

The Story of a Road: Construction and maintenance of Mashhad-Ashgabat Road (1886-1925)

Jalil Ghasabi-Gazkoh¹ | Hadi Vakili² | Yousof Motavali-Haghighi³

**GANJINE-YE
ASNAD**
Historical Research &
Archival Studies Quarterly

Abstract:

Purpose: Discusses the importance of the construction and maintenance of the Mashhad-Ashgabat road in the latest years of Qajars (bet. 1887 – 1924).

Method and Research Design: Archival records held at the Ministry of Foreign Affairs and Malek National Museum of Iran congather data.

Findings and Conclusions. The efforts of Abolqasem Malak-a-Tojjar, the consentionaire, empowered by the support of a group of Iranian and Russian merchants, some statesmen, and the Russian embassy in Tehran facilitated the construction of the road. However, greviance by a group of landowners on sides of the road, as well as the opposition of some Mashhad merchants led to the slowdown of project. In addition, the lack of road construction equipment, financial shortcomings, and the redirection of the road, contributed to the further slowdon. In the short term, the delay caused dinanaccial losses for some. In the long term however, when operational, merchants of Khorasan benefited largely from the road.

Keywords:

Trade road Mashhad-Ashgabat, development and restoration, Russia, Mashhadian tradesmen.

Citation:

Gasabian Gazkoh, J., Vakili, H., Motavali Haghihi, Y. (2019). The Story of a Road: Construction and maintenance of Mashhad-Ashgabat Road (1886-1925). *Ganjine-ye Asnad*, 29(4),74-105. (In persian)

1. PhD student, Department of history, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, I. R. Iran.
ghasabian60@gmail.com

2. Associate professor, Department of History, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, I. R. Iran (Corresponding Author).
vakili@um.ac.ir

3. Assistant professor, Department of History, Islamic Azadi University-Bojnord Branch, Bojnord, I. R. Iran.
motavali.haghighi.yosef@gmail.com

Copyright © 2020, NLAI (National Library & Archives of I. R. Iran). This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and adapt the material for any purpose.

Ganjine-Ye Asnad

«116»

Peer-reviewed Journal | National Library & Archives of I. R. Iran, Archival Research Institute

ISSN: 1023-3652 | E-ISSN: 2538-2268

Digital Object Identifier(DOI): 10.22034/GANJ.2019.2397

Indexed by Google Scholar, Researchgate, ISC, SID & Iran Journal | <http://ganjineh.nlai.ir>

Vol. 29, No. 4, Winter 2020 | pp: 74 - 105 (32) | Received: 28, Jan. 2018 | Accepted: 2, Sep. 2018

Historical research





فصلنامه تحقیقات تاریخی
و مطالعات آرشئولوژی

داستان یک جاده: ساخته شدن و نگهداری راه مشهد-عشق آباد (۱۳۰۵-۱۳۴۴ ق)

جلیل قصابی گزکوه^۱ | هادی وکیلی^۲ | یوسف متولی حقیقی^۳

چکیده:

هدف: تبیین اهمیت احداث، مرمت و توسعه راه مشهد-عشق آباد و نگهداری آن در دوره قاجار از ۱۳۰۵ تا ۱۳۴۰ ق.

روش/رویکرد پژوهش: داده‌ها از اسناد موجود در اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه و سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران گردآمده است.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: با کوشش‌های ابوالقاسم ملک‌التجار صاحب امتیاز راه و حمایت و پیگیری تاجران و دولت‌مردان ایرانی، و تجار روسی و سفارت روسیه ساختن این راه تجاری ممکن شد. واکنش و اعتراض برخی مالکان زمین‌های دو سوی راه و مخالفت برخی تجار مشهدی سبب تغییر مسیر، و دخالت سفارت و تاجران روسیه هم سبب‌کننده احداث و توسعه آن شد. کمبود امکانات و پول؛ تغییر مسیر راه؛ مطالبه عواض راهداری دیگر علل‌کننده پیشرفت کار شد. حاج‌غلام‌رضا رئیس‌التجار، پسر ابوالقاسم ملک‌التجار، برای سهولت رفت و آمد مسافران و حمل و نقل کالای بازرگانان مسیر راه را به اندازه نیاز تغییر داد. هرچند این ابتکار در کوتاه‌مدت برای برخی، زیان اقتصادی در پی داشت، در بلندمدت بر سود تاجران خراسان افزود و به توسعه شهر مشهد کمک کرد.

کلیدواژه‌ها:

راه تجاری مشهد-عشق آباد؛ تعمیر و توسعه؛ تجار و سفارت روسیه؛ تجار مشهد.

استناد:

قصابی گزکوه، جلیل؛ وکیلی، هادی؛ متولی حقیقی، یوسف. (۱۳۹۸). داستان یک جاده: ساخته شدن و نگهداری راه مشهد-عشق آباد (۱۳۰۵-۱۳۴۴ ق). *گنجینه اسناد*، ۲۹ (۴): ۷۴-۱۰۵.

۱. دانشجوی دکتری تاریخ، گروه تاریخ
دانشگاه فردوسی مشهد، ایران.

ghasabian60@gmail.com

۲. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه فردوسی
مشهد، ایران (نویسنده مسئول).

vakili@um.ac.ir

۳. استادیار گروه تاریخ دانشگاه آزاد اسلامی-
بجنورد، ایران.

motavali.haghighi.yosef@gmail.com



گنجینه اسناد

«۱۱۶»

فصلنامه علمی | سازمان اسناد و کتابخانه ملی ج.ا.ایران - پژوهشکده اسناد

شاپا (چاپی): ۱۰۲۳-۳۶۵۲ | شاپا (الکترونیکی): ۲۵۳۸-۲۲۶۸

شناسانه برنمود رقمی (DOI): ۱۰.۲۲۰۳۴/GANJ.۲۰۱۹.۳۳۹۷

نمایه در Google Scholar, Researchgate, SID, ISC و ایران ژورنال | <http://ganjineh.nlai.ir>

سال ۲۹، دفتر ۴، زمستان ۱۳۹۸ | صص: ۷۴-۱۰۵ (۳۲)

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۱/۸ | تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۶/۱۱

تحقیقات تاریخی

مقدمه

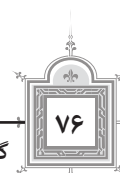
احداث راه‌های ارتباطی از گذشته تا امروز از مهم‌ترین عوامل مؤثر در توسعه تجارت بوده‌است. وجود راه‌های هموار نخستین زمینه مهم در ترقی تجارت هر کشور محسوب می‌شود؛ ولی متأسفانه در چهار دهه پایانی حکومت قاجار این عامل بر ایران حاکم نبود. بنابر گزارش یکی از شاهزادگان قاجار «در نبود و یا کمبود راه‌ها، مازاد محصولات فاسد و خراب می‌شد و تولیدکنندگان به دلیل نفروختن محصولاتشان برای تهیه سایر امتعه با مشکل مواجه می‌شدند» (عین السلطنه، ۱۳۷۸، ج ۷، ص ۴۹۲۱). ایران در سده نوزده میلادی با وجود موقعیت مناسب در مسیر استراتژیک آسیا-اروپا و دسترسی به آب‌های آزاد، سهمی اندک در مبادلات تجاری داشت که به نظر می‌رسد یکی از مهم‌ترین علل آن، بی‌توجهی حکومت قاجار به موضوع راه و راه‌سازی بوده‌است.

در گزارش‌های داخلی و گزارش سیاحان و نویسندگان غربی به جاده‌های نامناسب و نایمن دوره قاجار اشاره شده‌است؛ برای نمونه روزنامه حبل‌المتین می‌نویسد: «بدبختانه ایران مملکت بی‌راه است و مملکت بی‌راه بی‌سعادت است» (حبل‌المتین طهران، ۱۳۲۵ق، س ۱، ش ۳۶، ص ۴). عین السلطنه نیز، خرابی، گرانی و فلاکت ایران را ناشی از فقدان راه‌های مناسب تحلیل کرده‌است (عین السلطنه، ۱۳۷۹، ج ۸، ص ۶۰۷۶). به‌نوشته کلنل بیت: «در مشهد و سایر شهرهای ایران، هیچ حاکمی به فکر ساختن جاده و راه نیست» (بیت، ۱۳۶۵، ص ۷). هانری رنه دالمانی نیز در اوایل سده نوزده گزارشی از وضعیت نامطلوب راه‌سازی اطراف مشهد به‌دست داده‌است (دالمانی، ۱۳۳۵، ج ۳، ص ۵۸۹). براساس آمار، در سال ۱۳۴۰ق/۱۹۲۱م در مجموع ۶۳۹ فرسنگ راه شوسه قابل استفاده در ایران وجود داشته که ۲۵ فرسنگ آن راه مشهد-قوچان بوده‌است (عین السلطنه، ۱۳۷۹، ج ۸، ص ۶۴۳۲).

مقاله پیش‌رو با هدف بررسی اهمیت راه مشهد-عشق‌آباد و تحلیل عواملی هم‌چون ساخت راه توسط مهندسان، اخذ راه‌داری برای توسعه و مرمت راه، چالش‌ها و مشکلات توسعه، و تعمیر و تغییر مسیر آن راه با تکیه بر اسناد نویافته به سه پرسش اصلی پاسخ خواهد داد:

۱. راه مشهد-عشق‌آباد چه اهمیتی برای دولت‌های ایران و روسیه داشت؟
۲. علت مخالفت‌های داخلی و خارجی با توسعه، تعمیر و تغییر مسیر راه مشهد-عشق‌آباد چه بود؟

۳. صاحبان امتیاز راه مشهد-عشق‌آباد با چه موانع و چالش‌هایی روبه‌رو بودند؟
با بررسی پژوهش‌های انجام‌شده در زمینه راه و راه‌سازی در دوره قاجار، پژوهشگران تاریخ قاجار تاکنون تصویری روشن از توسعه و مرمت راه تجاری مشهد-عشق‌آباد در



دوره قاجار عرضه نکرده‌اند و تنها به‌طور کلی به واگذاری امتیاز این راه به حاج ابوالقاسم ملک‌التجار^۱ (وفات ۱۳۱۸ق) و پسرش حاج غلام‌رضا رئیس‌التجار اشاره کرده‌اند. از این میان، مهدی وزین‌افضل در رساله دکتری خود با موضوع «تحلیلی تاریخی از سیاست‌گذاری‌ها، چالش‌ها و کارکردهای توسعه راه‌سازی شوسه در نیمه دوم قاجار با تکیه بر اسناد (۱۲۶۴-۱۳۴۴ق)» بیشتر به راه‌های شوسه در شمال کشور مانند راه شوسه تهران-مازندران، راه شوسه قزوین-تبریز-جلفا، راه شوسه گیلان و راه شوسه تهران-قم پرداخته‌است.^۲ هم‌چنین پیمان ابوالبشری و علی یحیایی در مقاله «نقش روسیه در توسعه راه تجاری مشهد-عشق‌آباد با تکیه بر اسناد کنسول‌گری بریتانیا» که در شماره ۶۰ فصل‌نامه تاریخ روابط خارجی منتشر شده‌است، صرفاً و به‌اختصار به نقش روسیه در توسعه راه تجاری مشهد-عشق‌آباد پرداخته‌اند که علاوه بر برخی اختلاف‌ها در برداشت از جنبه‌های مقایسه‌ای و تکمیلی، از اسناد اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت خارجه و اسناد کتاب‌خانه ملی ایران و سایر منابع و تحقیقات هم کمتر بهره برده‌اند. از این رو، مقاله حاضر علاوه بر استفاده از منابع و یافته‌های پژوهشی موجود، با اتکا به اسناد اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت خارجه ایران و اسناد کتاب‌خانه ملی ایران به بررسی و تحلیل جامعی از عوامل مؤثر بر احداث، تعمیر، تغییر مسیر و چالش‌های موجود در مسیر راه شوسه مشهد-عشق‌آباد پرداخته‌است.

روش‌شناسی پژوهش

پژوهش حاضر با استفاده از اسناد موجود در مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (۶۵ شماره‌سند)، سازمان اسناد و کتاب‌خانه ملی ایران (۶ شماره‌سند) و اسناد موسسه کتاب‌خانه و موزه ملی ملک (۴ شماره‌سند) که ارتباطی مستقیم با موضوع پژوهش حاضر (توسعه و مرمت راه مشهد-عشق‌آباد در دوره قاجار) دارند، به‌نگارش درآمده‌است. اسناد استفاده‌شده مربوط به سال‌های ۱۳۰۲ق تا پایان دوره قاجارند. برخی از این اسناد را اشخاص و نهادهای ایرانی نوشته‌اند و برخی را سفارت‌خانه روسیه نوشته‌است. این اسناد شامل نامه‌های شخصی و نامه‌های رسمی و بعضاً مهرداد مبادله‌شده بین وزارت امور خارجه با وزارت فواید عامه، سفارت‌خانه روسیه در ایران، سفارت ایران در سن‌پترزبورگ و کارگزاری‌های امور خارجه در ایالت خراسان، سیستان و عشق‌آباد است. هم‌چنین تلگراف‌های صاحبان امتیاز این راه، مخالفان آن‌ها و مردم به وزارت امور خارجه و کارپردازی‌ها با موضوع راه مشهد-عشق‌آباد بررسی شده‌است. از بررسی اسناد نویافته بهره‌برداری شده و تحلیل داده‌ها در این مقاله، اطلاعات تاریخی مهمی به‌دست می‌آید که

۱. حاج ابوالقاسم اصفهانی (ملک‌التجار خراسان) پسر دوم آقامحمدحسین صراف اصفهانی و برادر کوچک حاجی محمدحسن امین‌الضرب بود. او پسر از آمدن از اصفهان، مدتی در تهران با امین‌الضرب و برادر کوچکشان، حاجی عبدالرحیم اصفهانی در شرکتی که برپا کرده بودند، در دادوستد بود. سپس به نمایندگی از سوی همین شرکت به استانبول رفت و در آن‌جا به تجارت پرداخت. او در سال ۱۲۸۹ق/۱۸۷۲م از استانبول به مشهد رفت و تا پایان عمر در مشهد به تجارت پرداخت (ناطق، ۱۳۷۳، ص ۱۲۱).

