

The role of Qajar period roads in the functioning of Companies based on the documents of Ettehadieh Company

Roghieh Aghabalazadeh*

Hossein Abadian**

Abstract

The establishment of Companies in the Qajar period is due to Iran's commercial position. The neighborhood of Iran and Russia and the need of these two countries for each other's products made Iranian and Russian businessmen to exchange commercial products. Iranian merchants were connected with Russian and European merchants through the sea routes and the Northern Sea, as well as the Oman Sea and the Persian Gulf and internal routes. During the Qajar period, the main goods imported from the north were sugar and spices and cloth from the south. The favorable commercial position of Iran, especially during the Qajar period, provided the foundation for the establishment of Companies with commercial use and exchange. Ettehadieh Company started its business and exchange activity in Tabriz and expanded in Tehran. This research aims to explain the trade routes and the importance of Companies, to deal with the activity of Ettehadieh Company of the union with the method of historical analysis and by referring to the family documents of Ettehadieh Company and to answer the question, what role did the trade routes play in the development of Ettehadieh Company? It is assumed that the insecurity of the internal roads and their unsuitable conditions for the passage of goods had faced obstacles to the trade union's activity, which slowed down their activity, of course, the political system ruling Iran was also not unaffected.

* Ph.D. Candidate of Iranian Islamic history, Imam Khomeini International University of Qazvin (Corresponding Author), shellalu61@gmail.com

** Professor of History Department, Imam Khomeini International University of Qazvin, hoabadian@yahoo.com

Date received: 05/09/2023, Date of acceptance: 23/01/2024



Keywords: trade, company, Ettehadieh, Qajar, road, Shuse Road, sea way.

Introduction

The role of transportation routes during the Qajar era in the operations of Companies, particularly the Ettehadieh T Company, can be analyzed from various perspectives. During this period, transportation routes were among the most significant economic and commercial infrastructures, playing a crucial role in either facilitating or restricting trade activities. Given the importance of the Ettehadieh Company as one of the prominent commercial institutions of the time, examining this subject can shed light on some lesser-known aspects of Iran's trade interactions during the Qajar era.

The Status of Transportation Routes During the Qajar Era

During the Qajar period, the network of roads and pathways played a fundamental role in connecting cities and commercial ports. However, these roads were often in poor condition. Factors such as low road quality, insecure routes, and the lack of proper transportation facilities increased trade costs significantly. The roads were primarily caravan routes or rudimentary paths.

The Ettehadieh Company

The Ettehadieh Company, as one of the commercial institutions of the Qajar period, began its activities in 1897 (1316 AH). Initially, Haj Lotf-Ali and Haj Rahim were engaged in money exchange, but with the expansion of activities by banks like the Imperial Bank and the Loan Bank, they gradually shifted to trade and land management. The Ettehadieh Company maintained connections with major commercial cities through its representatives and partners. Internationally, it was connected with Russia and European countries. Although it was involved in trade, export, and import activities, its primary focus, based on the remaining documents, was money exchange.

Materials & Methods

The information gathered in this study is derived from the Ettehadieh family's archives. These documents were selected and extracted from the family's private collection, with some of them included in the appendix of this research. The documents of the Ettehadieh family are categorized into three groups: personal letters, commercial letters, and promissory notes and drafts, with the third category being settlement agreements. In this study, commercial letters, promissory notes, and drafts have been utilized, covering

the period from 1316 to 1350 AH. The commercial correspondence includes not only domestic merchants but also companies from England, Belgium, France, and Germany. A significant portion of the domestic correspondence involves merchants from cities such as Rasht, Tabriz, Bushehr, Isfahan, Shiraz, and Ahvaz.

Discussion & Result

Documents from the Ettehadiéh Company reveal that it attempted to choose routes optimized for security, speed, and cost. As such, it typically utilized routes that provided access to major domestic and international markets. Part of the company's activities relied on southern ports of Iran, such as Bandar Abbas and Bushehr. The land routes connecting these ports to cities like Isfahan, Tehran, and Tabriz played a significant role in transporting imported and exported goods.

Most of these routes were basic pathways that lacked adequate security in the remote central and southern regions. It was common for letters carried by couriers to be intercepted or fail to reach their destinations. Additionally, commercial goods were often damaged—either by bandit attacks along the routes or due to logistical challenges. For instance, in ports like Bushehr, which lacked proper docking facilities, ships had to anchor far from the shore, causing goods to fall into the water, resulting in damaged packaging and other issues.

One of the main challenges faced by the Ettehadiéh Company was the high transportation costs and risks posed by bandits and route insecurity. To address these problems, the trading house established a network of local representatives along various routes. These representatives were responsible for managing shipments, ensuring security, and overseeing commercial operations.

Relations with European Merchants

Merchants preferred purchasing goods on a delivered-to-location basis from European traders. However, European traders, aware of the poor conditions of Iran's trade routes, were reluctant to agree to such contracts. The primary obstacles faced by the Ettehadiéh Company included the lack of governmental support for merchants, inadequate road infrastructure, and insecure routes.

Conclusion

Transportation routes during the Qajar era played a critical role in either facilitating or limiting commercial activities. The Ettehadiéh Company, by leveraging communication

networks and strategically managing trade routes, managed to overcome many existing challenges and contributed significantly to the development of both domestic and international trade in Iran. The surviving documents from this Company highlight the importance of strategic planning in addressing the infrastructural and security limitations of that era.

Bibliography

- Ettehadieh, Mansoureh (Nizam Mafi) and Saeed Rouhi, (2015), cashier and cashiers (a selection from the documents of Rahim Ettehadieh), Tehran, Nashr Tarikh Iran [in persian]
- Ettehadieh, Mansoureh (Nizam Mafi) and Roghieh Aghabalazadeh, (2018), Merchants and Trade (a selection from the documents of Ettehadieh Company), Tehran, Nashr Tarikh Iran [in persian]
- Ettehadieh, Mansoura (Nizam Mafi), (1377), Here is Tehran (a collection of narratives about Tehran 1269-1344 AH) Tehran, Nashr Tarikh Iran [in persian]
- Ashraf, Ahmad, (1359), Obstacles to the growth of capitalism in Iran, Qajar period, Tehran, Zamineh [in persian]
- National Bank of Iran, (1338), thirty-year history of National Bank of Iran, Tehran [in persian]
- Torabi Farsani, Soheila, (1384), constitutional merchants and modern government, Tehran, Nashr Tarikh Iran [in persian]
- Jamalzadeh, Mohammad Ali, (1362), Ganji Shaygan (Economic conditions of Iran at the beginning of the 20th century), Tehran, Ketabeh Tehra [in persian]
- Borojeni, Zargham, (1350), Iran's governments since the beginning of constitutionalism, General Administration of Laws [in persian]
- Salur, Hosseinqoli Mirza, Diary of Prince Hosseinqoli Mirza Salour, 16th notebook [in persian]
- Sepehr, Ahmad Ali, (1362), Iran in the Great War (1914-1918), Tehran, Adib [in persian]
- Saadat Kazroni, Mohammad Hossein, (2010), History of Bushehr, Tehran, Mirase_Maktoob [in persian]
- Shamim, Ali Asghar, (1387), Iran during the Qajar Dynasty, Tehran, Behzad Publications [in persian]
- Cesei, Charles Philip, (2008), Economic history of Iran (Qajar era, 1215-1332), translated by: Yaqoub Azhand, Tehran, extended [in persian]
- Farahani, Hassan, (1385), Journal of Contemporary Iranian History, 2 vols., Tehran, Institute of Political Studies and Research [in persian]
- Jean-Baptiste Feuvrier, (1385), three years in the court of Iran (from 1306-1309), Tehran, Elm Nash [in persian]
- Curzon, George Nathaniel, (1362), Iran and the Iranian Case, translated by: Vahid Mazandarani, Tehran, Ministry of Culture and Higher Education, Elmi_Farhangi Publications [in persian]
- Morselvand, Hassan, (1376), Biography of Famous Men of Iran, Tehran, Elham [in persian]

245 Abstract

Mostofi, Hamdollah, (1343), Narration of my life (social and administrative history of the Qajar period), Tehran, Zovvar [in persian]

Malkunov, (1363), travel book of Iran and Russia, Tehran, Dunyayeh_Kitab [in persian]

Collection of personal documents of Ettehadieh company [in persian]

Hasani, Seyyed Rahman, The role of Iranian and Russian trading companies in the Qajar era economy, Foreign Relations Quarterly, No. 41 [in persian]

Vali Nejad, Morteza, characteristics and functions of exchange institutions, in: Bank and Economy, No: 36 [in persian]

نقش راه‌های دوره قاجار در عملکرد تجارت‌خانه‌ها با تکیه بر اسناد تجارت‌خانه اتحادیه

رقیه آقابالاژاده*

حسین آبادیان**

چکیده

تأسیس تجارت‌خانه‌ها در دوره قاجار معلول موقعیت تجاری ایران است. همجواری ایران و روس و نیاز این دو کشور به محصولات یکدیگر باعث شد تجار ایران و روس در به تبادل محصولات تجاری بپردازند. تجار ایران از طریق راه‌های دریایی و شوسه شمالی و نیز دریای عمان و خلیج فارس و راه‌های داخلی با تجار روسیه و اروپا در ارتباط بودند. در دوره قاجار عمده کالاهای وارداتی از شمال قند و شکر و از جنوب ادویه و پارچه بوده است. موقعیت مناسب تجاری ایران به خصوص در دوره قاجار زمینه تأسیس تجارت‌خانه‌ها با کاربری تجاری و صرافتی را فراهم آورد.

تجارت‌خانه اتحادیه فعالیت تجاری و صرافتی خود را از تبریز آغاز کرد و در تهران گسترش داد. این تحقیق بر آن است ضمن بیان راه‌های تجاری و اهمیت تجارت‌خانه‌ها، به فعالیت تجارت‌خانه اتحادیه با روش تحلیل تاریخی و با استناد بر اسناد خانوادگی اتحادیه بپردازد و به این پرسش پاسخ دهد که راه‌های تجاری چه نقشی در توسعه فعالیت تجارت‌خانه اتحادیه داشتند؟ چنان مفروض است نامنی جاده‌های داخل و شرایط نامناسب آنها برای عبور و مرور مال‌التجاره‌ها، فعالیت تجارت‌خانه اتحادیه را با موانعی روبرو کرده بود که این امر موجب کندی فعالیت آنها می‌شد، البته نظام سیاسی حاکم بر ایران نیز بی‌تأثیر نبود.

* دانشجوی دکترای تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی قزوین (نویسنده مسئول)،
shellalu61@gmail.com

** استاد گروه تاریخ، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی قزوین،
hoabadian@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۶/۱۴، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۱/۰۳



کلیدواژه‌ها: تجارت، تجارتخانه، اتحادیه، قاجار، راه، راه شوسه، راه دریایی.

۱. مقدمه

موقعیت مناسب ایران برای بازرگانی خارجی و امور ترانزیتی در ادوار مختلف تاریخی، موجب گسترش تجارت و حضور خارجیان در این کشور شده بود. راه ابریشم که محل اتصال مدیترانه از غرب، به چین در شرق بود، از ایران عبور می‌کرد؛ همچنین راه ادویه که از طریق خلیج فارس و بنادر جنوبی ایران می‌گذشت و خریداران کالاهای هندوستان را از طریق ایران به آن شبه قاره مربوط می‌ساخت، موجب رونق تجارت در دوره صفویه شد؛ از این رو بندر سیراف، بندر گمبرون (بندرعباس) و بندر بوشهر در این دوره رونق بسیاری داشتند و مال‌التجاره‌های اروپایی را روانه بازارهای اصفهان، شیراز، یزد و دیگر شهرهای تجاری آن زمان می‌کردند. سیاست اقتصادی حکومت صفویه مبنی بر حمایت از تجارت داخلی و خارجی پای بازرگانان پرتغالی، هلندی، انگلیسی و سپس فرانسوی را به دربار صفویه و ایران باز کرد. تجار خارجی با حمایت دولت متبوع خود و نیز شاهان صفوی تجارتخانه‌های متعدد در بنادر جنوب ایران، شیراز و اصفهان دایر کردند و علاوه بر ابریشم خام، محصولات کشاورزی ایران و تولیدات هنرهای زیبا و ظریف صنعتگران ایرانی را خریداری و همراه با کالاهای تهیه شده از هندوستان به اروپا حمل می‌کردند و در مقابل ماهوت و پارچه‌های پشمی و بعضی از مصنوعات لوکس اروپا را به بازارهای ایران وارد می‌کردند؛ این چنین بود که تجارت در دوره صفویه توسعه یافت. در این زمان در صفحات شمالی تجارت منحصر بود به قفقاز که عبارت از شروانات و شکی و شماخی بود و بازرگانان آنجا نه روسی بلکه انگلیسی بودند، برای مثال «ژان آلتون» (John Elton) انگلیسی در خدمت روس بود و به عزم تجارت به جانب ایران آمده بود. (ملکونوف، ۱۳۶۳: ص ۱۳۴) ژوآنس فوریه (Jean-Baptiste Feuvrier) در خاطرات خود از تجار اقوام مختلفی که در تفلیس مشغول کار تجارت و اداره مغازه‌های تجاری مختلف مشغول بودند، سخن به میان می‌آورد. (فووریه، ۱۳۸۵: ص ۳۷) اما کم‌کم روسیه تزاری نیز نفوذ تجاری خود را در شهرهای ساحلی دریای خزر آغاز کرد.

