

Russia's Road-Building Policy in Iran and the Qajar Response: A Case Study of the Northwest Paved roads and the Urmia Lake Route (1287–1340 AH / 1870–1922 CE)

Shahla Pasandideh¹ , Shahrzad Sasanpour² , Mir Asadollah Salehi Panahi³  and Davood Esfahanian⁴ 

1. PhD Candidate in Post-Islamic Iranian History, Islamic Azad University, Shabestar Branch, Iran. E-mail: f.ghalavand@pnu.ac.ir
2. Assistant Professor, Department of Islamic Studies, Islamic Azad University, Central Tehran Branch, Tehran, Iran (Corresponding Author). E-mail: z.ghalavand@pnu.ac.ir
3. Assistant Professor, Department of History, Islamic Azad University, Shabestar Branch, Iran. E-mail assadsalehi@yahoo.com.
4. Professor, Department of History, Islamic Azad University, Shabestar Branch, Iran. E-mail esfahaniandavod@gmail.com

Article Info	ABSTRACT
Article type: Research Article	From the second half of the 19th century, Russia, relying on railways and paved roads, expanded its economic and political power in Central Asia and the Caucasus and sought to apply the same policy of gradual influence along Iran's borders, which faced opposition from both the British and the Qajar governments. This study, based on the analysis of data and information collected through library and documentary research, seeks to answer the question: what roles did the Russian and Iranian governments play in the construction of overland and water communication–trade routes in northwestern Iran during the late Qajar period (1287–1340 AH / 1870–1922 CE)? The findings indicate that the construction of roads was Russia's most important tool for exerting influence over Iran; however, Iran resisted Russian road-building proposals for years to prevent this domination. Nevertheless, to control all parts of the country and meet the need for modern roads, the concession for constructing paved roads in northern Iran was eventually granted to Russia. The expansionist ambitions of major powers also affected shipping on Lake Urmia. By the end of the Qajar period, the country remained largely deprived of modern domestic transportation; although the appearance of development—such as paved roads, telegraph lines, and banks—existed, this development was externally driven rather than internally initiated. Until the middle of World War I (1335 AH / 1917 CE), the maintenance, toll collection, and supervision of the constructed roads were in Russian hands. During this period, the use of waterways, which were an inexpensive, fast, and strategically important mode of transportation, received little attention from the Iranian government.
Article history: Received 2023-05-28 Received in revised form 2023-08-12 Accepted 2023-08-30 Available online 1 July 2025	
Keywords: Russia; Roads; Qajar; Northwest Iran; Trade; Lake Urmia	

Cite this article: Pasandideh, Shahla; Sasanpour, Shahrzad; Salehi Panahi, Mir Asadollah, Esfahanian, Davood (2025). Russia's Road-Building Policy in Iran and the Qajar Response: A Case Study of the Northwest Paved roads and the Urmia Lake Route (1287–1340 AH / 1870–1922 CE), *Discourse of History*. 50 (2), 58-85. <http://doi.org/10.22034/SKH.2023.16033.1406>



سیاست راهسازی روسیه در ایران و واکنش قاجاریه؛ مطالعه موردی راههای

شوسه شمال غرب و مسیر دریاچه ارومیه (۱۳۴۰-۱۲۸۷. ق / ۱۹۲۲-۱۸۷۰. م)

شهلا پسندیده ^۱، شهرزاد ساسان پور ^۲، میر اسدالله صالحی پناهی ^۳، داود اصفهانیان ^۴

۱. دانشجوی دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام دانشگاه آزاد اسلامی واحد شبستر، ایران. رایانامه: shahla.pasandideh@yahoo.com

۲. نویسنده مسؤول، گروه معارف اسلامی - دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی - تهران - ایران. رایانامه: sh.sasanpur@gmail.com

۳. گروه تاریخ دانشگاه آزاد اسلامی واحد شبستر، ایران. رایانامه: assadsalehi@yahoo.com

۴. گروه تاریخ دانشگاه آزاد اسلامی واحد شبستر، ایران. رایانامه: esfahaniandavod@gmail.com

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۲۰

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۱۱/۲۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۱/۲۸

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۴/۱۰

کلیدواژه‌ها:

روسیه،

راه‌ها،

قاجار،

شمال غرب،

تجارت،

دریاچه ارومیه

از نیمه دوم قرن ۱۹ روسیه با اتکا به راه‌آهن و راه‌های شوسه، قدرت اقتصادی و سیاسی خود را در آسیای میانه و قفقاز گسترش داده بود و می‌خواست همان سیاست نفوذ تدریجی را در مرزهای ایران اجرا کند؛ که با مخالفت دولت‌های انگلیس و قاجار مواجه شد. این پژوهش با تجزیه و تحلیل داده‌ها و اطلاعاتی که به شیوه کتابخانه‌ای و اسنادی گردآمده‌اند، در پی پاسخ به این سؤال است که نقش دولتمن روسیه و ایران در فرآیند ساخت راه‌های ارتباطی - تجاری در (خشکی و آب) شمال غرب کشور در اواخر دوره قاجار (۱۳۴۰-۱۲۸۷/۱۹۲۲-۱۸۷۰) چه بوده است؟

نتایج نشان می‌دهد مهم‌ترین ابزار نفوذ روسیه بر ایران ساخت «راه» بود، اما ایران برای جلوگیری از این تسلط سال‌ها در مقابل پیشنهاد راهسازی روسیه مقاومت کرد. با این وجود برای تسلط بر کلیه نقاط کشور و نیاز به راه‌های نوین؛ امتیاز ساخت راه‌های شوسه شمال کشور به روسیه واگذار شد. توسعه طلبی قدرت‌های بزرگ، کشتیرانی در دریاچه ارومیه را نیز در معرض سیاست‌های آنان قرار داده بود. در پایان دوره قاجار کشور تقریباً بی‌بهره از ترابری مدرن داخلی بود و با اینکه ظواهر توسعه مانند راه‌های شوسه، خطوط تلگراف و بانک وجود داشت؛ اما این توسعه نه درونی بلکه به دلیل نیاز نیروهای خارجی شکل گرفته بود. تا اواسط جنگ جهانی اول (۱۹۱۷/۱۳۳۵) در راه‌های ساخته شده وصول راهداری، عوارض و نظارت بر عبور و مرور به دست روس‌ها بود. در این دوره استفاده از راه‌های دریایی که وسیله‌ای ارزان و سریع در ترابری بود و از نظر دفاعی نیز اهمیت راهبردی داشت، کمتر مورد توجه دولت ایران قرار گرفت.

استناد: پسندیده، شهلا؛ ساسان پور، شهرزاد؛ صالحی پناهی، میراسدالله و اصفهانیان، داود (۱۴۰۴). سیاست راهسازی روسیه در ایران و واکنش قاجاریه؛

مطالعه موردی راه‌های شوسه شمال غرب و مسیر دریاچه ارومیه (۱۳۴۰-۱۲۸۷. ق / ۱۹۲۲-۱۸۷۰. م). سخن تاریخ، ۵۰ (۲)، ۵۸-۸۵.



<http://doi.org/10.22034/SKH.2023.16033.1406>



© نویسندگان.

ناشر: جامعه المصطفی (ص) العالمیه.

مقدمه

روسیه در قرن نوزدهم، به پشتوانه راه‌آهن، راه‌های شوسه و بانک توانسته بود قدرت اقتصادی و سیاسی خود را در آسیای میانه و قفقاز گسترش داده و با تسلط بر دریای سیاه و بنادر تجاری منطقه، در میان همسایگان خود نفوذ پیدا کند. آن‌ها می‌خواستند همان سیاست تدریجی نفوذ در مناطق ترکمن‌نشین آسیای میانه و قفقاز را در مرزهای شمال و شمال غرب ایران نیز عملی کنند لذا از دوره سلطنت ناصرالدین‌شاه، به فکر احداث راه‌های ارتباطی مناسب و تقویت نفوذ سیاسی و تجاری خود در ایران افتادند.

پیشروی روسیه به غرب ایران از طریق دریای خزر و آذربایجان امکان‌پذیر بود؛ اما از آنجاکه بنادر دریای خزر نامناسب بودند، راه زمینی به ایالت آذربایجان و نفوذ در دریاچه ارومیه می‌توانست اهداف توسعه‌طلبانه آن‌ها را عملی نماید. شکست در دو دوره جنگ و تحمیل قراردادهای گلستان (۱۸۱۳/۱۲۲۸) و ترکمانچای (۱۸۲۸/۱۲۴۳) موجب جدایی قفقاز از ایران، انحصار نیروی نظامی روسیه در دریای خزر و آسیب‌پذیری ایران از روسیه شده بود. روشنفکران و دستگاه سیاسی ایران علاقه‌مند بودند تا با احداث راه، ضعف‌های اقتصادی خود را برطرف و در مسیر توسعه گام بردارند؛ تأکید اغلب آن‌ها، توسعه راه‌آهن بود زیرا در نیمه دوم قرن نوزدهم، راه‌آهن نماد رشد کشورها محسوب می‌شد.

