

## منابع اقتصادی و سیاسی روسیه و انگلستان در راه سازی شوسه در ایران دوره قاجار

مهدی وزین افضل<sup>۱</sup>

### چکیده

دولتهای روس و انگلیس به عنوان قدرت‌های جهان در قرن نوزدهم، راه را به عنوان ابزاری برای تسلط سیاسی، اقتصادی، نظامی و فرهنگی خود در ایران تصور می‌کردند. به همین دلیل امتیازات گسترده‌ای در زمینه راه‌سازی از ایران در شمال و جنوب گرفتند. مفاد اکثر این امتیازات کمتر مورد بررسی قرار گرفته است. روس‌ها و انگلیسی‌ها در راه‌سازی از وسایل مدرن استفاده کردند و متخصصین خود را به داخل ایران آوردند که این عوامل به توسعه راه‌سازی در ایران کمک کرد؛ ولی از جهت دیگر مسیرهای راه‌سازی را بر دولت ایران تحمیل کردند و به تدریج تسلط سیاسی خود را بر راه‌های ایران افزایش دادند.

به طور کلی روند راه‌سازی در دوره قاجار وارد مرحله جدیدی شد و از نظر کمی، جاده‌های اصلی ایران رشد چشمگیری پیدا کرد. ولی در مقام مقایسه، صنعت راه‌سازی ایران نسبت به همسایگان خود از جمله عثمانی با کندی پیش رفت که دخالت قدرت‌های خارجی و نبود عزم جدی داخلی در آن بی‌تاثیر نبود. بنابر اهمیت موضوع، این مقاله قصد آن دارد تا مسائل مختلف پیرامون راه‌سازی شوسه در نیمه دوم قاجار را با تکیه بر اسناد مورد بررسی قرار دهد. زیرا منابع سفرنامه‌ای بسیار گذرا به روند جاده‌سازی پرداخته‌اند و اسناد می‌تواند اطلاعات فراوانی در مورد راه‌سازی این دوره در اختیار قرار دهد. در این بین، اسناد انگلیسی کمپانی‌های راه‌سازی در ایران به خصوص کمپانی برادران لینچ از اهمیت بالایی برخوردار است.

**واژه‌های کلیدی:** روسیه، انگلستان، شوسه، قاجار، توسعه، دخالت سیاسی و نظامی

<sup>۱</sup>. عضو هیئت علمی گروه تاریخ دانشگاه جیرفت. Dr.mahdivazin@gmail.com

## **The Economic and Political Benefits of Russia and England on the Road to Iran in the Qajar Period**

### **Abstract**

The Russian and British governments, as world powers in the nineteenth century, considered the road as a tool for their political, economic, military and cultural domination in Iran. For this reason, they took widespread advantages in the field of road construction from Iran in the north and south. The content of the most of these advantages have been less studied. The Russians and the British used modern equipment to construct roads and brought their own experts into Iran, which contributed to the development of road construction in Iran. However, they imposed the direction of the roads to Iranian government and gradually began to expand their political dominance over the roads. In general, the road construction process entered a new phase in the Qajar period, and the main roads of Iran have significantly grown. But as a comparison, the rate of constructions was lower in Iran compared to the neighbors, including the Ottomans due to the interference of foreign powers and the lack of serious determinations. Due to the importance of the issue, this paper aimed to examine various issues surrounding road construction in the second half of Qajar based on exciting documents. The references are very superficial and thus the documents can provide a lot of information about the construction of the roads. In this regard, the documents of English companies in Iran, especially the Lynch Brothers Company, are of great importance.

**Keywords:** Russia, England, chussee, Qajar, development, political and military interference

## روس‌ها و راه‌سازی شوسه

شرایط سیاسی جهان در نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی، به نفع سه قدرت اروپایی یعنی انگلستان، فرانسه و روسیه در جریان بود. روس‌ها از لحاظ جغرافیایی در منطقه‌ای قرار داشتند که شمال آنها ناحیه سردسیر قرار داشت که ارزش چندانی برای آنها نداشت. در غرب روسیه، دولت عثمانی با تسلط با کرانه‌های دریای سیاه، تجارت و اقتصاد منطقه را در دست داشت و روس‌ها سعی می‌کردند با نفوذ در این منطقه موقعیت خود را استحکام ببخشند. (مجدالملک، ۱۳۸۸: ۶۵۰-۶۰۰؛ خطی ۲، ش ۱۲: ۱۴۲۵-۱۴۲۴) در جنوب روسیه، منطقه قفقاز، دریای خزر و ایران قرار داشت. بعد از معاهده‌های دوران فتحعلیشاه، روس‌ها نفوذ قابل ملاحظه‌ای در شمال ایران به دست آورده بودند و با منضم کردن منطقه قفقاز، بر منطقه وسیعی دست یافته بودند که ارزش اقتصادی و استراتژیک بالایی داشت. در این ناحیه راه‌هایی وجود داشت که از طریق آن روسیه به دریای سیاه، دریای خزر، ایران، اروپا و عثمانی پیوند می‌خورد. تسلط بر این راه‌ها به معنای نفوذ هرچه بیشتر اقتصادی و نظامی در منطقه بود و رقابت شدیدی میان دولت روسیه و عثمانی بر سر این راه‌ها در جریان بود.

دو نکته در مورد راه‌های قفقاز در رابطه با ایران وجود داشت که برای ادامه بحث حائز اهمیت است. اول اینکه روس‌ها اگر می‌توانستند راه‌های مفیدی در قفقاز ایجاد کنند و این راه‌ها را به شمال ایران گسترش دهند، تسلط همه جانبه‌ای بر ایران به دست می‌آوردند. نکته دوم قدرت انگلیسی‌ها در منطقه جنوب ایران و خلیج فارس و هند بود. روس‌ها سعی داشتند با ایجاد راه‌هایی در ایران، قدرت خود را تا خلیج فارس گسترش دهند و انگلیسی‌ها را تحت فشار قرار دهند. در غرب روس‌ها سعی می‌کردند با تصرف سوریه و عراق، از طریق ساخت راهی که از آن به عنوان «راه فرات» یاد می‌کردند، بتوانند به خلیج فارس دسترسی پیدا کنند و منافع فرانسه و انگلستان را در منطقه زیر سیطره خود درآوردند. انگلیسی‌ها و فرانسوی‌ها به دنبال تسلط کامل بر تنگه سوئز مصر بودند ولی این تنگه به لحاظ استراتژیک محل مناسبی برای شرایط سیاسی دشوار نبود. به همین دلیل انگلیسی‌ها برنامه «راه فرات» را نیز در سر داشتند تا بدین ترتیب بتوانند با ایجاد راه‌آهنی سراسری، دریای مدیترانه را به فرات وصل کنند و از آنجا با تسلط بر رود کارون، از لحاظ سیاسی و نظامی و تجاری در منطقه نفوذ خود را گسترش دهند. (Mcdoull, 1905: 128) آنان همچنین می‌توانستند با اتصال راه فرات به غرب ایران و از آنجا به تهران و جنوب ایران، بخش وسیعی از غرب و جنوب ایران را به زیر سلطه خود در آورند.

این دو سیاست کلی روس‌ها در قرن نوزدهم در مورد راه‌سازی ایران بود ولی مشکلاتی نیز بر سر راه این سیاست وجود داشت. انگلیسی‌ها نیز نقشه‌هایی در سر داشتند تا بتوانند از پیشروی روس‌ها جلوگیری کنند و همچنین بین سیاستمداران و سرمایه‌داران و نظامیان اختلاف سلیقه‌های زیادی

در مورد چگونگی نفوذ در ایران، مسیرهای راه‌سازی و تعامل با انگلستان وجود داشت که در ادامه به آنها خواهیم پرداخت.

در شرق روسیه منطقه بزرگ آسیای میانه قرار داشت که روس‌ها را به چین و شمال افغانستان پیوند می‌داد. از لحاظ اقتصادی، آسیای میانه مرکز مهمی برای تجارت کالا و فروش محصولات کشاورزی به شمار می‌رفت و اگر روسیه بر آن تسلط پیدا می‌کرد، تجارت این ناحیه دگرگون می‌شد و به کلی تغییر پیدا می‌کرد به گونه‌ای که استعمال اجناس روسی در آسیای میانه رو به فزونی گذاشته می‌شد. (پاشینو، ۱۳۷۲: ۲۶۷ - ۲۶۶) در ضمن وجود بازرگانان چین در منطقه نوید یک بازار فوق العاده برای روس‌هایی داشت که به سرعت مراحل صنعتی شدن خود را دنبال می‌کردند. اما از نظر سیاسی، آسیای میانه منطقه مهمی برای جولان نظامیان روسیه بود. انگلستان در آنجا قدرتی نداشت و روسیه تنها با دسته‌های پراکنده از ترکمانان مواجه بود که در مقابل ارتش روسیه کاری نمی‌توانستند از پیش ببرند. روس‌ها سعی داشتند با تصرف آسیای میانه و شمال افغانستان، از طریق دروازه هرات به شمال هند نفوذ کنند و انگلستان را تحت فشار قرار دهند. (عشقی، ۱۳۵۳: ۴۷-۴۸)

همه این برنامه‌ها بدون راه ممکن نبود. صنعت راه‌سازی مدرن که در انگلستان شروع شده بود، به سرعت وارد روسیه شد و روس‌ها اقداماتی جهت شوسه کردن راه‌های بازرگانی خود انجام دادند. این راه‌ها به سرعت ساخته شد، پلهای زیادی زده شدند، مرداب‌ها خشکانده شدند و ایستگاههای راهداری متعددی تاسیس گشتند. (سند، ک ۱۰۳، ش ۵۱۷) کشیدن راه‌آهن نیز از دیگر برنامه‌های دولت روسیه بود و آنها طرح‌های بلندپروازانه‌ای جهت احداث راه‌آهن ترتیب دادند به طوری که تا سال ۱۳۰۰هـ/ق ۱۸۸۳م، روس‌ها از لحاظ ساختن راه شوسه و راه‌آهن بسیار پیشرفت کرده بودند و سیاحان خارجی وقتی ایران را با روسیه مقایسه می‌کردند، تفاوت چشمگیری بین آنها مشاهده می‌کردند. (فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۲۹۲)

تزارها ابتدا علاقه شدیدی به توسعه راه‌های منطقه قفقاز و آسیای میانه از خود نشان دادند و طرح‌هایی نیز برای پیوند این راه‌ها به شمال ایران ارائه دادند. آنان قصد داشتند با پیوند روسیه به منطقه قفقاز به خاک عثمانی نزدیک شوند و در آسیای میانه با سرکوب ترکمن‌ها، راه‌سازی خود را تا شمال افغانستان گسترش دادند. آنها چنین تبلیغ می‌کردند که با توسعه راه‌سازی توسط آنان، سرزمینهای زیادی از فقر و تنگدستی نجات پیدا کرده‌اند و شهرهایی در آسیای میانه و قفقاز به واسطه ساخت راه‌آهن و راه شوسه، از لحاظ تجاری و اقتصادی و فرهنگی رشد قابل ملاحظه‌ای داشته‌اند. (خطی ۱، ش ۱۰: برگ ۳۵؛ اختر، ش ۴۲: س ۱۳) در شرق آنها بعد از الحاق آخال به قلمرو خود و امضای معاهده آخال با ایران در سال ۱۲۹۸هـ/ق ۱۸۸۱م، از این پس مسیر طبیعی خود را به سمت مرو در پیش گرفتند و تفوق خود را بر خراسان و آسیای مرکزی را با ساختن راه‌آهن ماورای خزر به دست آوردند. ساخت این راه‌آهن از سال ۱۳۰۲هـ/ق ۱۸۸۵م، شروع و بعد از

گذشتن از مرو، آمودریا، سمرقند، در سال ۱۳۰۵هـ.ق/۱۸۸۸م، به تاشکند رسید. (Dobson, 1890: 45-93) این اقدامات روس‌ها به مراتب باعث شکایت انگلیسی‌ها شد و در مجلس انگلستان راه حل‌های مختلفی برای جلوگیری از این نفوذ ارائه شد که مهمترین آن راه حل دیپلماتیک و گفتگوی مستقیم با روسیه برای راضی نگه داشتن این کشور بود. ولی روسیه برای ضربه زدن به انگلستان از طریق جنوب ایران و یا شمال افغانستان مصمم بود (117 Kazemzadeh, 1957).

### سیاست‌های راه‌سازی روسیه در ایران از نفوذ تا تسلط

حال که این راه‌ها به شمال ایران رسیده بود، روس‌ها بر آن بودند تا این راه‌ها را در ایران امتداد دهند. ایجاد راهی تجاری در ایران که بتوان از طریق آن زمینه‌های توسعه اقتصادی و تجاری را با ایران فراهم نموده (خطی ۱، ش ۱۰: برگ ۹۸) و در مواقع لازم کارکرد نظامی و سیاسی داشته باشد، همواره مورد علاقه و مطالعه سیاست‌مداران، اقتصاددانان و نظامیان روس قرار داشت. آنان قصد داشتند راه آسیای میانه را به خراسان و راه قفقاز را به شمال ایران پیوند بدهند. ولی سد محکم انگلیسی‌ها مانع این کار می‌شد و می‌توان گفت برنامه راه‌سازی در ایران، از این زمان به بعد تبدیل به یک بازی دوگانه میان انگلستان و روسیه گردید و ایران در قبال این بازی، صدمات جبران ناپذیری را دریافت کرد. این بازی مختص به ایران نبود بلکه کشمکش بر سر منافع دو قدرت مذکور در نقاط مختلف جهان بود. در خاک عثمانی نیز مقوله راه‌سازی به عنوان یکی از دلایل نگرانی مسکو و لندن مطرح شده بود. هر دو دولت روسیه و انگلستان، در پروژه‌های راه‌سازی عثمانی نیز دخالت می‌کردند چنانکه در سال ۱۳۱۵هـ.ق / ۱۸۹۸م، یک شرکت روسی پیشنهاد ساختن راه‌آهنی از طرابلس سوریه تا یکی از بنادر خلیج فارس را دادند که دارای دو شعبه باشد و به بغداد و خانقین منتهی شود ولی عبدالحمید دوم سلطان عثمانی این پیشنهاد را نپذیرفت. (فرامرزی، ۱۳۴۶: ۳۸)

از نظر بازرگانی، مشکلی که بازرگانان و سرمایه داران روسی در ایران با آن مواجه بودند، رقابت اروپائیان بود که از راه قفقاز تا شمال ایران در ارتباط بودند. روس‌ها کنترل تجارت راه از پوتی به ایروان و تبریز و همچنین راه باتوم به ایروان و تبریز را در اختیار داشتند. راه طرابوزان به تبریز، راه مهمی برای جابه‌جایی کالا از کشورهای اروپایی بود و این مسیر پرتردد، درآمد خوبی را متوجه بازرگانان اروپایی می‌کرد (اوبن، ۱۳۶۲: ۱۳۵) دولت روسیه بعد از تکمیل کردن راه‌های شوسه قفقاز و راه‌آهن تفلیس، تصمیم گرفت تا تجارت راه طرابوزان را از آن خود کند. در شورای سلطنتی روسیه، بعضی از اقتصاددانان معتقد بودند که اگر بر روی کالاهایی که به قفقاز وارد و از آنجا راهی ایران و سایر کشورها می‌شوند، از همان دروازه ورودی قفقاز گمرک قرار داده شود و مالیات بر آن

کالاها بسته شود، هم دولت روسیه درآمد زیادی از این راه خواهد داشت و هم تجارت انواع کالا در منطقه و ایران در اختیار بازرگانان روس قرار خواهد گرفت. ایرمولف نایب السلطنه روسیه و نسلرود وزیر امور خارجه روسیه از منتقدین چنین تصمیمی بودند. این تصمیم از سال ۱۲۴۶ تا ۱۲۶۲ هـ.ق/۱۸۳۱ تا ۱۸۴۶ م، عملیاتی شد و کالاهای اروپایی که از قفقاز می‌گذشت به دولت روسیه هزینه گمرک پرداخت می‌کردند. این سیاست باعث تقلیل ورود کالاهای اروپایی به ایران شد و ضررهای زیادی به تجار ایرانی وارد کرد. انتقادات بعضی از سیاستمداران باعث آزادی مجدد تجارت و برداشتن محدودیت‌های گمرکی شد ولی نتیجه آن ورود کالاهای زیادی از اروپا به ایران و آسیای میانه بود که باعث می‌شد روس‌ها به نفع شرکتهای اروپایی دیگر بازار شمال ایران را از دست بدهند. ارزش کل کالاهایی که در زمان آزادی ترانزیت وارد ایران شد، ۷/۸ میلیون روبل در مقابل کالاهای روسیه به ارزش ۳/۹ میلیون روبل بود. این آمار نشان می‌داد با آزادی مسیرهای حمل و نقل، اروپائیان دو برابر روسیه به ایران کالا وارد کرده‌اند. وزارت دارائی روسیه مجدد از سال ۱۳۰۰ هـ.ق/۱۸۸۳ م، قوانین سخت گمرکی بر روی کالاهای وارداتی را برقرار کرد. (Baddeley,