دوران کوتاه، اما پر تنش نظامی دوره افشاریه و زندیه مانع از تداوم تجارت گردید. در دوره قاجار که یکی از دوره‌های حساس تاریخ ایران به شمار می‌رود دولت‌های بزرگ استعماری روسیه و انگلیس از ضعف تشکیلات سیاسی و نظامی و اقتصادی ایران بهره جستند و در عرصه تجارت خارجی حضور یافتند. اقتصاد سستی ایران که در مقابل اقتصاد نوپای صنعتی

غرب توان مقاومت نداشت، خیلی زود از پا درآمد و تن به تعرفه‌های گمرکی نازل و امتیازات فلج‌کننده اقتصادی داد. در این شرایط برخی از تجار در گسترش صادرات و واردات ایران به‌ویژه از طریق دریای خزر و خلیج فارس کوشیدند و در عرصه‌های مختلف تجاری فعالیت کردند. برخی از آنان با شراکت هم تجارتخانه‌هایی تأسیس کردند که شعبی در شهرهای مهم تجاری ایران و دیگر کشورهای هم‌جوار داشتند. برخی نیز مانند «حاج محمد مهدی بوشهری» (کازرونی) به‌واسطه نفوذی که در ارکان حکومت قاجار داشت بارها ضمانت مالیاتی بوشهر و بندر خلیج فارس را بر عهده گرفت. (کازرونی، ۱۳۹۰: ص ۱۱۶) برخی از تجار نیز همانند ملک‌التجار بوشهری خود را تحت حمایت انگلیس قرار داد و از امتیازات تجار خارجی بهره برد. تجار از دو طریق عمده مال‌الجاره‌های خود را وارد ایران می‌کردند، بندر شمالی واقع در دریای خزر و بندر جنوبی واقع در ساحل خلیج فارس.

یکی از بنادر مهم دروازه تجارت خارجی ایران در شمال بندر انزلی بود. مال‌التجارها به مقصد روسیه و لهستان و آلمان و اتریش و بالکان و از آنجا به اروپا ارسال می‌شد، به این صورت که از طریق مسیرهای دریایی از رشت و انزلی به بادکوبه و یا حاجی طرخان و از آنجا به وسیله راه‌آهن به بازارهای داخلی روسیه و ممالک اروپای شرقی حمل و کالاهای روسیه نیز از همین طریق و نیز از راه جلفا و تبریز به ایران وارد می‌شد؛ از این رو رشت و تبریز از مراکز عمده بازرگانی ایران با روسیه و اروپای شرقی و رونق و اهمیت بازارهای آنها به مراتب از تهران بیشتر بود. در حوزه اقتصاد تجاری و تجارت خارجی مقالات و کتب چندی نگاشته شده که هر یک وجهی از این موضوع را بررسی می‌کنند. پژوهش‌های متعددی در خصوص تاریخ اقتصادی ایران در دوره قاجار به رشته تحریر درآمده است و به شرح وقایعی از قبیل اهدای امتیازات تجاری، تأثیر بانک استقراضی روس و بانک شاهنشاهی در اقتصاد ایران و یا تجارت مال‌التجاره یا شهری خاصی پرداخته است، برای مثال:

کتاب *تاریخ اقتصاد ایران* تألیف چارلز عیسوی به اوضاع اقتصادی ایران در دوره قاجار اشاره دارد و این بررسی اقتصاد دوره قاجار را به‌طور کلی در بر می‌گیرد. در این کتاب بحث مفصلی درباره عوامل داخلی که باعث کندی رشد اقتصاد می‌شده، مثل ویژگی‌های جغرافیایی، ساخت اجتماعی و تشکیلات دیوانسالاری و نیز عوامل خارجی مثل رقابت روس و انگلیس بررسی شده است. به علاوه وضعیّت اقتصادی اقلیت‌های دینی نیز در این اثر مورد توجه قرار گرفته است.

گنج شایگان (اوضاع اقتصادی ایران) اثر محمدعلی جمالزاده به‌عنوان نخستین تاریخ‌نگاری اقتصادی در عصر قاجار، شامل اطلاعات ارزشمندی از کلیات وضعیت اقتصادی در ایران، تجارت و واردات به کشور، وضعیت صادرات و گمرک در ایران، راه‌های کشور و ابزار حمل مال‌التجاره از اروپا به ایران و متقابلاً از ایران به اروپا، اوزان و مقادیرها و مسائلی از این قبیل است.

در برخی از پایان‌نامه‌های دانشگاهی مانند «تجارت ایران از ابتدای عصر قاجار تا انقلاب مشروطه از نظر سیاحان خارجی» نوشته پروین لطیفی برابادی از دانشگاه فردوسی مشهد به اوضاع تجاری شهرهای مهم دوره قاجار از نظر سیاحان خارجی و در قسمت تجارت خارجی به اوضاع تجاری ایران در زمان پادشاهان قاجار و روابط تجاری ایران با کشورهای دیگر و در ادامه به صادرات و واردات در اقتصاد دوره قاجار پرداخته شده است. نیز مقاله «تجارت بندر بوشهر در حوزه خلیج فارس» نوشته حیدر امیری در نشریه مطالعات خلیج فارس به تجارت بندر بوشهر در این دوره اشاره دارد. در مقاله «تجارت مروارید در سواحل شمالی خلیج فارس در دوره قاجار» نوشته بهادر قیم، طیبه سهرابی و صفیه ساکلی مفرد در نشریه جنیدی شاپور نگارنده می‌کوشد روند تجارت مروارید را در دوره قاجار بازگو کند. مقاله «تجارت خارجی ایران (در عهد قاجار و پهلوی)» نوشته میثم موسایی پژوهشی کلی درباره تجارت در دوره قاجار و پهلوی است و در آخر مقاله «نقش اقتصادی تجار و تجارتخانه‌های زرتشتیان در دوره قاجار» نوشته مسعود دادبخش و ته‌مین رئیس سادات در نشریه مطالعات ایرانشناسی تجارتخانه‌های اقلیت زرتشتیان را بررسی می‌کند، اما در هیچ کدام از این پژوهش‌ها و سایر منابع به شکل تحلیلی و منسجم پژوهشی در خصوص راه‌های مورد استفاده در تجارت خارجی با تکیه بر تجارتخانه اتحادیه صورت نگرفته است. این مقاله با رویکردی تحلیلی و براساس اسناد تجاری آرشیو خصوصی خانواده اتحادیه بر آن است، ضمن بیان نحوه فعالیت تجارتخانه اتحادیه، به بررسی راه‌های تجاری مورد استفاده در این دوره بپردازد و به این سوالات پاسخ دهد که مسیرهای تجاری چه نقشی در توسعه و یا عدم توسعه تجارت خارجی داشته است و راه‌های تجاری چه نقشی در توسعه فعالیت تجارتخانه اتحادیه ایفا کردند؟ فرضیه حاکی از آن است مسیرهای تجاری نقش مهمی در توسعه تجارت داشت اما نظام سیاسی حاکم بر ایران و عدم توجه حکومت به بازسازی راه‌های تجاری باعث کم رونقی تجارت در ایران بود. این پژوهش به روش کتابخانه انجام شده و اسناد تاریخی مهمترین اسناد مورد استفاده در

نقش راه‌های دوره قاجار در عملکرد ... (رقیه آقابالا زاده و حسین آبادیان) ۲۵۱

پژوهش به شمار می‌رود و نوآوری آن استفاده از اسناد تجاری خانواده اتحادیه است که از کلکسیون شخصی خانواده در اختیار نگارنده قرار گرفته است.

۲. راه‌های ارتباطی تجارت ایران

از اواسط دوره قاجار به بعد در تجارت خارجی ایران، روسیه، انگلیس و هندوستان به ترتیب، مقام اول، دوم و سوم را داشتند، روسیه با درصدی بالای مقام اول را در این جمع داشت. در سال‌های ۱۸۵۰م بریتانیا دست کم نصف تجارت ایران را غصب کرده و مقدار واردات آن به شدت بالا رفته بود، «در نیمه دوم این دوره خصوصاً پس از ۱۸۶۰م اسفانگیزترین تحول افزایش سهم روسیه بود و میانه سال‌های ۱۸۶۰م و ۱۹۱۴ - ۱۹۱۳م کل تجارت ایران با روسیه به ارزش روبل طلا دوازده برابر افزوده شده بود. (عیسوی، ۱۳۸۸: ص ۱۰۹) سواحل دریای خزر عمده مواضع تجارت روسیه بود. دروازه‌های تجارت خارجی ایران در شمال بنادر دریای خزر در غرب تبریز و در شرق مشهد که با اتصال به اصفهان و تهران به بازارهای دیگر از طریق مسیرهای زمینی راه پیدا می‌کردند. بعد از اینکه مال‌التجاره‌ها وارد ایران می‌شدند، صدها گاری بارکش و هزاران قاطر و شتر با قوافل معظم و کاروان‌های ممتد که تماماً مشغول حمل‌ونقل اجناس و امتعه محلی بودند، برای حمل آنها به طرف ایستگاه راه‌آهن تبریز حرکت می‌کردند. (سپهر، ۱۳۶۲: ص ۳۵۸) عمده تجارت ایران از مناطق شمالی در این زمان از طریق قفقاز صورت می‌گرفت و با استقرار دو شرکت ونشترک و ساترسایوز در این منطقه، حمل‌ونقل تجارتی توسط آنان انجام می‌شد. به طور کلی مسیرهایی که تجار در چهار جهت استفاده می‌کردند می‌توان به شرح ذیل خلاصه کرد:

۱.۲ از طرف شمال

در طرف شمال سه راه وجود داشت:

- مسیر نخست خط آهنی که از قفقاز (تفلیس) می‌آمد و تا جلفا سرحد مابین ایران و روسیه ادامه داشت و به تبریز می‌رسید. (کرزن، ۱۳۸۸: ج ۱، ص ۲۸۷) این مسیر از سمت غرب از طریق مسیر زمینی تا بنادر بحر اسود (پوتی و باطوم) و از سمت دیگر در شرق تا باکو در ساحل غربی دریای خزر به وسیله دریایی و خط آهن، بازارهای مرزی ایران را به اروپا و روسیه مربوط می‌ساخت. (جمالزاده، ۱۳۶۲: ص ۴۵) یکی دیگر از مسیرهای منتهی به تبریز از طریق اردبیل بود که از آستارا شروع می‌شد.

- مسیر دوم دریایی بود، کشتی‌های روسی از طریق باکو منظم‌اً به انزلی و بنادر دیگر جنوب دریای خزر می‌آمدند. (خاطرات روزانه شاهزاده حسینقلی میرزا سالور، دفترچه شانزدهم) بر اساس نامه‌های اتحادیه حمل بار از رشت به تهران به چند طریق صورت می‌گرفت، اجناسی مثل برنج توسط کربلایی علی شتردار با گاری حمل می‌شد، بار آهن بخشی توسط محمدعلی چرخچی که احتمالاً تا سرای حاج رحیم در بازار می‌آمد و بخشی توسط اداره خوشناریا و توسط اتومبیل حمل می‌شد و چون اتومبیل تا بازار نمی‌رفت، از نمایندگی اداره خوشناریا در تهران تا حجره توسط باربران حمل می‌شد که کرایه آن ۲ تومان بود. (پیوست، سند شماره ۱) اداره خوشناریا در امر نقل و انتقال از رشت به شهرهای مختلف فعالیت داشت. علاوه بر خوشناریا از طریق اداره بیوروپرس و دیگر شرکت‌های مراسلاتی اجناس از اروپا و روسیه به بنادر شمال می‌آمد. (پیوست، سند شماره ۲)

- سومین مسیر شمالی خط آهنی بود که از کرانسوودسک (Krasnovodskiy Poluostrov) واقع در ساحل شرقی دریای خزر شروع شده از قزل‌آرود عبور کرده به عشق‌آباد می‌رسید و پس از عبور از عشق‌آباد به دوشک و از آنجا هم راهی مشهد می‌شد. (همان) ادامه این مسیر در ایران از راه قوچان و مشهد به صورت کاروان‌رو بود و نیز از قاین به مسیر کاروان‌رو نیشابور به تهران متصل می‌شد (عیسوی، ۱۳۸۸: ص ۱۱۲).