۲. (سپندا): <http://thesisd.lu.ac.ir/Forms/Public/Default.asp>



پژوهشگران تاریخ اجتماعی و اقتصادی دوره قاجار را یاری می‌رساند. روشن است که عرضه گزارش توصیفی معتبر و روشمندی به‌عنوان مقدمه هرگونه تحلیل مسائل این دوره بس ضروری است و به‌جهت شأن و جایگاه اثر اهمیت دارد. در این جستار علاوه بر استناد به منابع اولیه و تحلیل‌هایی جدید و متفاوت از موضوع، توصیفی مستند به اسناد معتبر و نویافته نیز چشمگیر است.

۱. اهمیت تجاری راه مشهد-عشق‌آباد

دولت روسیه بعد از تسلط بر نواحی ماوراء دریای خزر، برای دسترسی آسان به شمال خراسان از مسیر عشق‌آباد، ساخت راه شوسه را تا عشق‌آباد و از عشق‌آباد به سمت قوچان و مشهد آغاز کرد (استادوخ، ۱۳۱۹/۲۳/۷/۱۴ق) تا از آن طریق، وسیله‌ای ارتباطی با «عشق‌آباد، پایتخت نظامی و اداری روس در شمال ایران» داشته باشد (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۸۳) و بتواند شهر مشهد را از طریق راه قوچان-عشق‌آباد به ماوراء دریای خزر متصل کند (استادوخ، ۱۳۲۱/۲۲/۵/۱۰ق). راه عشق‌آباد-مشهد برای دولت روسیه تا آنجا اهمیت داشت که به گزارش کنسول انگلیس در ۲۰ اکتبر ۱۹۱۲م، روس‌ها تمام جاده‌های خراسان را به‌استثناء جاده مشهد-عشق‌آباد که نیروهای روسی از آن محافظت می‌کردند به‌مدت یک ماه مسدود کرده بودند (Burrell, 1997, V5, P453). دولت روسیه از لحاظ استراتژی منطقه‌ای با ساخت و توسعه راه تجاری عشق‌آباد به سمت مشهد به دنبال دسترسی به خراسان و برقراری روابط تجاری با ایران بود. در مقابل، دولت ایران هم ملزم شد تا برای «تحصیل رضایت خاطر اولیای دولت روس» (ساکما، ۱۳۶۹/۷۷۴۹/۰۷۱) و همچنین برقراری ارتباط تجاری با روسیه با هدف توسعه تجارت و تأمین کالاهای مورد نیاز خود و تأمین ارتباط با عشق‌آباد، جاده داخل ایران را احداث کند. از این رو، ناصرالدین شاه (حک، ۱۳۱۳-۱۲۶۴ق) به موجب قراردادی در جهت ترویج مراودات تجاری مابین ولایت‌های ماوراء خزر و خراسان (ساکما، ۱۳۶۹/۷۷۴۹/۱۲۱) متعهد شد از مشهد تا سرحد راه شوسه احداث کند و دولت روسیه هم متعهد شد از سرحد تا عشق‌آباد راه شوسه احداث کند (اختر، ۱۳۰۶ق، ص ۱۵، ش ۲۶، ص ۲۰۴؛ علاءالملک، ۱۳۶۲، ص ۱۷۰). جاده مدنظر از سرحد هودان^۱ تا عشق‌آباد ۶ فرسنگ و از عشق‌آباد تا مشهد ۳۴ فرسنگ بود (طوس، ۱۳۲۸ق، ص ۱، ش ۳۸، ص ۲). ناصرالدین شاه از سال ۱۳۰۳ق/۱۸۸۵م امتیاز جاده داخل ایران را به آلبرت کاستیگر^۲، مهندس اتریشی و از معلمان دارالفنون، واگذار کرد. البته کاستیگر خان قبل از دریافت این امتیاز، در سال ۱۳۰۲ق/۱۸۸۴م با همراهی محمدحسین میرزا مهندس و مسیو تُل پیکو^۳، نماینده دولت روسیه، برای تعیین خطوط، ساخت پُل‌ها و مخارج راه

۱. هودان/ گنودان (Howdan) از مراکز عمده گمرکی در روسیه بود که تجار خراسان بیشتر از این مسیر با روسیه مبادله می‌کردند.

2. Albert Gasteiger

3. Tool Piko



عازم مشهد شده بود (ساکما، ۷۷۴۹/۰۷۹-۲۹۵). او در بازدیدش، راه مشهد تا قوچان را هموار و از قوچان تا باجگیران را خراب و ناهموار توصیف کرده است (ایران، ۱۳۰۳ق، ش ۶۰۸، صص ۲-۳).

پیش از سال ۱۳۰۵ق/۱۸۸۷م مراحل ساخت جاده واقع در روسیه به پایان رسید؛ ولی ساخت جاده در داخل ایران هنوز شروع نشده بود. دولت روسیه که از تأخیر در پیشرفت جاده سمت ایران و اعطاء امتیاز به دولت انگلستان در حوزه کارون نگران بود، با قراردادی محرمانه به دولت ایران برای تکمیل فوری جاده عشق آباد-مشهد فشار آورد. باینکه ناصرالدین شاه به انجام این کار متمایل نبود، ولی قدرت مقاومت در برابر روس ها را هم نداشت؛ به همین دلیل کاستیگرخان را از کار برکنار کرد (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۱۳۹) و امتیاز راه را برابر فرمانی در اواخر سال ۱۳۰۵ق/۱۸۸۷م به مدت نودونه سال به حاج ابوالقاسم ملکالتجار، رئیس صنف بازرگانان مشهد، واگذار کرد تا راهی اراپه رو و کالسکه رو به همراه مهمان خانه و کاروان سرا از مشهد تا باجگیران احداث کند و برای مخارج تعمیر و توسعه، از عابران حق عبور دریافت کند (استادوخ، ۱۱-۱۳۲۱/۲۳/۸/۵ق). حق عبور یکی از منابع مهم مالی برای توسعه و تعمیر راه مشهد-عشق آباد بود. چون راه مزبور در برخی از قسمت ها کوهستانی بود و به مستحفظ و مخارج راهداری از قبیل برف رویی برای جلوگیری از مسدود شدن نیاز داشت، از عابران و تجار حق عبور دریافت می شد (خراسان در اسناد امین الضرب، ۱۳۹۰، ص ۱۸۳). ابوالقاسم ملکالتجار متعهد شده بود تا جاده داخل ایران را در مدت یک سال به اتمام برساند (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، صص ۱۳۹-۱۴۰). هیئت وزیران بعد از مرگ ملکالتجار راه شوسه را به پسرش حاج غلامرضا رئیسالتجار (تولد ۱۲۵۵ش/۱۲۹۳ق)، رئیس صنف تجار مشهد، تفویض کردند (خراسان در اسناد امین الضرب، ۱۳۹۰، ص ۳۰۸). رئیسالتجار از تجار بزرگ خراسان در اواخر حکومت قاجار و اوایل پهلوی بود که چندین دوره از طرف مردم مشهد و سبزوار به نمایندگی مجلس شورای ملی انتخاب شد.

خراسان، به ویژه مشهد به عنوان مرکز عمده مصرف کالاهای تولیدی کارخانه جات روسیه، برای دولت روسیه حائز اهمیت بود. این موضوع، نفوذ تجاری روسیه را از مسیر عشق آباد-قوچان-مشهد در خراسان به دنبال داشت؛ به گونه ای که در شهرهای خراسان از حدود استرآباد تا مشهد مانند شاهرود، سبزوار، نیشابور، بجنورد، شیروان و قوچان آثار نفوذ روس ها در همه جا مشاهده می شد. در بازار این شهرها بیشتر اجناس روسی مانند: پارچه، قند، شکر، چینی آلات، فلزات، قوری، استکان، سماور، لیوان، سینی، قاشق، چنگال، و چهل چراغ یافت می شد. در یک کلام می توان گفت که تأمین تمام حوایج زندگی مردم

این مناطق در انحصار روس‌ها بود (اختر، ۱۳۰۷ق، س ۱۶، ش ۱۹، ص ۱۵۸؛ کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، صص ۲۸۲-۲۸۳). تجارت روسیه از راه عشق‌آباد (از مراکز عمده تجاری روسیه با ایران) پررونق بود و راه تجاری عشق‌آباد-قوچان مدخل خصوصی کالاهای تولید روسیه به ایالت خراسان به‌شمار می‌رفت (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۱۳۹؛ دالمانی، ۱۳۳۵، ج ۳، ص ۵۵۰؛ عین‌السلطنه، ۱۳۷۶، ج ۲، ص ۱۶۷۷). موضوع مهم‌تر، نیاز دولت روسیه به تأمین آذوقه روزانه شهر عشق‌آباد از مشهد بود (سایکس، ۱۳۳۶، ص ۳۰). به‌علت وجود خط آهن ماوراء دریای خزر و ارتباط آسان دو شهر مشهد و عشق‌آباد، اجناس انگلیسی -چون می‌بایست اول از دریا عبور می‌کرد و بعد راه‌های طولانی را در خشکی طی می‌کرد- امکان رقابت با اجناس روسی را در ایالت خراسان نداشت (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، صص ۲۲۸-۲۲۹). نکته دیگر در احداث راه شوسه عشق‌آباد-مشهد برای دولت روسیه، آبادکردن عشق‌آباد در مقابل خراسان بود (طوس، ۱۳۲۸ق، س ۱، ش ۵۲، ص ۲). تنها شش فرسخ از این راه در داخل خاک روسیه قرار داشت و عشق‌آباد با هزینه‌ای کمتر می‌توانست با خراسان راه تجاری داشته باشد؛ در صورتی که مسیر مشهد تا عشق‌آباد برای دولت ایران مخارجی هنگفت به‌همراه داشت.

برای مشهد تجارت با روسیه مهم‌تر از تجارت با تهران بود؛ چون جاده مشهد-عشق‌آباد تنها جاده مدرنی بود که تا سال ۱۸۹۲م/۱۳۰۹ق راه‌اندازی شده بود (ابوالبشری و یحیایی، ۱۳۹۳، ص ۱۱۹). شاه‌راه مشهد-عشق‌آباد یکی از راه‌های بزرگ بازرگانی بین خراسان و ماوراء خزر به‌حساب می‌آمد؛ چون همیشه تعداد زیادی شتر، الاغ، واگن و درشکه‌های چهاراسبه (بیت، ۱۳۶۵، ص ۱۵۷) برای حمل مال‌التجاره در آن در حال حرکت بودند و مشهد، شهر عمده خراسان، نقش و سهمی عمده در تجارت و توزیع این کالاها در این ایالت داشت (کارکنان وزارت جنگ انگلستان مستقر در هندوستان، ۱۳۸۰، ص ۹۶۶). به‌دلیل همین اهمیت تجاری بین خراسان و آخال بود که سفارت روسیه با دولت ایران مکاتبه کرد تا برای افزایش روابط تجاری میان مشهد و عشق‌آباد -از مراکز عمده خراسان و آخال- راه شوسه احداث شود (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۴۲ق). کارپرداز ایران در عشق‌آباد هم در ۲۹ جمادی‌الثانی ۱۳۲۹ق/۱۹۱۱م به راه تجاری عشق‌آباد-مشهد اشاره کرده و اهمیت تعمیر آن را برای روسیه نیاز ایالت آخال به آذوقه خراسان بیان کرده‌است. او هم‌چنین بیان می‌کند که دولت ایران هم باید به این موضوع توجه نشان دهد و راه شوسه باجگیران تا مشهد را تعمیر کند؛ با این کار صادرات گمرکی دولت ایران در سرحدات خراسان بیش از واردات می‌شود (استادوخ، ۱۳۲۹/۵۰/۱۵/۳ق). البته نباید از نظر دور داشت که یکی از اصول اساسی سیاست دولت روس در مشرق‌زمین، گسترش نفوذ سیاسی از طریق نفوذ

تجاری بود (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۲۸۰). این موضوع از مبانی تغییرناپذیر و راهبردی سیاست روس‌ها در آسیا و به‌ویژه در ایران بود.

اهمیت تجاری راه مشهد-عشق‌آباد تا آن‌جا بود که تمام رؤسای تجارت‌خانه‌های مستقر در خراسان به وزارت خارجه و وزارت مالیه فشار می‌آوردند تا اقدام لازم برای تعمیر راه مشهد-عشق‌آباد انجام شود؛ چون موقع زمستان راه آمدو شد و حمل‌ونقل مال‌التجاره مابین خراسان و آخال به‌کلی متروک می‌شد و این موضوع روابط تجاری ایران و روسیه را با مشکل مواجه می‌کرد (استادوخ، ۱۳۲۳/۱۸/۵/۲۱). راه مشهد-عشق‌آباد بعدها برای دولت روسیه از جنبه نظامی هم اهمیت پیدا کرد؛ زیرا در هنگامه جنگ اول جهانی، وسایل نقلیه چرخ‌دار روسیه در بخشی از جاده مشهد-قوچان تردد می‌کردند (لینن، ۱۳۶۷، ص ۲۴۳؛ انتنر، ۱۳۶۹، ص ۹۷؛ مابری، ۱۳۶۹، ص ۳۰). راه‌سازی در ایران منافع اقتصادی و نظامی زیادی برای دولت روسیه داشت؛ هم راه ورود کالاهای روسی را به ایران باز می‌کرد و هم زمینه تسلط نظامی روس‌ها بر شمال ایران را فراهم می‌کرد. به نظر می‌رسد که این موضوع سبب ورود روسیه به عرصه راه‌سازی در مسیر مشهد-عشق‌آباد بوده‌است.

۲. مشارکت نیروهای داخلی و خارجی در احداث راه

منافع سرشار راه شوسه مشهد-عشق‌آباد از جمله دریافت حق عبور از عابران و تجار، کاروان‌سرداری، مهمان‌خانه‌داری، واردات کالاهای روسی به خراسان و موضوعاتی از این دست، مورد توجه شخصیت‌های داخلی از جمله حاج ابوالقاسم ملک‌التجار (وفات ۱۳۱۸ق)، حاج غلام‌رضارئیس‌التجار، محمد کاظم ملک‌التجار^۱ (وفات ۱۳۴۴ق)، رکن‌الدوله (وفات ۱۳۱۸ق)، و دولت روسیه بود؛ از این رو، افراد یادشده و دولت روسیه به‌دنبال به‌دست آوردن امتیاز راه مشهد-عشق‌آباد بودند.