1921: 78)

این قوانین نه تنها باعث رونق راه طرابوزان نشد، بلکه تجار اروپایی راه تنگه سوئز به خلیج فارس و راه بغداد به کرمانشاه و همدان را برای دور زدن گمرک روسیه در پیش گرفتند که نتیجه آن تقویت نفوذ بازرگانی انگلیسی‌ها در جنوب و غرب ایران بود. روسیه تدابیر جدیدتری برای راه‌های منتهی به ایران در نظر گرفت. روس‌ها از ورود قاچاق کالاها به دریای خزر جلوگیری کردند، جایزه صادرات برقرار کردند و راه‌های شوسه منتهی به شمال ایران و راه آهن منتهی به آسیای میانه را تکمیل کردند. مجموع این عوامل باعث ارزانتر شدن هزینه حمل و نقل و استقبال بازرگانان روسی از این شرایط شد. نقشه‌های روسیه برای تجارت در شمال ایران به نوبه خود پاسخ داد و روس‌ها توانستند نفوذ اقتصادی و تجاری خود در سواحل ایران و خراسان را به چندین برابر نسبت به سال‌های قبل برسانند. از طرفی صادرات کالاهای روسی به شمال ایران افزایش چشمگیری پیدا کرد. روس‌ها نقشه‌های درازمدتی برای نفوذ سیاسی و اقتصادی خود در ایران با تکیه بر راه‌سازی داشتند و از آنجایی که روس‌ها نفوذ اقتصادی را بر پایه نفوذ سیاسی برنامه‌ریزی کرده بودند، سیاست آنها در حال نزدیک شدن به واقعیت بود. روس‌ها قصد داشتند با نفوذ در خراسان این ایالت را به عنوان جایگاهی برای ورود به شمال افغانستان و ضربه زدن به هند قرار دهند. (کرزن،

۱۳۶۲، ج ۱: ۱۰۷)

از نظر سیاسی، مخالفت با امتیاز رویترا، اولین واکنش جدی سیاسی دولت روسیه به راه‌سازی انگلیسی‌ها در ایران بود. آنها به شدت از مسیر راه‌سازی رویترا که قرار بود دریای خزر را به خلیج فارس پیوند دهد ناراضی بودند. روسیه در قبال این امتیاز، بر سر دو راهی قرار داشت. از نظر تجاری، صنعتگران و تجار روسیه می‌خواستند تا هزینه حمل و نقل به ایران ارزان شود و از طرف

دیگر دولت روسیه می‌ترسید با ایجاد راه و پیوند دریای خزر به خلیج فارس، رقبای خارجی همچون انگلستان و آلمان، کالاهای ارزانتر و مرغوبتر خود را روانه بازار ایران و قفقاز و حتی خود روسیه کنند و این ضربه سختی برای دولت روسیه بود که از نظر صنایع ضعیفتر از رقبای خود بود. از نظر سیاسی و نظامی نیز راه می‌توانست دسترسی رقبای او را به خاک روسیه آسانتر کند. پس روس‌ها متقاعد شدند تا زمانی که به قدری قدرت ندارند که بتوانند نفوذ خود را در ایران به نحوی گسترش دهند که از همان خلیج فارس نگذارند مشکلی برای منافع روسیه ایجاد شود، دست به ایجاد راه نزنند. به همین دلیل سیاست روس‌ها در ایران و در شمال ترکیه، بر عدم ایجاد راه متمرکز شد. (فرچلینگ، ۱۳۶۲: ۲۸۰-۲۷۹)

روسیه از طرفی دیگر به ایران فشار می‌آوردند که هر گونه تاسیس راهی که منافع تجاری و سیاسی روسیه را در منطقه مخصوصاً در قفقاز و آسیای میانه به خطر بیندازد، وتو می‌کنند و جلوی آن را خواهند گرفت. آنها اعتقاد داشتند تاسیس راه چه از جانب دولت ایران باشد و چه به وسیله کشوری خارجی، باید در تعارض با منافع روسیه نباشد و ایران در مورد راه باید صرفاً به روسیه متکی باشد و سرمایه‌های غیر روسی مخصوصاً انگلیسی باعث دخالت آنها در امور ایران خواهد شد. ایران نیز از تحرکات روسیه می‌ترسید اما سعی می‌کرد توازن دیپلماتیک را بین خواسته‌های روس و انگلیس و منافع کشور حفظ کند. ناصرالدین‌شاه در مورد قرارداد رویتر به سپهسالار نوشت: «منفعت این کار را درست فهمیده‌ام. سفارت روس هر قدر می‌خواهد دلخور باشد بشود. چه حقی دارد. البته قدرت این کمپانی از کنار بحر خزر و رشت الی دریای فارس بهیچ وجه ضرری برای روس‌ها ندارد. اما برای ایران انشالله خوب است و خوب باشد». (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۴۷)

روس‌ها که امتیاز رویتر را حمله متقابل انگلستان به سیاست‌های راه‌سازی خود در آسیای میانه و قفقاز می‌دانستند، با دیپلماتهای خود سعی کردند محافل مالی اروپا را نسبت به سرمایه‌گذاری در این امتیاز دلسرد کنند و برخورد سردی با شاه ایران در اولین سفر اروپایی‌اش داشتند. لغو امتیاز رویتر به صورت موقت بر این مباحث خاتمه داد ولی روس‌ها که بر اهمیت راه در ایران واقف بودند و به درستی تشخیص داده بودند انگلیسی‌ها نیز در پی گرفتن امتیازات راه‌سازی هستند، در عرصه راه‌سازی بیشتر فعال شدند.

بعد از ملغی شدن قرارداد رویتر، در سال ۱۲۹۱ هـ.ق/۱۸۷۴ م، روس‌ها تصمیم به مقابله با انگلیسی‌ها گرفتند و از آنجا که از باز شدن راه‌های قفقاز و دریای خزر به روی کالاهای غیر روسی می‌ترسیدند، تصمیم گرفتند مسیری را انتخاب کنند تا برای آنها زیانی نداشته باشد. به همین دلیل مسیر جلفا به تبریز را انتخاب کردند و ژنرال فالکن هاگن را به ایران فرستادند. آنها خواهان کشیدن راه‌آهنی از ارس به تبریز بودند دقیق همان مسیری که در مورد راه شوسه آن نیز مباحث زیادی مطرح شد و بعدها روس‌ها آن را شوسه کردند. روس‌ها با حمایت صدراعظم خود، برای

ضمانت اجرای این امتیاز خواهان وثیقه گذاشتن گمرک تبریز و ضمانت منافع سود شرکت در ایران بود. از اینجا مبحث راه‌سازی وارد درگیریهای سیاسی شد و از جنبه اقتصادی‌اش خارج شد. قرارداد رویتز زمانی امضاء شد که ترقی خواهان به دنبال ترقی کشور در تمام ابعاد بودند ولی وقتی این قرارداد ملغی شد و دولتهای انگلیس و روس در آن مداخله کردند، دولت ایران هوشیارتر شد و ملاحظاتی اقتصادی جای خود را به احساس ناامنی سیاسی داد. حال دولت ایران در مورد پیشنهاد فالکن هاگن پخته‌تر عمل کرد.

ناصرالدین‌شاه در نامه‌ای در مورد مفاد پیشنهادی هاگن نوشت: «اگر بعضی ایرادات و مشکلات به نظر بیاید و بگوییم این نیست که بخواهیم راه‌آهن ساخته نشود یا خدا نکرده ازین امر نافع عمده دولت ایران را بخواهیم بی بهره کنیم [ ... ] اما دولت ایران برای یک منفعت راه‌آهن نمی‌تواند خود را به مشکلات دیگر بیندازد. راه‌آهن در صورتی خوب است که دولت ایران در شرایط آن تحمل بار گران نکرده باشد [.....]. دولت ایران راه‌آهن لازم دارد اما با شروطی که مفید حالت حالیه ایران باشد و طوری نباشد که ضرر قبول شروط هزار مرتبه بیشتر از نفع آن باشد». (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۷۵، ۳۷۳)

در قرارداد هاگن، امیرنظام گروسی و مستشارالدوله به عنوان ناظرین اقتصادی و مفاد آن از طرف دولت تعیین شدند. میرزا حسین‌خان سپهسالار نیز به عنوان ناظر سیاسی و دیپلماسی، بر اوضاع نظارت می‌کرد. طرح اولی که روس‌ها آماده کرده بودند مورد پذیرش شاه و سپهسالار قرار نگرفت زیرا ضمانت اجرایی آن برای دولت غیرممکن بود. سیاست سپهسالار در قبال هاگن گذراندن وقت بود. او با تیز هوشی قرارداد رویتز را پیش کشید زیرا در این قرار داد اعلام شده بود تا وقتی قرارداد پابرجاست، به هیچ شرکت و دولتی حق اجازه ساخت راه در ایران داده نشود. در حقیقت دولت ایران با بازی سیاسی سعی کرد با توجه به قوانین بین‌المللی پیشنهاد روس‌ها را راکد نگاه دارد. از طرف دیگر وثیقه تبریز و ضمانت سود شرکت روسی نیز از جانب ایران رد شد. انگلیسی‌ها نیز به صورت محرمانه با دربار ایران ارتباط برقرار کردند و از شاه خواستند زیر بار واگذاری چنین امتیازی نرود. (صفائی، ۱۳۵۳: ۶۵)

در طرح قرارداد دوم، ضمانت اجرایی با اصرار ایران حذف شد ولی دولت روسیه آن را قبول نکرد. مفاد این قرارداد به قدری از طرف ایران پخته شده بود که همه جوانب آن را در نظر گرفته بودند. این نشان می‌دهد سپهسالار و مستشارالدوله به خوبی بر قوانین بین‌المللی و شیوه‌های سیاسی و دیپلماسی آگاه بودند. وقتی این قرارداد با قراردادهای دیگر که در آینده امضاء شد مقایسه می‌شود کیفیت آن بیش از پیش معلوم می‌شود. قرارداد هاگن در نهایت امضاء نشد و از طرف دولت روسیه دیگر پیگیری نگردید. رویدادهایی که پیرامون این قرارداد راه اتفاق افتاد نشان داد دستگاه سیاسی دولت قاجار تا چه حد در بازی دیپلماسی با روسیه موفق بود و با ابزار دیپلماسی توانست روس‌ها را از این امتیازنامه دور نگاه دارد.



از اوایل قرن چهاردهم هجری قمری، تفکر جدیدی در بین سیاستمداران انگلیسی و روسی به وجود آمد که اقتصاد و سیاست و حتی سیاست‌های راه‌سازی را در ایران به شدت تحت تاثیر خود قرار داد. این تفکر در حقیقت خواهان نزدیکی روس و انگلیس در مناطق درگیری و بازی برد برد بود. سفیر جدید انگلستان در ایران یعنی سرهنری دراموند ولف، یکی از طراحان این نظر بود. با توجه به نامه‌های سری و محرمانه که انگلیسی‌های آشنا به امور ایران در این زمان در اختیار وزارت امور خارجه انگلستان قرار می‌دادند بر این نکته تاکید می‌کردند که باید برای نفوذ هرچه بیشتر در خاک ایران، با روس‌ها به توافق رسید. در این نامه‌ها تاکید شده بود ایران دیپلماسی اختلاف انداختن بین روس و انگلیس را در پیش گرفته است و این به هیچ کدام از دو دولت روس و انگلیس اجازه نمی‌دهد آزادانه اهداف خود را پیش ببرند. ولف اعتقاد داشت باید ابتدا با روس‌ها به توافق رسید و اگر این فکر عملی نشد، در برابر هر امتیاز روس‌ها باید انگلستان نیز تقاضای امتیاز بکند تا بدین ترتیب دولت روسیه را پای میز مذاکره کشاند. (Brockway , 1941: 102)

### 134)

روس‌ها در سال ۱۳۰۴هـ.ق/۱۸۸۷م، سفیری جدید تحت عنوان پرنس نیکلا دالگورکی را به ایران فرستادند. سیاست‌های این سفیر با سیاست‌های ولف همخوانی نداشت به همین دلیل تقابل آنها به زودی بروز کرد. وقتی ولف بعد از مذاکراتی با سفیر روسیه متوجه شد روس‌ها آمادگی همکاری در مورد ایران را ندارند، سیاست مقابله را در پیش گرفت. ولف سه قدم اساسی برداشت. ابتدا شاه قاجار را تشویق کرد فرمانی برای آزادی اجتماعی صادر کند. دومین اقدام ولف اجازه کشتی رانی در کارون بود. انگلیسی‌ها چندین سال بود که به فکر کسب چنین امتیازی بودند ولی شاه قاجار در مقابل آن ایستادگی می‌کرد. فرمانی که از سوی شاه صادر شد با مشورت ولف بسیار زیرکانه بود زیرا در این امتیاز نامی از انگلیس برده نشده بود و آزادی کشتی رانی در قسمت سفلی رود علیا برای تمام کشورهای جهان آزاد اعلام شده بود. از آنجایی که انگلیسی‌ها تسلط کامل نظامی و تجاری بر دهانه ورودی کارون و خلیج فارس داشتند و نظارت دقیقی بر کشتی‌های ورودی و خروجی از کارون را داشتند، در حقیقت صاحب این امتیاز بودند. روس‌ها نیز این را به خوبی می‌دانستند و سیاستمداران روسیه اعتقاد پیدا کرده بودند، آزادی کشتی رانی انگلیسی‌ها در کارون، به معنای نفوذ قاطع آنها در مرکز و تهران است. (Ainsworth, 1890: 72-84) سومین اقدام ولف، تشویق رویتر به مطرح کردن خسارت قبلی خود در قبال یک طرفه باطل شدن قراردادش بود. ولف در حقیقت قصد داشت ایران را تحت فشار قرار دهد. این سیاست او نیز به نتیجه رسید و ایران در قبال امتیاز ابطال شده رویتر و جبران خسارت ناشی از آن، امتیاز تاسیس بانک را به رویتر داد. نکته جالب در برنامه انگلیسی‌ها در گرفتن چنین امتیازی بود. (شاهدی، ۱۳۸۱: ۷۳-۸۱) تاسیس بانک مقدمه فعالیت وسیع اقتصادی در ایران بود که یکی از ابعاد آن راهسازی بود. تا بانکی تاسیس نمی‌شد و ساختار اقتصادی ایران با توجه به بانکداری منظم نمی

شد، سرمایه داران علاقه‌ای به سرمایه گذاری در ساخت راه نشان نمی‌دادند زیرا در دنیای قرن نوزدهم معمول بود که نظام سرمایه داری، بانک را به عنوان مرجع ضمانت سرمایه خود می‌دانستند. امتیاز بانک شاهنشاهی در سال ۱۳۰۶ هـ.ق/۱۸۸۹ م، از طرف ناصرالدین‌شاه صادر شد و بدین ترتیب مانعی جدی برای توسعه راه‌سازی در ایران برداشته شد.