مسیر بادکوبه به جلفا به بادکوبه می‌توانست برای تجار منافع خوبی داشته باشد، این در حالی است که مسیر زمینی بادکوبه به اردبیل از طریق قفقاز برای تجار اردبیل و تبریز بسیار هزینه‌دار بود و باید حق‌الارض بیشتری پرداخت می‌شد، چرا که مسیر اول بخشی را از راه آهن جلفا - تبریز استفاده می‌کرد. (پیوست، سند شماره ۱۵)

۲.۲ از طرف جنوب

راه‌هایی که جنوب ایران را با شهرها و بنادر تجاری خارجی از جمله بمبئی، منچستر، بنادر ایتالیا مربوط می‌ساختند، بیشتر بحری بود. همواره کشتی‌های انگلیسی و آلمانی و روسی به بنادر جنوبی ایران از راه دریای عمان رفت و آمد داشتند. (همان)

انگلیسی‌ها در تجارت از طریق دریای جنوب مال‌التجاره‌ها را در یکی از بنادر خلیج فارس، بندرعباس، بوشهر و محمره به تجار تحویل می‌دادند و اگر تحویل بار در بنادر ممکن نمی‌شد: «اجرت حمل و نقل، مصاریف و مخارج بیمه» (اتحادیه و آقابالازاده، ۱۳۹۸: ص ۳۳۸) به قیمت

نقش راه‌های دوره قاجار در عملکرد ... (رقیه آقابالا زاده و حسین آبادیان) ۲۵۳

اصلی مال اضافه می‌شد. شرکت دیکسن و شرکاء لمیتد در بوشهر و اصفهان نمایندگی داشتند، این شرکت‌ها به طرف قرارداد خود این ضمانت را می‌دادند که مال‌التجاره را در داخل ایران تحویل دهند. پس از اعطای امتیاز اکتشاف و استخراج نفت جنوب به داری و انتقال آن امتیاز به انگلیسی‌ها به تدریج بندر محمره و سپس آبادان مرکز فعالیت تجارته انگلیسی‌ها گردید و مقارن نهضت مشروطه‌خواهی در ایران، شرکت نفت انگلیس و ایران دامنه نفوذ خود را در خوزستان و مناطق نفت‌خیز جنوب بسط داد. یکی از مسیرهایی که تجار جنوب برای حمل مال‌التجاره‌های شرکت اتحادیه از آن استفاده می‌کردند، محمره به اهواز بود. شرکت اتحادیه با همکاری فتح‌الله فتحی با اهواز در ارتباط بود. (پیوست، سند شماره ۱۳) در یکی از نامه‌های تجاری فتحی از اهواز گزارش ارسال مال‌التجاره‌های سفارش اتحادیه چنین آمده است:

حاجی فتح‌الله دزفولی و اخوان / عنوان تلگرافی: فتحی اهواز

۱۷ شهر صفرالمظفر ۱۳۴۰ق - اهواز الی تهران

خدمت جناب مستطاب فخرت نصاب آقای حاجی عبدالرحیم اتحادیه حاجی دام

اقباله العالی

ارسالی توسط علی سینا مکاری حواله اداره اصفهان اینجانان و جناب خواجه اسدالله

عصاره

لوازم سیگار، طایر و لاستیک عالمت اتحادیه ۲۰ صندوق

کاغذ جگاره از میزان ۱۲، ۱۲ صندوق ...

از محتوای این سند چنین برمی‌آید از اهواز مال‌التجاره راهی اصفهان می‌شد و در اصفهان یکی دیگر از همکاران اتحادیه آن را دریافت و به تهران ارسال می‌کرد. (پیوست، سند شماره ۱۶)

مرسولات شیراز به تهران نیز از طریق اصفهان راهی تهران می‌شدند، حاج میرزا آقا ابن حاج سیدمحمدتقی امین‌التجار در اصفهان مستقر بود، بروات و اجناسی که از شیراز به تهران باید می‌رفتند در اصفهان تحول می‌گرفت و به تهران ارسال می‌کرد:

"یک عدل از شیراز آقایان حاج میرزا سرتیپ محمدحسین خان آیرم فرستاده‌اند و دستور داده‌اند که عدل مزبور به حواله جنابعالی ارسال شود. یوم قبل عدل مزبور از شیراز رسید و ارسال خدمت شد." (پیوست، سند شماره ۱۷)

تجار اصفهان از طریق کاشان مال‌التجاره‌ها را به تهران ارسال می‌کردند.

از محمره به تهران مالالتجاره دو ماه در راه بود و روی هم رفته کرایه هر خروار بار ۶۵ - ۵۵ تومان می‌شد. کمپانی "لینچ و برادران" در این راه متصدی حمل و نقل بود. (گنج شایگان، ص ۵۷)

یکی دیگر از مسیرهایی که بنادر جنوب ایران را به شهرهای مرکزی و از آنجا به تهران وصل می‌کرد، بندرعباس به کرمان بود، این مسیر از سه طریق ممکن بود:

- بندرعباس به تنگه زیدان و از آنجا به کرمان

- بندرعباس به تنگه رودان و از آنجا به کرمان

- بندرعباس به تنگه نوردان و از آنجا به کرمان

مسیری که از تنگه زیدان عبور می‌کرد چون از میان ایل افشار می‌گذشت کمی خطرناک بود و بهتر بود دو راه دیگر که از میان ایل رودباری می‌گذشت، انتخاب می‌شد. (همان، ص ۵۲) از کرمان به شرق و شمال نیز مسیرهایی برای عبور کالاهای تجاری در نظر گرفته می‌شد. مسیر تجاری بوشهر به تهران از طریق شیراز بود و از آنجا که بوشهر لنگرگاه نداشت، کشتی‌ها باید در هفت هزار زرعی ساحل لنگر می‌انداختند. اتفاق می‌افتاد که مالالتجاره‌ها در حمل از کشتی به ساحل به آب بیفتند.

۳.۲ طرف غرب

دو مسیر مهم و اصلی به طرف شهرهای تجاری غربی ایران برقرار بود: یکی راهی که از طریق طرابوزون (بندر عثمانی در ساحل جنوبی دریای سیاه) و ارزروم به بایزید (سرحد ایران و عثمان) می‌آمد و از آنجا از راه خوی به تبریز و از آنجا به داخل ایران می‌رفت؛ دیگری راهی بود که از طریق بصره به بغداد و از بغداد به خانقین می‌آمد و از آنجا از طریق راه قصرشیرین و کرمانشاه داخل ایران می‌شد. (همان، ص ۴۵) راه بغداد در اواخر سده هجدهم یکی از مهم‌ترین راه‌ها به شمار می‌رفت، با استقرار انگلیس در خلیج فارس و افزایش ناامنی در عراق از طریق بوشهر به سرعت توسعه یافت. راه تجاری طرابوزان گرفتار رقابت راه قفقاز روسیه و راه خلیج فارس شد به خصوص بعد از افتتاح کانال سوئز (عیسوی، ۱۳۸۸: ص ۱۱۲). به دنبال استفاده از دجله جهت کشتی‌رانی تجارت بغداد و کرمانشاه رونق گرفت.

۴.۲ طرف شرق

در طرف شرق مسیری زمینی هرات را به باجگیران می‌رساند و از آنجا از راه تربت حیدری به داخل ایران می‌آمد. در میان اسناد و نامه‌های تجاری شرکت اتحادیه، نامه‌های تجاری که از شرق به خصوص مشهد ارسال شده باشد، موجود نیست. این مسیر به وسیله تجاری که از شرق مال‌التجاره حمل می‌کردند و نیز از عشق‌آباد مورد استفاده قرار می‌گرفت، به این صورت بود:

- عشق‌آباد به قوچان به مشهد

- عشق‌آباد به دوشک به مشهد

- و نیز نصرت‌آباد سیستان به مشهد

بر اساس اسناد و مدارک موجود، راه عشق‌آباد به مشهد در اختیار آقای رضای رئیس‌التجار بود و کاروانی‌هایی که در این مسیر تردد می‌کردند به ازای هر شتری ۱/۷۵ قران راهداری به وی پرداخت می‌کرد. از هر درشکه و گاری هم معمولاً ۱ تومان اخذ می‌شد. (همان، ص ۵۲)

مسیرهایی که شرح آنها آمد، جهت تجارت خارجی مورد استفاده قرار می‌گرفت و شهرهای تجاری کشورهای اطراف و نیز اروپا را به شهرهای تجاری مرزی ایران متصل می‌کرد.

راه‌های ارتباطی ایران در داخل از نوع جاده‌های اراه‌رو و سواره‌رو و پیاده‌رو بود، این راه‌ها در حمل‌ونقل پستی مورد استفاده قرار می‌گرفت. محمولات تجاری نیز در این مسیرها حمل‌ونقل می‌شد. نوع وسیله حمل بار به مال‌التجاره بستگی داشت. وسایل نقلیه‌ای که در راه‌های داخلی به کار می‌رفت، عبارت بود از گاری چهارچرخ که هم برای حمل مال‌التجاره و هم برای محمولات پستی به کار برده می‌شد؛ مسافرین نیز در فواصل کوتاه از گاری برای مسافرت استفاده می‌کردند. چارپایان از قبیل قاطر و شتر و خر که در هر شهر و به اقتضای وضع بازار به تعداد کافی در دسترس بازرگانان بود و مکاری‌ها یعنی دارندگان چارپایان مخصوص حمل‌ونقل با نرخ تقریباً معین و ثابت، کالای تجار را از شهری به شهر دیگر می‌بردند. (رک: تجار و تجارت (منتخبی از اسناد تجارتخانه اتحادیه)، اسناد مربوط به رشت)

۳. شرکت‌های تجاری داخلی

از آنجایی که در دوران قاجار تجار از مسیرهای مختلفی برای نیل به مقصود خود بهره می‌بردند، تجارتخانه‌هایی که در این دوره ایجاد شد، در شهرهای مهم تجاری، شعبی داشتند.

ماهیت آن‌ها نه به مفهوم امروزی به صورت تخصصی بود و به تجارت، واردات و صادرات کالاها می‌پرداختند. پیش از اشاره به فعالیت تجارتخانه اتحادیه، برخی از مهم‌ترین تجارتخانه‌های دوره قاجار معرفی می‌شود.

۱.۳ تجارتخانه تومانیاس

بنیانگذار تجارتخانه تومانیاس، «هارطون تومانیاس» بود که در مغازه کوچکی در تبریز کار خود را آغاز کرد و در تهران و در کاروانسرای امیر نیز حجره داشت و علاوه بر ایران در در بادکوبه و تغلیس و مسکو هم شعبه داشت. (مستوفی، ۱۳۴۳: ص ۹۲) هارطون خشکبار و ابریشم به روسیه صادر می‌کرد و آهن‌آلات و دیگر کالاهای روسی به ایران می‌آورد. با افزایش فعالیت تجاری، زمینداری و کارهای بانکی و صرافی و استخراج از معادن مس و زغال سنگ و گوگرد هم به فعالیت این تجارتخانه اضافه شد. (حسنی، ۱۳۸۸: ص ۴۱) تجارتخانه طومانیاس اولین تجارتخانه‌ای است که در ایران به کار صرافی و بانکداری، به شکل وسیع و جدید آن، روی آورد که به تدریج، به صورت فعالیت اصلی تجارتخانه درآمد. (فراهانی، ۱۳۸۵، ج ۲، ص ۲۹) طومانیاس در شهرهای تهران، تبریز، ارومیه، رشت، بندر انزلی، قزوین، مشهد، سبزوار، گرگان و نیز شهرهای خارجی بادکوبه، حاجی طرخان، مسکو، برلین، پاریس، لندن و قسطنطنیه نمایندگی داشت. پس از اینکه فعالیت تجارتخانه در امور بانکداری رونق یافت، دست به عملیات جدید زد و در حالی که همچنان به کار صادرات و واردات و بانکداری ادامه می‌داد به استخراج چند معدن از جمله مس، زغال سنگ، گوگرد و تأسیس چند کارخانه برای پاک و خشک کردن میوه و امثال آن پرداخت و در بهره‌برداری از شیلات شمال نیز شرکت یافت. (والی نژاد، ۱۳۸۲، ص ۲۳) در مدت کوتاهی موسسه مزبور با بانک‌های مقتدری که در ایران فعالیت داشتند همدوش گردید و مخصوصاً در خرید و فروش ارزهای خارجی با بانک شاهنشاهی رقابت کرد (تاریخچه سی ساله بانک ملی ایران، ۱۳۳۸، ص ۴۸). پیش از جنگ جهانی اول به قدرتی دست یافت که به عنوان یکی از معتبرترین موسسات مالی کشور مطرح شد، ولی پس از قریب یک قرن فعالیت، در جریان انقلاب روسیه، با کاهش ارزش روبل، ورشکسته و اموالش توقیف شد.

۲.۳ تجارت‌خانه جهانیان

تجارت‌خانه جهانیان در سال ۱۳۱۲ ق/۱۲۷۴ش توسط پنج برادر زرتشتی به نام‌های خسرو، پرویز، گودرز، رستم، بهرام‌شاه جهان که از ملاکان یزد بودند که برای انجام کارهای تجاری و صرافیه در آن شهر تأسیس شد. (ترابی فارسانی، ۱۳۸۴: ص ۷۸) این تجارت‌خانه در ابتدا در کار صدور پنبه بود و پس از رونق تجارت و ازدیاد ثروت وارد کار صرافیه و بانکی هم شدند. با رونق گرفتن کار این تجارت‌خانه در شهرهای مختلف نیز نمایندگی ایجاد کردند. تجارت‌خانه جهانیان در تأسیس شرکت تلفن ایران مداخله داشته و از مؤسسان آن به شمار می‌رفت. (والی‌نژاد، ص ۲۴) در جریان مشروطه‌خواهی ایرانیان، تجارت‌خانه جهانیان از حامیان آزادی‌خواهان و طرفدار تأسیس بانک ایرانی به شمار می‌رفت و کمک‌های مالی به مشروطه‌خواهان و مجاهدین در وارد نمودن اسلحه انجام داد. (ترابی فارسانی، سهیلا، ص ۷۸) با کشته شدن مدیر مؤسسه ارباب بهرام شاه جهان زرتشتی در تهران که به دستور محمدعلی شاه به دست اشرار میدان توپخانه صورت گرفت (بروجنی، ۱۳۵۰: ص ۳۵۱) امور مؤسسه از هم گسست و بانک‌های خارجی نیز عملیات شرکت را متوقف ساختند.