۱.۲. مشارکت در ساخت راه و مهندسان آن؛ چالش‌های موجود

برای طراحی، نقشه‌کشی و نظارت بر ساخت راه مشهد-عشق‌آباد از مهندسان داخلی و خارجی استفاده شد. در ابتدا، از سال ۱۳۰۲-۱۳۰۵ق/۱۸۸۵-۱۸۸۸م برای احداث راه مشهد-عشق‌آباد کاستیگرخان به خدمت دولت ایران درآمد؛ ولی بعداً امتیاز راه از او گرفته شد و به حاج ابوالقاسم ملک‌التجار واگذار شد. حاج ابوالقاسم ملک‌التجار در سال ۱۳۰۶ق/۱۸۸۹م موسیو بارتل^۲، مهندس فرانسوی را با حقوق ۸۳۴ تومان برای یک سال، برای ساخت راه مشهد-عشق‌آباد استخدام کرد (خراسان در اسناد امین‌الضرب،

۱. حاج محمدکاظم ملک‌التجار فرزند آقامحمدمهدی ملک‌التجار تبریزی بود که در سال ۱۲۸۷ه ق با حکم ناصرالدین‌شاه به ملک‌التجار کل ممالک محروسه ایران ملقب شد (مکمم: شماره‌بازی ۵۲).

2. Bartel



۱۳۹۰، ص ۱۹۳). شاهزاده محمدحسین میرزا، مهندس راه شوسه دولتی نیز به عنوان مباشر حاج غلامرضا رئیسالتجار، نقشه تمام مسیر راه مشهد-عشق آباد را با تعیین محل عوارض زمین، پلها و منزلگاههای آن ترسیم کرد (خراسان در اسناد امینالضرب، ۱۳۹۰، صص ۱۹۱، ۳۱۳، ۵۵۰). این راه از دهکده امامقلی^۱ در شش فرسنگی قوچان تا سرحد روسیه (ساکما، ۷۷۴۹/۰۷۹-۲۹۵) از کوههای امامقلی و شمخال (طوس، ۱۳۲۸ق، س ۱، ش ۳۸، ص ۲) عبور می کرد که «عمده سختی راه هم از همین امامقلی در شش فرسنگی قوچان تا سرحد» بود (ساکما، ۷۷۴۹/۰۷۹-۲۹۵). گزارش موسوی اصفهانی در سال ۱۳۱۵ق/۱۸۹۷م نشان می دهد که مسیر راه از عشق آباد تا باجگیران کوهستانی بوده است و با زحمت زیاد، جاده ای در وسط آن کوهها احداث کرده بوده اند (موسوی اصفهانی، ۱۳۹۲، ص ۱۳۱). به نظر می رسد که یکی از عوامل پیشرفت اندک در ساخت این راه، کوهستانی بودن و در نتیجه سخت گذر بودن این مسیر بوده است (اختر، ۱۳۰۶ق، س ۱۵، ش ۲۶، ص ۲۰۴)؛ تاجایی که در برخی مناطق کوهستانی برای هموار کردن مسیر و شکستن سنگها از باروت استفاده می کرده اند (سیاح محلاتی، ۱۳۵۹، ص ۳۱۴). کمبود امکانات فنی برای ساخت و تعمیر این راه در آن زمان، سبب پرداخت هزینه های زیادی از طرف دولت و صاحبان امتیاز این راه می شده است.

مهندسان، علاوه بر نقشه کشی و طراحی، بر ساخت، تعمیر و توسعه راه نیز نظارت داشتند؛ چنانکه مسیو نوز، رئیس گمرکات ایران، در جمادی الاول ۱۳۲۳ق/۱۹۰۵م به دلیل تأخیر رئیسالتجار در تعمیر راه در نظر داشت تا برای جلوگیری از خسارت به تجارت اتباع روسیه مهندس دوبرک^۲ بلژیکی را برای تعمیر و اصلاح راه استخدام کند (استادوخ، ۱۳۲۳/۱۸/۵/۹ق). سفارت روسیه هم در نظر داشت بعد از آنکه راه شوسه از هودان الی قوچان ساخته شد، پس از تصدیق مسیو دوبرک، اجازه دریافت نصف حق عبور راه را به رئیسالتجار بدهد (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۴۶ق). چنان که تلگراف ۷شوال ۱۳۲۴ق/۱۹۰۶م مشیرالدوله (وفات ۱۳۱۴ش) به آصف الدوله، والی خراسان، مؤید آن است که بعد از تأیید میرزا عبدالرحیم خان کاشف الملک، مهندس راه، نصف حق عبور به رئیسالتجار پرداخت شود. کاشف الملک با تأیید تسطیح راه، اجازه دریافت نصف حق عبور را صادر کرد (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۵۳ق). چند ماه بعد، کاشف الملک در صفر ۱۳۲۵ق/۱۹۰۷م به دنبال شکایت گاریچی ها، برای تعمیر راه به قوچان اعزام شد (استادوخ، ۱۳۲۵/۲۰/۲/۱-۵ق). او برای مرمت راه شوسه از مشهد به قوچان، سی هزار تومان پول نقد، یک نفر معمار، شش نفر بنا، یک نفر مباشر، یک نفر محاسب، چهارصد نفر عمله، ده گاری دو چرخ، پنجاه رأس الاغ ریگ کش، و بیل و کلنگ درخواست کرد (استادوخ، ۱۳۲۵/۲۵/۲/۲۰ق). علاء السلطنه،

1. Imam Quli
2. Dobrouk



وزیر امور خارجه، برای تسهیل در روند ساخت این جاده، در تلگرافی از اسپینلا، رئیس گمرک قوچان خواست تا حق عبور دریافتی را که در نزد بانک استقراضی است برای تعمیر راه به کاشف‌الملک تحویل دهد (استادوخ، ۱۳۲۵/۲۰/۲/۱۳ق) تا با نظارت مهندس دولتی، تعمیر راه انجام شود.

مهندسان راه، بر روی گودال‌های عمیق و آب‌گیر در مسیر مشهد تا باجگیران پُل می‌ساختند و پُل‌های نامناسب را که در عرض راه از چوب ساخته شده بود تخریب می‌کردند و برای استحکام بیشتر با آجر و آهک می‌ساختند (خراسان در اسناد امین‌الضرب، ۱۳۹۰، ص ۱۹۳). با وجود این، وزیرمختار روسیه برای تسهیل تجارت و حمل‌ونقل در راه مشهد-عشق‌آباد همانند راه رشت-تهران، درخواست داد که یک کمپانی تشکیل شود. او مدعی شد که اگر دولت ایران این کمپانی را تشکیل ندهد، اتباع روسیه اقدام خواهند کرد (استادوخ، ۱۳۱۸/۲۳/۲۹/۰۰۱۷ق). رئیس‌التجار، هم به دلیل آنکه تجار ایرانی به سرمایه‌گذاری در طرح‌هایی با سودآوری نامشخص تمایل نداشتند و هم به دلیل کمبود سرمایه و سرمایه‌گذار داخلی خواهان مشارکت اتباع روسی در تشکیل کمپانی راه مشهد-عشق‌آباد بود (استادوخ، ۱۳۱۸/۲۳/۲۹/۰۰۲۰ق). علاوه بر این، سفارت روسیه به دنبال منافع اقتصادی فراوان این راه، برای دایرکردن مهمان‌خانه در مسیر این راه درخواست داد. مشیرالدوله، وزیر خارجه، در این باره به منتخب‌الملک، کارگزار خراسان، می‌نویسد: «اگر رعایای ایران تمایلی به دایرکردن مهمان‌خانه در عرض راه ندارند، اتباع روس حاضرند مباشرت به این کار کنند. با رئیس‌التجار مشورت کنید تا با مشارکت چند نفر از رعایای ایران، مهمان‌خانه در راه دایر کنند که این کار از میان تبعه ایران خارج نشود؛ و الا چنانچه تبعه ایران اقدام نکنند، اتباع روس حاضرند مهمان‌خانه در عرض راه دایر کنند؛ البته زمانی که از مظفرالدین‌شاه درباره واگذاری راه مشهد-عشق‌آباد به اتباع بیگانه کسب تکلیف شد، او مخالفت کرد (استادوخ، ۱۳۱۸/۲۳/۲۹/۰۰۲۳-۰۰۲۴ق).

با وجود انحصاری بودن امتیاز راه شوسه مشهد-عشق‌آباد، افراد زیادی از جمله رکن‌الدوله به مشارکت در احداث آن تمایل داشتند. حاج‌ابوالقاسم ملک‌التجار با استناد به فرمان واگذاری راه از سوی ناصرالدین‌شاه به خودش، با پیشنهاد مشارکت رکن‌الدوله مخالفت کرد (خراسان در اسناد امین‌الضرب، ۱۳۹۰، ص ۱۸۹). بعد از فوت حاج‌ابوالقاسم ملک‌التجار، روس‌ها مجدداً برای مشارکت در احداث و تعمیر راه مشهد-عشق‌آباد درخواست دادند (استادوخ، ۱۳۲۰/۲۱/۵/۲۱ق)؛ ولی چون امتیاز آن به حاج‌غلام‌رضا رئیس‌التجار، پسر ابوالقاسم ملک‌التجار تعلق داشت، ناکام ماندند.

محمدکاسم ملک‌التجار از تجار بزرگ آن دوره هم خواهان دریافت امتیاز راه مشهد- 1. Spinlla



عشق آباد بود. او در چهارشنبه ۳ رجب ۱۳۳۵ ق/۱۹۱۷ م به پسرش حسین ملک در مشهد می نویسد: چون رئیس التجار قادر به اداره کردن راه شوسه نیست، امتیاز آن پیش از زمان متعارف منقضی خواهد شد. امتیاز آن راه را بخرید؛ چراکه «رئیس التجار ناگزیر از فروش راه است. چنانچه راه دست شما بیافتد، هم راه، راه می شود و هم یک برهزار املاکی که در آن خط دارید ترقی می کند و هم بر اعتبارات شما افزوده می شود» (مکمم، ۱۳/۴۷۴-۰۰۳۱-۱۳۹۲) و «چنانچه خریدن امتیاز راه به نفعتان بود، یکی دیگر را برای خرید راه پیش بیندازید» (مکمم، ۱۴/۴۷۴-۰۰۳۱-۱۳۹۲). البته محمد کاظم ملک التجار با وجود تمام تلاش هایی که انجام داد، موفق نشد امتیاز راه شوسه مشهد-عشق آباد را به دست آورد.

۲.۲. سیاست روسیه و انگلیس در قبال راه مشهد-عشق آباد

راه سازی و احداث خطوط مواصلاتی در بخش های شمالی ایران از اولویت های مهم روسیه برای نفوذ همه جانبه و دستیابی به منافع سیاسی، اقتصادی، و نظامی در ایران بود. از این رو دولت روسیه امتیاز راه سازی بیشتر راه های مواصلاتی شوسه در شمال ایران از جمله جاده رشت-قزوین-تهران، جاده قزوین-تبریز-جلفا، جاده قزوین-همدان، و جاده آستارا-اردبیل را به دست آورده بود (Burrell, 1997, V2, PP 284-286). در چهارچوب همین برنامه، بانک استقراضی، بازوی مالی-اعتباری روسیه در ایران که در واقع مجری سیاست های آن دولت بود، برای مشارکت در طرح های راه سازی در بخش های مختلف ایران به طور جدی تلاش می کرد (شاهدی، ۱۳۸۱، ص ۴۹۲). به همین منظور، روس ها برای دریافت امتیاز راه شوسه مشهد-عشق آباد هیئتی را در ۱۵ ذی قعدة ۱۳۲۹ ق/نوامبر ۱۹۱۱ م به عشق آباد اعزام کردند. آن ها می خواستند به بهانه خرابی و مرمت نشدن راه از باجگیران تا مشهد، راه را تصاحب کنند (استادوخ، ۱/۱۵/۵۰/۱۳۲۹). گزارشی دیگر نشان می دهد که رئیس التجار، راه مشهد-عشق آباد را به مبلغ یک صد هزار تومان به روس ها فروخته بود (استادوخ، ۲/۱۸/۵/۱۳۲۳ ق). طبق اسناد کنسول گری بریتانیا، گزارش گرانت داف^۱، سفیر انگلیس در تهران، در افوریه ۱۹۰۶ م/۶ ذی حجه ۱۳۲۳ ق به سر ادوارد گری^۲ مؤید آن است که رئیس التجار راه مشهد-عشق آباد را درازای دریافت صد هزار تومان به بانک روس واگذار کرده بود و شصت هزار تومان از این مبلغ را برای تعمیر راه هزینه کرده بود (Burrell, 1997, V3, P3). باینکه بر اساس گزارش های کنسول انگلیس، رئیس التجار قسمت های داخل ایران راه مشهد-عشق آباد را به بانک استقراضی روسیه واگذار کرده بود (Burrell, 1997, V2, P442)، ولی گزارش های انتقال امتیاز راه به بانک روسیه را انکار می کرد. البته در مشهد آزادانه درباره این موضوع بحث و گفت و گو می شد؛ بدین سبب رئیس التجار به

1. Evelyn Grant Duff

2. Sir Edward Grey



تهران فراخوانده شد (Burrell, 1997, V2, P438). او در جلسه پنج‌شنبه ۲۹ ذی‌حجه ۱۳۲۹ ق/ دسامبر ۱۹۱۱ م در تهران با حضور معاون و مدیرکل وزارت فواید عامه، ادیب‌السلطنه مدیر ایالات وزارت داخله، ارفع‌السلطان نماینده وزارت امور خارجه، محمدجعفر میرزا مدیر معادن، طرق و شوارع، گروگذاشتن امتیازنامه به بانک استقراضی را به کلی تکذیب کرد و گفت: اگر چنین مطلبی ثابت شود، دولت حق دارد امتیاز راه را از او سلب کند (استادوخ، ۱۳۳۰/۵۰/۷/۴ ق). او هم چنین متعهد شد تا راه را در مدت دو سال به‌طور اساسی تعمیر کند و دولت به هر نحو که صلاح دانست، حق عبور را مقرر کند.