روس‌ها بعد از اقدامات ولف که رویترا را پیش کشیده بود، امتیاز مسیو بواسطال را مطرح کردند که لازار پولیاکف آن را خریده بود. پولیاکف تیمی از سرمایه داران برجسته همچون اوسی پف، ترتیاکف (Tertiakov)، بارون کوروف (Korff)، خومیاکف (Khomiakov)، بوریس، لئو رافالویچ (Leo Raffalovich) و فن هوبنت (Hubbenet) (وزیر ارتباطات روسیه را برای سرمایه‌گذاری در راه ایران تشویق و راضی کرده بود و منتظر مذاکرات دالگورکی و شاه قاجار بودند تا سیاست‌های راه‌سازی خود را هماهنگ با سیاست‌های روسیه پیش ببرند. روس‌ها در شرایطی نبودند که بتوانند در ایران راه بسازند و از طرف دیگر دوست نداشتند در امتیاز راه‌سازی از رقبای خود عقب بمانند. نظامیان روسیه خواهان به تعویق افتادن هر گونه ساخت راهی بودند و به مسکو فشار وارد می‌کردند تا آرامشی در صحنه ایجاد کند تا شرایط ایجاد راه را با توجه به تحولات جدید در ایران و منطقه تحلیل و سپس نسبت به ساخت هر گونه راهی تصمیم‌گیری کنند. از طرف دیگر، روس‌ها هزینه‌های گزافی بابت جنگ‌های پی در پی با عثمانی پرداخته بودند و کشمکش‌های آنان با روسیه، شرایط دشواری را برای آنها در عرصه بین‌المللی ایجاد کرده بود. به همین دلیل دالگورکی در سال ۱۳۰۶ هـ.ق/۱۸۸۹ م، در یک قرارداد سری، شاه قاجار را راضی کرد تا پنج سال به هیچ دولتی حق امتیاز ساخت راه‌آهن ندهد. (Lamsdorf, 1926:151) روس‌ها برای اینکه مطمئن شوند شاه قاجار بر روی تعهد خود خواهد ماند، با انگلیسی‌ها نیز مذاکره کردند و آنها نیز قبول کردند در ایران تا ده سال راه‌آهنی ساخته نشود. بنابراین روس‌ها از ناصرالدین‌شاه تضمین کتبی گرفتند که برای مدت ده سال یعنی از سال ۱۳۰۸ - ۱۳۱۸ هـ.ق/۱۸۹۰ - ۱۹۰۰ م، هیچ راه‌آهنی در ایران ساخته نشود (Greaves, 1959: 181). وقتی در دوره مظفرالدین‌شاه، این تاریخ در حال به پایان رسیدن بود، روس‌ها تقاضا کردن در ازای وامی که قرار بود به ایران پرداخت شود، این مدت برای ده سال دیگر یعنی تا سال ۱۳۲۸ هـ.ق/۱۹۱۰ م، تمدید شود. در این اثنا در سال ۱۳۰۵ هـ.ق/۱۸۸۸ م، گروهی از بازرگانان و تجار روسیه که قصد ساخت راهی از دریای خزر به خلیج فارس را داشتند، سرمایه‌ای بالغ بر ۳۰۰ میلیون فرانک جمع‌آوری کردند ولی وزارت امور خارجه روسیه از طرح آنها جلوگیری کرد. (فرچلینگ، ۱۳۶۲: ۲۸۰)

در سال ۱۳۰۷ هـ.ق/۱۸۹۰ م، جلسه شورای وزیران روسیه برای بررسی راه‌سازی در ایران تشکیل شد. در بین حضار سرمایه‌داران خواهان ساخت راه بودند و قول دادند که تمام هزینه چنین راهی را فراهم کنند. بنابراین مشکل مالی در میان نبود ولی نظامیان از ترس تسلط انگلیسی‌ها بر دریای خزر و قفقاز از این راه، مخالف ساخت راهی سراسری در ایران بودند که دالگورکی پیشنهاد داده

بود. در نهایت شورا چنین استدلال کرد که روسیه فعلاً در حال ساخت راه آهن سیبری است و آن برای دولت روسیه ارزش بیشتری دارد. در ضمن راه سراسری به نفع روسیه نیست چون انگلیسی‌ها در جنوب قدرت زیادی دارند و نمی‌توان راه را به سمت آنها کشید. زیرا به همان مقدار که ممکن است با این راه نفوذ روسیه در جنوب بیشتر شود، احتمال دارد نفوذ انگلیس در شمال افزایش یابد. شورا درباره بُعد اقتصادی راه نیز بحث کرد. از نظر آنها راه آهن سراسری ارزش بالای اقتصادی برای دولت روسیه به دنبال خواهد داشت و اگر کمی بنادر شمالی ایران اصلاح شود و راهی شوسه از رشت به تهران و راهی از جلفا به تبریز ساخته شود، روسیه سود زیادی خواهد کرد. راه آهن نیز به زعم آنها هزینه، ریسک سیاسی و وقت زیادی برای ساختن داشت بنابراین تصمیم گرفته شد که سفیر روسیه در تهران با شاه قاجار برای تاسیس راهی شوسه مذاکره شود. (انتتر، ۱۳۶۹: ۷۵-۷۱)

آنچه مشخص است این است که تمرکز روسیه بعد از گرفتن امتیاز کشتی رانی رود کارون توسط انگلیسی‌ها و توافق‌های آنها با انگلیس برای نساختن راه آهن در ایران، به سمت راه شوسه تغییر پیدا کرد. دیپلمات‌های روسی همین سیاست را در پیش گرفتند. هدف اول آنها بر طبق مذاکرات شورای سلطنتی، رسیدگی به بنادر شمالی ایران و ترمیم اسکله‌ها برای ورود کشتی‌های تجاری و نظامی روسیه بود. دولت قاجار در متروک نگاه داشتن این سواحل از ترس غلبه نظامی روسیه از دوره محمدشاه مصمم بود و ناصرالدین شاه در این امر بسیار دقت می‌کرد و از هر گونه ساخت و ساز و یا لایروبی بنادر شمال ایران جلوگیری می‌کرد. بنادر انزلی و مشهدسر (بابلسر کنونی) از نقاطی بودند که دروازه ورودی کالاها و مسافران به داخل ایران محسوب می‌شدند ولی این بنادر از هر گونه امکانات برای جابه‌جایی کالا و مسافر محروم بودند و به علت جلوگیری دولت قاجار برای لایروبی دهانه این بنادر، کشتی‌های بزرگ نمی‌توانستند به آنها نزدیک شوند زیرا امکان در گل نشستن آنها وجود داشت. (دارسی تاد، ۱۳۸۸: ۳۷-۳۶؛ فریزر، ۱۳۶۴: ۱۷۰-۱۶۹) روس‌ها با فراخواندن دالگورکی از تهران و انتخاب مسیو دو بوتزوف که سیاستمداری کهنه کار بود، او را برای اجرای طرح‌های جدید از جمله راه‌سازی به ایران فرستادند. روزنامه اختر در ضمن بررسی پیشینه بوتزوف، یکی از اقدامات سریع او را تاسیس راه در شمال کشور می‌داند. (اختر، س ۱۶، ش ۳۸: ۵)

### تاسیس بانک استقرای روسی و راه‌سازی شوسه

روس‌ها مانند انگلیسی‌ها پی بردند برای توسعه سرمایه گذاری در بخش‌های مختلف و پیوند مراکز اقتصادی، تجاری و سیاسی در ایران، باید بانک تشکیل دهند. بیش از این در مذاکرات مختلف در مورد بانک سخنی با ایرانیان زده نشده بود ولی وقتی بوتزوف به ایران آمد، سیاست‌های اقتصادی و سیاسی روس‌ها وارد مرحله جدیدی شد و در محافل روسیه حرف از ساخت بانک در ایران مطرح

شد. (اختر، س ۱۶، ش ۳۸: ۴-۵) لازار پولیاکف به همراه شریکش رافائیلوویچ، که یکی از علاقه‌مندان به سرمایه‌گذاری در ایران در حوزه‌های مختلف به خصوص راه‌سازی بودند، با پشتیبانی بوتزوف، برای تاسیس بانک، با دولت قاجار وارد مذاکره شدند. این حوادث در آستانه سفر سوم ناصرالدین‌شاه به اروپا (۱۳۰۶هـ.ق/۱۸۸۸م) اتفاق افتاد و از اسناد چنین بر می‌آید که دولت قاجار دیگر آن سختگیری‌های دهه‌های اول را از خود نشان نمی‌داد و با واگذاری امتیازات متنوع اقتصادی به روس‌ها و انگلیسی‌ها مخالفت نمی‌کرد. (سند، ش ۵)

قاجارها امتیاز بانک شاهنشاهی را در سال ۱۳۰۶هـ.ق/۱۸۸۸م به انگلیسی‌ها داده بودند و در مورد امتیاز بانک شاهنشاهی مخالفتی از سوی روس‌ها انجام نشد. امین‌السلطان در نامه‌ای به علاءالملک سفیر وقت ایران در سن پترزبورگ، مسائلی را مطرح کرد که سیاست‌های قاجار را به روشنی بیان می‌کند. در این نامه آمده است: «... واضح است که در این دفعه در خاک روسیه از دفعات سابق بیشتر و بهتر به وجود همایون خوش خواهد گذشت. اظهارات پرنس دالغوروکی هم در باب راه‌آهن و آزادی رودخانه‌ها و مرداب انزلی و راه شوسه انزلی و غیره چون از طرف اعلیحضرت امپراطور بود قبول شد. اطلاع داشته باشید و اگر در آنجا اظهاری بکنند بگوئید که پذیرفته شده است و یقین دارم که اولیای دولت روس قدر این موافقت‌های همایونی را خوب خواهند دانست». (طباطبایی، ۱۳۴۷: ۱۷۶-۱۷۵) پولیاکف در نهایت در حین سفر شاه به فرنگستان بود که نظر او را جلب کرد و توانست در سال ۱۳۰۷هـ.ق/۱۸۹۰م، امتیاز تاسیس بانک استقراضی را بگیرد. دولت قاجار برای جلوگیری از درگیری این بانک با بانک شاهنشاهی، ابتدا نام بانک بر آن نگذاشت و آن را «انجمن استقراض ایران» نامگذاری کرد ولی بعد از دو سال با تقاضای روس‌ها، نام آن را به بانک استقراضی تغییر داد. (شاهدی، ۱۳۸۱: ۸۱، ۷۲)

تاسیس بانک، برنامه‌های نفوذ اقتصادی روس‌ها در ایران را تسهیل نمود. حال که سرمایه‌داران روسی به راحتی می‌توانستند در لوای بانک سیاست‌های اقتصادی و سیاسی خود را پیش ببرند، در سال ۱۳۰۸هـ.ق/۱۸۹۱م، پولیاکف و شرکایش، شرکتی تحت عنوان «شرکت بیمه و حمل و نقل» (*Compagnie d'Assurance et de transports*) به وجود آوردند. شاه قاجار به این شرکت اجازه داد به مدت هفتاد و پنج سال، حق انحصاری تمام حمل و نقل ایران را در دست داشته باشد. (سند، ش ۱۴: برگ ۱۲-۱) کار این شرکت، انحصار حمل و نقل و بیمه بود و اکثر سرمایه‌داران آن را روس‌ها تشکیل می‌دادند. به سرعت این شرکت شعبات مختلفی در سراسر ایران ایجاد کرد و با شرکت‌های روسی دیگر از جمله شرکت «قفقاز و مرکوری»، «شرکت جمعیت حمل و نقل بیمه روسیه»، «شرکت خاوری انبارهای کالا» و «شرکت بیمه و حمل و نقل کالا با پرداخت وام» قراردادی امضاء کرد که پیرو آن، به این شرکت‌ها اجازه داده می‌شد زیر نظر شرکت بیمه و حمل و نقل ایران، به کارهای مربوط به حمل و نقل و بیمه بپردازند. بدین ترتیب انحصار وسایل ارتباطی در ایران را که مستقیماً به مسائل تجاری مربوط می‌شد، به کنترل خود درآورد.

(لینتن، ۱۳۶۷: ۹۹) این امتیاز، برای روس‌ها نه تنها در شمال کشور بلکه در سراسر ایران مزایایی از جمله در ساختمان‌های راه‌سازی به دنبال داشت و روس‌ها توانستند به واسطه آن، حق قانونی گسترش نفوذ بازرگانی و اقتصادی و نفوذ سیاسی را در بخش اعظمی از شمال و غرب و مرکز ایران به دست بیاورند.

شرکت بلافاصله در مورد گرفتن امتیاز راه‌سازی نیز با دولت قاجار وارد مذاکره شد. روس‌ها از مدت‌ها برنامه‌های زیادی در مورد راه‌های شمال ایران در سر داشتند و اکنون بهترین موقعیت برای عملی کردن این برنامه‌ها بود. از آنجایی که آنها و انگلیسی‌ها توافق کرده بودند در ایران راه‌آهن نسازند، مذاکرات بر روی جاده شوسه متمرکز شد. راه شوسه به همان اندازه راه‌آهن برای روس‌ها در ایران منافع می‌توانست به دنبال داشته باشد و هزینه کمتری نیز داشت و بسیار سریع‌تر ساخته می‌شد. از طرفی دیگر، حساسیت‌های بین‌المللی بر روی ساخت جاده شوسه بسیار کمتر از راه‌آهن بود. انتخاب مسیر راه‌سازی در شمال ایران، به وسیله امور دارایی و اداره ارتباطات روسیه برنامه‌ریزی شده بود به همین دلیل روس‌ها تصمیم گرفتند از انزلی جاده‌ای به قزوین بسازند و از آنجا این راه را به مرکز و غرب ایران توسعه دهند. در این زمان، این راه بهترین، مفیدترین و تجاری‌ترین مسیر می‌توانست باشد. (اشرف، ۱۳۵۹: ۴۸)

بعد از مذاکراتی طبق یک قرارداد چهارده فصلی، در سال ۱۳۱۰هـ.ق/۱۸۹۳م، امتیاز راه شوسه از انزلی به قزوین به شرکت روسی بیمه و حمل و نقل داده شد (سند، ش ۱۷، برگ ۵-۱؛ اعتمادالسلطنه، ۲۵۳۶: ۱۰۱۰). روس‌ها بلافاصله عملیات ساخت راه را شروع کردند. تامین مالی این پروژه، با پشتیبانی بانک استقراضی انجام گرفت. این بانک به عنوان بازوی قدرتمند مالی دستگاه سیاسی و اقتصادی روس‌ها، اهمیت خود را به وضوح نشان داد. قسمت اول راه انزلی به قزوین در حدود سه میلیون روبل هزینه برداشت که یک میلیون آن را در روسیه تامین کردند. وزارت دارائی روسیه قبول کرد یک میلیون روبل دیگر پرداخت کند به شرطی که بخش خصوصی هفتصد هزار روبل پرداخت کند. شرکت راه انزلی در طی سال‌های ۱۳۱۳هـ.ق/۱۸۹۵م و ۱۳۱۵هـ.ق/۱۸۹۷م، امتیاز ساخت ادامه این راه را از قزوین به همدان و از قزوین به تهران نیز به دست آورد. بدین ترتیب نقشه روس‌ها نتیجه داد و آنها با یک راه ارتباطی به پایتخت ایران دسترسی پیدا کرده بودند. (سند، ش ۸)

روس‌ها در راه‌سازی ایران از نظر فنی دو مشکل عمده داشتند. مشکل اول کیفیت راه‌های ارتباطی و مشکل دوم بنادر نابسامان و باتلاقی ایران بود. در مورد راه‌های ارتباطی همانطور که ذکر شد روس‌ها توانستند امتیاز راه انزلی به قزوین و همدان و تهران را بگیرند و در چند سال بعد امتیازات راه‌سازی شوسه دیگر را نیز دریافت کردند که در ادامه خواهد آمد. اما در مورد بنادر ایران باید گفت که سه بندر آستارا، انزلی و بابلسر از بنادری بودند که امکان جابه‌جایی کالا و