۳.۳ تجارت‌خانه جمشیدیان

ارباب جمشید، پسر بهمن پارسی، معروف به جمشیدیان، در سال ۱۲۹۹ ق، در یزد به دنیا آمد، وی از خردسالی نزد تجار زرتشتی کار می‌کرد. (فراهانی، ج ۱، ص ۱۳۲)

از یازده سالگی به مدت هفت سال در تجارت‌خانه ارباب رستم، ابتدا در بروجرد و سپس در تهران مشغول به کار شد. سرانجام در سرای مشیر خلوت بازار تهران، که محل بازرگانان زرتشتی بود، حجره‌ای خرید و مستقلاً به کار تجارت، صرافیه، بانکداری و کشاورزی مشغول شد. به تدریج کار بازرگانی او رونق گرفت به حدی که در هر یک از شهرهای قم، کاشان، اصفهان، یزد، شیراز، کرمان و... شعبه‌ای از تجارت‌خانه خود را تأسیس کرد و به کار واردات و صادرات پرداخت. (همان)

بین سال‌های ۱۳۲۹ - ۱۳۰۹ ق فعالیت‌های این تجارت‌خانه به اوج رسید. در تحصن اهالی تهران در سفارت‌خانه انگلیس و حوادث مشروطه‌خواهی، نام ارباب جمشید در کنار تجار بزرگ آن عهد، به عنوان حامیان مالی آن حرکت سیاسی آمده است. در هنگام تأسیس مجلس شورای ملی از جانب اقلیت زرتشتی به وکالت انتخاب شد. پس از آن که تجارت‌خانه جمشیدیان اعتباراتی به دست آورد، فعالیت خود را به ملکداری تغییر داد و بخشی از سرمایه‌اش را در

کشاورزی به کار انداخت و املاک بزرگی را در اطراف تهران، خراسان، فارس خریداری نمود و مبالغ فراوانی از بانک‌های شاهنشاهی و استقراضی وام دریافت کرد. (والی نژاد، ص ۲۴) به دلیل عدم تجربه کافی در سرمایه‌گذاری در املاک این مؤسسه متحمل خساراتی شد، به خصوص آن که بانک‌های استقراضی و شاهنشاهی از تمدید مهلت پرداخت وام خودداری نمودند و موجبات ورشکستگی مؤسسه جمشیدیان را فراهم کردند. (مرسلوند، ۱۳۷۶: ج ۱، ص ۱۱۹) با وجود گستردگی فعالیت‌های ارباب جمشید در زمینه‌های اقتصادی و سیاسی و نفوذ و اعتبار وی نزد دولتمردان و بازرگانان، تجارتخانه ارباب جمشید در ذی‌قعدة ۱۳۳۰ ق اعلان ورشکستگی نمود. (فراهانی، ۱۳۸۵: ج ۱، ص ۱۳۲) در سال ۱۲۹۵ ش دولت طی قراردادی که به امضای ارباب جمشید رسید، پرداخت تمام قروض او را متحمل شد و خود را رسماً جانشین تجارتخانه ارباب جمشید اعلام کرد و تمام اموال این مؤسسه را توقیف نمود. (والی نژاد، ص ۲۴) پس از آن وضع ارباب جمشید به سرعت دگرگون شد. پرونده تجارتخانه ارباب جمشید سال‌ها در عدلیه مطرح بود. از آخرین دهه زندگی ارباب جمشید که مقارن است با استقرار سلطنت پهلوی، اطلاعی در دست نیست. وی در ۱۶ دی ۱۳۱۱، در ۸۲ سالگی، در تهران درگذشت.

۴.۳ کمپانی تجاری فارس

کمپانی فارس به مدیریت «حاج عبدالرحیم شیرازی» در سال ۱۳۱۵ ق / ۱۸۹۶م به منظور انجام فعالیت صرافی و تجارت خارجی در شیراز تأسیس یافت و به زودی محدوده فعالیت خود را توسعه بخشید و در اکثر شهرهای جنوبی ایران شعبه و نمایندگی دایر نمود. (همان) این کمپانی پس از مدتی مورد وثوق و اعتماد همگان و به ویژه بازرگانان قرار گرفت. چک‌ها و بیجک‌های این مؤسسه در شیراز و اطراف آن همانند اسکناس رواج داشت. رونق کار این مؤسسه در نواحی جنوبی، نارضایتی بانک شاهنشاهی را برانگیخت و به استناد دارا بودن حق چاپ و انتشار اسکناس از رواج بیجک این مؤسسه جلوگیری کرد. (همان) تجارتخانه با تمام تلاش مؤسس آن پس از مدتی تعطیل شد.

کمپانی محمودیه و مسعودیه در اصفهان نیز تجارتخانه‌هایی بودند که چند سالی در امور تجاری و صرافی فعالیت داشتند. (ترابی فارسانی، ص ۷۹)

۵.۳ شرکت اتحادیه

در سال ۱۳۰۵ ق/ ۱۲۶۶ ش عده‌ای از صراف‌های تبریز به منظور عملیات صرافی شرکتی به نام شرکت اتحادیه به ریاست «حاجی علی کوزه‌کنانی» تشکیل دادند مدیریت شعبه تهران را حاج لطفعلی صراف تبریزی مشهور به اتحادیه بر عهده گرفت، سرمایه شرکت اتحادیه در سال ۱۳۱۵ ق/ ۱۸۹۷ م بالغ بر ۱۰۰ هزار تومان بوده است (اشرف، ۱۳۵۹: ص ۷۶). حاجی لطفعلی فرزند حاجی باقر امین‌الضرب پسر حاجی لطف‌الله تبریزی بود. حاجی لطفعلی به همراه پسرش از طرف شرکت به تهران آمدند تا امور شرکت را در این شهر اداره کنند. در سال ۱۳۱۶ ق/ ۱۸۹۸ م پیمان حاجی لطفعلی و حاجی کوزه‌کنانی به دلایل نامعلوم فسخ شد و حاجی لطفعلی و حاجی رحیم تحت عنوان شرکت تجاری اتحادیه امور صرافی و تجارت خود را در تهران ادامه دادند. فعالیت این تجارتخانه تا سال ۱۳۱۳ ش به سرپرستی حاجی رحیم ادامه داشت، در این سال وی فوت کرد و کم‌کم فعالیت تجاری این تجارتخانه به دلیل آنکه فرزندان فعالیت تجاری نداشتند، ادامه نیافت و متوقف شد. چرا که حجره حاج رحیم در بازار تهران توسط علی و جعفر اتحادیه پسران حاج رحیم به فروش رفت و سند تجاری بعد از آن نوشته نشده است.

شرکت اتحادیه در ابتدا به امور صرافی اشتغال داشت ولی با گسترش فعالیت بانک‌های شاهنشاهی و استقراضی کم‌کم به تجارت و ملکداری نیز روی آورد. شرکت اتحادیه از طریق نمایندگان و همکاران خود با شهرهای مهم تجاری در ارتباط بود. این شرکت در خارج از ممالک محروسه با روسیه و کشورهای اروپایی در ارتباط بود و هر چند به امور تجاری و صادرات و واردات اشتغال داشت؛ اما بر اساس اسناد به جا مانده عمده فعالیت آن صرافی بود. (پیوست، سند شماره ۳ و ۴) برات‌های این تجارتخانه در رشت، فارس، تبریز، کاشان، اصفهان، زنجان، قزوین، اهواز، بوشهر، کرمان، همدان و در خارج از کشور در بادکوبه، استانبول، پاریس، لندن و وین اعتبار داشت و با تمام این شهرها در ارتباط صرافی و تجاری بود و حواله صادر و از تجار این شهرها حواله و برات دریافت می‌کرد. (پیوست، سند شماره ۵ و ۶) در ازای حواله‌ها پول نقد و یا کالا درخواست می‌شد. برای مثال:

الواصل، به توسط عمده‌التجار حاج لطفعلی آقا ردیس اتحادیه حسب‌الحواله جناب مستطاب اجل اکرم آقای معتمدالملک دام اقباله بابت قسط دهم ذی‌حجه ۲۸ تومان، مقررأً توشقان نیل مبلغ بیست و هشت تومان وجه رایج، تحریرأً فی ۱۰ ذی‌حجه ۱۳۲۱. [مهر]: بصیر دفتر (پیوست، سند شماره ۷)

و نیز:

مبلغ هشتاد و پنج تومان وجه نقد از بابت حواله مورخه ۹ مارس ۱۹۲۷ مسیو ماردروس آفاخان رونیان معلم شیمی توسط تجارتخانه اتحادیه به اینجانب مگروییج جراحیان واصل و این چند کلمه بر سبیل قبض رسید قلمی گردید. به تاریخ ۵ صیام ۱۳۴۵ مطابق ۹ مارس ۱۹۲۷ [امضاء]: مگروییج جراحیان (پیوست، سند شماره ۸)

همچنین:

مبلغ پانزده تومان قران جدید از بابت حواله کرد جناب مستطاب عمده‌التجار افتخارالحاج حاجی علی اکبر آقا اتحادیه به تاریخ ۲۸ شهر ذی‌حجه الحرام واصل و عاید اقل الحاج علی گردید، به تاریخ فوق به توسط جناب مستطاب عمده‌الاعیان حاجی کریم آقا صراف. [مهر]: محمدعلی (پیوست، سند شماره ۹)

۴. فعالیت تجارتخانه اتحادیه در داخل ایران

۱.۴ ارتباط با رشت

یکی از تجاری که تجارتخانه اتحادیه از طریق وی با رشت در ارتباط بود، آقای کریم‌اوف کوچصفهانی بود، کریم‌اوف علاوه بر اینکه با اتحادیه روابط تجاری داشت، رسیدگی به مستغلات اتحادیه در رشت را نیز بر عهده داشت. مطالب نامه‌های تجاری باقی مانده از مکاتبات میان اتحادیه و حاج کریم‌اوف طی تاریخ شعبان ۱۳۴۲ الی رمضان ۱۳۴۴ مربوط به امور ملکداری است.^۱ از مکاتبات به جا مانده چنین برمی‌آید که حاجی رحیم معمولاً برنج و ماهی ارتزاقی خود را توسط حاجی کریم‌اوف تهیه می‌کرد. حاجی کریم معمولاً برنج‌ها را با گاری یا اتومبیل و با گونی و ریسمانی با نام اتحادیه با کرایه معمولاً ۱۶ تومان به تهران ارسال می‌کرد. حاجی رحیم آهن سیاه، آهن سفید و شیشه از بادکوبه خریداری می‌کرد وظیفه حمل این بارها از رشت به تهران را آقای کوچصفهانی بر عهده داشت. برای حمل آهن سفید آقا میرزا اسماعیل حدادزاده با اجازه نامچه‌ای که برای حمل کالاهای تجاری در اختیار داشت، آهن سفید را از بادکوبه به پهلوی و از آنجا به رشت می‌فرستاد. تماج که از ایران به بادکوبه حمل می‌شد به اجازه نامچه حاج رحیم نیاز داشت، حاج کریم‌اوف آنها را در رشت تحویل می‌گرفت و با اجازه نامچه‌ای که در اختیار داشت، به بندر پهلوی نزد آقای میرزا عبدالله رسول‌زاده و از آنجا

نقش راه‌های دوره قاجار در عملکرد ... (رقیه آقابالا زاده و حسین آبادیان) ۲۶۱

به بادکوبه ارسال می‌کرد، در بادکوبه هم حدادزاده تحویل گرفته به مقصد بعدی می‌رساند. (اتحادیه، آقابالا زاده، ۱۳۹۸، نامه‌های مربوط به تاریخ ۱۹ شعبان ۱۳۴۳ تا ۲۳ صفر ۱۳۴۴) به طور کلی اتحادیه با رشت در سه حوزه فعالیت داشت:

۱. رسیدگی به املاک و مستغلات اتحادیه در شمال

۲. خرید مایحتاج منزل و ارسال آن به تهران. برای مثال در تاریخ ۴ رمضان ۱۳۴۴ اق ۵۰ قطعه ماهی و سه کیسه برنج اعلا خریداری و برای اتحادیه ارسال می‌شود. در این نامه هزینه حملی، کرایه اتومبیل و هزینه پیش‌کرایه و پس‌کرایه آمده است. (اتحادیه، آقابالا زاده، ۱۳۹۸: ص ۴۹ - ۴۸)

۳. فعالیت تجاری و صرافی و رسیدگی و پیگیری اجناسی که از طریق روسیه وارد بندر انزلی و از آنجا باید حمل رشت و سپس تهران می‌شدند.

بعد از اینکه اجناس برای ارسال آماده و تحویل باربری می‌شد، سواد بارنامچه از طریق پست، قبل از وصول جنس به دست اتحادیه می‌رسید؛ اتحادیه بعد از وصول اجناس، رسید را به کریم‌اوف ارسال می‌کرد. اجناس از طریق گاری و اتومبیل ارسال می‌شد که نوع وسیله به فصل سال و مال‌التجاره بستگی داشت. هزینه گونی برای بسته‌بندی، حصیر، سیمان، حملی و کرایه همگی در محاسبات مطرح بود.