گزارش کاربرد از عشق‌آباد نشان می‌دهد: با وجود آنکه رئیس‌التجار امتیازنامه راه را در گرو بانک روس گذاشته بود، روس‌ها خرابی راه و بی‌کفایتی صاحب امتیاز را بهانه قرار دادند و با هدف مداخله، در پی تصاحب امتیاز راه مشهد-عشق‌آباد برآمدند (استادوخ، ۱۳۳۰/۵۰/۷/۵ ق). هم‌چنین، گزارش تاونلی،^۱ سفیر انگلیس در تهران در ۳ سپتامبر ۱۹۱۳ م/ ۱۳۳۱ ق نشان می‌دهد که مذاکرات بین رئیس‌التجار و بانک روس در مشهد به واگذاری امتیاز راه به بانک روس در مقابل ۱۵ درصد سود سالانه حاصل از جاده جدید منجر شده بود (Burrell, 1997, V5, P540)؛ ولی مشیرالدوله، وزیر خارجه، موضوع واگذاری راه به بانک استقراضی را نپذیرفت (Burrell, 1997, V2, P434)؛ زیرا انتقال امتیاز از طرف رئیس‌التجار به اتباع خارجه کاملاً غیرقانونی بود (استادوخ، ۱۳۲۳/۱۷/۵/۴۷ ق). با وجود ادعای سفارت روسیه مبنی بر واگذاری امتیازنامه راه مشهد-هودان، برای ضمانت قرض رئیس‌التجار به بانک استقراضی (استادوخ، ۱۳۳۱/۵۰/۱۵/۱۳ ق)، گزارش تاونلی در ۱۴ آوریل ۱۹۱۴ م نشان می‌دهد که بانک استقراضی در صدد بوده است تا از طریق اعمال فشار سیاسی و با کمک کنسول روس در مشهد به امتیاز راه مزبور دست یابد. او در این باره می‌نویسد: بانک روس تحت حمایت کنسول این کشور در مشهد تلاش می‌کند تا امتیاز راه مشهد-عشق‌آباد را از رئیس‌التجار -که مبلغ زیادی به بانک روس بدهکار است- به بانک روس انتقال دهد (Burrell, 1997, V5, P620). حتی گفته می‌شد که رئیس‌التجار و بانک استقراضی طبق توافقی، مشترکاً این پروژه را انجام می‌دهند (Burrell, 1997, V2, PP 437-438).

با وجود این، دولت روسیه با بهانه قراردادان قرض رئیس‌التجار، در صدد دست‌اندازی به منافع راه مشهد-عشق‌آباد از طریق بانک استقراضی شعبه مشهد بود؛ ولی مخالفت مقامات رسمی ایران با واگذاری امتیاز راه به دولت‌های خارجی (در این مورد خاص) مانع از رسیدن روس‌ها به اهداف مدنظرشان شد؛ بنابراین هرگونه شرایط و قراردادی از طرف رئیس‌التجار با بانک و اتباع خارجه درباره امتیاز واگذاری و احداث راه توسط آن‌ها، کأن لم یکن بود (استادوخ، ۴۱ و ۱۳۳۲/۵۰/۶/۲۰ ق) و غفلت رئیس‌التجار در تعمیر راه و

1. Sir Walter Townley



اقدام خودسرانه‌اش برای انتقال امتیاز راه به روس‌ها امتیاز او را باطل می‌کرد. هرچند که سفارت روسیه مکرر به دولت ایران سفارش می‌کرد تا منافع راه را به رئیس‌التجار واگذار کند، ولی وزارت خارجه ایران این تقاضا را رد می‌کرد (استادوخ، ۱۴/۶/۵۰/۱۳۳۲ق) و پاسخ می‌داد: دولت ایران، کتترات بین رئیس‌التجار و بانک استقراضی درباره راه مشهد-عشق‌آباد را باطل می‌داند؛ زیرا رئیس‌التجار امتیاز خود را نقض کرده و از این حقوق محروم بوده‌است. پس از سلب اختیار رئیس‌التجار از امتیاز این راه، دولت ایران این راه را به خزانه‌داری کل واگذار کرد (استادوخ، ۳۲-۳۰/۶/۵۰/۱۳۳۲ق). سفارت روسیه مجدداً درخواست واگذاری راه را به وزیر خارجه داد (استادوخ، ۱۰۷/۳/۲۱/۱۳۲۳ق)؛ ولی پاسخی مناسب از سوی مشیرالدوله و دولت ایران دریافت نکرد. با وجود این که اسناد کنسول‌گری بریتانیا می‌خواهند نشان دهند که امتیاز راه‌سازی بین مشهد-عشق‌آباد به دولت روسیه واگذار شده‌است (Burell, 1997, V2, P286)، ولی با بررسی و مطالعه دقیق اسناد داخلی و حتی توجه جدی به اسناد کنسول‌گری بریتانیا، این اخبار نمی‌تواند درست باشد. به نظر می‌رسد که حکومت قاجار برای جلوگیری از تسلط اقتصادی و نظامی روس‌ها در شمال ایران از مسیر جاده عشق‌آباد به مشهد، در مقابل پیشنهاد روس‌ها مبنی بر راه‌سازی در این منطقه مقاومت کرده‌است.

یکی از اهداف روسیه از نفوذ در مناطق شمالی ایران با در اختیار گرفتن راه‌های شوسه، به‌ویژه جاده عشق‌آباد به خراسان، نفوذ در مناطق جنوبی ایران و نزدیک شدن به هندوستان برای تحت فشار قراردادن دولت انگلیس بود (ترنزیو، ۱۳۵۹، ص ۱۰۴؛ کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۲۹۵)؛ چراکه در آن برهه از زمان برخی از سیاست‌مداران انگلیسی بر این عقیده بودند که «انگلستان بدون هندوستان امکان زیست ندارد» (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۲۱). هدف دیگر دولت روسیه از احداث جاده عشق‌آباد به مشهد، دسترسی آسان‌تر به بازار خراسان و مشهد در رقابت تجارتي با انگلستان بود (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۲، ص ۳۲۰). نفوذ روسیه و انگلیس در خراسان برای تسلط بر راه‌های آن منطقه از نظر رقابت‌های سیاسی-تجاری قابل درک بود؛ چراکه در اختیار داشتن راه‌های اصلی تجاری ایران یکی از مهم‌ترین وسایل نفوذ صلح‌طلبانه محسوب می‌شد (لیتن، ۱۳۶۷، ص ۲۵۸). گاهی اوقات منافع روسیه در خراسان جنبه دست‌یازی نظامی پیدا می‌کرد و هرچند «انگلیس برخلاف روسیه به هیچ‌وجه خیالی در سر نداشت که یک وجب از خاک خراسان را تصرف کند» (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۲، ص ۲۹۴) ولی اقدامات روسیه در پیشروی به جنوب ایران را عامل پیدا و پنهان تهدید برای هندوستان می‌دید (دیکسون، ۱۳۹۲، ص ۳۶).

در مناقشات بین روسیه و انگلیس، جایگاه ایران برای انگلیس به‌مانند یک سد



محکم دفاعی بود که راه ورود روسیه به هندوستان را می‌بست (رایت، ۱۳۶۸، ص ۳۵۸). رقابت روسیه و انگلیس با ظهور قدرت جدید سیاسی-نظامی-اقتصادی آلمان در منطقه، به سمت کم شدن تنش‌ها و اتحاد در مقابل تهدید آلمان رفت (دیکسون، ۱۳۹۲، ص ۳۷): بدین صورت که براساس ماده اول مصالحه‌نامه ۳۰ اوت ۱۹۰۷م/۲۱ رجب ۱۳۲۵ق که ایران به دو منطقه تحت نفوذ روسیه و انگلیس تقسیم شده بود، دولت انگلیس متعهد شد که در منطقه نفوذ روسیه (خطی که از قصر شیرین، اصفهان، یزد و کاخک می‌گذشت و به نقطه مرزی ایران در محل تقاطع مرز روسیه و افغانستان منتهی می‌شد) هیچ نوع امتیاز سیاسی-تجاری از قبیل امتیاز راه‌آهن، بانک، تلگراف، راه‌های شوسه، حمل و نقل، بیمه و غیره تحصیل نکند. هم‌چنین از اتباع انگلیسی یا دولت ثالث در تحصیل این امتیازها پشتیبانی نکند و در صورتی که دولت روسیه درصدد کسب این قبیل امتیازات در ناحیه تحت نفوذ خود باشد، دولت انگلیس خواه مستقیم و خواه غیرمستقیم مخالفتی ابراز نکند (ترنزیو، ۱۳۵۹، ص ۱۸۶). به‌علت همین موضوع است که گزارشی مبنی بر کارشکنی اتباع انگلیس در روند احداث راه مشهد-عشق‌آباد در منابع و اسناد مشاهده نمی‌شود.

۳. تعمیر و نگهداری راه؛ مخالفت‌های داخلی و خارجی

راه مشهد-عشق‌آباد به‌علت طراحی نادرست اولیه، کمبود منابع مالی، سخت‌گذربودن برخی قسمت‌های راه و در مجموع نامناسب بودن برای عبور و مرور عابران، زائران و تجار، شکایت مردم، تجار داخلی، تجار روسیه و سفارت روسیه را به‌دنبال داشت و به چالشی برای متصدیان این راه و دولت مردان ایران تبدیل شده بود.

۳.۱. شکایت از وضع نامناسب راه

مسیر مشهد-قوچان-باجگیران مشهور به راه «هودان»، به‌سبب کثرت عبور و مرور و رسیدگی نکردن متصدیان امر، به‌کلی خراب و عبور از آن مشکل شده بود (رعنا، ۱۳۳۸ق، ص ۱۰، ش ۱۶۳، ص ۲). این موضوع شکایت گاریچی‌ها و شترداران را به‌همراه داشت. چون راه به‌درستی ترسیم نشده بود، به‌محض بارش باران و برف، تمام راه گل‌ولای می‌شد و چرخ‌ارابه‌ها در گل فرومی‌رفت. هم‌چنین این راه در مسیر روستای فرخان^۱ تا قوچان بسیار کم‌عرض بود و گرد و خاک فراوان هم داشت (Routes in Persia, 1928, VI, P187). این راه از داخل شهر قوچان عبور می‌کرد و به‌دلیل خرابی راه، عبور و مرور مردم قوچان هم در داخل شهر با مشکل مواجه می‌شد (استادوخ، ۱۳۲۱/۲۳/۸/۶ق). خرابی راه مشهد-عشق‌آباد شکایت اهالی مشهد و عابران از رئیس‌التجار را به‌دنبال داشت؛ به‌نحوی که کم‌کم

۱. فرخان (farkhan) از روستاهای توابع شهرستان قوچان است.

این شکایت‌ها به «نفرین عمومی» مردم (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۴۴ق) به کاربه‌دستان آن راه تبدیل شد.

تجار و رعایای روس ساکن مشهد و قوچان نیز همه‌روزه از خرابی راه شوسه مشهد-عشق‌آباد به دلیل مشکلات زیادی که برای حمل‌ونقل مال‌التجاره به‌وجود آورده بود به سفارت روسیه شکایت می‌کردند. آن‌ها اصرار داشتند تا خرابی‌های موجود تعمیر و مرمت شود؛ چراکه تأخیر در اصلاح راه، باعث به‌وجود آمدن مشکلات در خراسان می‌شد (استادوخ، ۱۳۲۳/۱۸/۵/۱-۶). حتی قونسول روس^۱ که با کالسکه از قوچان به مشهد می‌رفت، از خرابی راه شکایت داشت و به اهمال‌کاری صاحبان امتیاز در ترمیم و اصلاح راه اعتراض کرد (استادوخ، ۱۳۱۸/۱۰/۲/۸۷ق). با وجود این اعتراض‌ها بازهم راه شوسه باجگیران-مشهد در اواخر دوره قاجار برای عبور کاروان‌های تجاری وضعیتی مناسب نداشت.

در تعمیر و نگهداری راه مشهد-عشق‌آباد دو مشکل عمده وجود داشت. مشکل نخست از لحاظ مهندسی ناسازگاری راه مزبور با موقعیت طبیعی و جغرافیایی منطقه بود و مشکل دوم تأمین منابع مالی برای این پروژه بود. در توضیح مشکل نخست باید گفت که بارندگی‌های موسمی و وقوع سیلاب‌های متعدد مکرراً راه و پل‌های آن را خراب می‌کرد و سبب اختلال در احداث، تعمیر و توسعه راه می‌شد. برف و باران، هم در آغاز کار مانع از احداث راه می‌شد و هم در زمان تعمیر و مرمت، اختلال ایجاد می‌کرد (ساکما، ۱۳۰۷-۷۷۴۹-۲۹۵). رئیس‌التجار در ۱۵ ربیع‌الاول ۱۳۱۹ق/۱۹۰۱م از وقوع ده سیلاب بزرگ در فاصله پنج روز و خرابی راه و پل‌های مسیر مشهد-عشق‌آباد و در نتیجه گندی در تعمیر راه یاد کرده است (استادوخ، ۱۳۱۹/۲۳/۷/۶ق). مطبوعات هم از بروز سیل و خرابی در راه مشهد-عشق‌آباد گزارش‌هایی متعدد داده‌اند (طوس، ۱۳۲۸ق، س ۱، ش ۳۸، ص ۲). وضعیت آب‌وهوای ایران در ساخت و حفظ راه‌های شوسه تأثیر داشته و یکی از عوامل اصلی در زیادبودن هزینه‌های راه‌سازی بوده است (کاشف‌السلطنه، ۱۳۰۱، ص ۱۱)؛ چنانکه در گزارشی آمده است: راه شوسه مشهد-باجگیران به دلیل سیلی که آمده، به کلی خراب شده و باعث ضرر کلی به تجار شده است (استادوخ، ۱۳۱۸/۲۳/۲۹/۰۰۲۶ق). به دنبال جاری شدن سیلاب در منطقه دُرَبادام^۲ و شمکاله (شمخال)^۳ تمامی پل‌ها خراب و راه قوچان به عشق‌آباد مسدود شده بود و مقدار زیادی از مال‌التجاره تبعه روس ازین رفته بود. به دنبال این اتفاقات، قونسول روس، درخواست تعمیر و اصلاح پل‌ها و حفاظت از مال‌التجاره تجار را داشت (استادوخ، ۱۳۱۸/۱/۱۷/۱۱۸ق).