مسافر را داشتند ولی با سیاست‌های دولت قاجار، این بنادر به طرز نامطلوبی اداره می‌شدند با این تفکر که مبادا کشتی‌های جنگی بتوانند در آنها پهلو بگیرند. (حسام السلطنه، ۱۳۴۹: ۴۵-۴۴؛ فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۱۴۰) راه‌سازی در شمال ایران، بدون مرتب کردن اوضاع بنادر شمالی ایران بی‌معنا و ناکارآمد بود. دولت روسیه از شرکت‌های حمل و نقل دریایی در دریای خزر همچون شرکت‌های قفقاز و مرکوری حمایت می‌کرد ولی به علت مشکلات بارگیری و انبارداری در بنادر ایران، صرفه اقتصادی چندانی برای این شرکت‌ها وجود نداشت و مدت زمان تحویل کالاها از بنادر روسیه تا بنادر ایران از شش ماه تا یکسال زمان می‌برد. در کنفرانس سال ۱۳۰۷هـ.ق/۱۸۹۰م، یکی از پیشنهادهایی که مورد بحث و موافقت قرار گرفت، بحث توسعه بنادر ایرانی دریای خزر بود. روس‌ها ابتدا بندر انزلی را به عنوان اولین بندر برای اصلاحات زیرساختی انتخاب کردند و در گفتگوهای خود با دولت ناصرالدین‌شاه، فشار آوردند تا بتوانند امتیاز حق لایروبی بندر انزلی و ساخت اسکله در آنجا را به دست بیاورند. (سند، ش ۷) شاه قاجار این امتیاز را قبول نکرد ولی در فصل چهاردهم قرار داد راه انزلی، قول داد به زودی این امتیاز را در قالب قراردادی جداگانه به روس‌ها بدهد. این قول به زودی عملی شد و در همان سال ۱۳۱۳هـ.ق/۱۸۹۵م، در سندی تک برگی تحت عنوان «حق تنقیه مرداب انزلی»، شاه قاجار به شرکت بیمه و حمل و نقل اجازه داد به لایروبی بندر انزلی دست بزنند، سد شکن ایجاد کنند، فانوس دریایی در آنجا نصب کنند و قایق‌های تجاری به رفت و آمد به بندر بپردازند. (سند، ش ۱۵) روس‌ها از سال ۱۳۲۲ تا ۱۳۳۱هـ.ق/۱۹۰۵ تا ۱۹۱۳م، حدود یک میلیون و سیصد هزار روبل برای توسعه انزلی هزینه کردند و سدشکن‌هایی در انزلی ایجاد کردند و بخشی از دهانه مرداب انزلی را پاک‌سازی نمودند. پس از ناصرالدین‌شاه در سال ۱۳۱۳هـ.ق/۱۸۹۶م، و آشفتگی سیاسی و اقتصادی ایران، روس‌ها که سیاست‌های فشار روزافزون بر ایران را مفید نمی‌دانستند، با توجه به تجربیات بین‌المللی خود به این نتیجه رسیدند بهترین راه ممکن برای روابط با ایران، ضعیف کردن این کشور از لحاظ سیاسی و گماشتن سلطانی ضعیف و سرسپرده روسیه است. این سرسپردگی نیز با اعطای امتیازات اقتصادی کوچک و پرداخت وام و حمایت‌های ظاهری از شاه امکان‌پذیر می‌شد. در عوض آنها می‌توانستند بدون اینکه تحت فشار جهانی قرار گیرند، سیاست‌های استعماری و اقتصادی خود را در ایران پیش ببرند و رقبای خود را از گود خارج کنند بدون آنکه حساسیت خاصی در برابر ملیون ایرانی و یا خارجی‌ها ایجاد کنند. (Chirol, 1903: 118-137) روی کار آمدن مظفرالدین‌شاه که در تبریز سالیان سال زیر سایه قدرت روسیه بزرگ شده بود، روس‌ها را آسوده می‌کرد. با توجه به این شرایط، بانک استقراضی سیاست‌های خود در مقوله راه‌سازی را عملی‌تر کرد. آنها در طی سالیان گذشته در لوای شرکت بیمه، اهداف راه‌سازی خود را پیش برده بودند و هم‌اکنون زمان آن رسیده بود تا از اوضاع داخلی ایران استفاده و راه‌های شوسه را در منطقه مورد علاقه خود توسعه دهند. در سال ۱۳۱۴هـ.ق/۱۸۹۷م، بانک دولتی سن پترزبورگ سهام بانک پولیاکف را

خرید و وزارت دارائی روسیه کنترل بانک را بر عهده گرفت و این سیاسی شدن بانک را تسریع بخشید. (کولاگینا، ۱۳۵۹: ۱۰۲) قدرت اقتصادی بانک و حمایت همه جانبه روسیه از این بانک باعث شد بانک برای پیشبرد اهداف خود با سرعت بیشتری عمل کند به خصوص در حوزه راه سازی این بانک اقداماتی در طول چند سال انجام داد که روسها حدود پنجاه سال نتوانسته بودند حتی بخشی از آن را عملی کنند. تسلط همه جانبه روسها در دوران مظفردالدین شاه، علل و عوامل مختلفی داشت ولی بدون شک، راه شوسه شمال تاثیر زیادی در هجوم سیاسی و اقتصادی روسها در ایران داشت. تاثیری که با رویدادهای دیگر جهانی همزمان شد و برجسته گردید. حوادثی که روسها را مشتاق به عملیاتی کردن نتایج شورای سال ۱۳۰۷ هـ.ق/۱۸۹۰ م، کرد این بود که انگلستان در آفریقا درگیر جنگ با بوئرها شد، اختلافات بی سابقه‌ای در بین دولت‌های آلمان و روسیه و انگلستان بر سر ایجاد راه آهن بغداد در خاک عثمانی به وجود آمد و لرد کرزن مخالف روسیه، نایب السلطنه هندوستان شد. تمام این اتفاقات نفوذ اقتصادی و تجاری روسیه را به سمت جنبه سیاسی بیشتر سوق داد.

هدف بعدی بانک در امر راه سازی، ساخت راه تبریز به قزوین بود. همان طور که در آغاز بحث ذکر شد، روسها قصد داشتند با اتصال راه طرابوزان به تبریز و راههای داخلی ایران و تسلط همه جانبه بر این راه، اقتصاد منطقه غرب قفقاز و شمال غرب ایران تا مرکز ایران را در دست بگیرند. امتیاز راه تبریز به قزوین چندین نوبت بین رجال داخلی ایران و شرکتی بلژیکی خرید و فروخته شده بود بدون آنکه اقدامی عملی در آن صورت بگیرد. (Cwynn, 1929,47)

وقتی در سال ۱۳۱۷ هـ.ق/۱۹۰۰ م، بحث گرفتن قرضه دیگری مطرح شد و انگلیسیها روی خوشی به آن نشان ندادند، بانک استقراضی با حمایت دربار روسیه، شرایط را برای گرفتن امتیازات جدید مناسب دانست و مبلغ ۲۲/۵ میلیون منات به دربار ایران وام داد. بعد از اعطای این وام، بانک استقراضی از دولت ایران تقاضا کرد تا امتیاز ساخت راه شوسه تبریز به قزوین را به این بانک بدهد. (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۵۷؛ کتاب نارنجی، ۱۳۶۷، ج ۱: ۹۲) دولت ایران با این تقاضا موافقت کرد (سند، ش ۹) و بانک این امتیاز را که متعلق به یک کمپانی بلژیکی بود، خریداری کرد و دولت ایران در قراردادی جدید در ذیحجه سال ۱۳۱۹ هـ.ق/۱۹۰۲ م، قراردادی را با بانک به امضاء رساند. (سند، ش ۱۲)

روسها از مدت‌ها قبل با اعزام مهندسین راه سازی خود به تبریز، تمام زوایای کار را بررسی کرده بودند و بعد از امضای قرارداد، به سرعت ساخت راه جدید را آغاز نمودند. این اقدامات نشان از برنامه‌ریزی بلند مدت روسها برای راههای شوسه شمال و شمال غرب ایران داشت و تنها منتظر فرصت‌های سیاسی و اقتصادی برای عملی ساختن این طرحها بودند. ساخت راههای شمالی کشور باعث تقویت نفوذ اقتصادی و سیاسی روسیه در ایران شد. نگاهی به اقدامات سیاسی روسها در

طی جریان مشروطیت و همچنین نفوذ کالاهای روسیه در اقصی نقاط کشور و کنترل بازارهای اقتصادی ایران توسط روس‌ها، نشان می‌دهد تا چه حد این راه‌ها در تفوق سیاست‌های روسیه در ایران موفقیت آمیز بوده است. کنسولگری‌های انگلستان در جنوب ایران، از راه‌های احداثی روسیه به عنوان برگ برنده آنها در رقابت‌های تجاری یاد می‌کنند به طوری که این نفوذ تا سواحل جنوبی ایران که تجارت آن به طور سنتی در اختیار انگلیسی‌ها قرار داشت، رسیده بود. روس‌ها کالاهایی همچون شمع، نفت، چراغ نفتی، پارچه کشمیر، پارچه نخی، پارچه چیت و پارچه ماهوت، چینی، کاغذ، شیشه، سماور و سینی را از طریق جاده تازه ساخت خود از انزلی به تهران انتقال و از آنجا روانه بازارهای مرکزی و جنوبی ایران می‌کردند. (کمالی، ۱۳۹۰: ش ۲، ۳۳۷؛ ۱۳۹۲: ش ۶، ۱۷۲)

همچنین صادرات ایران به روسیه، در سال‌های ۱۳۱۸-۱۳۱۹ هـ.ق/۱۹۰۱ و ۱۹۰۲ م، شانزده میلیون روبل بود ولی این رقم در سال‌های ۱۳۳۰-۱۳۳۱ هـ.ق/۱۹۱۲-۱۹۱۳ م، به پنجاه و چهار میلیون روبل افزایش یافت. اگر آمارهای مربوط به افزایش قیمت‌ها و کالاهای ترانزیتی را هم کم کنیم، همچنان آمار صادرات بالا است. بخشی از این افزایش به دلیل راه‌اندازی جاده‌هایی است که روس‌ها ساختند و تجار به مرور عادت به رفت و آمد از آن کردند. (انتنر، ۱۳۶۹: ۱۱۱)

روس‌ها نه تنها توانسته بودند، اقتصاد و سیاست خود را در ایران تقویت کنند، بلکه ورود تعداد زیادی از تبعه روس به ایران برای کار در بخش‌های مختلف اقتصادی به خصوص راه‌سازی، منطقه شمال ایران را تحت تاثیر زبان و فرهنگ و ادب روسی قرار داده بود. تابلوهای راهنما در طول راه شوسه شمال به زبان روسی نوشته شده بود و واحد اندازه‌گیری ورست تعیین شده بود که واحد سنجش طول مسیر در روسیه به شمار می‌رفت. ایجاد کاروانسراها توسط روس‌ها و گماردن نگهبانان روسی نیز باعث تقویت نفوذ روس‌ها در میان اقشار مختلف اجتماعی ایران شده بود. این نفوذ به قدری محسوس بود که نه تنها سیاحانی که از این جاده‌ها عبور می‌کردند به آن اشاره داشتند بلکه رجال سیاست‌مدار ایرانی را نیز به تاسف واداشته بود. (امین الدوله، ۱۳۵۴: ۳۳-۲۹؛ انتنر، ۱۳۶۹: ۹۴)

### انگلیسی‌ها و راه‌سازی شوسه

بعد از دوره اکتشافات در اروپا و دور زدن دماغه امیدنیک (Cape of Good Hope) توسط مکتشفین (۸۹۲ هـ.ق/۱۴۸۷ م)، اروپاییان توانستند در مشرق زمین نفوذ خود را افزایش و نقاطی را مورد استعمار قرار دهند. یکی از این نقاط هندوستان بود که انگلیسی‌ها بر آن تسلط پیدا کردند و از این تاریخ بسیاری از سیاست‌های انگلستان در شرق بر محور هندوستان متمرکز شد و حتی جریان‌های اقتصادی و سیاسی در ایران نیز تحت تاثیر مستعمره انگلیس قرار گرفت. روس‌ها و فرانسوی‌ها که مدت مدیدی با انگلستان مشکلات اساسی داشتند، با ضربه زدن به انگلستان، منافع آن کشور را مورد حمله قرار دادند. بعد مسافت میان انگلستان تا هندوستان که از طریق دریا انجام



می‌شد انگلیسی‌ها را به وحشت انداخته بود زیرا روس‌ها با نفوذ در آسیای میانه و ایران و فرانسوی‌ها با نزدیک شدن به ایران قصد داشتند هند را تحت تاثیر قرار دهند. پس برای انگلیسی‌ها چاره‌ای جز یافتن راه جدید زمینی که مسافت میان انگلستان و هندوستان را نزدیک کند باقی نمی‌ماند. آنها سعی داشتند با مرتبط کردن دریای مدیترانه به خلیج فارس در حقیقت به این آرزوی خود دست پیدا کنند.

انگلیسی‌ها در عرض چند سال، طرح‌های بزرگ راه شوسه و راه‌آهن را در کشور خود اجرا کردند. (ایودی، ۱۳۷۰: ۲۳۶) بنابراین اقتصاددانان و سیاست‌مداران انگلیسی، برای مستعمرات خود، ساخت راه‌های مختلفی را پیشنهاد کردند. یکی از این راه‌ها حفر کانالی در فلسطین از بندر حیفا به بندر عقبه در دریای سرخ بود. طرح دوم ساخت کانالی میان سوئدییه در خلیج اسکندرون به کنار رود فرات بود. در این میان احیای کانال سوئز به وسیله شخصی فرانسوی به نام فردینان دولیسپس (**Ferdinand Mari. Wicomt Delesseps**) مطرح شد. انگلیسی‌ها به شرط دارا بودن از سهام این کانال با فرانسوی‌ها شریک شدند و کانال سوئز حفر گردید. ولی انگلیسی‌ها به باز بودن کانال سوئز برای مدت طولانی امیدوار نبودند. آنها تحلیل می‌کردند که اگر ملی‌گرایان مصری در کانال سوئز بمبی را منفجر کنند و یا روس‌ها چند کشتی کهنه را آنجا غرق کنند، عملاً تنگه سوئز بسته خواهد شد (خیراندیش و شیبری، ۱۳۹۲: ۴۸-۴۲) و این امر مشکلات عدیده‌ای برای انگلستان به منظور رسیدن به هندوستان از طریق تنگه سوئز به دنبال خواهد داشت. بنابراین انگلیسی‌ها به دنبال راه جدید زمینی گشتند. در همین زمان است که قضیه اتصال اروپا به خلیج فارس به وسیله راه فرات مطرح شد. طرح این بود که از طریق یکی از بنادر مدیترانه راهی به فرات ساخته و از آنجا به یکی از بنادر خلیج فارس (کویت یا بصره یا خرمشهر یا بوشهر) متصل شود. این راه می‌توانست در آینده در مواقع جنگ، برای رساندن قشون به شرق بسیار راحت و به صرفه‌تر باشد و راه انگلستان به هندوستان را از مدت بیست روز به ده روز تقلیل دهد. همچنین قدرت بلامنازع انگلستان بر دریاهای باعث می‌شد این دولت در ورودی و خروجی راه یعنی دریای مدیترانه و دریای خلیج فارس، مواظب این راه باشد که به دست دشمنان نیفتد- (**Adelson, 1955:40**)

انگلیسی‌ها بر اهمیت راه فرات کاملاً آگاه بودند و مسائل دفاعی را بر مسائل اقتصادی برای محافظت از مستعمرات خود ترجیح می‌دادند. پیش روی روس‌ها در آسیای میانه و قفقاز نیز بر نگرانی‌ها آنها افزوده بود. روس‌ها از دیرباز به فکر تسلط بر خلیج فارس بودند و از چند طریق می‌توانستند به این آرزو دست یابند:

۱. راه بین قارص (در شرق ترکیه) و دره فرات و عبور از عراق،

۲. راه بین ایروان و عراق از طریق موصل در وادی دجله که بعد از تقاطع با راه اول از بغداد عبور می‌کند،

۳. راه تبریز به شوشتر و خرمشهر و خلیج فارس،

۴. راه تهران به شوشتر از طریق اصفهان و از آنجا به خلیج فارس.

بنابراین تسلط روسیه بر فرات به معنای عقب راندن انگلیسی‌ها از مستعمرات خود در نقاط مختلف از جمله هندوستان بود. انگلیسی‌ها بی‌اندازه به این طرح اهمیت نشان دادند چنانکه در سال ۱۲۴۹هـ.ق/۱۸۳۴م، کمیسیونی برای مطالعه این موضوع تشکیل و ویلیام چهارم پادشاه انگلستان علاقه خود را برای تسهیل در ارتباط انگلستان با هندوستان از طریق راه فرات اعلام کرد. کلنل کاپیتان جنسی (**Colonel Captain Jenji**) از طرف دولت انگلستان مامور بررسی مسیر شد و هنری لینچ به معاونت او گماشته شد. خلاصه گزارش این هیئت این بود که اگر قبایل اطراف رودخانه فرات امنیت را بر هم نزنند و به آنها پول داده شود، راه فرات امن خواهد بود. از لحاظ فنی نیز چند صخره در طول مسیر وجود دارد که به راحتی می‌توان آنها را از میان برداشت. چند سال بعد لینچ با سفر از ارمنستان به خلیج فارس از طریق رود دجله، امتیاز کشتی‌رانی این نقطه را از دولت عثمانی گرفت و شرکت برادران لینچ را تاسیس کرد. (سند، ش ۱).