قماش امانی و فته و منسوجاتی مثل ناشور و کرباس و متقال روسیه از طریق بادکوبه وارد ایران می‌شدند. (پیوست، سند شماره ۱۸) علاوه بر اینها برنج، کنف، پرتغال کوچک، خشکبار مثل کشمش و خرما، ریسمان و رسن و روغن کرچک و تیماج و ستین (نوعی ریسمان) نیز از این طریق به رشت یا بندر پهلوی می‌آمد. زمانی که روسیه اجازه عبور کاروان‌های تجاری را از خاک مملکت خود نمی‌داد، تجار از طریق جنوب و یا عثمانی مال‌التجاره‌ها را حمل می‌کردند. در یکی از نامه‌های آمده: مقدار ۵۰ صندوق کاغذ سیگاری قزاقی از فرانسه به نام آقا کریم‌اوف حمل باطوم شده بود وی از حاجی رحیم می‌خواهد "عجالتاً جواز حمل و اجازه تلگرافی حمل این پنجاه صندوق را صادر فرمائید". (پیوست، سند شماره ۱۹) نحوه کسب جواز برای ورود کالا به این صورت بود که لازم بود مقدار، نوع و تعداد عدل مال‌التجاره به اداره حمل و نقل ارائه می‌شد تا جوازی از سوی اداره حمل و نقل صادر شود. (همان) بسته‌بندی سیگارها به این صورت بود، هر صندوق ۱۰۰ جعبه، هر جعبه ۱۰۰ پاکت و هر پاکتی ۲ شلینگ و ۳ پنس

خریدار و هر صندوقی شش پوط وزن داشت. (همان) راه بغداد نیاز به اجازه حمل نداشت. (همان)

۲.۴ ارتباط با تبریز

براساس اسناد به جا مانده از مکاتبات تهران - تبریز، حاج لطفعلی از طریق برادرش حاج علی‌اکبر در جریان امور صرافی، نرخ ارز و مشنه روز قرار می‌گرفت. شرکت اتحادیه از این طریق با تبریز و به طور کلی با غرب در ارتباط بود. مکاتبات دو برادر در کتاب «صراف و صرافها» به قلم دکتر منصوره اتحادیه و سعید روحی آمده است، نامه‌های رد و بدل شده فاقد اطلاعات سیاسی است و معمولاً هر ۱۰ روز یک بار مکاتبه صورت می‌گرفت و مهمترین مطالب آن در مورد وضع بازار در تبریز و تهران و مظنه اسکناس‌ها و سکه‌های مختلف بود.

۳.۴ ارتباط با باکو

شرکت اتحادیه در باکو با حاجی زین‌العابدین تقی‌اف همکاری داشت منسوجاتی نظیر ناشور^۲، کرباس، متقال از این طریق وارد می‌کردند. در سند مربوط به تاریخ ۲ صفر ۱۳۲۸ق تقی‌اف از لطفعلی می‌خواهد: «از جنابعالی خواهش می‌کنم وقتی که صورت حساب برای اداره می‌فرستید اصلاً رقم به کار نبرده همیشه اوقات صورت حساب را با این رقم اعداد هندسی ارسال دارید»، (پیوست، سند شماره ۱۸) در همین سند قیمت‌ها به کوچک آمده و برای عنوان کردن اندازه پارچه از واحد گره استفاده شده است. پارچه‌ها معمولاً ۱۲ گره، ۱۵ گره، ۱۶ گره و ۲۰ گره بودند. حاج زین‌العابدین مخارج ترانزیت و گمرکخانه را نیز در فاکتور قید می‌کرد. علاوه بر منسوجات ریسمان و قماش‌های دیگر نیز از باکو حمل می‌شد: «مقدار چهار عدل ریسمان و ۴ عدل قماش به موجب صدر بابت حواله کرد اداره بادکوبه حمل حضور شده ...» (همان) در مواقعی که اوضاع بازار مساعد نبود اموال تجاری در باکو می‌ماند و اگر خریداری برای آنها پیدا نمی‌شد به مسکو حمل می‌گردید؛ در یکی از نامه‌های باکو آمده «اموال تجاری در باکو می‌ماند تا خریداری برای آنها پیدا شود، آهن سفید از مسکو به باکو می‌آمد، در یکی از نامه‌ها آمده: «قرار است اموال بنده وارد بادکوبه شده، تاکنون مذاکره نشده، مشغول عملیات هستم، هرگاه خریدار حسابی نباشد حمل مسکو خواهم کرد.» (همان) در ادامه این سند آمده در مسکو همه اجناسی برای خرید امکان دارد.

۴.۴ ارتباط به استانبول

اجناس تجارته بین ایران و اروپا به وسیله یکی از دو طریق به آذربایجان و اروپا صادر می‌شد یا از راه عثمانی و بندر طرابوزان که در جنوب شرقی بحر اسود قرار دارد و یا از راه روسیه و قفقاز. از طریق طرابوزون برای تبریز در همه وقت مال‌التجاره حمل می‌شد، چای، قند، نمک و از این قبیل از اروپا وارد ایران می‌شد و از این طرف هم فرش و بادام و غیره می‌رفت. از این مسیر زمانی که راه روسیه درست نبود و یا روسیه عبور ترانزیتی از مملکت خود را اجازه نمی‌داد، رونق داشت (عیسوی، ۱۳۸۸: ص ۱۱۲). انگلیسی‌ها در رقابت با روس‌ها این مسیر را فعال کرده بودند. مسیر استانبول به تبریز در برخی از سال‌ها به مسیر استانبول - طرابوزون - تبریز تغییر می‌کرد. به این صورت که استانبول به طرابوزون از طریق دریا و طرابوزون به تبریز زمینی بود. انتقال تجارت شمال ایران از استانبول و اسمریه به طرابوزون در سال ۱۸۲۰م یکی از وقایع مهم تاریخ اقتصاد عثمانی به شمار می‌رفت. این تغییر مسیر عوامل متعددی می‌توانست داشته باشد، علاقه انگلیسی‌ها به یک راه کوتاه‌تر که نه تنها ورود امتعه انگلیسی را هموار می‌ساخت، بلکه صدور امتعه ایرانی با بهای کم، حمل‌ونقل را ممکن می‌ساخت. چارلز عیسوی معتقد است برقراری کشتی‌های بخار بین استانبول و طرابوزون باعث این تغییر مسیر شد (همان). بر اساس اسناد تجاری خانواده صادقی علاوه بر آن می‌توان به حقوق گمرکی اعمال شده بر امتعه ترانزیتی در گرجستان توسط دولت روسیه و رشد مشکلات جاده بغداد نیز اشاره کرد.

ارقام تجاری از راه طرابوزان و تجارت وارداتی روسیه از طریق تفلیس و جلفا و به مقدار بیشتر هم از بندر کوچک آستارا و از طریق اردبیل بود. اجناس اروپایی به مقدار اندک از راه‌های دیگر مثلاً حلب و موصل و اسکندرون و از راه سلیمانیه و بغداد به آذربایجان می‌رسد، که از این بابت عوایدی نصیب دولت ایران نمی‌شد. (کرزن، ج ۱، ص ۶۷۲) چنین به نظر می‌رسد بعد از کشیدن راه آهن جلفا در امور تجاری ترقی صورت گرفت، در کتاب ایران در جنگ بزرگ ۱۹۱۴-۱۹۱۸ آمده:

اهالی این مملکت که قسمت عمده معیشت آنها از راه فلاحه بوده و غالباً به امور زراعتی اشتغال داشتند این اوقات توجه و اعتنای مخصوصی به امور تجارته نشان داده و نه فقط تجارت داخله بلکه تجارت خارجه را نیز با یک اهتمام و جدیت خاصی وجهه همّت و مورد اهمّیت قرار داده‌اند. صدها گاری بارکش و هزاران قاطر و شتر با قوافل معظم و

کاروان‌های ممتد که تماماً مشغول حمل و نقل اجناس و امتعه محلی هستند به طرف ایستگاه راه‌آهن تبریز در حرکت و تکاپو می‌باشند. (سپهری، ص ۳۵۸)

در مسیر استانبول مال‌التجاره‌ها را از طریق دریای سیاه وارد بنادر ترکیه و از طریق استانبول و راه زمینی حمل آذربایجان ایران می‌کردند؛ اما برقراری این مسیر به این معنی نبود که مسیرهای قفقاز فعالیت نداشتند، مسیرهای قفقاز طی انقلابات روسیه برای مدتی از رونق افتاد اما بعد از اینکه دولت روسیه بر آشوب‌های داخلی چیره شد، قدرت شوروی بر قفقاز تثبیت گردید.

خط سیر عثمانی را عباس میرزا رایج ساخته بود، «و از آن کار دو منظور داشت: یکی اینکه روابط تجارتی ایران با انگلستان که نسبت به آن علائق دوستانه داشت، افزایش دهد. دیگر اینکه به راه تجارتی روسیه که با آن حسن مودتی نداشت، صدمه وارد سازد.» (کرزن، ج ۱، ص ۶۶۸) در سال ۱۲۹۴ق دولت روس سیاست حمایت شدید تجارتی را پیش گرفت و در واقع مانع آزادی تجارت ترانزیتی از راه قفقاز شد، در این زمان که قرارداد پاریس امضا شده و روابط ایران و انگلیس به روال عادی خود بازگشته بود، در نتیجه تجارت بین ایران و اروپا از طریق قفقاز موقوف شد و مبادلات تجارتی از راه طرابوزان انجام گرفت. (کرزن، ج ۱، ص ۶۶۸) چنین به نظر می‌رسد منش تجاری شرکت‌های تجاری ونشترک و سانترسایوز از یک سو و پیامدهای جنگ جهانی اول و از بین رفتن برخی کارخانه‌جات تولید منسوجات و شیشه از سوی دیگر تجار ایرانی را برای مدتی از تجارت قفقاز ناامید کرده است. از همین روست که تجارتخانه صادقی نمایندگی خود را از مسکو به هامبورگ منتقل می‌کند. این شرکت سالیان سال از طریق روسیه با اروپا فعالیت تجاری داشت و دفتر تجاری شرکت صادقی در مسکو مستقر بود اما به دنبال از وقایع ۱۹۱۷ و سقوط قیمت منات کم‌کم فعالیت خود را در این کشور کاهش داد و دفتر فروش خود را از مسکو به هامبورگ انتقال داد چنانچه اسناد موجود تا سال ۱۳۴۴ق از مسکو مخابره شده ولی از سال ۱۳۱۰ش به بعد نامه‌نگاری‌های تجاری میان شرکا از هامبورگ انجام می‌شود. (پیوست، سند شماره ۱۰ و ۱۱)

۵. شرکت‌های تجاری خارجی

کشورهای اروپایی در پی اخذ قراردادهای تجاری نه تنها در پی نفوذ اقتصادی در ایران بودند؛ بلکه امتیازاتی نیز برای تجار متبوع خود فراهم می‌آوردند تا در مبادلات تجاری از کمترین حق گمرکی برخوردار باشند. قرارداد ترکمانچای چارچوب حقوقی مناسبی برای این منظور فراهم

آورد و کشورهای مختلف با تأسی به حقوقی که روسیه در تعیین نماینده تجاری در مناطق مختلف ایران به دست آورد، مناسبات بازرگانی خود را در ایران بسط دادند. این مناسبات بازرگانی به امتیازاتی چون روپتر، دارسی، خوشتاریا، تالبوت و کشتیرانی در رود کارون و دخالت در امور بانکی با حضور دو بانک شاهی و بانک استقراضی همراه بود. در این دوره بسیاری از تجار با استانبول یا مسکو یا بمبئی یا با مجموع این سه شهر معاملات وسیعی داشتند. شمار نمایندگی‌های آنان در خارج در نیمه دوم سده نوزدهم میلادی افزایش یافت که تجارت آنان ترکیبی از صادرات و واردات بود. تجارتخانه‌های اروپاییان در ایران نیز به همین شکل عمل می‌کردند. ماهیت و میزان تجارت در هر شهر و هر زمان تفاوت داشت. مشکل می‌شد تاجران بزرگ را مشغول داد و ستد یک کالا یا یک تجارت دید. فقط تاجران کوچک و مستقر در بازار خود را وقف یک کار می‌کردند. از آنجا که تجارت گسترده نیازمند سرمایه کلان بود غالب تجار عامل و یا نماینده تجار بزرگتر یا تجارتخانه‌های خارجی بودند. در میان نامه‌های شرکت اتحادیه مسیو رومانویسکی به عنوان نماینده این شرکت در بوشهر معرفی می‌شود. این شرکت درخواست همکاری با شرکت اتحادیه را داشت تا کالاهای وارداتی را به نقاط مناسب برای فروش بفرستد؛ در این نامه کالاهای وارداتی این شرکت چنین معرفی شده است: بوبین، پارچه‌های پیراهنی، عطریات، گالش، کاغذ سیگار و ... این شرکت با حاج غلامعلی حسین کازرونی در بوشهر برای دریافت کالاها همکاری داشت. (پیوست، سند شماره ۲۱ و ۲۲) بیشتر تجار ایران در بوشهر در واقع عمال و دلان شرکت‌های خارجی بودند. کمتر تاجری به تنهایی و به حساب خود تجارت می‌کرد چرا که نیاز به حمایت در مقابل بی‌قانونی امر تجارت داشت، تجار ایرانی ساکن در بوشهر کالاهای خود را به موکلان یا شرکای خود در شیراز یا اصفهان می‌سپردند (پیوست، سند شماره ۱۲).