علاوه بر این، سفارت روسیه به دلیل خرابی پل‌های مسیر مشهد-عشق‌آباد که سبب

۱. م. پونافیدین (M.Ponafidine) از سال ۱۳۱۴ق تا سال ۱۳۲۲ق کنسول روسیه در مشهد بود.
۲. دُرَبادام (Dorbadam) از روستاهای توابع شهرستان قوچان است.
۳. شمخال (Shamkhal) از روستاهای توابع شهرستان قوچان است.



از بین رفتن مال التجاره مشهدی مصطفی فورقونچی، تبعه روس شده بود، از رئیس التجار شش صد تومان غرامت طلب کرد. مشیرالدوله، وزیر خارجه، در پاسخ به روس ها، خرابی پل را به سیلاب نسبت داد و مسئولیت آن را متوجه رئیس التجار ندانست (استادوخ، ۲۹-۲۴/۱۸/۵/۱۳۲۳ق). سفارت روسیه در غره رمضان ۱۳۲۳ق/اکتبر ۱۹۰۵م هشدار داده بود که امتیاز راه با رئیس التجار است؛ ولی تأخیر در تعمیر راه و پل ها باعث تأخیر در حمل مال التجاره و اسباب ضرر تجار خواهد شد؛ بنابراین درخواست کرد که هرچه زودتر مهندسانی برای تعمیر و ساختن پل ها اعزام شوند (استادوخ، ۴۶-۴۵/۲۷/۱۸/۱۳۲۳ق)؛ چراکه در صورت تعمیر نشدن راه مزبور، رعایای دولت روسیه حق عبور از این مسیر را پرداخت نخواهند کرد (استادوخ، ۳۱/۶/۵۰/۱۳۲۰ق) و خرابی راه باعث نقصان مال التجاره خواهد شد.

مشکل دوم که چگونگی تأمین منابع مالی برای نگهداری، مرمت و توسعه راه بود، از خلال همین گفت وگوها و مذاکرات خودنمایی می کند؛ چنان که موضوع تأمین منابع مالی از جمله دریافت حق عبور از عابران توسط صاحبان امتیاز راه برای پرداخت هزینه های ساخت و تعمیر راه مشهد-عشق آباد از همان آغاز در امتیازنامه درج شده بود و گزارش های متعدد نشان می دهد که حاج ابوالقاسم ملک التجار از صاحبان امتیاز راه، مطابق امتیازنامه حق عبور دریافت می کرده است (موسوی اصفهانی، ۱۳۹۲، ص ۱۲۳؛ سیاح محلاتی، ۱۳۵۹، ص ۳۱۴). هم چنین، براساس اسناد کنسولگری بریتانیا در ۱۹ جولای ۱۹۰۶م/۲۷ جمادی الاول ۱۳۲۴ق عوارض راه مشهد-عشق آباد را رئیس التجار دریافت می کرده است (Burrell, 1997, V3, P29). رئیس التجار بعدها هم براساس ضمیمه امتیازنامه راه، بعد از تأیید مهندسان ناظر حق عبور را به شرح زیر از اتباع داخل و خارج دریافت می کرده است:

«از کالسکه هایی که مسافر حمل می کنند، هر اسب شش هزار شاهی؛ از کالسکه های بی مسافر [...] هر اسب چهار هزار و پنج شاهی؛ از فورقون هایی^۱ که حمل مال التجاره می نمایند، هر اسب یک تومان و ده شاهی؛ فورقون هایی که خالی حرکت می کنند [...] هر اسب پنج هزار و پنج شاهی؛ از دوچرخه هایی که حمل بار می نمایند، هر اسب هشت هزار شاهی؛ از دوچرخه های بدون بار چهار هزار دینار؛ از دلیجان پستی که چهار نفر مسافر بیش ندارد، هر اسب چهار هزار و پنج شاهی؛ از دلیجان پستی که بیش از چهار نفر در آن مسافرت می نمایند، هر اسب شش هزار و ده شاهی؛ از فورقون پستی که چهار نفر مسافر بیش ندارد، هر اسب پنج هزار و پنج شاهی؛ از فورقون پستی که بیش از چهار نفر در آن ها مسافرت می نمایند، هر

۱. فورقون (فرغون): نوعی دلیجان.

اسب یک تومان و دو شاهی؛ از هر رأس اسب و شتر و قاطر باردار سه هزار و ده شاهی؛ از هر رأس شتر و اسب و قاطر بی بار که آمدوشد می کنند یک قران؛ از الاغ، گاو و ماده گاو که بار حمل می کنند، هر رأس یک هزار و شش صد دینار؛ الاغ و ماده گاو بدون حمل بار ده شاهی؛ هر رأس اسب چاپاری یک هزار و هشت صد و پنجاه دینار» (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۴۷) (ق).

باوجوداین، رئیسالتجار حق عبور دریافتی را برای تعمیر و اصلاح راه کافی نمی دانست. او برای جلب رضایت دولت برای افزایش حق عبور عازم تهران شد و توانست نظر مساعد دولت را به دست آورد (استادوخ، ۱۳۲۳/۱۸/۵/۶)؛ ولی از آنجاکه هنوز تعمیر راه به اتمام نرسیده بود، سفارت روسیه ادعا می کرد: تا زمانی که راه تعمیر نشود، رئیسالتجار اجازه گرفتن حق عبور را ندارد (استادوخ، ۱۳۱۸/۲۳/۲۹/۰۰۲۵) (ق). از سوی دیگر، باتوجه به تلگراف فخیم الملک، کارگزار قوچان، به تهران: حق عبور راه ترتیب صحیح نداشت و توسط مباشران به دلخواه دریافت می شد (استادوخ، ۱۳۲۵/۲۰/۲/۲۲-۲۴) (ق). روزنامه طوس نیز به شکایات مردم از «راه پولی» که دلخواهی دریافت می شد، اشاره کرده است (طوس، ۱۳۲۸، س ۱، ش ۵۳، ص ۴).

براساس برخی گزارش ها، همچنان تا سال ۱۳۳۰ ق/۱۹۱۱ م بعضی از گاریچی ها و کالسکه چی ها حق راهداری را پرداخت نمی کردند و عایدات راه تنها از طریق حق عبور که تقریباً سالی ده هزار تومان بود، تأمین می شد. بدین سبب، کارگزار خراسان در تلگرافی به علاءالسلطنه، وزیر خارجه، نوشت: تا زمانی که اقدام اساسی در ساخت و تعمیر راه نشود، پای دولت خارجی به میان می آید و در آینده مشکلاتی برای دولت و مردم پیش خواهد آمد (استادوخ، ۱۳۳۰/۵۰/۸/۶) (ق). علاءالسلطنه پاسخ داد: رئیسالتجار متعهد است که حق عبور دریافتی نزد یکی از بانک ها متمرکز باشد و وجه توقیف شده را برای تعمیر راه به کاشف الملک پرداخت کند. هم چنین به سفارت روس اطلاع داده شد تا برای پرداخت حق عبور توسط اتباع روس، اقدام کند (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۶۱) (ق).

سفارت روسیه هم چنین در ۴ صفر ۱۳۲۴ ق/۳۰ مارس ۱۹۱۹ م به وزارت خارجه ایران نوشت: از آنجاکه خرابی راه سبب اختلال در تجارت تبعه روس خواهد شد، مقرر فرمایید تا رئیسالتجار راه را تعمیر کند. وزیر امور خارجه هم، برای تعمیر راه و جلوگیری از اختلال در امر تجارت اتباع روسیه دستور لازم را به رئیسالتجار ابلاغ کرد (استادوخ، ۱۳۲۰/۲۱/۵/۲۳-۲۴) (ق). رئیسالتجار در پاسخ تأکید داشت که باوجود سنگ فرس شدن راه از قوچان تا سرحد روسیه، راه قوچان به مشهد هنوز خاکی (مال رو) است و معایب زیادی دارد (استادوخ، ۱۳۲۰/۲۱/۵/۲۲) (ق). رئیسالتجار بخشی از قصور را پذیرفت و در



۶ ذی حجه ۱۳۲۴ ق/ ۲۱ ژانویه ۱۹۰۷ م متعهد شد تا آنچه حق عبور گرفته می شود در یکی از بانک‌های مشهد نگهداری شود و عین وجه برای تعمیر راه به کاشف‌الملک پرداخت شود (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۵۹ ق). برای این منظور از تهران به قوچان تلگراف شد تا براساس دستور مشیرالدوله، از گاریچی‌ها و شتردارها که اغلب اتباع روسیه هستند، نصف حق عبور گرفته شود؛ ولی اتباع روسیه به دلیل خرابی راه از پرداخت حق عبور امتناع می کردند و اکت ۱ (نماینده کنسولی) روسیه در قوچان، مانع از پرداخت حق عبور اتباع روس می شد (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۶۹-۷۲ ق).

سرانجام با وساطت کنسول روسیه در مشهد، قرار شد اتباع روسیه حق عبور راه قوچان را به این شرط پرداخت کنند که حق عبور پرداختی برای تعمیر راه هزینه شود (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۷۱ ق). خرابی جاده و کوتاهی در نگهداری جاده، اعتراض مردم به ویژه روس‌ها را که برای بردن کالا از این مسیر استفاده می کردند، به دنبال داشت (کتاب نارنجی، ۱۳۶۷، ج ۱، ص ۱۲۴). وضعیت نامناسب راه مشهد-عشق آباد، در مطبوعات داخلی آن دوره هم بازتاب داشته است. گزارش روزنامه رعد ذیل عنوان «تعمیر راه خراسان» به نامناسب بودن وضعیت این راه و شکایت‌های متعدد از خرابی آن و آسیب‌های رسیده به افراد و مال‌التجاره اشاره کرده است (رعد، ۱۳۳۷ ق، س ۱۰، ش ۱۴۰، ص ۲). گزارش سال‌های بعد نشان می‌دهد که با وجود برخی اقدامات برای بهبود وضعیت راه مشهد-عشق آباد، همچنان نارضایتی از وضعیت این راه و میزان حق عبور دریافتی ادامه داشته است (رعد، ۱۳۳۸ ق، س ۱۰، ش ۲۲۵، ص ۲)؛ چراکه راه به کلی خراب و امکان عبور و مرور محدود شده بود (فکر آزاد، ۱۳۴۱ ق، س ۱، ش ۸۰، ص ۴). مسائلی از این دست می‌تواند نشان‌دهنده چالش‌های متعدد پیش‌روی ساخت، تعمیر و نگهداری یک جاده در ایران عصر قاجار آن‌هم با تکیه بر امکانات محدود و نیروی کار داخلی باشد.

۲.۳. چالش تأمین بودجه و استفاده از نیروی کار ایرانی

ساخت و تعمیر راه‌های کشور با استفاده از نیروی داخلی موجب ارزش افزوده و ازدیاد ثروت در کشور می‌شد؛ زیرا پولی که برای ساخت و تعمیر راه هزینه می‌شد، در بین اقشار داخلی از کارگران ساده گرفته تا مهندسان و سایر اجزاء تقسیم می‌شد و به قول صنیع‌الدوله در رساله «راه نجات»، «مایه ازدیاد ثروت مملکت می‌گردید» (صنیع‌الدوله، ۱۳۶۳، ص ۱۸). به نظر می‌رسد با این دیدگاه بوده است که نظرعلی خان، سرهنگ فوج قرائی، در سال ۱۳۰۷ ق/ ۱۸۸۹ م مدت ۷ تا ۸ ماه با فوج قرائی مأمور ساختن راه شوسه قوچان به مباشرت و ریاست ابوالقاسم ملک‌التجار شده بود (ایران، ۱۳۰۷ ق، ش ۶۹۹، ص ۴).

۱. Agent

۲. ایوانویج رشیداف



به دلیل این که تهیه تدارکات از روستاهای هم‌جوار با راه مشهد-عشق‌آباد به سهولت انجام می‌شد (Routes in Persia, 1928, V1, P184)، وزارت خارجه در رمضان ۱۳۲۳ق/۱۹۰۵م به آصف‌الدوله والی خراسان نوشت: برای آن که در زمستان حمل و نقل در راه قوچان متروک نشود، لازم است تا با دریافت پانصد تومان کمک مالی از ایالت خراسان، روزی ۵۰ نفر رعیت از روستاهای توابع قوچان-شارک^۱، زوباران^۲، امام‌قلی، دوربادام، شمنخال، ملامحمد و شاه‌محمد^۳- برای راه حاضر کنید و با صلاح‌الدید مهندس، اقدام به تعمیر راه کنید (استادوخ، ۱۳۲۳/۱۸/۵/۵۰ق). هم‌چنین مشیرالدوله برای تعمیر راه تذکر می‌داد که همه‌روزه یک‌صدوپنجاه نفر عمله به کار تعمیر مشغول باشند (استادوخ، ۱۳۱۹/۲۳/۷/۱ق). براساس این درخواست شجاع‌الدوله، حاکم قوچان، پنجاه نفر عمله خود را برای ترمیم راه شوسه قوچان-عشق‌آباد (استادوخ، ۱۳۱۸/۲۳/۲۹/۰۰۲۷ق) در اختیار رئیس‌التجار قرار داد. دولت ایران برای کاهش هزینه‌های ساخت و بازسازی راه‌ها در زمانی که امنیت داشت و درگیر جنگ نبود می‌توانست از نیروهای نظامی (سرباز) برای ساخت، نگهداری و تعمیر طرق و شوارع استفاده کند؛ بدین معنی که سربازان را هنگام بیکاری با مزد مختصر به‌کار وادارد. هم‌چنین می‌توانست گداها و زندانیان را به‌شرط داشتن ناظر و مراقب زیر نظر مهندسین روس و انگلیسی به‌کار گیرد (حبل‌المتین طهران، ۱۳۲۵ق، س ۱، ش ۱۲۶، صص ۱-۲). خرابی‌های متعدد راه در برخی فصول، نیاز به کارگر را افزایش می‌داد؛ بنابراین صاحبان امتیاز راه مستلزم پرداخت هزینه‌های بیشتری می‌شدند. به‌همین دلیل بعداز وقوع سیل و خرابی راه و پل‌های مسیر مشهد-عشق‌آباد، مشیرالدوله، وزیر خارجه، به رئیس‌التجار تأکید می‌کرد: «برای تعمیر پل‌ها و راه بر عمله‌جات خود بیفزایید تا قبل از پاییز راه ساخته شود و اسباب تسهیل عبور و مرور شده و از سفارت روس در این خصوص شکایت نشود» (استادوخ، ۱۳۱۸/۲۳/۲۹/۰۰۱۲ق). کمبود بودجه برای تعمیر راه یکی دیگر از مشکلاتی بود که پیامد آن، کاهش نیروی کار و درنهایت توقف یا کندی عملیات بازسازی بود. این موضوع از میان تلگراف‌های متعددی که از قوچان، با موضوع درخواست کمک مالی، به رئیس‌التجار ارسال می‌شده، پدیدار است (استادوخ، ۱۳۲۴/۲۴/۲/۶۶ق). یکی از نتایج کمبود منابع مالی برای تعمیر راه شوسه مشهد-باجگیران، تغییر در قسمت‌هایی از راه قدیم و ساخت راه جدید توسط رئیس‌التجار بود.