اما چالش راه‌سازی که حتی زمینه‌های جنگ جهانی اول ۱۳۳۲هـ.ق/۱۹۱۴م را مهیا کرد، بحث ساخت راه آهن و راه شوسه در امپراطوری عثمانی بود. با حضور آلمانها در معادلات بین المللی و تصمیم آنها برای پیوند خط بغداد به خلیج فارس از طریق بصره، امپراطور آلمان به استانبول سفر کرد و در سال ۱۳۲۰هـ.ق/۱۹۰۲م، امتیاز راه آهن بغداد را از سلطان عثمانی گرفت. راه آهن بغداد در نهایت به شکلی که آلمانها می‌خواستند انجام نشد و انگلیسی‌ها موانع جدی بر ایجاد این راه ایجاد کردند. موانعی که در ایران نیز اعمال می‌شد. به این معنا که وقتی طرحی برای راه آهن عثمانی ارائه دادند، طرح آنها شامل اتصال ولایات جنوبی عثمانی به یکدیگر و خلیج فارس بود بی آنکه این راه به مرکز و یا پایتخت عثمانی متصل باشد. و این امر نه از لحاظ اقتصادی و نه از لحاظ سیاسی به نفع عثمانی نبود و دربار عالی آن را قبول نکرد. هدف انگلستان این بود که در منطقه جنوب قدرت بلامنازع سیاسی و تجاری باشد و با در اختیار گرفتن قبایل قدرتمند جنوب امپراطوری عثمانی، هر وقت بخواهد آنان را به عنوان قدرتی در مقابل ترکان علم کند. انگلیسی‌ها در مستعمرات خود، با توجه به شرایط سیاسی و اقتصادی، تصمیمات راه‌سازی متفاوتی اخذ می‌کردند. در هندوستان که بخش اعظمی از آن زیر نظر نیروهای انگلیسی بود، آنها سیاست توسعه راه شوسه و راه آهن را برای مقاصد نظامی و افزایش تجارت در پیش گرفتند که نتیجه آن ادغام بازارها و افزایش تجارت، ایجاد روابط مستحکم مالی بین آنها و ایالات شاهزاده‌نشین گورکانی و نفوذ در نهادهای مختلف هند بود. (وقایع اتفاقیه، ش ۱۷، ۱۲۶۷هـ.ق: ۴) اما سیاست انگلیسی‌ها در ایران کاملاً متفاوت بود. آنها در راه‌سازی ایران نیز، سیاست‌های پرفراز و نشیبی را طی کردند.

زیرا ایران ظاهراً هنوز کشوری مستقل به شمار می‌رفت و روس‌ها در ایران نفوذ قابل توجهی داشتند. از طرف دیگر ایران به عنوان کشوری حائل میان هندوستان و غرب، نمی‌بایست مانند هند دارای امکاناتی باشد که در آینده برای منافع انگلستان ضرری داشته باشد.

### چالش‌های سیاسی و تجاری انگلیسی‌ها در ساخت راه در ایران

موضوع ساخت راه در ایران، به تمام ملاحظات سیاسی، اقتصادی و راهبردی دو دولت روسیه و انگلستان مربوط می‌شد به همین سبب، دیدگاه‌های مختلف و گاه متعارضی در بین تصمیم‌گیران سیاسی، تجاری و نظامی دو کشور وجود داشت. این اختلافات کار را در شرایطی سخت قرار داده بود و توسعه راه‌سازی در ایران را با موانعی اساسی مواجه کرده بود. (Kazemzadeh, 1957: 355-373) ساخت راه در ایران از نظر انگلیسی‌ها، باید رابطه مستقیمی با منافع آنها در نواحی تحت نفوذ می‌داشت. این سیاست کلی انگلیسی‌ها بود که در زمان‌های تاریخی متفاوت، توسط وزارت امور خارجه انگلستان طرح‌ریزی و دنبال می‌شد. وجود احزاب مختلف در انگلستان و جریان‌های فکری متفاوت در بین راجل سیاسی، باعث شد تفکری جامع نسبت به راه‌سازی در ایران شکل نگیرد و انگلیسی‌ها توسعه راه در ایران را منوط به تحولات سیاسی آینده بکنند و به غیر از چند حرکت دیپلماتیک، کار جدی چندانی برای توسعه راه تا اواخر حکومت ناصرالدین‌شاه از خود نشان ندادند.

در آغاز دوره سلطنت ناصرالدین‌شاه، میان روشنفکران و سیاست‌مداران انگلیسی برای ساخت راه در ایران نظرگاه مشخص و هماهنگی وجود نداشت. اما تاکید انگلیسی‌ها در این زمان بر روی مسئله ساخت راه آهن متمرکز بود ولی به صورت تدریجی متمایل به ساخت راه شوسه شدند. در آغاز، در انگلستان، دسته‌ای از سیاست‌مداران، ساخت راه شوسه و راه آهن را خطری برای منافع سیاسی و اقتصادی انگلستان در منطقه قلمداد می‌کردند. آنها می‌دانستند برای تسلط سیاسی و اقتصادی خود در نواحی جنوبی و مرکزی ایران باید به توسعه راه دست بزنند؛ ولی روس‌ها به عنوان مانعی جدی بر سر راه آنها قرار داشتند. از نظر سیاسی روس‌ها معتقد بودند به دلیل فقدان راه ارتباطی توانسته‌اند موقعیتی ممتاز و انحصاری در شمال ایران به دست بیاورد و اگر راهی از جنوب به شمال وجود داشت، این امتیاز به دست انگلیسی‌ها افتاده بود. بنابراین ساخت هر گونه راهی از شمال به جنوب، منافع سیاسی، اقتصادی و راهبردی سن پترزبورگ در ایران را با خطری جدی مواجه می‌کرد. در مقابل انگلیسی‌ها نظری کاملاً متفاوت داشتند. آنها نیز ایجاد راهی از شمال به جنوب را با مقاصد اقتصادی و سیاسی خود هماهنگ نمی‌دیدند و ایجاد چنین راهی، دسترسی آسان روس‌ها به آبهای جنوب ایران و پیشروی نظامی به سوی هندوستان را به دنبال داشت. بنابراین راه می‌توانست شرایط حضور فیزیکی و نظامی رقیب قدرتمند منطقه یعنی روسیه را برای منافع

بریتانیا مهیا کند و این زنگ خطری برای نقاط تحت نفوذ انگلیسی‌ها در هندوستان، خلیج فارس و افغانستان بود. همچنین در آینده احتمال داشت ایران به همراهی روسیه، هندوستان و منافع بریتانیا در جنوب ایران را مورد تهدید قرار دهند. (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۳۷-۳۳۶)

مخالفان ساخت راه در ایران، از بُعد فرهنگی هم ساخت راه را منافی سیاست‌های خود می‌دانستند. آنان عقیده داشتند علل غلبه دولت بریتانیا بر مشرق زمین، عدم وجود امکانات بین بخش‌های مختلف کشورها است و با ایجاد راه، شرایط رشد فکری و فرهنگی جوامع سنتی مهیا شده و زمینه‌های شکست دولت بریتانیا در منطقه را فراهم خواهد کرد. (آدمیت، ۱۳۸۹: ۴۲۰-۴۱۶)

اما دسته‌ای دیگر از سیاست‌مداران انگلیسی کاملاً مخالف چنین تفکری بودند و آن را تحجر فکری رقبای سیاسی خود می‌دانستند. این دسته اعتقاد داشتند ساخت راه در ایران باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که کاملاً با منافع بریتانیا هماهنگ باشد. روالینسون یکی از کهنه کاران شرق شناس انگلیسی، به شورای سلطنتی انگلستان اعلام کرد که در ایجاد جاده در ایران نباید به فکر منافع اقتصادی ایرانیان بود بلکه باید مطالعه کرد که از چه روشی می‌توان نفوذ انگلیس را افزایش داد و با ایجاد راه منافع انگلیس را تضمین کرد. او اعتقاد داشت باید با ایجاد راه‌آهن از دریای مدیترانه به سند از طریق ایران، به تقویت قوای نظامی خود در هند در مواقع اضطراری بپردازیم. (فرچلینگ، ۱۳۶۲: ۲۷۴)

طرفداران ساخت راه در ایران به هیچ وجه بحث قدرت‌گیری روسیه در منطقه را نادیده نمی‌گرفتند بلکه بر این باور بودند که قبل از اقدامات روسیه باید به فکر راه چاره بود و فواید راه‌سازی در ایران بیشتر از مضرات آن است. افزون بر این، تاکید این گروه بر ساخت راه با نظر گرفتن ابعاد قدرت روسیه بود. آنها به هیچ وجه حالت انفعالی را قبول نداشتند و بر ساخت راه با توجه به شرایط تاکید می‌کردند. طرفداران این نظریه تاکید داشتند اگر در ایران قرار است راهی ساخته شود باید مسیرهای غرب به شرق را به هم متصل کند تا بدین ترتیب یک پل ارتباطی میان عثمانی، ایران، افغانستان و هندوستان ایجاد شود و از طرفی دیگر دسترسی روس‌ها به آن محدود باشد (خطی ۴، ش ۴) از لحاظ تجاری نیز آنها اعتقاد داشتند راه می‌تواند اقتصاد ایران را با اقتصاد اروپا و هندوستان پیوند دهد، برای شرکت‌های انگلیسی کار ایجاد شود، باعث تقویت تجارت انگلستان در نواحی مختلف ایران شود و رشد نقدینگی دولت و افزایش سرمایه‌داری و ثروت را در ایران به دنبال داشته باشد و این امر باعث رشد فکری و خروج از خمودگی فکری ایرانیان در قبال خارجی‌ها خواهد شد.

شرایط تجاری انگلیسی‌ها به این گونه بود که کالاهای انگلیسی به دلیل مسافت زیاد با ایران و هزینه باربری از انگلیس تا جنوب ایران، گران تمام می‌شد و این امر آنها را واداشت تا به فکر راه‌های جدیدی باشند. در شمال راه طرابوزان به تبریز می‌توانست قیمت حمل کالاها را کاهش

دهد ولی سیاست‌های گمرکی روسیه و تسلط بر راه‌های تجاری قفقاز توسط روس‌ها، باعث شد انگلیسی‌ها در تجارت شمال غرب ایران موفقیت چندانی نداشته باشند.

انگلیسی‌ها جدا از منطقه شمال غرب ایران، از دو مسیر کالاهایی نظیر چای، قند، رنگ و قماش به ایران صادر می‌کردند: مسیر اول از طریق انگلستان، دماغه امیدنیک و خلیج فارس و مسیر دوم از طریق هند به سواحل جنوب ایران بود. از سال ۱۲۸۶هـ.ق/۱۸۷۰م، به بعد، راه تنگه سوئز جایگزین راه دماغه امیدنیک شد و شرکتهای مختلف انگلیسی همچون شرکت گری و پل (Gray and paul company)، شرکت دیوید ساسون (Messrs D. Sassoon company)، شرکت اوریانتال کارپت (O.C.M)، تجارت خانه ملکم (Malcolm company)، کمپانی دیکسن (Dixon company)، شرکت لیوینگستون (Livingston company)، کمپانی لوید اسکات شعبات تجاری خود را در جنوب ایران تاسیس کردند و تجارت انگلستان را تحت تسلط خود در آوردند. (معتضد، ۱۳۶۶: ۳۰۲-۳۰۳) یکی دیگر از قدرت‌های تجاری جنوب ایران، کمپانی برادران لینچ (Lynch Brothers) بود. این کمپانی عظیم‌ترین و مجهزترین شرکت انگلیسی در ایران بود. این شرکت در سال ۱۲۵۷هـ.ق/۱۸۴۱م، در بغداد تاسیس شد و با کمک دولت انگلستان رشد زیادی کرد و قدرت بلامنازع تجاری در دجله و فرات شد و کشتی‌های تجاری خود را در این منطقه به کار انداخت. شرکت برادران لینچ، در ایران نیز توانست شعباتی را در خرمشهر، اهواز، شوشتر، اصفهان، دزفول و تهران ایجاد کند. (پاولویچ، ۱۳۵۷: ۷۴)

در جنوب اکثر تجارت این منطقه از طریق بندر بوشهر انجام می‌پذیرفت. کشورهای مختلف که قدرت رقابت بازرگانی در خلیج فارس را داشتند، از طریق این بندر کالاهای خود را به داخل ایران انتقال می‌دادند. انتقال کالا و یا دسترسی به تهران از طریق بوشهر، در حدود چهل تا پنجاه روز به طول می‌انجامید. در این زمان انگلیسی‌ها با نفوذ در جنوب عراق و منطقه بصره، ارتباط تجاری خود را در خلیج فارس، به وسیله تسلط بر شرق عراق گسترش داده بودند و تجارت و کشتی‌رانی در رودخانه دجله به صورت انحصاری در اختیار انگلیسی‌ها در آمده بود. اما راه‌های جنوب ایران، بسیار ناامن و خراب بودند. از جهتی دیگر افزایش هزینه علوفه و کرایه چهارپایان مانعی جدی برای توسعه تجارت انگلیسی‌ها در جنوب ایران به شمار می‌رفت. حاج سیاح در سال ۱۲۹۴ق/۱۸۷۷م، از وضعیت نابسامان بندر بوشهر می‌گوید: «بندر بوشهر از بی‌مبالاتی دولت ترقی نکرده از طرف دریا به همه جای عالم راه دارد و راه خشکی که از آنجا به داخل ایران باید مال التجاره حمل شود بسیار بد و سخت و ناهموار است و احدی در صدد برنیامده که مثل همه جای عالم که تجارت الان ترقیات ممالک منسوط به آن است آسان نماید و به وضع اول خلقت باقی است. (سیاح، ۱۳۴۶: ۱۳ - ۱۲) حال اگر انگلیسی‌ها می‌توانستند راه‌های جنوبی ایران را تعمیر و یا شوسه کنند، ارتباطات بسیار سریع و به نوبه خود باعث تقویت قدرت تجاری انگلستان می‌شد. اما نباید به گونه‌ای عمل

می‌شد که این راه‌ها به شمال ایران و نقاط تحت نفوذ روس‌ها مربوط می‌شد زیرا در این صورت نتیجه عکس می‌داد و احتمال به خطر افتادن تجارت و منافع سیاسی انگلیسی‌ها توسط روس‌ها قریب الوقوع بود.

فعالیت تدریجی انگلیسی‌ها در راه‌سازی ایران، از ماجرای قرارداد رویتر آغاز شد. رویتر چند ماه پس از امضای قراردادش با ایران، در تاریخ ۹ رجب ۱۲۸۹ هـ.ق/۱۲ سپتامبر ۱۸۷۲ م، نامه‌ای به گرانویل وزیر امور خارجه زد و در آن نامه هدفش از گرفتن چنین امتیازی را بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی ایرانیان و تلاش برای بهبود موقعیت و منافع انگلستان دانست. او در این نامه مسیر انتخابی یعنی اتصال دریای خزر به خلیج فارس را به نفع منافع انگلستان در مقابل منافع روسیه در ایران معرفی کرد و از دولت انگلستان درخواست کرد از او همه جانبه حمایت کنند. در حقیقت رویتر با سیاسی کردن شرایط قراردادش، سعی داشت در مقابل بازی ایرانیان یک تضمین دولتی از طرف دولت انگلستان به دست بیاورد. بعضی از تصمیم‌گیران آشنا به امور ایران، مسیر پیشنهادی رویتر را مناسب نمی‌دیدند زیرا از نظر آنان این راه کاملاً به نفع منافع روسیه بود مخصوصاً قسمت اول که دریای خزر را به تهران متصل می‌کرد. آنها اعتقاد داشتند این خط نفوذ روسیه را در منطقه شمال ایران و در پایتخت ایران به دنبال خواهد داشت. (فرچلینگ: ۱۳۶۲: ۲۷۴) وقتی دولت انگلیس با این طرح رویتر مخالفت کرد و رویتر با مقاصد انگلیسی‌ها آشنا شد، با نوشتن نامه‌ای به وزارت امور خارجه مسیر راه‌سازی را از غرب به شرق تغییر داد. یعنی او پیشنهاد کرد از طریق استانبول، فرات، ایران و سند، راه‌آهنی ساخته شود که منافع انگلستان که همان پیوند مدیترانه به هند بود را برآورده کند. راولینسون این طرح را بسیار پسندید و به شورای سلطنتی پیشنهاد کرد سریع این طرح را بپذیرند (فرچلینگ، ۱۳۶۲: ۲۷۶-۲۷۵) ولی باز دولت انگلیس از این طرح حمایت نکرد زیرا انگلیسی‌ها هنوز درگیر مشکلات دیگری در اروپا بودند و مطالعات جدی برای ساخت راه در ایران را به انجام نرسانده بودند. به همین دلیل وقتی روس‌ها ماجرای گرفتن امتیاز راه توسط هاگن را مطرح کردند، لندن به طور قاطع و صریح عکس‌العمل نشان داد. لرد دربی وزیر امور خارجه انگلستان به شاه ایران اطمینان داد که انگلستان با دولت ایران خواهد بود و سفارت روس نباید در قبال راه‌آهن دخالتی داشته باشد. (صفایی، ۱۳۴۹: ۵۸)