شرکت‌های ایرانی معمولاً با بمبئی حساب پایاپای داشتند. با اینکه بیشتر کالاها انگلیسی بود، به ندرت مستقیماً به اروپا سفارش داده می‌شد. بسیاری از نمایندگان هندی و غالب آنها نماینده شرکت‌های هندی بودند به طوری که تعداد آنها در سال ۱۸۹۰م. تقریباً به ۸۰ و در سال ۱۹۰۳م. در حدود ۵۰ عدد بود. (منوچهری پورنابینی، ۱۳۷۲: صص ۱۵ - ۳، ۸)

در استانبول - شرکت‌های اروپایی ت. رالی و کمپانی، گ. استفانوویچ، ایونیدر و کمپانی، ای. مانوتیلویچ، رادوکانوچی، ایونیدونیابروس. سه شرکت اولی در روابط مستقیم با ایران بودند و شعبی در تبریز داشتند، بقیه شرکت‌ها در پیوند مستقیم با ایران نبودند اما از طریق نمایندگان سیاسی و عمال ایران مقدار زیادی از تجارت با ایران را در اختیار داشتند. (عیسوی، ۱۳۸۸: ص

(۱۵۲) علاوه بر تجار اروپایی، شرکت‌های ایرانی نیز در استانبول فعالیت داشتند از قبیل حاجی علی‌اکبر، حاجی سید حسین، حاجی محمود نور. شرکت اتحادیه در زمان حاجی رحیم با حاجی علی‌اکبر قونپانیه معاملات صرافی داشت که حاجی علی‌اکبر صراف تبریز واسط میان این دو بود. (اتحادیه و روحی، ۱۳۹۵: ص ۶۴) تجارتخانه‌های مستقر در استانبول و تبریز منحصراً به داد و ستد منسوجات پنبه‌ای مشغول بودند، همکاری تجاری تجارتخانه اتحادیه در استانبول قاسطلی / کاسطلی بود و این همکاری منحصراً تجاری نبود و در امور صرافی نیز فعال بودند و برات‌های یکدیگر و دیگر تجار را نقد می‌کردند. (اتحادیه، ص ۳۲۴) در اواخر سده نوزدهم تجار ایرانی دریافتند که تجارت مستقیم با اروپا برای آنها با صرفه‌تر از آن است که به خرید اموال تجاری تجار اروپایی در عثمانی یا روسیه بپردازند. در سال ۱۳۲۸ ق جمعی از تجار از جمله آقای حریرفروش، سیدمحمد تنباکوفروش، غلامعلی حریرفروش در استانبول حجره تشکیل داده و آن را به اطلاع دیگر تجار ساکن در ایران از جمله شرکت اتحادیه می‌رسانند. (پیوست، سند شماره ۲۳) این شرکت در نظر داشت خود شخصاً و بدون واسطه با شرکت‌های اروپایی وارد قرارداد تجاری بشود.

از دیگر تجارتخانه‌هایی که درخواست همکاری با اتحادیه را داشتند می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

بروکسل: در این دوره یکی از تجارتخانه‌هایی که پیشنهاد همکاری با اتحادیه را مطرح کرد، تجارتخانه بروکسل بود، اتحادیه با تجارتخانه بروکسل از طریق منجستر ارتباط داشت، در زمان جنگ جهانی اول ارتباط دچار رکود شد و لیرهایی که اتحادیه در این شرکت داشت در معرض نابودی قرار گرفت، حاج رحیم در نامه‌ای از سرانجام لیره‌هایی که برای این شرکت ارسال کرده سوال می‌کند و در جواب او می‌نویسند:

اگر شما لیره‌های خودتان را می‌خواهید به شما معلوم است که این وجوه را به شعبه بروکسل رسانیده‌اید، بنابراین متعاقب جنگ کلیه امور این شعب معوق و متروک مانده و ما نمی‌توانیم در این باب داخل مذاکره شویم مگر آنکه جنگ تمام شود. (پیوست، سند شماره ۲۴)

کمپانی صراف بزرگ آلمان: این کمپانی در نامه‌ای به اتحادیه پیشنهاد همکاری می‌کند و اعلام می‌دارد

اگر به شما مفید و لازم باشد اعم از سوئیس یا در ممالک دیگر اروپا من می‌توانم عهده‌دار اجناس عمده از صادرات سوئیس بشوم، از قبیل ساعت، شیر ماسیده با شیرینی و بدون

نقش راه‌های دوره قاجار در عملکرد ... (رقیه آقابالا زاده و حسین آبادیان) ۲۶۷

شیرینی، پنیر از پنجاه کیلو و همین‌طور پانصد گرم مخصوص ممالک حاره، دستمال حاشیه‌دار دستی و ماشینی، پرده‌های تور حاشیه‌دار، تورها، منسوجات از هر قبیل، شکلات، ماشین‌های زراعتی و صنعتی که مشهور عالم است، محصولات شیمی اترنیت و ... (همان)

تجارتخانه دیکسن و شرکاء لمیتد: تجارتخانه اتحادیه از "تجارتخانه دیکسن و شرکاء لمیتد" اقماش و امتعه خریداری می‌کرد، اقماش معروف دیکسن عبارت بودند از: چلوار، ململ، انواع متقال، انواع شیله، انواع چیت و نیز کبریت، ریسمان خیاطی، پنبه امریکایی و ... (پیوست، سند شماره ۲۵) این تجارتخانه در منچستر مستقر بود و با شرکت‌های تولید پنبه آمریکا و مصر ارتباط تجاری داشت، همچنین در بوشهر و اصفهان نیز شعبی دایر کرده بود و حمل بار سفارشی به این دو شهر بر عهده این تجارتخانه بود. (همان) امتیاز حمل بار تا مقصد به نفع شرکت‌های ایرانی دریافت‌کننده کالا بود چرا که برای شرکت‌های خارجی فقط ۵ درصد گمرکی اعمال می‌شد، این در حالی بود که تجار ایرانی برای حمل بار از هر شهری به شهر مقصد می‌بایست هزینه عبور پرداخت می‌کردند. برای مثال صدور یک بار اسب پنبه انگلیسی به ایران به ارزش ۳۰ تومان برای هر عدل ۵ قران مالیات بدهد. (عیسوی، ۱۳۸۸، ص ۱۲۱) براساس اسناد تجاری اتحادیه کرایه اتومبیل از رشت به تهران برای حمل ۵۰ قطعه ماهی ۸ تومان و ۲ قران بود. (پیوست، سند شماره ۲۶) به این مبلغ هزینه حملی نیز اضافه می‌شد. اما همانطور که در بالا آمد اروپاییان کلاً ۵ درصد حقوق گمرکی پرداخت می‌کردند و بدون مالیات اضافی می‌توانستند کالاهای خود را به هر ناحیه از ایران وارد کنند، پس برای تجار راحت‌تر بود در معاملات تجاری خود با اروپاییان تحویل بازار قرارداد داشته باشند. (پیوست، سند شماره ۱۳ و ۱۴)

در ۶ جون ۱۹۲۹ نامه ای از آلمان و شخصی به نام ساچسیچس به اتحادیه می‌رسد مبنی بر اینکه

در جوف یک صورت کوچکی به زبان فرانسه راجع به سرم، واکسن و اجناس مخصوص اداره‌ها و از شما خواهش می‌کنم تحقیقات لازم را بکنید و برای ما بنویسید اگر چنانچه می‌توانید این اجناس را بفروشید در مملکت خودتان یا ممالک همسایه (پیوست، سند شماره ۲۷)

شرکت‌های دیگری نیز درخواست همکاری با اتحادیه را داشتند و نامه‌های همکاری برای این شرکت ارسال کرده بودند:

- شرکت اسهامی روس و ایران "روس پرس ساخار" (قند روس ایران)

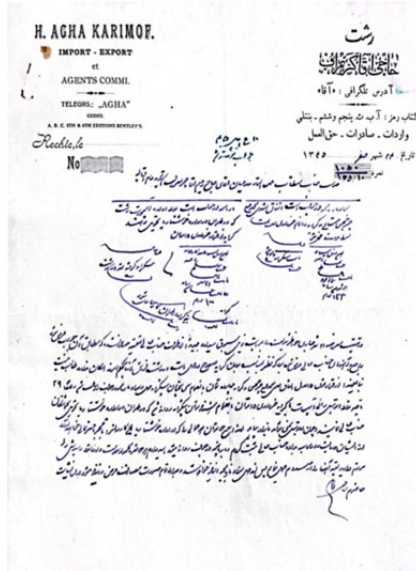
- کمپانی استدلر کازینگ پیشنهاد روده خشک را داشت. (همان)
 - ژوزف رودیتی و کمپانی در منچستر (همان)
 - آورام یاناتوغلو ساکن در باکو که خواهان برقراری روابط تجاری با اتحادیه برای صادرات پنبه بود. (همان)
 - کمپانی بورور به مدیریت مسیو لوی لوستر که به دنبال واردات عطر و دستمال و وسایل تزئینی و نظایر آن به ایران از طریق شرکت اتحادیه بود.
 - ای اف گیراردی تمایل داشت «هرگونه معاملات صرافی و نزول و خرید و فروش سهام و خرید و فروش اجناس و املاک و هرگونه معاملات تجاری را با تجارتخانه اتحادیه انجام دهد. (پیوست، سند شماره ۲۸)
 - شرکت اسجوبر در آلمان لباس‌های بافتنی و پنبه مردانه و زنانه و بچه‌گانه تولید می‌کرد و پیشنهاد داشت اتحادیه نمایندگی فروش محصولات آنها را در ایران بر عهده داشته باشد. (پیوست، سند شماره ۲۹)
- حاج رحیم بارها با شرکت‌های اروپایی برای برقراری روابط تجاری مکاتباتی انجام داد و برای این منظور از پسرانش علی و جعفر که در لندن تحصیل می‌کردند خواست کاتالوگ‌های شرکت‌ها را برای او ارسال کنند. همچنین سعی داشت امتیاز چراغ برق قم، بارفروش و اراک را از دولت بگیرد ولی موافقت نشد (اتحادیه و آقابالازاده، ۱۳۹۸: ص ۲۴۷). کهولت سن حاج رحیم، ادامه ندادن شغل پدر توسط پسرانش علی و جعفر، عدم حمایت دولت از تجار و انحاری شدن تجارت خارجی که در اختیار دولت قرار گرفت از جمله عواملی هستند که باعث شدند شرکت اتحادیه در امور تجاری کم‌رنگ شده به ملکداری روی آورد.

۶. نتیجه‌گیری

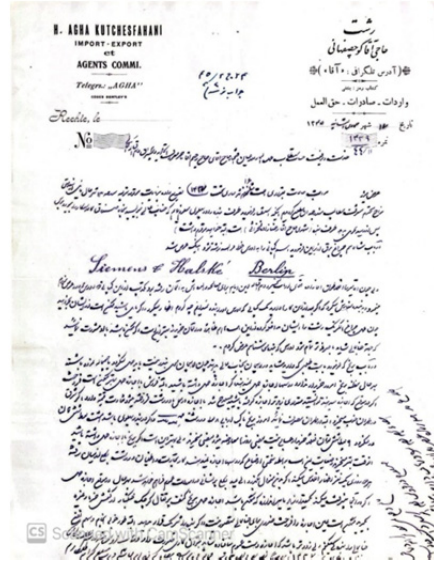
بی‌شک اقتصاد تجاری دوره قاجار متأثر از رویدادهای سیاسی اواخر صفویه و جنگ و شورش‌های داخلی بود. قاجار وارث اقتصادی شدند که بر بنیان کشاورزی و تولیدات صنایع دستی، دامی و تا حدودی بازرگانی و تجارت استوار بود؛ طی جنگ‌های ایران و روس اعطای حقوق گمرکی به تجار روس، تجار و بازرگانان ایرانی را بیش از پیش با مشکل مواجه کرد که البته استقرار نظام سیاسی استبداد ایرانی بر وخامت آن می‌افزود. تجار ایران از حمایت دولت برخوردار نبودند و علاوه بر حقوق گمرکی، برای حمل بار از مبداء تا مقصد موظف بودند در

عبور از شهرهای ایران حقوقی مازاد پرداخت کنند که این بر قیمت مال‌التجاره می‌افزود و قدرت خرید را هم برای تاجر و هم برای خریدار پایین می‌آورد. از این رو ما شاهد آن هستیم که تاجر خود را تحت‌الحمایه یکی از دو دولت روس و یا انگلیس می‌کردند که هم از حقوقی که به آنها تعلق می‌گرفت، بهره ببرند و هم در بسیاری از موارد مال‌التجاره خریداری شده از خارج از ایران را در مقصد تحویل بگیرند تا از پرداخت عوارض شهری نیز معاف باشند. تاجرخانه اتحادیه فعالیت خود را با امور صرافی آغاز کرده بود که کم‌کم وارد امور تجاری شد و البته صدور برات و حواله نیز بخشی از فعالیت آن به شمار می‌رفت. این تاجرخانه اجازه ورود برخی از کالاها را داشت و اگر مال‌التجاره‌ای وارد نمی‌کرد آن جواز را در اختیار تاجران قرار می‌داد که از این حقوق بی‌بهره بودند. این تاجرخانه هم از طریق شمال با روسیه و کشورهای اروپایی روابط تجاری و صرافی داشت و هم از طریق جنوب با هند و انگلیس. تاجرخانه اتحادیه برای نیل به مقصود با تاجر و صرافان متعددی در جای جای مملکت در ارتباط بود و تقریباً در شهرهای مهم تجاری نماینده و همکار تجاری داشت نیز در بخش تجارت و صرافی خارجی فعال بود. تاجر برای تبادل نامه‌ها و کالاهای تجاری از مسیرهایی که طی دوره صفویه به بعد وجود داشت، استفاده می‌کردند. اکثر این مسیرها راه شوسه بود که در مناطق خلوت مرکزی و جنوبی امنیت لازم را نداشت، بسیار اتفاق می‌افتاد نامه‌هایی که توسط چاپار حمل و نقل می‌شد باز می‌شدند و یا به مقصد نمی‌رسیدند و یا آسیبی به اجناس تجاری وارد می‌شد، اعم از اینکه در راه مورد سوء قصد راهزنان قرار گیرد و یا در بنادری مثل بوشهر که لنگرگاهی وجود نداشت و کشتی‌ها مجبور بودند دور از ساحل لنگر بیندازند، اجناس در آب بیفتند، بسته‌بندی آنها خراب شود و مسائلی از این قبیل. راه‌های شوسه داخلی هم معمولاً سنگلاخ و عبور و مرور در آنها به خصوص در فصول بارانی و برفی با مشکلات بسیاری روبرو بود، برای مثال اگر کالاها شیشه‌ای بودند در جاده‌های سنگلاخی آسیب می‌دیدند. تاجر ترجیح می‌دادند کالاها تحویل محل از تاجر اروپایی خریداری کنند البته چون از شرایط بد مسیرهای تجاری ایران اطلاع داشتند کمتر زیر بار چنین قراردادی می‌رفتند. عمده‌ترین مشکلات پیش روی تاجرخانه اتحادیه عدم حمایت دولت از تاجر، نبود راه‌های مناسب و ناامنی جاده‌ها بود.