۴. ایده ساخت راه جدید؛ واکنش‌های داخلی و خارجی

ترسیم نقشه و ساخت اولیه جاده مشهد-قوچان بدون توجه به مکان‌یابی جغرافیایی و ابعاد زمین‌شناسی انجام شده بود. قسمت‌هایی از این راه داخل جلگه‌های پست و آبگیر

۱. روستای شارک (ShahRag) از توابع شهرستان قوچان است.
۲. روستای زوباران (Zobaran) از توابع شهرستان قوچان است.
۳. کلاسه ملامحمد و شاه‌محمد از روستاهای توابع شهرستان قوچان هستند.



و قسمت‌هایی از آن داخل بیابان قرار داشت. چون عبور و مرور و تعمیر و مرمت در این قسمت‌ها مشکل بود، رئیس‌التجار تصمیم گرفت تا بخشی از راه را تغییر دهد و راهی جدید احداث کند. ساخت راه جدید که با تغییر در بخشی از راه سابق همراه بود، با مخالفت مردم، سفارت روسیه و برخی از تجار به‌ویژه محمدکاظم ملک‌التجار از تجار زمین‌دار در خراسان، مواجه شد. یکی از مشکلات راه قدیمی این بود که مسافت محدودی از آن را از روی ناآگاهی در اراضی بیابانی ساخته بودند که در بسیاری از سال‌ها، اسباب زحمت عابران و تعطیلی عبور و مرور می‌شد. مأموران و اتباع دولت‌های خارجی هم که از این راه آمد و شد داشتند، در تابستان از گردوغبار و در سایر فصول از گل‌ولای آن شکایت می‌کردند (ادب، ۱۳۲۰ق، س ۳، ش ۱۰، صص ۷۶-۷۷). رئیس‌التجار هم تأیید می‌کرد که راه فقط از سرحد هودان تا قوچان قابل استفاده است. هر چند که راه قدیمی از قوچان تا مشهد از وسط جلگه عبور می‌کرد (Routes in persia, 1928, VI, P184)، ولی چون نزدیک به دوازده فرسنگ آن از داخل بیابان عبور می‌کرد، قابل اصلاح نبود. بنابراین، رئیس‌التجار مسیری جدید را پیشنهاد داد که از پنج‌فرسنگی مشهد از راه قدیم جدا می‌شد و در دوفرسنگی قوچان داخل راه قدیمی می‌شد. این راه یک فرسنگ نزدیک‌تر از راه قدیمی بود. پیشنهاد رئیس‌التجار با شکایت سفارت روسیه و محمدکاظم ملک‌التجار که در کنار راه قدیمی املاک فراوانی داشت همراه شد؛ ولی رئیس‌التجار تأکید می‌کرد که اگر دولت در ساختن راه جدید اطمینان دهد، او از تحریکات سفارت روس و ملک‌التجار نگران نیست و اگر راه جدید ساخته شود، اسباب راحتی عابران و تجار خواهد بود (استادوخ، ۱۳۱۹/۲۳/۷/۲۰ق). در نهایت و با وجود شکایت از رئیس‌التجار، او در بخشی از راه مشهد-عشق‌آباد، به جای تعمیر راه قدیم، مسیر راه را تغییر داد و راهی جدید احداث کرد.

رئیس‌التجار در مسیر تعمیر راه قوچان-مشهد، یعنی منطقه چناران، تغییر در مسیر راه را به‌صرفه‌تر از تعمیر و مرمت آن می‌دید. این موضوع مخالفت اهالی روستای سیدآباد را به دنبال داشت و باعث شکایت از رئیس‌التجار به وزیر خارجه شد که «ما سیصد خانوار سادات ذریه رسول در صیدآباد [سیدآباد] سر راه قدیم هزار ساله قوچان خانه و لانه داریم. صد هزار تومان آبادی و کاروان‌سرا و دکاکین ساخته‌ایم، رئیس‌التجار برای منافع خودش و مخالفت با دیگران می‌خواهد این راه را موقوف کند» (استادوخ، ۱۳۲۰/۲۱/۵/۵ق). هم‌چنین طوایف گرد ساکن چناران در شکایت از احداث راه جدید، به وزیر خارجه نوشتند: «[ما] طایفه موسکانلو، ترسانلو، شیخ‌کانلو^۱ [...] در خاک چناران سکنی داریم و به‌مرور املاک آباد کرده‌ایم و خانه‌ها را انداخته‌ایم. باید تماماً ضایع [شویم] و ناچار هزار خانوار متفرق خواهد شد و مالیات دیوانی هم به زمین خواهد خورد» (استادوخ، ۱۳۲۰/۲۱/۵/۷ق).

۱. موسکانلو، شیخکانلو و ترسانلو از طوایف کرد ایل زعفران‌لو بودند که در منطقه چناران، رادکان و قوچان سکونت داشتند (میرزینیا، ۱۳۶۹، صص ۱۱۵ و ۱۱۲).



محمدکاظم ملکالتجار نیز با ایجاد راه جدید به دست رئیسالتجار مخالفت می کرد. او به پسرش، حسین ملک (وفات ۱۳۵۰ش)، توصیه کرده بود: «راه باجگیران-عشق آباد را از دست رئیسالتجار دریاورید» (مکمم، ۱۶/۱۰۵۱۱-۳۱-۱۳۹۲). او استدلال می کرد که این راه [راه قدیمی] به امر دولت ساخته شده است و مردم در اطراف آن به آبادانی پرداخته اند و از جمله خودش قلعه، حمام، کاروان سرا و قهوه خانه ساخته است؛ لذا اگر تغییری در راه حاصل شود، تمام این املاک از بین خواهند رفت. او رئیسالتجار را تهدید می کرد که نباید راه را از اول تا آخر در هیچ نقطه ای به ویژه در منطقه چناران تغییر دهد و حتماً باید راه قدیمی تعمیر شود. «اگر می گویند امکان ندارند، امتیاز راه را زمین بگذارند و دیگران با کمال منت سالی ده هزار تومان هم به دولت می دهند و راه را نیز بهتر از آنچه تصور می سازند» (استادوخ، ۱۴/۲۳/۱۳۲۱ق). مشیرالدوله در واکنش به شکایت مردم، به رئیسالتجار می نویسد: «دولت هرگز تجویز نمی کند راه معمولی را برهم زده، راه جدید بسازید. همه این مستغلات و علاقجات مردم که با اطمینان این راه ساخته اند، خراب می شود. شما التزام سپرده اید راه را تعمیر نمایید و هرگز قرار نشده راه را تغییر بدهید. باید راه قدیم چندساله تعمیر شود [...] هم رفع شکایت سفارت و قونسولگری روس شود و هم اسباب شکایت و تظلمات اهالی نباشد» (استادوخ، ۲۰-۱۸/۵/۲۱/۱۳۲۰ق).

رئیسالتجار درباره تغییر راه قدیم و احداث راه جدید به وزیر خارجه می نویسد: «این که می خواهم زمین چناران را تغییر بدهم، موهوماتی است که گماشتگان محمدکاظم ملکالتجار برای تحصیل مقاصد خودشان گفته اند. این راه جدید که مهندس مخصوص با اجازه نیرالدوله [وفات ۱۳۳۶ق]، والی خراسان، نقشه آن را کشیده، هفده فرسنگ است که باید ساخته شود و پنجاه هزار تومان مخارج دارد. راه کنونی تمام باتلاق و سیل گیر است که هرروز ناچار باید جواب سرودست شکسته تبعه روس و زوار حضرت را داد و سالی صد هزار تومان ریگ ریخته شود؛ باز شکل اول است. برای ملکالتجار چندان تفاوت نداشت، زیرا راه از کنار آب چناران عبور می کند و ایشان مستغنی هستند. این راهی که جدید احداث می شود، راه قدیم و شاهراهی است که سابقاً بوده است» (استادوخ، ۱۵-۱۱/۵/۲۱/۱۳۲۰ق). رئیسالتجار هدفش از تغییر در بخشی از راه و ساخت راه جدید را آسودگی گاریچی ها، تجار و زوار آورده است.

میرزااحمدخان مهندس (معتدالسلطان)، در ۲۷ جمادی الاول ۱۳۲۰ق/۱۹۰۲م راه مشهد تا قوچان براساس نقشه طراحی شده بازدید کرد و گزارش داد: راه جدید از قریه کاظم آباد در دوفرسنگی غرب مشهد آغاز خواهد شد و تا قریه فرخان^۲ در نیم فرسنگی قوچان ادامه پیدا می کند و در ادامه به راه قدیم متصل می شود. امتداد راه جدید در تمام مسیر،

۱. کاظم آباد (Kazemabad) در دوره ناصرالدین شاه قدیم النسق بود و دوازده خانوار رعیت داشت که چهار خانوار از طایفه سیفکانلو و هشت خانوار تاجیک بودند. از قنات مشروب می شد و در فاصله ۱۹/۳ کیلومتری مشهد در کنار جاده قوچان قرار داشت (جغرافیا و نفوس خراسان در عصر ناصری، ۱۳۹۰، ص ۱۸۹؛ کارکنان وزارت جنگ انگلستان مستقر در هندوستان، ۱۳۸۰، ص ۱۶۹).

۲. روستای فرخان (Farkhan) از توابع شهرستان قوچان است.

نیم فرسنگ با راه قدیم فاصله پیدا کرده‌است. معتمدالسلطان می‌نویسد: راه جدید برای تعمیر مناسب‌تر است؛ چون راه قدیم معایب فراوان دارد و مخارج زیادی برای تعمیر نیاز است (استادوخ، ۱۷-۱۶/۵/۲۱/۱۳۲۰ق). با وجود گزارش معتمدالسلطان، نیرالدوله با اذعان به خرابی راه قدیم و ضرورت ایجاد راه جدید برای عبور اربابه‌ها، زمانی که شکایت اهالی چناران مبنی بر عبور راه از داخل اراضی زراعتی آن‌ها را شنید، با این طرح مخالفت کرد و گفت: «هیچ‌کس حق ندارد یک وجب زمین را بدون رضایت صاحب ملک برای احداث راه جدید از ملک کسی بگیرد» (استادوخ، ۸/۵/۲۱/۱۳۲۰ق). باینکه رئیس‌التجار تعمیر راه را از احداث آن سودمندتر می‌دانست، شکایت تجار و اربابه‌چی‌های داخلی و خارجی، او را به تجدید راه ناگزیر کرد. براساس اسناد موجود، با وجود امکانات محدود، تعمیر راه قدیم مقدور نبود و به دنبال احداث ده فرسنگ راه جدید بین مشهد-چناران، مهندسان روس و ایرانی و عابران راه جدید را تصدیق کردند (استادوخ، ۲-۱/۵/۲۱/۱۳۲۰ق). باین حال، رئیس‌التجار شکایت مردم چناران را ناشی از دخالت‌های محمدکاظم ملک‌التجار، رقیب تجاری خود، می‌دانست. براساس نقشه موجود که کارکنان وزارت جنگ انگلستان مستقر در هندوستان در سال ۱۹۲۸م آن را منتشر کرده‌اند (Routes In Persia, 1928, V1, P521)، راه مشهد-عشق‌آباد از مشهد شروع می‌شد و با عبور از کاظم‌آباد، چناران، سیدآباد، قزلکن، مهرآباد، فرخان، قوچان، زوباران، امام‌قلی، دُربادام، باجگیران، هودان (گئودان) به عشق‌آباد می‌رسید (Routes In Persia, 1928, V1, PP 184-190).