بعد از قرارداد رویتر و فشار روس‌ها برای گرفتن امتیاز هاگن، شاه علاقه خود را به ایجاد راه شوسه به جای راه‌آهن متمرکز کرد. در همین راستا در سال ۱۳۰۲ هـ.ق/۱۸۸۵ م، شاه برنامه‌ای برای شوسه کردن راه تهران - محمره (خرمشهر) ریخت و آن را در اختیار امین‌الدوله، امین‌السلطان و مخبرالدوله قرار داد. برای ایجاد این راه یکصد هزار تومان تعیین کرد و قرار بر این شده که ده به یک به شاه سود بدهند. اعتمادالسلطنه این کار را به تمسخر می‌گیرد و می‌نویسد: «سبحان الله که این راه با سه کرور راه عرابه نخواهد شد ثانیاً روس‌ها نخواهند گذاشت. حالا به واسطه وزیر امور

خارجه احمق، نوکر انگلیسی‌ها شدیم». (اعتمادالسلطنه، ۲۵۳۶: ۳۵۱) این راه هیچگاه ساخته نشد زیرا فساد مالی کارگزاران دولتی و همچنین فشار دیپلماتیک روسیه از ساخت آن جلوگیری کرد. انگلیسی‌ها مدت مدیدی در حال بررسی مسیرهای جنوب ایران و مطالعه برای ایجاد راه جدیدی بودند تا بتوانند تجارت خود در عراق و همچنین قدرت تجاری خود در خلیج فارس را از یک مسیر راحت و نزدیکتر، به غرب و مرکز ایران پیوند بزنند. در نهایت آنها به این نتیجه رسیدند که بهترین مسیر، راه رودخانه کارون است که از طریق این رودخانه می‌شد به اهواز، شوشتر و دزفول دسترسی آبی داشته باشند. (سند، ش ۲) رود کارون پرآب‌ترین و بزرگ‌ترین رودخانه ایران است. این رود با درازای ۹۵۰ کیلومتر طولانی‌ترین رودیست که تنها در داخل ایران قرار دارد و همچنین تنها رود ایران است که بخشی از آن قابل کشتیرانی است. سرچشمه شاخه‌های اصلی کارون در زردکوه بختیاری در استان چهار محال و بختیاری است؛ ولی شاخه‌های فرعی آن از کوه‌های گوناگون سرچشمه می‌گیرند. این رود، پس از گذر از مناطق کوهستانی و پر پیچ و خم، در منطقه‌ای به نام گتوند وارد دشت خوزستان می‌شود. رود کارون در شمال شوشتر به دو شاخه تقسیم می‌شود که در جنوب شوشتر با یکدیگر پیوند می‌یابند. مهم‌ترین شاخه فرعی کارون، رود دز است که در شمال اهواز به کارون می‌پیوندد. رود کارون در مرز ایران و عراق، به اروندرود پیوسته و روانه خلیج فارس می‌شود. بنابراین در منابع دوره قاجار کارون را به دو قسمت سفلی (اهواز تا خرمشهر) و علیا (شوشتر تا اهواز) تقسیم می‌کردند.

اگر انگلیسی‌ها می‌توانستند بر کارون مسلط شوند، به این معنا بود که به شهرهای وسیعی در جنوب به سمت مرکز ایران دسترسی پیدا خواهند کرد. آنها می‌توانستند با ساختن راهی شوسه، به خرم آباد، بروجرد، سلطان آباد (اراک)، قم و تهران دسترسی پیدا کنند و با ایجاد یک راه فرعی از بروجرد به اصفهان، مناطق وسیع و غنی‌ای را زیر نظر خود درآوردند. همچنین دولت انگلستان می‌توانست از طریق اروندرود، ارتباط مستقیمی با پایتخت ایران به دست بیاورد. ولی این پیوند نیاز به دو چیز داشت: اول کسب امتیاز کشتی‌رانی در کارون و دوم ایجاد امتیاز شوسه و یا راه‌آهنی که شوشتر را به تهران متصل کند.

ایجاد این مسیرآبی و شوسه، مستلزم تسلط بر رودخانه کارون بود. از بُعد تجاری، این مسیر می‌توانست هزینه جابه‌جایی کالا را کمتر کند و تجار بریتانیایی، در برابر رقبای خود از موقعیت بهتری برخوردار شوند و همچنین کالاهای انبوهی به نقاط غرب و مرکز و جنوب ایران ارسال کنند. انگلیسی‌ها می‌توانستند راه کاروانی ایجاد کنند که در عرض حدود دوازده روز به تهران برسند و کالاهای مختلف هندی و انگلیسی خود را به سرعت در بازارهای جدید ایران به فروش برسانند. (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱: ۸۶، ۶۳۲-۶۳۱) مسیر تجاری کارون نسبت به راه‌های خشکی دیگر مانند مسیر بوشهر، شیراز، بندرعباس، اصفهان کوتاهتر و امن‌تر و هزینه جابه‌جایی کالا از مسیر آبی

بسیار ارزانتر از مسیر زمینی ناهموار ایران بود. در نامه ای محرمانه از سر موتیمر دوراند به وزارت امور خارجه انگلستان، استباط می‌شود که انگلیسی‌ها از چند سال قبل نقشه کشیده بودند که راه‌های جنوب ایران را برای بهبود تجارت مناسب کنند. آنها می‌دانستند شاه قاجار پول و کفایت لازم برای ایجاد راه ندارد. گشودن کارون علیا برای تجارت و ایجاد یک مرکز تجاری در شوشتر دستاورد مهمی برای انگلیسی‌ها بود. (دوراند، ۱۳۹۲: ۳۲) بنابراین کارون ابتدا از نظر اقتصادی برای انگلیسی‌ها حائز اهمیت بود. زیرا از طریق کارون آنها می‌توانستند کالاهای خود را ارزانتر و با امنیت بیشتر به نواحی مختلف ایران از جمله نواحی مرکزی انتقال دهند.

از نظر نظامی و سیاسی، تسلط بر کارون و ایالات جنوب ایران که قبایل قدرتمندی نیز در آنها زندگی می‌کردند، می‌توانست توازن قدرت را به نفع انگلیسی‌ها سنگین کند و آنها در مواقع لزوم نیروهای خود را به سرعت در منطقه پیاده کنند. انگلیسی‌ها با ایجاد راه‌آهن در ترکیه، تا مرز عراق می‌توانستند نیروهای خود را به سرعت پیاده کنند و از طریق دجله و کارون، تسلط خود را در مدت کوتاهی در غرب، جنوب و مرکز ایران برقرار کنند. همچنین این مسیر دیگر مشکلات راه‌آهن سراسری را نیز نداشت زیرا انگلیسی‌ها به راحتی وارد قلمرو روس‌ها می‌شدند و پایتخت ایران را تحت محاصره قرار می‌دادند بدون آنکه خطری از جانب روس‌ها آنها را تهدید کند. روس‌ها فقط با ایجاد ناوگانی دریایی در کارون می‌توانستند مسیر کارون را برای انگلیسی‌ها ناامن کنند که این امر با داشتن قوای دریایی قوی بریتانیا در خلیج فارس غیر ممکن بود.

از ابتدا شرکت‌های انگلیسی با پشتوانه سیاسی وزیر مختار انگلیس در تهران تلاش کردند تا با دستیابی به امتیاز کشتی‌رانی رود کارون، باعث تقویت تجارت خود و تامین منافع تجاری و سیاسی انگلستان شوند. سرهنری لایارد و ستوان سلبی و بعدها کمپانی گری و پل تلاش‌هایی را برای گشودن راه تجاری کارون آغاز کردند ولی همه آنها بی‌نتیجه پایان یافت. با افزایش نفوذ روس‌ها در شمال، انگلیسی‌ها تصمیم گرفتند قضیه امتیاز کشتی‌رانی در کارون را با جدیت بیشتری پیگیری کنند. در همین زمان بود که انگلیسی‌ها متوجه شدند ناصرالدین‌شاه امتیاز بهره‌برداری از اراضی مجاور کارون را به شرکتی فرانسوی داده است. انگلیسی‌ها از این تصمیم شاه برآشفتمند و تمام اقدامات دیپلماتیک خود را برای لغو این امتیازنامه انجام دادند و در نهایت موفق شدند این کار را انجام دهند. اقدام انگلیسی‌ها برای خارج کردن این امتیاز از دست اتباع کشوری دیگر، به روشنی نشان می‌دهد که آنها جدیت زیادی برای تسلط بر این راه داشتند. (سند، ش ۶)

انگلیسی‌ها به وسیله کمپانی وابسته به خود یعنی کمپانی لینچ تا حدی شرایط را برای حرکتی دیپلماتیک آماده کردند. کمپانی لینچ نفوذ قابل توجهی در عراق داشت و در دجله تا بصره کشتی‌رانی منظمی به راه انداخته بود. این کمپانی از طریق اروندرود (شط العرب)، تجارت خود را با سواحل ایرانی خلیج فارس گسترش داده بود و توانسته بود تا خرمشهر نفوذ تجاری داشته باشد. خرمشهر در محل تلاقی دو رود بزرگ اروندرود و کارون قرار دارد.



رانلد تامسون وزیر مختار انگلستان در تهران در ۲۲ رمضان ۱۲۹۰هـ.ق / ۱۳ نوامبر ۱۸۷۳م، وارد مذاکره با میرزا حسین خان سپهسالار شد و با نوشتن نامه‌ای که در آن از مزیت‌های تجاری کارون سخن گفته شده بود، خواستار تصمیم سریع و قاطع دولت ایران برای بازگشایی راه کارون بر روی کشتی‌های انگلیسی شد. (سند، ش ۱۰) با توجه به این اوصاف، ناصرالدین‌شاه به هیچ وجه به زیر بار دادن چنین امتیازی به انگلیسی‌ها نمی‌رفت و برای واگذاری چنین امتیازی که استقلال سیاسی کشور را مورد تهدید قرار می‌داد، سخت مقاومت می‌کرد و بارها با نوشتن نامه به وزیر مختار این کشور بر آن تاکید کرد. (سند، ش ۲) دولت قاجار به خطر نفوذ انگلیسی‌ها از طریق کشتی‌های خود تا قلب سرزمین ایران آشنا بود و می‌دانست در صورتی که انگلیسی‌ها بتوانند در کارون رفت و آمد داشته باشند، در مواقع بحران با نیروهای دریایی قوی خود، آسان به ایران حمله خواهند کرد. به همین دلیل از میرزا ملکم خان که در این زمان سفیر ایران در لندن بود خواسته شد با سیاستمداران انگلیسی در مورد نظر ایران صحبت کند. میرزا ملکم خان که طرفدار واگذاری امتیاز به شرکت‌های مختلف برای رشد اقتصاد کشور بود، از واگذاری چنین امتیازی به انگلیسی‌ها حمایت کرد و معتقد بود چنین امتیازی باعث ترقی تجارت و فلاح منطقه خواهد شد. (سند، ش ۳)

### تاسیس بانک شاهنشاهی و تحول در سیاست‌های راه‌سازی شوسه

بعد از آنکه ولف در سال ۱۸۸۷م/۱۳۰۵هـ.ق، وزیر مختار انگلستان در ایران شد، سیاست‌های اقتصادی و راه‌سازی انگلیسی‌ها وارد مرحله جدیدی شد. روشی جدید برای نفوذ بیشتر تجاری و سیاسی در ایران از سوی او مطرح شد. او که بعدها در انگلستان به «پدر امپریالیسم» معروف شد، جلسات متعددی با امین السلطان برگزار کرد و شاه را تشویق نمود تا حق مالکیت را به رسمیت بشناسد. (Ferrier, 1982:23) ناصرالدین‌شاه نیز با صدور فرمانی این حق را به رسمیت شناخت و مردم را به سرمایه‌گذاری در کمال امنیت فرا خواند. به همین جهت به همگان این حق داده شد تا در کمال آزادی در تمام کشور شاهنشاهی، شرکت تاسیس کنند و در کمال استقلال به کارهای صنعتی همچون ایجاد جاده، ایجاد کارخانه و تولید صنعتی دست بزنند.

سیاست‌های دیگر ولف بر نزدیکی به روسیه و تقسیم امتیازات با روس‌ها متمرکز شده بود. بعضی از انگلیسی‌ها معتقد بودند دوره درگیری با روس‌ها به پایان رسیده است و اگر با روسیه همکاری کنند و ایران را تحت نفوذ خود قرار دهند، می‌توانند با ایجاد اصلاحاتی در ایران، اقتصاد این کشور را توسعه داده و بازار مناسبی برای کالاهای انگلیسی و روسی فراهم کنند. (دوران، ۱۳۹۲: ۱۲-۱۱) ولف از تفکر این دسته از انگلیسی‌ها پیروی می‌کرد ولی وقتی بعد از مذاکراتی با دالگورکی سفیر سرسخت روس‌ها در ایران، به این نتیجه رسید که مذاکرات با روس‌ها در این زمان عملی نیست

دست به مقابله زد و از ترفندهای سیاسی خود نهایت استفاده را برد. یکی از این ترفندها آوردن پسر رویتر به ایران و ادعای قدیم غرامت امتیازنامه لغو شده رویتر و دیگری ارائه راه حلی برای گرفتن امتیاز رود کارون بدون ایجاد تنش با روس‌ها بود.

رویتر با مشورت ولف، از شاه قاجار درخواست کرد به جای غرامت، امتیاز تاسیس بانک را به او بدهد. ولف خوب می‌دانست با تاسیس بانک وصول هزینه‌های جاری برای بسیاری از شرکت‌ها که علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در ایران هستند، راحت‌تر خواهد شد و بانک می‌تواند زمینه‌های توسعه نفوذ اقتصادی و سیاسی انگلستان را در ایران هموار کند. در مقوله راه‌سازی نیز تا بانکی شکل نمی‌گرفت، عملاً جذب سرمایه و ایجاد شرایط راه‌سازی غیر ممکن بود. در مورد امتیاز رود کارون، ولف با نوشتن نامه‌ای به قوام الدوله وزیر امور خارجه ایران، با زبان دیپلماتیک خواستار آزادی کشتی‌رانی در کارون بر روی کشتی‌ها شد و خاطر نشان کرد این امر هم به نفع منافع و مصالح تجاری ایران است و هم بریتانیا (سند، ش ۶) اما ناصرالدین‌شاه که با مشکلات امنیتی حاصل از چنین امتیازی و همچنین ترس از روس‌ها که در مقابل هر امتیاز خواهان امتیاز دیگری بودند، مواجه بود، از واگذاری امتیاز رودخانه کارون احتراز داشت. ولف که سرسختی شاه قاجار را در مورد کشتی‌رانی رود کارون می‌دید، بعد از ماجرای شکست امتیاز رژی، صاحبان امتیاز را تشویق کرد که به شاه قاجار فشار بیاورند تا غرامت حاصل از ملغی شدن آن را از دولت قاجار دریافت کنند. و از طرفی دیگر به طور غیر مستقیم به شاه گوشزد می‌کرد اگر امتیازی به اتباع انگلستان بدهد، دولت انگلستان حاضر خواهد بود در پرداخت غرامت رژی او را همراهی کند. در عوض او نیز بخش علیای رود کارون را برای تجارت انگلیس بگشاید و مسئولیت حفظ امنیت این راه تجاری را در مسیر شرق و شمال، از شوشتر تا اصفهان و بجنورد بر عهده بگیرد. (دوراند، ۱۳۹۲: ۳۱) ولف برای جلوگیری از فشار روس‌ها نیز طرحی ارائه داد. او به دستگاه دیپلماسی ایران یاد داد در قرارنامه کلمه آزادی کشتی‌رانی برای عموم دنیا را بکنجاند و نامی از انگلستان نبرد تا مخالف روس‌ها را به دنبال نداشته باشد.

ناصرالدین‌شاه در نهایت با تشکیل شورائی ۲۱ نفره، در ۲۴ صفر ۱۳۰۶/۳۰ اکتبر ۱۸۸۸، امتیاز کشتی‌رانی رودخانه کارون را بر روی تمام کشتی‌های بازرگانی ملل آزاد قبول کرد. ابعاد این قرارداد برای انگلیسی‌ها چندان ارزشمند بود که اعتمادالسلطنه نوشت: «دولت انگلیس می‌بایست تا هزار سال از بابت آن امتیاز ممنون رجال دولت علیه باشد و سکوت کند». (خطی ۲، ش ۴، برگ ۵۵۵) چند روز بعد اعلانی دولتی از طرف دربار در مورد این امتیاز صادر شد. (سند، ش ۱۰) در این اعلان نکات قابل توجهی وجود دارد که نگرانی دولت قاجار را برای جلوگیری از نفوذ نظامی انگلستان نشان می‌دهد. با تحلیلی کلی می‌شود مفاد این اعلان را بر دو قسمت تجاری و سیاسی تقسیم کرد. در قسمت سیاسی تمام جوانب احتمالی همچون قدرت‌گیری قبایل، حمل اسلحه، نفوذ انگلیسی‌ها در مرکز ایران، تحرکات کشتی‌های انگلیسی و مخالفت احتمالی روس‌ها در نظر گرفته شده است.