اسناد



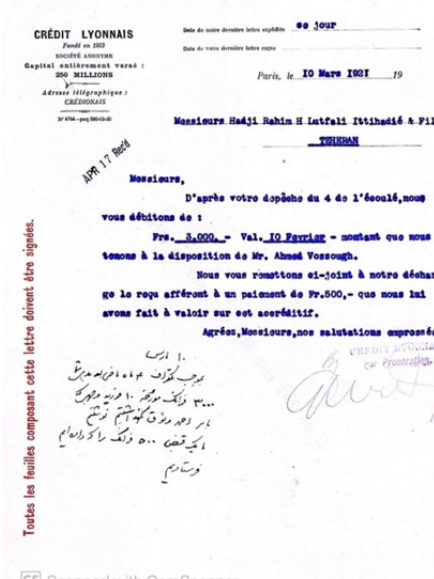
سند شماره ۱



سند شماره ۲

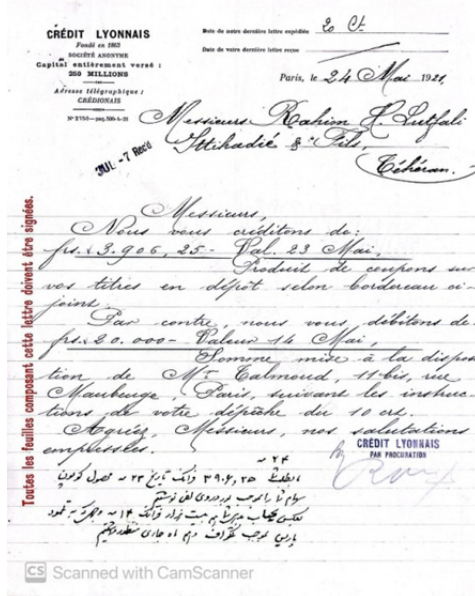


سند شماره ۳

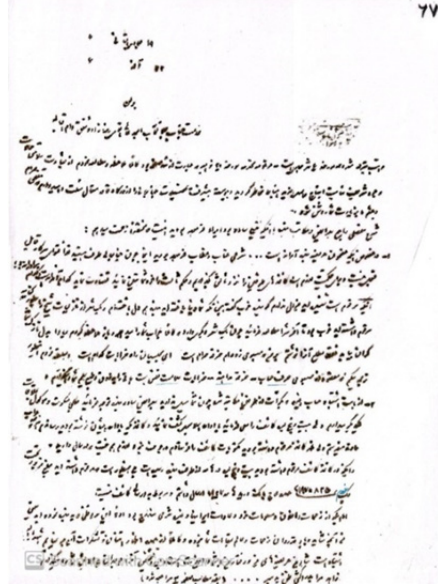


سند شماره ۴

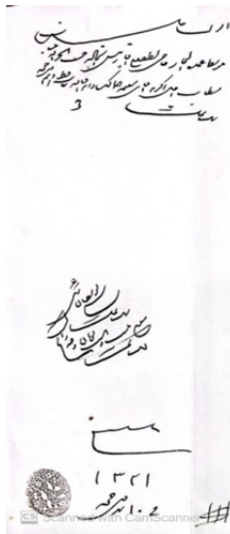
نقش راه‌های دوره قاجار در عملکرد ... (رقیه آقابالا زاده و حسین آبادیان) ۲۷۱



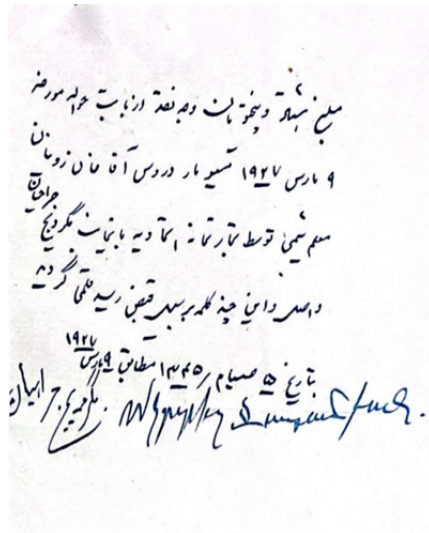
سند شماره ۵



سند شماره ۶



سند شماره ۷



سند شماره ۸

۲۷۲ تحقیقات تاریخ اقتصادی ایران، سال ۱۳، شماره ۱، بهار و تابستان ۱۴۰۳

سند شماره ۹

بسم الله الرحمن الرحيم
 صلح با نصرانیان درین جدید بنایت حاکم
 امیر کبیر صاحب کرامت ایزدیار به سن ۸۸
 در صلح نامه بر تاریخ ۱۳ کوه به تاریخ
 بر وسط جناب سید علی الله صاحب کرامت
 CS Scanned with CamScanner

سند شماره ۱۰

بسم الله الرحمن الرحيم
 صلح نامه
 در این صلح نامه که در تاریخ ۱۳ کوه به تاریخ
 در صلح نامه بر تاریخ ۱۳ کوه به تاریخ
 بر وسط جناب سید علی الله صاحب کرامت
 CS Scanned with CamScanner

سند شماره ۹

سند شماره ۱۰

سند شماره ۱۱

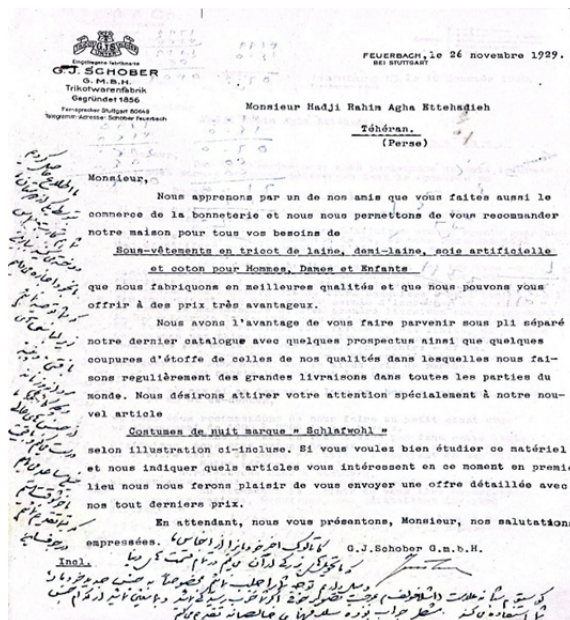
تجارخانه صادق
 ТОРГОВЫЙ ДОМ САДЫКИ ТАВРИЗ
 MAISON DE COMMERCE SABBONI
 FONDÉE EN 1855
 PERSE
 ۱۳۵۰
 در این صلح نامه که در تاریخ ۱۳ کوه به تاریخ
 در صلح نامه بر تاریخ ۱۳ کوه به تاریخ
 بر وسط جناب سید علی الله صاحب کرامت
 CS Scanned with CamScanner