در دوره صدارت امیرکبیر (۱۲۶۴-۱۲۶۸/۱۸۴۸-۱۸۵۱) و میرزا آقاخان نوری (۱۲۶۸-۱۲۷۵/۱۸۵۸-۱۸۵۱) که هنوز بحث سیاست و راه‌سازی با یکدیگر گره نخورده بود؛ سعی شد مسیر تهران به تبریز ایمن‌تر شود تا تجارت منطقه و فرا منطقه‌ای غرب کشور رشد بیشتری داشته باشد (وقایع اتفاقیه، ش ۳۰، ۱۳۶۷: ۳). از این‌رو دولت برای ساخت راهی از دریای خزر به خلیج فارس، قراردادی با روتر امضا کرد؛ اما مشکلات ناشی از آن و بعداً قرارداد فالکن‌هاگن^۱ و دخالت سفرای انگلیس و روسیه در امور ایران، موجب شد مسئله راه‌سازی به نگرانی سیاسی-نظامی تبدیل شود. به‌مرور شکل جدیدی از راه‌سازی و تعمیر جاده‌ها به وجود آمد که در متون تاریخی از آن‌ها به‌عنوان «راه شوسه» و «راه عرابه‌رو» یاد شده است.

این پژوهش براساس این سؤال تنظیم شده است که روسیه به‌منظور ساختن راه‌های ارتباطی-تجاری شمال غرب ایران در اوایل دوره قاجار (۱۲۸۷-۱۳۴۰/۱۸۷۰-۱۹۲۲) چه اهداف سیاسی و اقتصادی را دنبال می‌کردند و تا چه حد در رسیدن به اهداف خود موفق شد. تأثیر راه بر روند تجارت و توسعه کشور تا چه اندازه بود؟ از آنجاکه دوره طولانی حکومت قاجارها، برجریان

^۱ - Falken hagen

آبادانی، توسعه‌نیافتگی و وابستگی تأثیرگذار بود، تلاش شده با یافتن رابطه میان وضعیت راه‌ها با سیاست، اقتصاد و توسعه موضوع پژوهش تبیین گردد. قاجاریه که به ساخت راه توسط خارجی‌ها تمایلی نداشت، عدم راه‌سازی را به معنای عدم رشد تجاری می‌دانست. به‌هرروی باوجود اعطای امتیازساخت راه‌های شوسه شمال غرب کشور به روسیه؛ عدم امنیت درراه‌ها و ... تجارت مؤثر بر اقتصاد ملی را تا اواخر حکومت قاجاریه تحت‌الشعاع قرار داد. ازاین‌رو میان وضعیت راه‌ها با سیاست، اقتصاد و توسعه رابطه مستقیمی وجود دارد.

پیشینه پژوهش

اگرچه تاکنون پژوهش‌ها ومقاله‌های متعددی در زمینه‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی به نگارش درآمده است اما هیچ‌کدام به‌طور اختصاصی به موضوع ارتباطات، وضعیت راه‌ها و حمل‌ونقل در عصر قاجار نپرداخته‌اند بلکه اغلب در قالب قراردادهای، به شکل کلی و درکنار سایر مباحث به آن پرداخته‌اند. درباره اوضاع اقتصادی ایران در دوره قاجار کتاب‌های متعدد و بالارزشی توسط نویسندگان توانمند منتشر شده است که موضوع مقاله حاضر نیز در لابه‌لای آن‌ها دیده می‌شود.