در ماده چهارم این اعلان در مورد ورود اسلحه با کشتی به کارون صحبت شده است و مطلقاً آن را قدغن کرده‌اند و پیش‌بینی شده است برای نظارت، ماموری از جانب دولت ایران گماشته شود و هر کشتی‌ای که این قانون را رعایت نکند جریمه شود. در ماده بیست و سوم نیز تاکید شده است از طریق این کشتی‌ها هیچ نوع سلاحی نباید به عشایر و ایلات اطراف فروخته شود. همچنین در ماده بیست و یکم اعلان رودخانه کارون تاکید شده است که رودخانه کارون فقط برای مقاصد تجاری بر روی کشتی‌ها باز شده است و به غیر از آن به هیچ وجه نباید عملی در آن انجام شود. محدوده کشتی‌رانی را نیز از محمره تا اهواز تعیین کردند و در ماده دهم مشخص کردند که کشتی‌ها نباید از سد اهواز به بالاتر حرکت کنند.

ناصرالدین‌شاه که در شرایط سختی قرار گرفته بود، برای جلوگیری از نفوذ انگلیسی‌ها به شمال کارون، تجارت کشتی‌رانی در قسمت علیای کارون یعنی از اهواز تا شوشتر را به یکی از تجار محلی یعنی معین‌التجار بوشهری واگذار کرد. معین‌التجار شرکتی به نام ناصری تاسیس و از آن به بعد، قسمت علیای اهواز، به شهر ناصری تغییر نام پیدا کرد. شاه قاجار به کمپانی ناصری اجازه داد در طول مسیر اسکله، راه شوسه و پایگاه ایجاد کند. (تیموری، ۱۳۳۲: ۱۷۷). روس‌ها که چند سال بود با ایجاد تعرفه سنگین و ایجاد جاده‌های ترانزیتی قصد جلوگیری از نفوذ اقتصادی انگلیس در ایران را داشتند، در مقابل امتیاز کارون، خود را بازنده اصلی می‌دانستند. آنها از واگذاری امتیاز رودخانه کارون به شدت عصبانی بودند به شاه انتقاد سختی کردند ولی شاه در جوابیه‌ای همه این اعتراضات را رد کرد و سعی کرد به روس‌ها خاطر نشان کند که این امتیاز به هیچ وجه به ضرر آنها و دولت ایران و یا به نفع انگلستان نیست. (سند، ش ۴)

بعد از امضای امتیازنامه کارون، انگلیسی‌ها به سرعت قدرت تجاری خود در جنوب ایران را افزایش و تثبیت کردند، به سازماندهی ایلات دست زدند، نقشه ایجاد جاده‌ای وسیع که ایالات مختلفی را به هم وصل کند ریختند و «شرایطی را برای پیاده کردن قشون نظامی خود در جنوب ایران به بهترین نحو آماده کردند» (Greaves, 1959:129). بدون شک سیاست انگلیسی‌ها نفوذ در اعماق خاک ایران بود. گنجاندن کلمه آزادی کشتی‌رانی برای تمام ملل، حيله‌ای انگلیسی بود زیرا همه می‌دانستند تمام طرق مربوط به کارون از مسیر محمره و دجله و فرات در دست انگلیسی‌ها است و آنها مالک حقیقی چنین امتیازنامه‌ای به شمار می‌روند. انگلیسی‌ها با انتقال چند کشتی به کارون به وسیله کمپانی لینچ، کار را آغاز کرد. رفتار انگلیسی‌ها به تدریج نشان داد آنها به مفاد قرارداد اهمیتی نمی‌دهند و در مواقعی که دولت مرکزی در بحران‌های داخلی خود بعد از مرگ ناصرالدین‌شاه گرفتار بود، همواره می‌کوشیدند به قسمت علیای رود کارون رفت و آمد داشته باشند. در سفر شاه به اروپا، ژنرال اسمیت که مدتی ریاست خطوط تلگراف ایران را در دست داشت، به شاه در مورد رودخانه کارون پیشنهادات جدیدی داد که یکی از آنها آزادی کشتی‌رانی در

قسمت علیای رودخانه کارون و دیگری ایجاد راه شوسه میان بروجرد و شوشتر بود. (ناطق، ۱۳۷۱: ۲۴-۱۸) انگلیسی‌ها به وضوح نشان می‌دادند به تدریج در حال عملی ساختن سیاست‌های درازمدت خود هستند. وقتی شاه قاجار با این تقاضاها مخالفت کرد، انگلیسی‌ها به صورت غیر قانونی و بدون در نظر گرفتن اختطارهای کارگزاری ایران، چند کشتی خود را به سمت قسمت علیای رود کارون هدایت کردند. (سند، ش ۱۱؛ ک ۱۵، پ ۹، ش ۱۲۰ و ۱۱۸)

بعد از تاسیس بانک و اخذ امتیاز کشتی‌رانی در رود کارون، انگلیسی‌ها که شرایط را برای عملی کردن سیاست‌های نفوذی خود از جنوب تا مرکز ایران مناسب می‌دیدند طرح قدیمی خود برای ایجاد راه شوسه از خلیج فارس تا تهران را پیش روی دولت قاجار قرار دادند. از آنجایی که دو دولت روس و انگلیس در مورد راه‌آهن در جنگ سرد به سر می‌بردند و هر دو تفاهم کرده بودند که قضیه ساخت راه‌آهن را تا سال ۱۳۱۸هـ.ق/۱۹۰۰م، فراموش شده بدانند، تنها راه توسعه نفوذ بیشتر سیاسی و اقتصادی، ساخت راه شوسه بود. انگلیسی‌ها طرحی را آماده کردند که اگر مورد تایید دولت قاجار می‌رسید، آنها می‌توانستند راهی شوسه از خرمشهر به اهواز، شوشتر، خرم آباد، بروجرد، اراک، قم و تهران ایجاد کنند همچنین برای پیوند راههای غرب به مرکز ایران قصد داشتند راهی فرعی از بروجرد به اصفهان بسازند. به این طریق نیمه مرکزی به سمت جنوب تقریباً به صورت کامل تحت کنترل انگلیسی‌ها در می‌آمد.

ولف در این امتیاز نیز تبحر خود را نشان داد. بانک شاهنشاهی به عنوان بانکی که سرمایه و مشروعیت لازم برای اقدامات اقتصادی در ایران دارد با مشورت او، خواهان امتیاز راه شوسه خرمشهر به تهران شد. دولت قاجار دیگر در این سال‌ها از سیاست درهای بسته خسته و فاقد یک برنامه‌ریزی منظم شده بود. فساد در دربار قاجار علنی بود و خزانه خالی و کسری بودجه، فشار شدیدی بر شاه و صدراعظم وارد می‌کرد. این مشکلات استراتژی‌های گذشته را پنهان کرده بود و دربار از هر اقدامی به منظور کسب درآمد نهایت استفاده را می‌کرد. شاه قاجار برای جلوگیری از اعتراض روس‌ها و همچنین مشروع جلوه دادن چنین امتیازی، در تاریخ ۸ ربیع الاول ۱۳۰۷هـ.ق/ ۲۷ نوامبر ۱۸۸۹م، آن را به میرزا یحیی خان مشیرالدوله واگذار کرد. اعتمادالسلطنه در مورد واگذاری این امتیاز می‌نگارد: «مشیرالدوله دو سه هزار تومان به شاه پیشکش داد و امتیاز راه را به واسطه نفوذ امین السلطان گرفت». (اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۱: ۶۷۵) این امتیازنامه در دوازده ماده تحت عنوان «امتیازنامه برای ساخت راه فیما بین دارالخلافة الی اهواز برای حمل مال التجاره بتوسط عراده با یک شعبه از راه بروجرد به اصفهان» می‌باشد که به امضای ناصرالدین‌شاه قاجار رسید (سند، ش ۱۶، برگ ۱۹-۱)

بانک شاهنشاهی که در پشت صحنه در تمام جزئیات قرار داشت، بلافاصله خواهان خرید امتیاز راه شوسه تهران - محمره از وزیر امور خارجه ایران شد و میرزا یحیی‌خان، آن را به مبلغ سیزده هزار

لیره به بانک فروخت و از این فساد اداری، چهل و پنج هزار تومان سود کرد». (اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۱: ۶۷۵)

حال انگلیسی‌ها صاحب امتیازی شدند که سال‌ها برای آن برنامه‌ریزی کرده بودند. ولف موفقیت بزرگی را برای منافع انگلستان تامین کرده بود. بانک شاهنشاهی بلافاصله در پاییز ۱۳۰۸هـ.ق/۱۸۹۰م، کار راه‌سازی خود را آغاز کرد. (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱: ۸۶) عین السلطنه در خاطرات خود در تاریخ ۵ صفر ۱۳۰۸هـ.ق/۳۰ سپتامبر ۱۸۹۰م، در مورد راه جنوب می‌نویسد: «انگلیسی‌ها دارند از اینجا [اصفهان] تا رودخانه کارون راه شوسه می‌سازند و الان مشغول هستند. از عربستان تا قم را از بیست سی محل دارند راه می‌سازند. چادر زیادی هم هر نیم فرسخ زده‌اند. فرنگی و عمله و بنا جهت راه ساختن نشستند بودند. همین راه را نصف کرده‌اند، از دو سمت جویی بزرگ کنده‌اند و خاکش را برداشته و به وسط خیابان می‌ریزند. آجر و آهک و سنگ جهت پل فاصله به فاصله ریخته بودند. راه خوبی خواهد شد آن وقت باید اهل ایران یاد بگیرند که راه چیست؟». (عین السلطنه، ۱۳۷۴، ج ۱: ۳۰۲-۳۰۱)

در سال ۱۳۰۸هـ.ق/۱۸۹۱م، راه تهران - قم تکمیل شد و به شرکت این اجازه داده شد تا از وسایل عبوری، حق عبور دریافت کند. ولی مشکلات ناشی از امتیاز تنباکو، کارهای عمرانی انگلیسی‌ها را با وقفه مواجه کرد و آنها به نوشتن نامه‌ای به امین السلطان، عذر آوردند که تامین سرمایه برای ادامه ساخت به دلیل ناامنی در ایران امکانپذیر نیست. (صفائی، ۲۵۳۵: ۱۹۴) این سیاست انگلیسی‌ها برای فشارهای سیاسی بیشتر بر دربار ایران بود زیرا آنها به زودی کار خود را از سر گرفتند و در ۱۳۱۶هـ.ق/دسامبر ۱۸۹۸م، حق کشیدن جاده از قم تا اصفهان را به دست آوردند. در سال ۱۳۲۱هـ.ق/۱۹۰۳م، شرکت لینچ، با یک سهم صد هزار لیره‌ای به نام شرکت حمل و نقل ایران درآمد و امتیاز راه‌سازی را از بانک شاهنشاهی دریافت کرد. در سال ۱۳۲۴هـ.ق/۱۹۰۶م، راه قم - اراک تکمیل شد و نرخ راهداری برای هر وسیله نقلیه دو تومان و هر چهارپا یک قران تعیین گشت. در سال ۱۳۲۶هـ.ق/۱۹۰۸م، شرکت با پرداخت هفت هزار تومان، حق انحصاری حمل و نقل میان تهران - اراک را نیز به دست آورد. (عیسوی، ۱۳۶۲: ۳۰۵)

انگلیسی‌ها در پوشش یک شرکت به ظاهر خصوصی به نام کمپانی لینچ، سیاست‌های خود را در منطقه غرب و جنوب ایران به پیش بردند. کمپانی لینچ در مسیر راه‌سازی، بیشتر به نقاطی توجه می‌کرد که برای تجارت کمپانی مفید باشد. دولت ایران به علت مشکلات داخلی قادر به نظارت و بررسی و همچنین تدوین بودجه برای راه‌سازی نبود به همین دلیل کمپانی در مقابل اعتراضات تجار به وضعیت نابسامان جاده‌های جنوب، دلیل این تاخیر را هرج و مرج و ناامنی در طول مسیر معرفی می‌کرد. (سند، ش ۱۳)

انگلیسی‌ها بعد از جریان‌ات انقلاب مشروطیت که به بحران‌های سیاسی و اقتصادی در ایران انجامید، تامین امنیت راه و لوله‌های نفت جنوب را در اختیار بختیاری‌ها قرار دادند. آنها در نقاط مختلف از جمله هند و مصر و کویت دقیقاً چنین سیاستی را در پیش گرفته بودند و با مذاکره با حکام محلی، برای اوضاع بحرانی، تضمینی را از ایلات و طوایف داشتند بدین ترتیب منافع آنها حفظ می‌شد. در سال ۱۳۱۵هـ.ق/۱۸۹۷م، لینچ بروس با سران بختیاری از جمله اسفندیارخان سردار اسعد، محمدحسین خان سپهدار و حاجی علیقلی خان قرادادی را برای حفظ راه شوسه اهواز تا اصفهان به امضاء رساند بعد از جنگ جهانی اول و فروپاشی قدرت روس‌ها در خاورمیانه، انگلیسی‌ها که خود را یکه تاز رقابت‌های استعماری در منطقه می‌دیدند، دیگر در راه‌سازی چالش‌های سابق را نداشتند و این امر باعث شد آنها طرح ساخت راه‌آهن در ایران را با راه شوسه جایگزین کنند و دیگر مانند سابق راه جنوب برای آنها در اولویت قرار نداشت. به همین دلیل کمپانی مثل سابق از حمایت مالی و معنوی بانک انگلیس قرار نداشت. مشکلات مالی دولت بریتانیا و خزانه خالی که در طول جنگ فشار سنگینی را نیز تحمل کرده بود، از دیگر علل شکست طرح‌های راه‌سازی شوسه کمپانی لینچ در جنوب ایران بود.

#### نتیجه‌گیری

این پژوهش نشان داد که دولت‌های غربی به خصوص انگلستان و روسیه نیز نقش پررنگی در تحولات راه‌سازی ایران در دوره قاجار داشتند. این دو کشور از اولین راه‌سازان دنیا بودند و تجربه کافی، تخصص، سرمایه و عزم سیاسی لازم را برای احداث راه داشتند. نمی‌توان انکار کرد که در تحولات استعماری قرن نوزدهم میلادی، نقش راه بسیار بارز بود. دولت‌های استعماری با ایجاد راه در حقیقت توازن سیاسی و تجاری را به نفع خود تغییر دادند و با صدور کالاهای تولیدی خود به کشورهای دیگر و واردات مواد خام اولیه صنایع، به اقتصاد خود کمک شایانی کردند. از طرف دیگر راه‌سازی باعث تحرکات سریع نیروهای نظامی آنها و تسریع در فتوحات و تسلط نظامی آنها بر منطقه شده بود. در مورد ایران نیز هر دو کشور تمام این جوانب را در نظر گرفته بودند و سعی داشتند با ترغیب شاه قاجار به واگذاری امتیاز راه‌سازی به آنها، نقشه‌های سیاسی و تجاری خود را در ایران پی بگیرند. اما درگیری دو قدرت روسیه و انگلستان در نقاط مختلف دنیا، ایران را از معرض یک هجوم خارجی مصون نگاه داشته بود و یک تعادل نظامی میان دو قدرت در ایران به وجود آورده بود. بنابراین سیاست‌های استعماری دو قدرت بر نفوذ تدریجی در نقاط مختلف کشور و خارج کردن نقاط مناسب از دست همدیگر بود. با ایجاد راه، روس‌ها می‌توانستند نقاط شمال و شمال غرب ایران را تحت سلطه خود درآورند و با نفوذ به تهران، در پیشبرد اهداف استعماری خود موفق عمل کنند. همچنین این نقاط ایران، می‌توانست بازار بسیار مناسبی برای کالاهای روسی باشد. انگلیسی‌ها نیز دقیقاً چنین شرایطی در جنوب ایران داشتند. این دو قدرت، در ابتدا سعی زیادی داشتند تا بتوانند امتیازات راه‌سازی به خصوص راه آهن را در ایران بگیرند ولی هر دفعه به

دلیل کارشکنی طرف مقابل و سیاست دولت قاجار مبنی بر ایجاد تعادل میان دو قدرت، طرح‌های راه سازی آنان ناکام می‌ماند. تجربه کشورهای دیگر نظیر هند نشان می‌داد، اگر ایران به صورت کشوری استعماری تحت سلطه یک کشور خارجی بود، به تناسب میزان راه‌های آن افزایش می‌یافت زیرا قدرت استعمارکننده برای حفظ منافع خود، سعی می‌کرد زیرساخت‌های مناسب را برای سلطه بیشتر و قوی تر ایجاد کند. ولی چون ایران به صورت نیمه مستعمره بود و دو قدرت روسیه و انگلستان، از طریق ابزارهای مختلف نمی‌گذاشتند دیگر قدرت در ایران، نفوذ بیشتری پیدا کند، بسیاری از طرح‌های توسعه به خصوص طرح راه سازی با موفقیت همراه نبود و مشمول گذر زمان می‌شد. وقتی که دو قدرت روسیه و انگلستان تصمیم گرفتند بر مشکلات خود در اروپا و آسیا پایان دهند و بازی برد برد را در پیش بگیرند، تحولاتی اساسی در راه‌سازی ایران اتفاق افتاد. روس‌ها امتیاز شوسه کردن راه انزلی به تهران را از شاه قاجار گرفتند و بعدها در دوره مظفرالدین شاه، راه تبریز به تهران را ساختند. انگلیسیها نیز در جنوب جاده معروف لینچ را از تهران به خوزستان ساختند. بنابراین نتیجه می‌توان گرفت در کنار مشکلات اقتصادی و فنی، مشکلاتی که از جانب قدرت‌های غربی بر سر راه ایران قرار گرفته بود، یکی از اصلی‌ترین دلایل عدم توسعه ایران در دوره قاجار بود.