سند شماره ۱۱

سند شماره ۱۲

تاریخ	مبلغ	نوع	ملاحظات
۱۳۰۰	۲۰۰	نقد	...
۱۳۰۱	۳۰۰	نقد	...
۱۳۰۲	۴۰۰	نقد	...
۱۳۰۳	۵۰۰	نقد	...
۱۳۰۴	۶۰۰	نقد	...
۱۳۰۵	۷۰۰	نقد	...
۱۳۰۶	۸۰۰	نقد	...
۱۳۰۷	۹۰۰	نقد	...
۱۳۰۸	۱۰۰۰	نقد	...
۱۳۰۹	۱۱۰۰	نقد	...
۱۳۱۰	۱۲۰۰	نقد	...
۱۳۱۱	۱۳۰۰	نقد	...
۱۳۱۲	۱۴۰۰	نقد	...
۱۳۱۳	۱۵۰۰	نقد	...
۱۳۱۴	۱۶۰۰	نقد	...
۱۳۱۵	۱۷۰۰	نقد	...
۱۳۱۶	۱۸۰۰	نقد	...
۱۳۱۷	۱۹۰۰	نقد	...
۱۳۱۸	۲۰۰۰	نقد	...
۱۳۱۹	۲۱۰۰	نقد	...
۱۳۲۰	۲۲۰۰	نقد	...
۱۳۲۱	۲۳۰۰	نقد	...
۱۳۲۲	۲۴۰۰	نقد	...
۱۳۲۳	۲۵۰۰	نقد	...
۱۳۲۴	۲۶۰۰	نقد	...
۱۳۲۵	۲۷۰۰	نقد	...
۱۳۲۶	۲۸۰۰	نقد	...
۱۳۲۷	۲۹۰۰	نقد	...
۱۳۲۸	۳۰۰۰	نقد	...
۱۳۲۹	۳۱۰۰	نقد	...
۱۳۳۰	۳۲۰۰	نقد	...
۱۳۳۱	۳۳۰۰	نقد	...
۱۳۳۲	۳۴۰۰	نقد	...
۱۳۳۳	۳۵۰۰	نقد	...
۱۳۳۴	۳۶۰۰	نقد	...
۱۳۳۵	۳۷۰۰	نقد	...
۱۳۳۶	۳۸۰۰	نقد	...
۱۳۳۷	۳۹۰۰	نقد	...
۱۳۳۸	۴۰۰۰	نقد	...
۱۳۳۹	۴۱۰۰	نقد	...
۱۳۴۰	۴۲۰۰	نقد	...
۱۳۴۱	۴۳۰۰	نقد	...
۱۳۴۲	۴۴۰۰	نقد	...
۱۳۴۳	۴۵۰۰	نقد	...
۱۳۴۴	۴۶۰۰	نقد	...
۱۳۴۵	۴۷۰۰	نقد	...
۱۳۴۶	۴۸۰۰	نقد	...
۱۳۴۷	۴۹۰۰	نقد	...
۱۳۴۸	۵۰۰۰	نقد	...
۱۳۴۹	۵۱۰۰	نقد	...
۱۳۵۰	۵۲۰۰	نقد	...
۱۳۵۱	۵۳۰۰	نقد	...
۱۳۵۲	۵۴۰۰	نقد	...
۱۳۵۳	۵۵۰۰	نقد	...
۱۳۵۴	۵۶۰۰	نقد	...
۱۳۵۵	۵۷۰۰	نقد	...
۱۳۵۶	۵۸۰۰	نقد	...
۱۳۵۷	۵۹۰۰	نقد	...
۱۳۵۸	۶۰۰۰	نقد	...
۱۳۵۹	۶۱۰۰	نقد	...
۱۳۶۰	۶۲۰۰	نقد	...
۱۳۶۱	۶۳۰۰	نقد	...
۱۳۶۲	۶۴۰۰	نقد	...
۱۳۶۳	۶۵۰۰	نقد	...
۱۳۶۴	۶۶۰۰	نقد	...
۱۳۶۵	۶۷۰۰	نقد	...
۱۳۶۶	۶۸۰۰	نقد	...
۱۳۶۷	۶۹۰۰	نقد	...
۱۳۶۸	۷۰۰۰	نقد	...
۱۳۶۹	۷۱۰۰	نقد	...
۱۳۷۰	۷۲۰۰	نقد	...
۱۳۷۱	۷۳۰۰	نقد	...
۱۳۷۲	۷۴۰۰	نقد	...
۱۳۷۳	۷۵۰۰	نقد	...
۱۳۷۴	۷۶۰۰	نقد	...
۱۳۷۵	۷۷۰۰	نقد	...
۱۳۷۶	۷۸۰۰	نقد	...
۱۳۷۷	۷۹۰۰	نقد	...
۱۳۷۸	۸۰۰۰	نقد	...
۱۳۷۹	۸۱۰۰	نقد	...
۱۳۸۰	۸۲۰۰	نقد	...
۱۳۸۱	۸۳۰۰	نقد	...
۱۳۸۲	۸۴۰۰	نقد	...
۱۳۸۳	۸۵۰۰	نقد	...
۱۳۸۴	۸۶۰۰	نقد	...
۱۳۸۵	۸۷۰۰	نقد	...
۱۳۸۶	۸۸۰۰	نقد	...
۱۳۸۷	۸۹۰۰	نقد	...
۱۳۸۸	۹۰۰۰	نقد	...
۱۳۸۹	۹۱۰۰	نقد	...
۱۳۹۰	۹۲۰۰	نقد	...
۱۳۹۱	۹۳۰۰	نقد	...
۱۳۹۲	۹۴۰۰	نقد	...
۱۳۹۳	۹۵۰۰	نقد	...
۱۳۹۴	۹۶۰۰	نقد	...
۱۳۹۵	۹۷۰۰	نقد	...
۱۳۹۶	۹۸۰۰	نقد	...
۱۳۹۷	۹۹۰۰	نقد	...
۱۳۹۸	۱۰۰۰۰	نقد	...
۱۳۹۹	۱۰۱۰۰	نقد	...
۱۴۰۰	۱۰۲۰۰	نقد	...
۱۴۰۱	۱۰۳۰۰	نقد	...
۱۴۰۲	۱۰۴۰۰	نقد	...
۱۴۰۳	۱۰۵۰۰	نقد	...
۱۴۰۴	۱۰۶۰۰	نقد	...
۱۴۰۵	۱۰۷۰۰	نقد	...
۱۴۰۶	۱۰۸۰۰	نقد	...
۱۴۰۷	۱۰۹۰۰	نقد	...
۱۴۰۸	۱۱۰۰۰	نقد	...
۱۴۰۹	۱۱۱۰۰	نقد	...
۱۴۱۰	۱۱۲۰۰	نقد	...
۱۴۱۱	۱۱۳۰۰	نقد	...
۱۴۱۲	۱۱۴۰۰	نقد	...
۱۴۱۳	۱۱۵۰۰	نقد	...
۱۴۱۴	۱۱۶۰۰	نقد	...
۱۴۱۵	۱۱۷۰۰	نقد	...
۱۴۱۶	۱۱۸۰۰	نقد	...
۱۴۱۷	۱۱۹۰۰	نقد	...
۱۴۱۸	۱۲۰۰۰	نقد	...
۱۴۱۹	۱۲۱۰۰	نقد	...
۱۴۲۰	۱۲۲۰۰	نقد	...
۱۴۲۱	۱۲۳۰۰	نقد	...
۱۴۲۲	۱۲۴۰۰	نقد	...
۱۴۲۳	۱۲۵۰۰	نقد	...
۱۴۲۴	۱۲۶۰۰	نقد	...
۱۴۲۵	۱۲۷۰۰	نقد	...
۱۴۲۶	۱۲۸۰۰	نقد	...
۱۴۲۷	۱۲۹۰۰	نقد	...
۱۴۲۸	۱۳۰۰۰	نقد	...
۱۴۲۹	۱۳۱۰۰	نقد	...
۱۴۳۰	۱۳۲۰۰	نقد	...
۱۴۳۱	۱۳۳۰۰	نقد	...
۱۴۳۲	۱۳۴۰۰	نقد	...
۱۴۳۳	۱۳۵۰۰	نقد	...
۱۴۳۴	۱۳۶۰۰	نقد	...
۱۴۳۵	۱۳۷۰۰	نقد	...
۱۴۳۶	۱۳۸۰۰	نقد	...
۱۴۳۷	۱۳۹۰۰	نقد	...
۱۴۳۸	۱۴۰۰۰	نقد	...
۱۴۳۹	۱۴۱۰۰	نقد	...
۱۴۴۰	۱۴۲۰۰	نقد	...
۱۴۴۱	۱۴۳۰۰	نقد	...
۱۴۴۲	۱۴۴۰۰	نقد	...
۱۴۴۳	۱۴۵۰۰	نقد	...
۱۴۴۴	۱۴۶۰۰	نقد	...
۱۴۴۵	۱۴۷۰۰	نقد	...
۱۴۴۶	۱۴۸۰۰	نقد	...
۱۴۴۷	۱۴۹۰۰	نقد	...
۱۴۴۸	۱۵۰۰۰	نقد	...
۱۴۴۹	۱۵۱۰۰	نقد	...
۱۴۵۰	۱۵۲۰۰	نقد	...
۱۴۵۱	۱۵۳۰۰	نقد	...
۱۴۵۲	۱۵۴۰۰	نقد	...
۱۴۵۳	۱۵۵۰۰	نقد	...
۱۴۵۴	۱۵۶۰۰	نقد	...
۱۴۵۵	۱۵۷۰۰	نقد	...
۱۴۵۶	۱۵۸۰۰	نقد	...
۱۴۵۷	۱۵۹۰۰	نقد	...
۱۴۵۸	۱۶۰۰۰	نقد	...
۱۴۵۹	۱۶۱۰۰	نقد	...
۱۴۶۰	۱۶۲۰۰	نقد	...
۱۴۶۱	۱۶۳۰۰	نقد	...
۱۴۶۲	۱۶۴۰۰	نقد	...
۱۴۶۳	۱۶۵۰۰	نقد	...
۱۴۶۴	۱۶۶۰۰	نقد	...
۱۴۶۵	۱۶۷۰۰	نقد	...
۱۴۶۶	۱۶۸۰۰	نقد	...
۱۴۶۷	۱۶۹۰۰	نقد	...
۱۴۶۸	۱۷۰۰۰	نقد	...
۱۴۶۹	۱۷۱۰۰	نقد	...
۱۴۷۰	۱۷۲۰۰	نقد	...
۱۴۷۱	۱۷۳۰۰	نقد	...
۱۴۷۲	۱۷۴۰۰	نقد	...
۱۴۷۳	۱۷۵۰۰	نقد	...
۱۴۷۴	۱۷۶۰۰	نقد	...
۱۴۷۵	۱۷۷۰۰	نقد	...
۱۴۷۶	۱۷۸۰۰	نقد	...
۱۴۷۷	۱۷۹۰۰	نقد	...
۱۴۷۸	۱۸۰۰۰	نقد	...
۱۴۷۹	۱۸۱۰۰	نقد	...
۱۴۸۰	۱۸۲۰۰	نقد	...
۱۴۸۱	۱۸۳۰۰	نقد	...
۱۴۸۲	۱۸۴۰۰	نقد	...
۱۴۸۳	۱۸۵۰۰	نقد	...
۱۴۸۴	۱۸۶۰۰	نقد	...
۱۴۸۵	۱۸۷۰۰	نقد	...
۱۴۸۶	۱۸۸۰۰	نقد	...
۱۴۸۷	۱۸۹۰۰	نقد	...
۱۴۸۸	۱۹۰۰۰	نقد	...
۱۴۸۹	۱۹۱۰۰	نقد	...
۱۴۹۰	۱۹۲۰۰	نقد	...
۱۴۹۱	۱۹۳۰۰	نقد	...
۱۴۹۲	۱۹۴۰۰	نقد	...
۱۴۹۳	۱۹۵۰۰	نقد	...
۱۴۹۴	۱۹۶۰۰	نقد	...
۱۴۹۵	۱۹۷۰۰	نقد	...
۱۴۹۶	۱۹۸۰۰	نقد	...
۱۴۹۷	۱۹۹۰۰	نقد	...
۱۴۹۸	۲۰۰۰۰	نقد	...
۱۴۹۹	۲۰۱۰۰	نقد	...
۱۵۰۰	۲۰۲۰۰	نقد	...
۱۵۰۱	۲۰۳۰۰	نقد	...
۱۵۰۲	۲۰۴۰۰	نقد	...
۱۵۰۳	۲۰۵۰۰	نقد	...
۱۵۰۴	۲۰۶۰۰	نقد	...
۱۵۰۵	۲۰۷۰۰	نقد	...
۱۵۰۶	۲۰۸۰۰	نقد	...
۱۵۰۷	۲۰۹۰۰	نقد	...
۱۵۰۸	۲۱۰۰۰	نقد	...
۱۵۰۹	۲۱۱۰۰	نقد	...
۱۵۱۰	۲۱۲۰۰	نقد	...
۱۵۱۱	۲۱۳۰۰	نقد	...
۱۵۱۲	۲۱۴۰۰	نقد	...
۱۵۱۳	۲۱۵۰۰	نقد	...
۱۵۱۴	۲۱۶۰۰	نقد	...
۱۵۱۵	۲۱۷۰۰	نقد	...
۱۵۱۶	۲۱۸۰۰	نقد	...
۱۵۱۷	۲۱۹۰۰	نقد	...
۱۵۱۸	۲۲۰۰۰	نقد	...
۱۵۱۹	۲۲۱۰۰	نقد	...
۱۵۲۰	۲۲۲۰۰	نقد	...
۱۵۲۱	۲۲۳۰۰	نقد	...
۱۵۲۲	۲۲۴۰۰	نقد	...
۱۵۲۳	۲۲۵۰۰	نقد	...
۱۵۲۴	۲۲۶۰۰	نقد	...
۱۵۲۵	۲۲۷۰۰	نقد	...
۱۵۲۶	۲۲۸۰۰	نقد	...
۱۵۲۷	۲۲۹۰۰	نقد	...
۱۵۲۸	۲۳۰۰۰	نقد	...
۱۵۲۹	۲۳۱۰۰	نقد	...
۱۵۳۰	۲۳۲۰۰	نقد	...
۱۵۳۱	۲۳۳۰۰	نقد	...

نقش راه‌های دوره قاجار در عملکرد ... (رقیه آقابالا زاده و حسین آبادیان) ۲۷۷



سند شماره ۲۹

پی‌نوشت‌ها

۱. حاجی آقا کوچصفهانی معروف به کریم‌اف داماد میرزا خلیل رفیع، اولین شهردار رشت بود، کریم‌اف تاجر رشت و با تاجر باکو در ارتباط بود، وی اولین کسی بود که تلفن را به رشت آورد.
۲. پارچه سفید پنبه‌ای لطیف‌تر از کرباس و شبیه متقال

کتاب‌نامه

- اتحادیه، منصوره (نظام مافی) و سعید روحی، (۱۳۹۵)، صراف و صرافها (منتخبی از اسناد رحیم اتحادیه)، تهران، نشر تاریخ ایران.
- اتحادیه، منصوره (نظام مافی) و رقیه آقابالا زاده، (۱۳۹۸)، تجار و تجارت (منتخبی از اسناد تجارتخانه اتحادیه)، تهران، نشر تاریخ
- اتحادیه، منصوره (نظام مافی)، (۱۳۷۷)، اینجا تهران است (مجموعه نقلات درباره تهران ۱۳۴۴ - ۱۲۶۹ ق) تهران، نشر تاریخ ایران.
- اشرف، احمد، (۱۳۵۹)، موانع رشد سرمایه‌داری در ایران، دوره قاجار، تهران، زمینه

- بانک ملی ایران، (۱۳۳۸)، تاریخچه سی ساله بانک ملی ایران، تهران.
- ترابی فارسانی، سهیلا، (۱۳۸۴)، تجار مشروطیت و دولت مدرن، تهران، نشر تاریخ ایران.
- جمالزاده، محمدعلی، (۱۳۶۲)، گنج شایگان (اوضاع اقتصادی ایران در ابتدای قرن بیستم)، تهران، کتاب تهران.
- بروجنی، ضرغام، (۱۳۵۰)، دولت‌های ایران از آغاز مشروطیت، اداره کل قوانین.
- سالور، حسینقلی میرزا، خاطرات روزانه شاهزاده حسینقلی میرزا سالور، دفترچه شانزدهم، در دست چاپ
- سپهر، احمدعلی، (۱۳۶۲)، ایران در جنگ بزرگ (۱۹۱۸ - ۱۹۱۴م)، تهران، ادیب.
- سعادت کازرونی، محمدحسین، (۱۳۹۰)، تاریخ بوشهر، تهران، مرکز پژوهشی میراث مکتوب.
- شمیم، علی اصغر، (۱۳۸۷)، ایران در دوره سلطنت قاجار، تهران، انتشارات بهزاد.
- عیسوی، چارلز فیلیپ، (۱۳۸۸)، تاریخ اقتصادی ایران (عصر قاجار، ۱۳۳۲ - ۱۲۱۵ق)، ترجمه: یعقوب آژند، تهران، گسترده.
- فراهانی، حسن، (۱۳۸۵)، روزشمار تاریخ معاصر ایران، ۲ ج، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهشهای سیاسی.
- فوریه، ژوانس، (۱۳۸۵)، سه سال در دربار ایران (از ۱۳۰۶-۱۳۰۹ قمری)، تهران، نشر علم،
- کرزن، جورج ناتانیل، (۱۳۶۲)، ایران و قضیه ایران، ترجمه: وحید مازندرانی، تهران، وزارت فرهنگ و آموزش عالی، انتشارات علمی و فرهنگی
- مرسلوند، حسن، (۱۳۷۶)، زندگینامه رجال مشاهیر ایران، تهران، الهام
- مستوفی، حمدالله، (۱۳۴۳)، شرح زندگانی من (تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه)، تهران، زوار
- ملکونوف، (۱۳۶۳)، سفرنامه ایران و روسیه، تهران، دنیای کتاب

اسناد

مجموعه اسناد شخصی شرکت خانواده اتحادیه

مقالات

- حسینی، سیدرحمان، نقش شرکت‌های تجاری ایران و روسیه در اقتصاد دوران قاجار، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، شماره ۴۱
- والی نژاد، مرتضی، ویژگی‌ها و کارکردهای موسسه های صرافی، در: بانک و اقتصاد، ش: ۳۶