فیروز کاظم‌زاده کتاب «روس وانگلیس در ایران (۱۹۱۴-۱۸۶۴)»^۱ را بر پایه اسناد ومدارک دست‌اول تألیف نموده است. مؤلف علاوه بر بررسی روابط و منافع دو کشور روس و انگلیس در ایران طی نیم‌قرن قبل از جنگ جهانی اول، برخی از امتیازات عمده و چگونگی اعطای آن‌ها، رقابت انگلستان و روسیه وعلاقی و منافع هر دو کشور را با استفاده از اسناد باقی‌مانده از مأموران سیاسی وصاحب‌منصبان دولت‌های مزبور بررسی نموده است. این اثر بیشتر به روابط خارجی ایران اشاره دارد و درمورد مسائل داخلی زیاد وارد جزئیات نمی‌شود. دراین مقاله به مطالب مربوط به امتیازات راه‌سازی و نقش روسیه استناد شده است.

مروین ل. انتنر، در کتاب «روابط بازرگانی روس و ایران از ۱۹۱۴-۱۸۲۸»^۲، روابط بازرگانی و ارتباط معاهداتی دو کشور، سیاست اقتصادی، دلایل توسعه تجاری روسیه، امتیازات، راه‌سازی، تأسیس بانک استقراضی و عملکرد آن را با آمار و ارقام صادرات و واردات دو کشور مورد بررسی قرار داده دراین پژوهش به مفاد امتیازات اعطایی به روسیه و نقش عثمانی و انگلستان در رابطه با

۱- کاظم‌زاده، فیروز (۱۳۷۱)، روس و انگلیس در ایران ۱۸۶۴-۱۹۱۴، ترجمه منوچهرامیری، تهران: آموزش انقلاب اسلامی.

۲- انتنر، مروین (۱۳۶۹)، روابط بازرگانی روس و ایران (۱۸۲۸-۱۹۱۴)، چاپ اول، ترجمه: احمد توکلی، تهران: انتشارات موقوفات دکتر

ایران به این منبع استناد شده است.

محمدعلی کاظم بیگی در کتاب «دریاچه شاهی و قدرت‌های بزرگ»^۱، به بررسی تحولات مربوط به کشتیرانی در دریاچه ارومیه پرداخته که تا آغاز قرن بیستم خالی از حضور فیزیکی قدرت‌های بزرگ بوده است. همچنین سیاست‌ها و اقدامات قدرت‌های بزرگ، پاسخ دولت ایران برای بهبود ارتباطات را بررسی نموده است. به مطالب این کتاب در زمینه سیاست‌های روسیه در کسب امتیاز کشتیرانی در دریاچه ارومیه استناد شده است.

مقالات چندی نیز درباره سیاست‌های راه‌سازی در دوره قاجار نوشته شده است از جمله: مقاله «سیاست‌ها و عملکرد ناصرالدین‌شاه در توسعه راه‌های گیلان با تأکید بر بازخوانی و تحلیل سند امتیازنامه راه شوسه انزلی به قزوین»^۲؛ نوشته مهدی وزین افضل، مرتضی نورایی و علی اکبر جعفری که به اهداف سیاسی و اقتصادی ناصرالدین‌شاه و روس‌ها و علل ناکارآمدی ساخت‌وساز راه‌ها در منطقه گیلان مربوط است؛ اما این پژوهش به بررسی امتیازات راه‌سازی و گذارشده به روسیه و احداث و بهره‌برداری از راه‌های ارتباطی شمال غرب کشور در اواخر دوره قاجار پرداخته است. همچنین مهدی وزین افضل و حسین نصرآبادی در مقاله «تبیین و بررسی امتیازنامه شوسه تهران به قم در دوران ناصرالدین‌شاه»^۳ به دلیل جایگاه مهم سیاسی، مذهبی و فرهنگی این دو شهر به بررسی امتیازنامه شوسه تهران به قم پرداخته و تأثیرات آن را از ابعاد سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بررسی نموده است.

اگرچه آثار بسیاری به شرح اوضاع اقتصادی ایران در دوره قاجار همت گماشته‌اند، ولی در این پژوهش سعی شده با استناد به اسناد و منابع دست‌اول، تحقیقات جدید، روزنامه و سفرنامه‌ها در حد توان سیاست تجاری روسیه در کسب امتیازهای راه‌سازی (آبی و خشکی) در ایران و واکنش قاجارها به آن تبیین گردد. شناخت وضعیت جاده‌های کشور و وضع امنیت راه‌ها، نقش حکام ایران در زمینه اصلاح و بهسازی جاده‌ها، امتیازات و معافیت‌های گمرکی روسیه، کشتیرانی در دریاچه ارومیه و تأثیر راه‌های شوسه بر اقتصاد کشور از مباحث مورد بررسی در این پژوهش است.

