمه و حواشی منوچهر امیری. تهران: توس، ۱۳۶۴.
- فوران، جان. مقاومت شکننده. تاریخ تحولات اجتماعی ایران از سال ۱۵۰۰ تا انقلاب اسلامی. ترجمه احمد تدین. تهران: موسسه خدمات فرهنگی رسا، ۱۳۷۸.
- کاتوزیان، محمدعلی. اقتصاد سیاسی ایران از مشروطیت تا پایان سلسله پهلوی. ترجمه محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی. تهران: مرکز، ۱۳۹۱.
- کاشانی، حاجی میرزا جانی. نقطه الکاف در تاریخ ظهور باب و وقایع هشت سال اول از تاریخ بابیه. به کوشش ادوارد براون. لیدن: بریل، ۱۳۲۸ق.
- کائوتسکی، کارل. مسئله ارضی. تهران: نی، ۱۳۸۱.
- کرزن جورج ناتانل. ایران و قضیه ایران. جلد ۱. ترجمه غلام علی وحید مازندرانی. تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۸۰.
- لسان‌الملک سپهر، محمدتقی. ناسخ التواریخ. جلد ۳. به کوشش جمشیدکیانفر. تهران: اساطیر، ۱۳۷۷.
- مکنزی، چارلز فرانسیس. سفرنامه شمال. ترجمه منصوره اتحادیه. تهران: گستره، ۱۳۵۹.
- ملگونوف، گریگوری. کرانه‌های جنوبی دریای خزر. ترجمه امیر هوشنگ امینی. تهران: کتابسرا، ۱۳۷۶.
- مهبجور زواره‌ای. تاریخ وقایع میمیه. به کوشش رجب‌پور و کاندلی. بی‌جا: بی‌نام، بی‌تا.
- مهبجوری، اسماعیل. تاریخ مازندران. جلد ۲. ساری: اثر، ۱۳۴۵.
- موسوی اصفهانی، محمدصادق. تاریخ گیتی گشای زندیه. به کوشش سعید نفیسی. تهران: اقبال، ۱۳۶۳.
- میرزاابراهیم. سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان. به کوشش مسعود گلزاری. تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۲۵۳۵.
- وامبری، آرمینیوس. سیاحت درویشی دروغین در خانات آسیای میانه. ترجمه فتحعلی خواجه نوریان. شرکت انتشارات علمی و فرهنگی. تهران، ۱۳۷۸.
- وحید قزوینی، میرزا محمدطاهر. تاریخ جهان‌آرای عباسی. مصحح سید سعید میر محمد صادق. تهران: ناشر: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۸۳.
- هدایت، رضاقلی‌خان. روضه‌الصفای ناصری. جلد ۹ و ۱۰. مصحح جمشید کیانفر. تهران: اساطیر، ۱۳۸۰.

۲- اسناد

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

۳- مقالات

کاظم بیکی، محمدعلی. «موانع توسعه اقتصادی در ایران عصر قاجار: پژوهشی در تولید شکر در مازندران». مجله علوم انسانی دانشگاه الزهرا. شماره ۲۶ و ۲۷. ۱۳۷۷.

بررسی موانع توسعه اقتصاد تجاری مازندران در هنگامه شورش بایه (مورد مطالعه: راه و راه‌سازی) / رستم‌نژاد نشلی

رستم‌نژاد نشلی، علی؛ منتظرالقائم، علی اصغر و فیاض انوش، ابوالحسن. «بررسی کارکرد تجاری راه‌سازی عصر ناصری در ایالت مازندران». فصلنامه تاریخ اسلام و ایران. دانشگاه الزهرا. سال بیست و هشتم. دوره جدید. شماره ۳۸. پیاپی ۱۲۸. تابستان ۱۳۹۷.

ب) لاتین

- Abbott, K.E. Report by Consul Abbott of his Journey to the Coast of the Caspian Sea. 1847-1848. in Cities and Trade. ed. A, Amanat. Oxford, 1984.
- Forster, G. Journey from Bengal to England. London, 1808.
- Fraser, James B. Travels and Advantures in The Persian Provinces on the Southern Bank of the Caspian Sea. London: Paternoster, 1826.
- Hanway, J. An historical Account of the British Trade over the Caspian Sea. London, 1753.
- Kazembeyki, M. A. Society. Politics and Economics in Māzandarān. Iran. 1848-1914. London: Routedledge Curzon, 2003.
- Stack, E. Six month in Persia. London: Gilbert, 1882.
- Stuart, C. Journal of a Residence in Northern Persia. London: Richard Bentley, 1854.