نتیجه‌گیری

در اوایل قرن نوزدهم میلادی شمال شرق ایران راه‌های مواصلاتی مناسبی برای مبادلات تجاری نداشت. تنها راه موجود مناسب، مسیر مشهد-عشق‌آباد مشهور به «راه هودان» بود. مشهد به‌عنوان کرسی نشین ایالت خراسان از چند جنبه اهمیتی ویژه برای تجارت با روسیه داشت. نخست آن‌که مشهد بازاری بزرگ برای کالاهای تولید روسیه و صادرات آن کشور بود و دوم آن‌که، تجار روس عمده مواد اولیه و خام کارخانه‌های خود را از خراسان تهیه می‌کردند. علاوه بر این، دولت روسیه از طریق راه عشق‌آباد-مشهد به دنبال آباد کردن عشق‌آباد در مقابل خراسان بود؛ از این رو، دولت روسیه، بخش روسی راه یعنی عشق‌آباد تا باجگیران را اول ساخت. دولت ایران هم در دوره ناصرالدین‌شاه متعهد شد تا ادامه جاده را در داخل ایران تا مشهد بسازد. امتیاز این راه در سال ۱۳۰۵ق/۱۸۸۷م به ابوالقاسم ملک‌التجار و سپس پسرش، رئیس‌التجار واگذار شد. کم‌توجهی در تعیین مسیر، ضعف طراحی و ساخت اولیه راه، فقدان منابع مالی و سرمایه مناسب برای بازسازی و نگهداری



راه - باوجود دریافت حق عبور توسط رئیس‌التجار-، سوءمدیریت دارندگان امتیاز، نقش نمایندگان سیاسی دولت روسیه و شرایط آب‌وهوایی منطقه، از جمله چالش‌های پیش‌روی صاحبان امتیاز راه، تجار، عابران و زائران بود. به‌علت مشکلات متعدد، رئیس‌التجار برآن شد تا مسیر راه را در بخشی از طول مسیر (منطقه چناران) تغییر دهد، ولی با واکنش گروه‌های مختلف داخلی و خارجی مواجه شد. مردم برخی از روستاهای چناران از جمله روستای صیدآباد [سیدآباد]، محمدکاظم ملک‌التجار، و سفارت روسیه با تغییر مسیر جاده مخالفت می‌کردند. باوجود مخالفت‌ها، رئیس‌التجار مسیر راه را برای سهولت در رفت‌وآمد مسافران و حمل‌ونقل مال‌التجاره به‌میزان لازم تغییر داد. این موضوع هرچند در کوتاه‌مدت به‌ضرر برخی افراد بود، ولی در بلندمدت در تعاملات تجاری و به‌تبع آن در افزایش سود تجار مشهد و خراسان نقشی مهم ایفا کرد. راه‌سازی در ایران برای دولت روسیه هم منافع اقتصادی، سیاسی و نظامی گسترده‌ای داشت؛ هم مسیر ورود کالاهای روسی به ایران باز می‌شد و هم زمینه برای تسلط روس‌ها در منطقه تحت نفوذشان در شمال ایران مهیا می‌شد. به‌همین دلیل هم بود که حکومت قاجار برای جلوگیری از تسلط اقتصادی، سیاسی و نظامی روس‌ها در شمال ایران با استفاده از مسیر جاده عشق‌آباد-مشهد در مقابل پیشنهاد روس‌ها مبنی بر راه‌سازی در این منطقه مقاومت می‌کرد.

منابع

اسناد

اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ)

(۱۳۱۸ق). کارتن ۱، پرونده ۱۷، شماره‌سند (۱۱۸)؛

(۱۳۱۸ق). کارتن ۱۰، پرونده ۲، شماره‌سند (۸۷)؛

(۱۳۱۸ق). کارتن ۲۳، پرونده ۲۹، شماره‌سند (۰۰۱۲)، (۰۰۱۷)، (۰۰۲۰)، (۰۰۲۳)، (۰۰۲۴)، (۰۰۲۵)، (۰۰۲۶)، (۰۰۲۷)؛

(۱۳۱۹ق). کارتن ۲۳، پرونده ۷، شماره‌سند (۱)، (۶)، (۱۴)، (۲۰)؛

(۱۳۲۰ق). کارتن ۲۱، پرونده ۵، شماره‌سند (۲-۱)، (۵)، (۷)، (۸)، (۱۱-۱۵)، (۱۶-۱۷)، (۱۸-۲۰)، (۲۱)، (۲۲)، (۲۳)، (۲۴)؛

(۱۳۲۰ق). کارتن ۵۰، پرونده ۶، شماره‌سند (۳۱)؛

(۱۳۲۱ق). کارتن ۲۲، پرونده ۵، شماره‌سند (۱۰)؛

(۱۳۲۱ق). کارتن ۲۳، پرونده ۸، شماره‌سند (۵-۱۱)، (۶)، (۱۴)؛

(۱۳۲۳ق). کارتن ۱۸، پرونده ۵، شماره‌سند (۱-۶)، (۹)، (۲۱)، (۲۴-۲۵)، (۲۹)، (۴۷)، (۵۰)؛



(۱۳۲۳ق). کارتن ۱۸، پرونده ۲۷، شماره‌سند (۴۵-۴۶)؛

(۱۳۲۳ق). کارتن ۲۱، پرونده ۳، شماره‌سند (۱۰۷)؛

(۱۳۲۴ق). کارتن ۲۴، پرونده ۲، شماره‌سند (۴۲)، (۴۴)، (۴۶)، (۴۷)، (۵۳)، (۵۹)، (۶۱)، (۶۶)، (۷۲-۹۶)،
(۷۱)؛

(۱۳۲۵ق). کارتن ۲۰، پرونده ۲، شماره‌سند (۵-۱)، (۱۳)، (۲۲-۲۴)؛

(۱۳۲۵ق). کارتن ۲۵، پرونده ۲، شماره‌سند (۱۳)، (۲۰)؛

(۱۳۲۹ق). کارتن ۵۰، پرونده ۱۵، شماره‌سند (۱)، (۳)؛

(۱۳۳۰ق). کارتن ۵۰، پرونده ۸، شماره‌سند (۴)، (۵)، (۶)؛

(۱۳۳۱ق). کارتن ۵۰، پرونده ۱۵، شماره‌سند (۱۳)؛

(۱۳۳۲ق). کارتن ۵۰، پرونده ۶، شماره‌سند (۱۴)، (۲۰)، (۳۰-۳۲)، (۴۱).

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)

شماره‌بازیابی: (۲۹۵-۷۷۴۹/۰۷۱)؛ (۲۹۵-۷۷۴۹/۰۷۹)؛ (۲۹۵-۷۷۴۹/۱۲۱).

موسسه کتابخانه و موزه ملی ملک (مکمم)

شماره‌بازیابی: (۵۳)؛ (۱۳۹۲-۳۱-۰۰۴۷۴/۱۳)؛ (۱۳۹۲-۳۱-۰۰۴۷۴/۱۴)؛ (۱۳۹۲-۳۱-۰۰۵۱۱/۱۶)؛ (۱۳۹۲-۳۱-۰۰۵۱۱/۱۶).

کتاب فارسی

انتز، مروین. ل. (۱۳۶۹). *روابط بازرگانی روس و ایران*. (احمد توکلی، مترجم). تهران: بنیاد موقوفات افشار.
ترنیو، پیوکارلو. (۱۳۵۹). *رقابت روس و انگلیس در ایران و افغانستان*. (عباس آذرین، مترجم). تهران: بنگاه
ترجمه و نشر کتاب.

جغرافیا و نفوس خراسان در عصر ناصری. (۱۳۹۰). (رضا نقدی، کوشش گر). مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی.
خراسان در اسناد امین‌الضرب. (۱۳۹۰). (ایرج افشار، ناظر). (نرگس پدرام و مزده مهدوی، کوشش گران).
تهران: انتشارات ثریا.

دالمانی، هانری رنه. (۱۳۳۵). *سفرنامه از خراسان تا بختیاری*. (ج ۳). (محمدعلی فره‌وشی، مترجم). تهران:
کتاب‌فروشی ابن‌سینا و موسسه مطبوعاتی امیرکبیر.
دیکسون، دبیلو. ای. آر. (۱۳۹۲). *شرق ایران «گوشه‌ای از جنگ جهانی اول»*. (محمود رفیعی، مترجم). تهران:
نشر هیرمند.

رایت، دنیس. (۱۳۶۸). *ایرانیان در میان انگلیسی‌ها*. (کریم امامی، مترجم). تهران: نشر نو.

سایکس، سرپرسی. (۱۳۳۶). *سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس «ده هزار میل در ایران»*. (حسین سعادت نوری،
مترجم). تهران: ابن‌سینا.

سیاح محلاتی، محمدعلی. (۱۳۵۹). *خاطرات حاج سیاح «دوره خوف و وحشت»*. (حمید سیاح و سیف‌الله

- گلکار، کوشش گران). تهران: امیرکبیر.
- شاهدی، مظفر. (۱۳۸۱). *تاریخ بانک استقراری روس در ایران*. تهران: مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.
- صنیع‌الدوله، مرتضی قلی‌خان. (۱۳۶۳). *راه نجات*. (هما رضوانی، کوشش گر). تهران: نشر تاریخ ایران.
- علاء‌الملک، محمود. (۱۳۶۲). *گزارش‌های تاریخی سیاسی علاء‌الملک*. (ابراهیم صفایی، کوشش گر). تهران: گروه انتشاراتی آباد.
- عین‌السلطنه، قهرمان‌میرزا. (۱۳۷۶). *روزنامه خاطرات عین‌السلطنه*. (ج ۲). (مسعود سالور و ایرج افشار، کوشش گران). تهران: انتشارات اساطیر.
- _____ (۱۳۷۸). *روزنامه خاطرات عین‌السلطنه*. (ج ۷). (مسعود سالور و ایرج افشار، کوشش گران). تهران: انتشارات اساطیر.
- _____ (۱۳۷۹). *روزنامه خاطرات عین‌السلطنه*. (ج ۸). (مسعود سالور و ایرج افشار، کوشش گران). تهران: انتشارات اساطیر.
- کارکنان وزارت جنگ انگلستان مستقر در هندوستان. (۱۳۸۰). *فرهنگ جغرافیایی ایران (خراسان)*. (کاظم خادمیان، مترجم). مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی.
- کاشف‌السلطنه، محمد. (۱۳۰۱). *مما و حیات*. طهران: مطبوعه مجلس، چاپ سربی، شماره ثبت ۱۱۵۶۴.
- کتاب نارنجی: گزارش‌های سیاسی وزارت امور خارجه روسیه تزاری درباره انقلاب مشروطه ایران*. (۱۳۶۷). (ج ۱). (احمد بشیری، کوشش گر). تهران: نشر نو.
- کرزن، جرج ناتانیل. (۱۳۶۲). *ایران و قضیه ایران*. (ج ۱-۲). (غلام‌علی وحید مازندرانی، مترجم). تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- لیتن، ویلهلم. (۱۳۶۷). *ایران از نفوذ مسالمت‌آمیز تا تحت‌الحماگی*. (مریم میراحمدی، مترجم). تهران: انتشارات معین.
- مابریلی، جیمز فردریک. (۱۳۶۹). *عملیات در ایران*. (کاوه بیات، مترجم). تهران: نشر آرمان.
- موسوی اصفهانی، میرزاحسن. (۱۳۹۲). *روزنامه سفر مشهد، مکه و عتبات ۱۳۱۵-۱۳۱۶ ق*. (رسول جعفریان و حمیدرضا نفیسی، کوشش گران). تهران: انتشارات مشعر.
- میرنیا، سیدعلی. (۱۳۶۹). *ایل‌ها و طایفه‌های عشایری خراسان*. تهران: نسل دانش.
- ناطق، هما. (۱۳۷۳). *بازرگانان در دادوستد با بانک شاهی و رژی تنباکو*. تهران: انتشارات توس.
- ییت، چارلز ادوارد. (۱۳۶۵). *خراسان و سیستان، سفرنامه کلنل ییت به ایران و افغانستان*. (قدرت‌الله روشنی و مهرداد رهبری، مترجمان). تهران: یزدان.

مقاله

ابوالبشری، پیمان؛ یحیایی، علی. (۱۳۹۳). «نقش روسیه در توسعه راه تجاری مشهد-عشق آباد با تکیه بر اسناد کنسولگری بریتانیا (۱۹۱۰-۱۸۹۰ م)». فصل‌نامه تاریخ روابط خارجی، سال پانزدهم، شماره ۶۰، صص ۱۰۷-۱۲۵.

مطبوعات

- ۱- روزنامه/ختر، سال ۱۵، شماره ۲۶، (۱۳۰۶ ق).
- ۲- روزنامه/ختر، سال ۱۶، شماره ۱۹، (۱۳۰۷ ق).
- ۳- روزنامه/دب، سال ۳، شماره ۱۰، (۱۳۲۰ ق).
- ۴- روزنامه/ایران، شماره ۶۰۸، (۱۳۰۳ ق).
- ۵- روزنامه/ایران، شماره ۶۹۹، (۱۳۰۷ ق).
- ۶- روزنامه حبل‌المتین طهران، سال ۱، شماره ۳۶، (۱۳۲۵ ق).
- ۷- روزنامه حبل‌المتین طهران، سال ۱، شماره ۱۲۶، (۱۳۲۵ ق).
- ۸- روزنامه رعد، سال ۱۰، شماره ۱۴۰، (۱۳۳۷ ق).
- ۹- روزنامه رعد، سال ۱۰، شماره ۱۶۳، (۱۳۳۸ ق).
- ۱۰- روزنامه رعد، سال ۱۰، شماره ۲۲۵، (۱۳۳۸ ق).
- ۱۱- روزنامه طوس، سال ۱، شماره ۳۸، (۱۳۲۸ ق).
- ۱۲- روزنامه طوس، سال ۱، شماره ۵۲، (۱۳۲۸ ق).
- ۱۳- روزنامه طوس، سال ۱، شماره ۵۳، (۱۳۲۸ ق).
- ۱۴- روزنامه فکر آزاد، سال ۱، شماره ۸۰، (۱۳۴۱ ق).

پایان‌نامه

وزین‌افضل، مهدی. (۱۳۹۴). «تحلیلی تاریخی از سیاست‌گذاری‌ها، چالش‌ها و کارکردهای توسعه راه‌سازی شوسه در نیمه دوم قاجار با تکیه بر اسناد (۱۲۶۴-۱۳۴۴ ق)». مقطع دکتری- تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه اصفهان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.

کتاب لاتین

Burrell, R. M; Robert L. Jarman. (1997). *Iran Political Diaries 1881-1965*, volume 2, Archive Editions Limited. London.

Burrell, R. M; Robert L. Jarman. (1997). *Iran Political Diaries 1881-1965*, volume 3,



Archive Editions Limited. London.

Burrell, R. M; Robert L. Jarman. (1997). *Iran Political Diaries 1881-1965*, volume 5,
Archive Editions Limited. London.

Routes in Persia "*Khorasan and Sistan*". (1928). General Staff India, volume1, Calcutta:
Government Of Indian Press.