۱- کاظم بیگی، محمدعلی (۱۳۸۰)، دریاچه شاهی و قدرت‌های بزرگ: پژوهشی در کشتیرانی دریاچه ارومیه، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه.

۲- وزین افضل، مهدی؛ نورایی، مرتضی؛ جعفری، علی اکبر «سیاست‌ها و عملکرد ناصرالدین‌شاه در توسعه راه‌های گیلان با تأکید بر بازخوانی و تحلیل سند امتیازنامه راه شوسه انزلی به قزوین»، فصلنامه گنجینه اسناد، سال بیستم و پنجم، دفتر اول، (بهار ۱۳۹۴)، ۸۰-۵۲.

۳- وزین افضل، مهدی؛ اسماعیلی نصرآبادی، حسین، «تبیین و بررسی امتیازنامه شوسه تهران به قم در دوران ناصرالدین‌شاه» مطالعات تاریخ فرهنگی؛ پژوهشنامه انجمن ایرانی تاریخ سال سوم، شماره دهم، زمستان ۱۳۹۰، صص ۱۳۲۰-۱۳۰۳

مروری کوتاه بر وضعیت جاده‌های شمال غرب

جاده‌های ایران در مقایسه با معیارهای اروپای آن زمان به هیچ وجه خوب نبودند. این جاده‌ها کوره‌راه‌های مال‌رویی بودند که از روزگار باستان مورد استفاده کاروان‌ها قرار می‌گرفتند و بسیاری از آن‌ها در فصل زمستان غیرقابل عبور می‌شدند. فقدان جاده‌های مناسب مانع حمل و نقل کالا و رشد تجارت بود. گاهی بازرگانان روی رودخانه‌های صعب‌العبور پل می‌ساختند و یا قسمتی از جاده‌ها را تعمیر می‌کردند؛ اما هم اعضای حکومت و هم بازرگانان در مواردی که خرج پول برایشان مستقیماً سودآور نبود بی‌میلی نشان می‌دادند (لمبتون، ۱۳۷۵: ۱۵۹). اکثر جاده‌ها بر اثر رفت‌وآمد مستمر مسافران و چهارپایان آن‌ها از یک مسیر، به وجود آمده بودند و برای حرکت کالسکه و هر وسیله دیگری بسیار سخت بودند، به طوری که مسافران اکثراً از کالسکه پیاده می‌شدند و آن را با مشقت زیادی از دره و رود و باتلاق عبور می‌دادند (ملکم، ۱۳۸۰: ۷۹۹). در مسیر تهران به تبریز نیز چون میزان بارش در طول سال زیاد بود، جاده ارتباطی بسته می‌شد و پل‌های سر راه بر اثر طغیان آب خراب می‌شدند. هرچند دولت توسط حکام به ساخت و یا تعمیر کاروانسراها، پل‌ها و تسطیح بعضی از جاده‌ها دست می‌زد ولی کافی نبود (اورسل، ۱۳۸۲: ۲۱۱). وجود راه مناسب علاوه بر تسریع در انتقال کالا؛ در دادوستد، گردش پول و نقدینگی نیز اهمیت داشت و موجب جلوگیری از فساد بسیاری از کالاها می‌شد.

جمال‌زاده از قول میرزا ملکم خان می‌گوید: «در میان اصول بزرگی که دول فرنگستان برای امتعه خود مقرر داشته‌اند از همه بزرگ‌تر و جامع‌تر ساختن راه است... بدبختی بزرگ ایران و صد نوع معایب دیگر از نداشتن راه است» (جمال‌زاده، ۱۳۶۲: ۸۷). فوروکاوا در سفرنامه خود درباره دیدگاه شاهان قاجار درباره راه‌سازی نوشته است: «چرا می‌پندارد که نبود راه و سخت گذر بودن خاک، مملکت را ایمن نگاه می‌دارد، وسیله دفاعی طبیعی است؟ این گونه فکرها کهنه‌شده است، مردانی که در اندیشه ترقی و تعالی ایران‌اند، باید از هم‌اکنون به فکر ساخت راه‌ها باشند و سرمایه و نیروی ملی را در کار بیاورند تا بیابان‌های بی‌حاصل را آباد کنند، از این راه است که مملکت اعتلا می‌یابد» (فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۲۶۴). پولاک نیز یکی از علل فراموشی ساخت جاده را سستی و ندانم‌کاری حکومت‌ها می‌داند (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۰۱).