### فهرست منابع و مآخذ

#### اسناد چاپ نشده

- سند شماره ۱: ۱۳۲۹هـ.ق، کارتن ۳، پرونده ۲۱، شماره سند ۱۷، «نامه در خصوص دعوت به پاسخگویی به سوال یکی از نمایندگان مجلس در مورد زمان انقضای امتیاز کشتی‌رانی کمپانی لینچ در کارون علیا».
- سند شماره ۲: ۱۳۱۶هـ.ق، کارتن ۱۵، پرونده ۹، شماره سند ۱۱۸ و ۱۲۰، «رپورت کارگزاری محمره در مورد حرکت کشتی‌های انگلیسی به جانب علیای رودخانه کارون».
- سند شماره ۳: ۲۲ ذی القعدة ۱۳۰۱هـ.ق، کارتن ۱۸، پرونده ۲۱، شماره سند ۴، «نامه میرزا ملکم خان در باب امتیاز رودخانه کارون».
- سند شماره ۴: بی تا، کارتن ۲۰، پرونده ۱۵، شماره سند ۱-۶، «کتابچه متعلق به رود کارون. مشروح اعتراض روسیه و جواب ناصرالدین‌شاه».
- سند شماره ۵: ۱۳۰۶هـ.ق، کارتن ۲۰، پرونده ۲، شماره سند ۲۸، «تلاش کارگزاران محلی برای ساخت راه شوسه از ارض الروم به مرز اواجیق و دادن امتیاز ساختن راه شوسه آذربایجان».
- سند شماره ۶: ۱۱ محرم ۱۳۰۶هـ.ق، کارتن ۲۰، پرونده ۴، شماره سند ۵ و ۶، «مراسله ولف وزیر مختار انگلیس در تهران در باب امتیاز کشتی‌رانی رودخانه کارون».

- سند شماره ۷: ۱۳۰۶هـ.ق، کارتن ۲۰، پرونده ۹، شماره سند ۱۷، «رونوشت قرارنامه ایران و روس درباره مرداب انزلی و راه شوسه در شش فصل».
- سند شماره ۸: ۱۳۱۰هـ.ق، کارتن ۲۲، پرونده ۳، شماره سند ۱۹-۲۱، «امتیازنامه راجع به ایجاد راه شوسه انزلی — تهران و همچنین راه عراده رو مابین قزوین و تهران».
- سند شماره ۹: کارتن ۲۲، پرونده ۳، شماره سند ۸-۹، «رونوشت قرارداد ایجاد راه شوسه بین قزوین و تبریز در پنج ماده مابین دولت ایران و بانک استقاضی».
- سند شماره ۱۰: ۱۳۰۸هـ.ق، کارتن ۳۰، پرونده ۱۲، شماره سند ۷ و ۸، «اعلان واگذاری امتیاز کشتی‌رانی رود کارون».
- سند شماره ۱۱: ۲۶ صفر ۱۳۱۶، کارتن ۳۵، پرونده ۷، شماره سند ۱۸-۱۹، «رپورت کارگزاری محمره در مورد حرکت کشتی‌های انگلیسی به جانب علیای رودخانه کارون».
- سند شماره ۱۲: ۱۳۱۹هـ.ق، کارتن ۳۹، پوشه ۱۴، «امتیازنامه ساخت راه شوسه از سرحد روس به تبریز و از تبریز تا قزوین».
- سند شماره ۱۳: ۱۳۲۸هـ.ق، کارتن ۵۰، پرونده ۱۳، شماره سند ۱ و ۶، «رونوشت نامه در خصوص ارسال رونوشت جوابیه سفارت انگلیس در مورد کمپانی لینچ و راه جنوب».
- سند شماره ۱۴: «واگذاری امتیاز تاسیس اداره بیمه و حمل و نقل به پولیاکف تبعه روس»، شماره بازیابی ۱۳۵۷۱/۲۴۰، ۱۲ برگ.
- سند شماره ۱۵: «حق تقنیه مرداب انزلی به کمپانی راه انزلی و قزوین»، شماره بازیابی ۲۲۸۷۶/۲۴۰، ۴ برگ، بی‌تا.
- سند شماره ۱۶: ۱۳۰۷هـ.ق، «سواد امتیازنامه مابین حاج محسن مشیرالدوله و دولت ایران در مورد احداث راه تهران — اهواز، بروجرد، اصفهان»، شماره بازیابی ۳۷۴۸/۲۴۰، ۱۹ برگ.
- سند شماره ۱۷: «سواد امتیازنامه احداث راه زمینی انزلی به قزوین با همکاری شرکت ایران و روس»، شماره بازیابی ۸۹۶۲/۲۹۶۰۰، ۵ برگ.

#### کتاب‌ها

- آدمیت، فریدون (۱۳۵۱)، اندیشه ترقی و حکومت قانون، تهران، خوارزمی.ابو
- آدمیت، فریدون (۱۳۸۹)، امیرکبیر و ایران، خوارزمی، تهران.
- ابوت (بی‌تا)، گزارش سفر به سواحل خزر، ترجمه احمد سیف، بی‌تا.
- اشرف، احمد (۱۳۵۹)، موانع تاریخی رشد سرمایه‌داری در ایران دوره قاجاریه، انتشارات علمی و فرهنگی، تهران.
- اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان (۱۳۷۱)، روزنامه خاطرات، به کوشش ایرج افشار، انتشارات امیرکبیر، تهران.



- اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان (۲۵۳۶ شاهنشاهی)، سفرنامه از تغلیس به تهران، به کوشش محمد گلبن، انتشارات سحر، تهران.
- امین‌الدوله، میرزا علی خان صدر اعظم (۱۳۵۴)، سفرنامه امین‌الدوله، به کوشش اسلام کاظمیه، انتشارات توس، تهران.
- انتنر، مروین ل (۱۳۶۹)، روابط بازرگانی روس و ایران (۱۸۲۸-۱۹۱۴م)، ترجمه احمد توکلی، انتشارات بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، تهران.
- اوبن، اوژن (۱۳۶۲)، ایران امروز (ایران و بین‌النهرین)، ترجمه و حواشی و توضیحات علی اصغر سعیدی، انتشارات زوار، تهران.
- ایودی، کالین مک (۱۳۷۰)، رویداد نگاری تاریخ جهان، ترجمه حسن افشار، نشر مرکز، تهران.
- پاشینو (۱۳۷۲)، سفرنامه ترکستان (ماوراءالنهر)، ترجمه مادروس داودخانف، به کوشش جمشید کیان فر، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی (پژوهشگاه)، تهران.
- پاولویچ، م؛ تریا، و؛ ایرانسکی، س (۱۳۵۷)، سه مقاله درباره انقلاب مشروطه ایران، ترجمه م. هوشیار، شرکت سهامی کتابهای جیبی، تهران.
- تیموری، ابراهیم (۱۳۳۲)، عصر بی خبری یا تاریخ امتیازات در ایران، شرکت نسبی اقبال و شرکاء، تهران.
- حسام السلطنه، ابونصر میرزا (۱۳۴۹)، سفرنامه طولش، مقدمه و تصحیح از ابراهیم صفایی، چاپ شرق، تهران.
- دارسی تاد، الیت (۱۳۸۸)، سفرنامه مازندران، سفرنامه های خطی فارسی، تصحیح و پژوهش هارون وهومن، جلد ۱، نشر اختران، تهران.
- دوراند. ای. آر (۱۳۴۶)، سفرنامه، ترجمه علی محمد ساکی، کتابفروشی محمدی، خرم آباد.
- دوراند، سر مورتیمر (۱۳۹۲)، اسنادی درباره وضعیت ایران در دهه پایانی قرن نوزدهم، ترجمه احمد سیف، نشر نی، تهران.
- سیاح، علی بن محمد رضا (۱۳۴۶)، خاطرات حاج سیاح یا دوره خوف و وحشت، به کوشش حمید سیاح، به تصحیح سیف الله گلکار، انتشارات ابن سینا، تهران.
- شاهدی، مظفر (۱۳۸۱)، تاریخ بانک استقراضی روس در ایران، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، تهران.
- طباطبایی، میرزا محمود خان علاءالملک (۱۳۴۷)، گزارش‌های سیاسی علاءالملک، به کوشش ابراهیم صفائی، بنیاد فرهنگ ایران، تهران.
- عشقی صنعتی، خانک (۱۳۵۳)، سیاست و عملیات نظامی روسیه تزاری در ایران بین سالهای ۱۷۹۰-۱۸۱۵ میلادی، چاپخانه بیست و پنجم شهرپور، تهران.

- عیسوی، چارلز (۱۳۶۲)، تاریخ اقتصادی ایران، ترجمه یعقوب آژند، نشر گستره، تهران.
- عین السلطنه، قهرمان میرزا سالور (۱۳۷۴)، روزنامه خاطرات، به کوشش مسعود سالور و ایرج افشار، انتشارات اساطیر، تهران.
- فرامرزی، احمد (۱۳۴۶)، راه آهن اروپا و خلیج فارس، به کوشش حسن فرامرزی، چاپ داورپناه، تهران.
- فرچلینگ، ال ای (۱۳۶۲)، امتیاز رویتر در ایران، از مجموعه کتاب تاریخ اقتصادی ایران، ترجمه یعقوب آژند، نشر گستره، تهران.
- فریزر، جیمز بیلی (۱۳۶۴)، سفرنامه فریزر معروف به سفر زمستانی، ترجمه و حواشی منوچهر امیری، انتشارات توس، تهران.
- فوروکاوا (۱۳۸۴)، سفرنامه، ترجمه هاشم رجب زاده و کینیچی ئه اورا، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، تهران.
- کتاب نارنجی (۱۳۶۷)، به کوشش احمد بشیری، ترجمه حسین قاسمیان، نشر پرواز، تهران.
- کرزن، جرج (۱۳۶۲)، ایران و قضیه ایران، ترجمه وحید مازندرانی، انتشارات علمی و فرهنگی، تهران.
- کولاگینا، لودمیلا (۱۳۵۹)، استیلای امپریالسم در ایران، ترجمه سیروان ایزدی، انتشارات علم، تهران.
- لیتن، ویلهلم (۱۳۶۷)، ایران از نفوذ مسالمت آمیز تا تحت الحمایگی، ترجمه مریم میر احمدی، موسسه انتشارات معین، تهران.
- مجدالملک، محمد لوانسانی (۱۳۸۸)، سفرنامه های خطی فارسی، سفرنامه مرات الارض، تصحیح و پژوهش هارون وهومن، جلد ۴، نشر اختران، تهران.
- مدرسی طباطبایی، حسین (۱۳۳۵)، راهنمای جغرافیای تاریخی ایران، حکمت، قم.
- ناطق، هما (۱۳۷۱)، بازرگانان داد و ستد با بانک شاهی و رژی تنباکو، انتشارات خاوران، تهران.

### نسخه های خطی

#### خطی کتابخانه ملی

- شماره ۱: «اعطای امتیاز حقوق به بارون جولیبوس رویتر در تاسیس کمپانی ایران و انگلیس به جهت راه آهن از جانب شاهنشاه»، کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۳۲۴۹۶-۵.
- شماره ۲: سررشته دار، میرزا علی (۱۲۸۸هـ.ق)، «سیاحتنامه میرزا علی سررشته دار از طهران به تبریز»، کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۱۱۳۶۰-۵، ۱۲۸۸ قمری، ۳۷ برگ.

- شماره ۳: کاستگرخان مهندس باشی (۱۲۹۶هـ.ق)، «فانون مشق نظامی»، کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۲۵۹۱۱-۶، ۸۲ برگ.
- شماره ۴: قورخانچی صولت نظام، محمدعلی (۱۳۲۷هـ.ق)، «نخبه کامرانی (در جغرافیای استرآباد و یموت و گوکلان)»، کتابخانه ملی ملک، شماره مدرک کتابخانه ۳۹۵۹.

### روزنامه‌ها

- روزنامه وقایع اتفاقیه، شماره ۱۷، ۱۲۶۷هـ.ق.
- روزنامه اختر. سال ۱۶، شماره ۳۸، دوشنبه اول شوال ۱۳۰۷ هـ.ق، ص ۴.

### مقالات

- خیراندیش، عبدالرسول، مریم شیپیری (تابستان و پاییز ۱۳۹۲)، «عبور کشتی‌های بخار از کانال سوئز و تاثیر آن بر رشد تجارت بنادر ایرانی خلیج فارس در سه دهه آخر قرن نوزدهم»، پژوهش‌های علوم تاریخی دانشگاه تهران، دوره ۵، شماره ۱، صص ۵۱-۳۸.
- کمالی، مریم (بهار ۱۳۹۱)، اسناد پارلمانی انگلستان (شماره ۵)، گزارش‌های سالیانه کنسولی و دیپلماتیک کنسول دوکات، نصرالله خان، هایگ، از تجارت منطقه کنسولی کرمان (۱۹۱۲-۱۹۰۹م)، اسناد بهارستان، سال دوم، شماره پنجم، صص ۳۷۷-۳۵۳.
- (بهار ۱۳۹۲)، اسناد پارلمانی انگلستان (شماره ۶)، گزارش‌های سالیانه کنسولی و دیپلماتیک کنسول آی ای از تجارت منطقه کنسولی کرمان (۱۹۱۳-۱۹۱۲م)، اسناد بهارستان، دوره جدید، شماره اول، صص ۱۷۳-۱۵۹.
- (تابستان ۱۳۹۰)، اسناد پارلمانی انگلستان (شماره ۲)، گزارش‌های سالیانه کنسولی و دیپلماتیک کنسول ماژور سایکس از تجارت منطقه کنسولی کرمان (۱۹۰۲-۱۹۰۴م)، اسناد بهارستان، سال اول، شماره دوم، صص ۳۳۳-۳۴۷.
- (زمستان ۱۳۹۰)، اسناد پارلمانی انگلستان (شماره ۴)، گزارش‌های سالیانه کنسولی و دیپلماتیک کنسول دوکات از تجارت منطقه کنسولی کرمان (۱۹۰۵-۱۹۰۴م)، اسناد بهارستان، سال اول، شماره چهارم، صص ۳۸۷-۴۰۱.

### منابع لاتین

- Adelson,R, (1955), London and Invention of the Middle east 1902-1922, New Haven.
- Ainsworth,W.F, (1890), The river Karun, London.
- Baddeley, John (1921), F, Russia in the eighties, London.

- Brockway , T. p, (1941), Britain and the Persian Bubble 1888-1892 Review of modern history.
- Chirol, Valentine, (1903), The Middle Eastern question, London,.
- Cwynn, Stephen, (1929), The Letters and Frenship of sir Cecil Spring Rice, Boston.
- Dobson, George, (1890), Russian rail way advance into Central Asia, London.
- Kazemzadeh, (1957), Russia and Britain in Persia, 1864-1914, New Haven, Connt. Harvard Slavic Studies, Iv.