سایتها

(سپندا) :<http://thesisdl.ui.ac.ir/Forms/Public/Default.asp>

English Translation of References

Documents

Markaz-e Asnād va Tārix-e Diplomāsi-ye Vezārat-e Omur-e Xāreje (Ostādox) (Depart-
ment of Diplomatic Documents and History of the Ministry of Foreign Affairs):

(1318 AH / 1900 AD). Box 1, folder 17, document number (118);

(1318 AH / 1900 AD). Box 10, folder 2, document number (87);

(1318 AH / 1900 AD). Box 23, folder 29, document number (0012), (0017), (0020),
(0023), (0024), (0025), (0026), (0027);

(1319 AH / 1901 AD). Box 23, folder 7, document number (1), (6), (14), (20);

(1320 AH / 1902 AD). Box 21, folder 5, document number (1-2), (5), (7), (8), (11-15),
(16-17), (18-20), (21), (22), (23), (24);

(1320 AH / 1902 AD). Box 50, folder 6, document number (31);

(1321 AH / 1903 AD). Box 22, folder 5, document number (10);

(1321 AH / 1903 AD). Box 23, folder 8, document number (5-11) (6) (14);

(1323AH / 1905 AD). Box 18, folder 5, document number (1-6) (9) (21) (24-25) (29)
(47) (50);

(1323AH / 1905 AD). Box 18, folder 27, document number (45-46);

(1323AH / 1905 AD). Box 21, folder 3, document number (107);

(1324AH / 1906 AD). Box 24, folder 2, document number (42), (44), (46), (47), (53),
(59), (61), (66), (69-72), (71);

(1325AH / 1907 AD). Box 20, folder 2, document number (1-5), (13), (22-24);



- (1325AH / 1907 AD). Box 25, folder 2, document number (13), (20);
(1329AH / 1911 AD). Box 50, folder 15, document number (1), (3);
(1330AH / 1912 AD). Box 50, folder 8, document number (4), (5), (6);
(1331AH / 1913 AD). Box 50, folder 15, document number (13);
(1332AH / 1914 AD). Box 50, folder 6, document number (14), (20), (30-32), (41).

[Persian]

Sāzmān-e Asnād va Ketābxāne-ye Melli-ye Irān (Sākmā) (National Library and Archives Organization of Iran):

Retrieval number: (295-7749/071); (295-7749/079); (295-7749/121). [Persian]

Mo'assese-ye Ketābxāne va Muze-ye Melli-ye Malek (MOKMAM) (Malik National Museum of Iran):

Retrieval number: (53), (1392-31-00474/13); (1392-31-00474/14); (1392-31-00511/16). [Persian]

Books

Ala' Al-Molk, Mahmoud. (1362/1983). "*Gozāreš-hā-ye tārixi-siāsi-ye Alā'ol-Molk*" (Ala al-Molk's historical-political reports). Edited by Ebrahim Safayi. Tehran: Goruh-e Entesārāti-ye Ābād. [Persian]

Burrell, R. M., & Robert L. Jarman. (1997). *Iran political diaries 1881-1965* (volume 2). Archive Editions Limited. London.

Burrell, R. M., & Robert L. Jarman. (1997). *Iran political diaries 1881-1965* (volume 3). Archive Editions Limited. London.

Burrell, R. M., & Robert L. Jarman. (1997). *Iran political diaries 1881-1965* (volume 5). Archive Editions Limited. London.

Curzon, George Nathaniel. (1373/1994). "*Irān va qazie-ye Irān*" (Persia and the Persian question) (vol. 1 & 2). Translated by Gholam Ali Vahid Mazandarani. Tehran: Entesārāt-e 'Elmi Farhangi. [Persian]

D'Allemagne, Henry Rene. (1335/1956). "*Safarnāme-ye az Xorāsān tā Baxtiāri*" (Du Khorassan au pays des Backhtiaris: Trois mois de voyage en Perse) [From Khorassan to the land of the Backhtiaris: Three months of travel in Persia] (vol. 3).



- Translated by Mohammad Ali Farahvashi. Tehran: Ketābforuši-ye Ebn-e Sinā va Mo'assese-ye Matbu'āti-ye Amir Kabir. [Persian]
- Dickson, William Edmund Ritchie. (1392/2013). *"Šarq-e Irān, guše-ee az jang-e jahāni-ye avval"* (East Persia, a backwater of the great war). Translated by Mahmoud Rafei. Tehran: Našr-e Hirmand. [Persian]
- Entner, Marvin L. (1369/1990). *"Ravābet-e bāzargāni-ye Rus va Irān 1828-1914"* (Russo-Persian commercial relations, 1828-1914) (1st ed.). Translated by Ahmad Tavakkoli. Tehran: Bonyād-e Mowqufāt-e Doktor Mahmud Afšār (Foundation of Doctor Mahmud Afshar Yazdi's Endowments). [Persian]
- Eyn Al-Saltaneh, Ghahreman Mirza. (1376/1997). *"Ruznāme-ye xāterāt-e Eyn os-Saltane"* (Journal of Eyn Al-Saltaneh's memoires) (vol. 2). Edited by Mas'oud Salour and Iraj Afshar. Tehran: Enteshārāt-e Asātir. [Persian]
- Eyn Al-Saltaneh, Ghahreman Mirza. (1378/1999). *"Ruznāme-ye xāterāt-e Eyn os-Saltane"* (Journal of Eyn Al-Saltaneh's memoires) (vol. 7). Edited by Mas'oud Salour and Iraj Afshar. Tehran: Enteshārāt-e Asātir. [Persian]
- Eyn Al-Saltaneh, Ghahreman Mirza. (1379/2000). *"Ruznāme-ye xāterāt-e Eyn os-Saltane"* (Journal of Eyn Al-Saltaneh's memoires) (vol. 8). Edited by Mas'oud Salour and Iraj Afshar. Tehran: Enteshārāt-e Asātir. [Persian]
- "Joqrāfiā va nofus-e Xorāsān dar asr-e Nāseri"* (Geography and population of Khorasan in Naseri era). (1390/2011). Edited by Reza Naqdi. Mashhad: Bonyād-e Pažuheš-hā-ye Eslāmi (Islamic Research Foundation of Astane Quds Razavi). [Persian]
- Kashef Al-Saltaneh, Mohammad. (1301/1922). *"Mamāt o hayāt"* (Death and life). Tehran: Matba'e-ye Majles [Movable type]. Registry number: 11564. [Persian]
- "Kārkonān-e Vezārat-e Jang-e Engelestān mostaqar dar Hendustān" (India. Army. General Staff Branch). (1380/2001). *"Farhang-e joqrāfiāyi-ye Irān (Xorāsān)"* (Gazetteer of Persia). Translated by Kazem Khademian. Mashhad: Bonyād-e Pažuheš-hā-ye Eslāmi (Islamic Research Foundation of Astane Quds Razavi). [Persian]
- "Ketāb-e nārenji: Gozāreš-hā-ye siāsi-ye vezārat-e 'omur-e xārejah-ye Rusie-ye Tezāri darbāre-ye enqelāb-e mašrute-ye Irān"* (Orange book: Political reports



- of the Ministry of Foreign Affairs of Tsardom of Russia on the Iranian constitutional revolution) (vol. 1). (1367/1988). Edited by Ahmad Bashiri. Tehran: Našr-e No. [Persian]
- Litten, Wilhelm. (1367/1988). *“Irān az nofuz-e mosālemat-āميز tā taht-ol-hemāyegi”* (Persien von der “pénétration pacifique” zum “Protectorat”: Urkunden und Tatsachen zur Geschichte der europäischen “pénétration pacifique” in Persien 1860-1919) [Persia from “peaceful penetration” to the “protectorate”: Documents and facts on the history of the European “peaceful penetration” in Persia, 1860-1919]. Translated by Maryam Mir Ahmadi. Tehran: Enteshārāt-e Moēen. [Persian]
- Mirnia, Seyyed Ali. (1369/1990). *“Il-hā va tāyefe-hā-ye ašāyeri-ye Xorāsān”* (Khorasan nomadic tribes and clans). Tehran: Našr-e Dāneš. [Persian]
- Moberly, Frederick James. (1369/1990). *“Amaliāt dar Irān”* (Operation in Persia). Translated by Kaveh Bayat. Tehran: Našr-e Ārmān. [Persian]
- Mousavi Esfahani, Mirza Hassan. (1392/2013). *“Ruznāme-ye safar-e Mašhad, Makkeh va Atabāt 1315-1316 qamari”* (Travel diaries of Mashhad, Mecca and Atabat, 1898-1899). Edited by Rasoul Jafarian & Hamid Reza Nafisi. Tehran: Enteshārāt-e Šēr. [Persian]
- Nategh, Homa. (1373/1994). *“Bāzargānān dar dād o setad bā bank-e šāhi va reži-e tanbāku: Bar pāye-ye āršiv-e Amin oz-Zarb”* (Les commercants, la banque imperiale et la regie des tabacs: D’après l’archive d’Amin-oz-Zarb) [The merchants, the imperial bank and the tobacco management: According to the archive of Amin-oz-Zarb]. Tehran: Tus. [Persian]
- Routes in Persia *“Khorāsān and Sīstān”*. (1928). General Staff India (volume 1). Calcutta: Government of Indian Press.
- Sani’ Al-Dowleh, Morteza Gholi Khan. (1363/1984). *“Rāh-e nejāt”* (The way of salvation). Edited by Homa Rezvani. Tehran: Našr-e Tārix-e Irān. [Persian]
- Sayyah Mahallati, Mohammad Ali. (1359/1980). *“Xāterāt-e Hāj Sayyāh: Dowre-ye xowf o vahšat”* (The travel diaries of haj sayyah 1859-1877). Edited by Hamid Sayyah & Seifollah Golkar. Tehran: Amir Kabir. [Persian]
- Shahedi, Mozaffar. (1381/2002). *“Tārix-e bānk-e esteqrāzi-ye Rus dar Irān”* (History



of Russian mortgage bank in Iran: A short glance at Iranian -Russian banks cooperation). Tehran: Markaz-e Čāp va Enteshārāt-e Vezārat-e Omur-e Xāreje (Publishing House of the Foreign Ministry of Iran). [Persian]

Sykes, Sir Percy Molesworth. (1363/1984). "*Safarnāmeh-ye ženerāl ser Persi Sāyks: Dah hezār māyl dar Irān*" (Ten thousand miles in Persia. Translated by Hossein Sādat Nouri. Tehran: Ebn-e Sinā. [Persian]

Terenzio, Pio-Carlo. (1359/1980). "*Reqābat-e Rus va Engelis dar Irān va Afqānestān*" (La rivalite Anglo-Russe en Perse et en Afghanistan) [The Russian and British competition in Iran and Afghanistan]. Translated by Abbas Azarin. Tehran: Bongāh-e Tarjomeh va Našr-e Ketāb (The [Royal] Institute for Translation and Publication). [Persian]

Wright, Denis. (1368/1989). "*Irāniān dar miān-e Engelisi-hā*" (The Persians amongst the English: Episodes in Anglo -Persian history). Translated by KarimEmami. Tehran: Našr-e No. [Persian]

"*Xorāsān dar asnād-e Amin-oz-Zarb*" (Khorasan in Amin al-Zarb's documents). (1390/2011). Supervised by Iraĵ Afshar. Edited by Narges Pedram & Mojdeh Mahdavi. Tehran: Enteshārāt-e Sorayyā. [Persian]

Yate, Charles Edward. (1365/1986). "*Xorāsān va Sistān: Safarnāme-ye colonel Yate be Irān va Afqānestān*" (Khurasan and Sistan). Translated by Ghodrattollah Roshani & Mehrdad Rahbari. Tehran: Yazdān. [Persian]

Articles

Abu Al-Bashari, Peyman & Yahyaei, Ali. (1393/2014). "Naqš-e Rusieh dar towsēe-ye rāh-e tejāri-ye Mašhad-Ešqābād bā tekveh bar asnād-e konsul-gari-ye Britāniā 1890-1910" (Russia's role in developing Mashhad-Ashgabat trade route based on British consular documents 1890-1910). *Fasl-nāme-ye Tārix-e Ravābet-e Xāreji* (History of Foreign Relations Journal), 15 (60), pp. 107-125. [Persian]

Press

"Ruznāme-ye Axtar" (Akhtar Newspaper), year 15, issue 26. (1306 AH/1889). [Persian]

- “Ruznāme-ye Axtar” (Akhtar Newspaper), year 16, issue 19. (1307 AH/1890). [Persian]
- “Ruznāme-ye Adab” (Adab Newspaper), year 3, issue 10. (1320 AH/1902). [Persian]
- “Ruznāme-ye Irān” (Iran Newspaper), issue 608. (1303 AH/1886). [Persian]
- “Ruznāme-ye Irān” (Iran Newspaper), issue 699. (1307 AH/1890). [Persian]
- “Ruznāme-ye Habl-ol-Matin” (Habl Al-Matin Newspaper), year 1, issue 36. (1325 AH/1907). Tehran. [Persian]
- “Ruznāme-ye Habl-ol-Matin” (Habl Al-Matin Newspaper), year 1, issue 126. (1325 AH/1907). Tehran. [Persian]
- “Ruznāme-ye Raḍ” (Raad Newspaper), year 10, issue 140. (1337 AH/1919). [Persian]
- “Ruznāme-ye Raḍ” (Raad Newspaper), year 10, issue 163. (1338 AH/1920). [Persian]
- “Ruznāme-ye Raḍ” (Raad Newspaper), year 10, issue 225. (1338 AH/1920). [Persian]
- “Ruznāme-ye Tus” (Tous Newspaper), year 1, issue 38. (1328 AH/1910). [Persian]
- “Ruznāme-ye Tus” (Tous Newspaper), year 1, issue 52. (1328 AH/1910). [Persian]
- “Ruznāme-ye Tus” (Tous Newspaper), year 1, issue 53. (1328 AH/1910). [Persian]
- “Ruznāme-ye Fekr-e Āzād” (Fekre Azad Newspaper), year 1, issue 80. (1341 AH/1923). [Persian]

Dissertations

- Vazin Afzal, Mahdi. (1394/2015). “*Tahlili tārixi az siyosat-gozāri-hā, čāleš-hā va kār kard-hā-ye towse'e-ye rāh-svzi-ye šuseh dar nime-ye dovom-e Qājār bā tekyeh bar asnād 1264-1344 qamari*” (A historical analysis of the policies, challenges and the function of developing the construction of high roads in second half of Qajar period with emphasis on the documents 1264-1344 AH / 1848-1924 AD) [Doctoral dissertation]. University of Isfahan, Faculty of Literature and Humanities, History of Islamic Iran. [Persian]

Websites

- Sāmāne-ye Pāyān-nāme-hā-ye Dānešgāh-e Esfahān (Sepandā) (Thesis System of Isfahan University). Accessed at <http://thesisdl.ui.ac.ir/Forms/Public/Default.asp>. [Persian]