به هر روی ناامنی راه‌ها موجب شد دولت برای کاهش خطرات، اقدام به اعطای امتیاز ساخت راه‌های شوسه به بیگانگان نماید از آنجاکه هموار کردن راه‌ها بدون نظارت کافی انجام می‌شد بعد از چند سال راه‌ها دوباره خراب می‌شدند و به حالت اول برمی‌گشتند. وضعیت نابسامان راه‌ها نشان از ضعف و عقب‌ماندگی ایران در مقایسه با کشورهای همسایه بود بطوریکه در درازمدت

توسعه اقتصادی کشور با مشکل مواجه می‌شد.

سیاست روسیه در ساخت راه؛ (ابزار وابستگی ایران)

در عصر ناصری ساختار سیاسی و اقتصادی ایران به علت وابستگی روزافزون به تحولات نظام جهانی تحت تأثیر رویدادهای نظام بین‌الملل قرار گرفته بود. بعد از سال ۱۲۶۶ / ۱۸۵۰ تغییرات نظام اقتصاد جهانی و بروز بحران‌های بین‌المللی در ایران نیز اثر گذاشت. با پیشرفت صنعت حمل‌ونقل و باز شدن کانال سوئز، مبادلات تجاری ایران با دنیا افزایش یافت و امکان پیشروی روسیه به سوی مرزهای ایران در آسیای مرکزی افزایش یافت (۱۹۷۴: ۲۹، Mcdaniel). در این دوره کشور که درگیر رقابت‌های روسیه، عثمانی و انگلیس بود، برای راه‌سازی و امنیت راه‌ها نمی‌توانست اولویتی قائل شود و با توجه به ضعف سیاسی - نظامی ایران، طبیعی بود که راه‌سازی نیز در عقب‌ماندگی خود باقی بماند.

دولت روسیه از دوره صفویه (۹۰۷-۱۱۴۸/۱۵۰۱-۱۷۳۶) درصد گسترش روابط تجاری و سیاسی خود در شهرهای ساحلی دریای خزر و ایالات شمال غرب ایران بود. گسترش این رقابت اقتصادی به دلیل غیرفعال بودن ایران، به نفع روسیه بود. ضعف قدرت و نداشتن اختیارات کافی پادشاهان قاجار همواره کفه ترازو را به نفع روسیه سنگین نگاه می‌داشت (ترنزیو، ۱۳۸۳: ۱۲۲).

در سال ۱۲۹۱ ق/ ۱۸۷۴ م. با باز شدن راه‌های قفقاز و دریای خزر به روی کالاهای غیر روسی دولت روسیه برای مقابله با انگلیسی‌ها تصمیم گرفت مسیری را انتخاب کند که برای آن‌ها زیانی نداشته باشد. آن‌ها مسیر جلفا به تبریز را انتخاب کردند و ژنرال فالکن‌هاگن را که در امتیاز خط آهن قفقاز ذینفع بود به ایران فرستادند آن‌ها خواهان کشیدن راه آهنی از ارس به تبریز بودند (انتتر، ۱۳۶۹: ۴۶) روس‌ها برای ضمانت اجرای این امتیاز خواهان وثیقه گذاشتن گمرک تبریز و ضمانت منافع سود شرکت در ایران بودند. درخواست فالکن‌هاگن سیاسی بود و به نقشه دولت روسیه برای نفوذ هرچه بیشتر در ایران مربوط می‌شد (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۶۹). اما این قرارداد به دلیل عدم سرمایه کافی از طرف دولت روسیه لغو شد^۱ (عیسوی، ۱۳۶۲: ۲۳۸). اگر این طرح اجرا

۱- دولت ایران در مقابل اعطای این امتیاز، روسیه را از پرداخت مالیات و حقوق گمرکی معاف کرده بود و عایدی کمی (۶/۵ درصد) را درباره سرمایه‌گذاری تضمین نموده بود این درصد بعدها به ۳ درصد همراه با ۳ درصد دیگر که برای بازپرداخت سرمایه بکار می‌رفت تقلیل یافت و تمام عایدات دیگر بین فالکن‌هاگن و دولت ایران به نسبت ۶۰ به ۴۰ تقسیم می‌شد. مقرر بود بعد از اتمام ۴۵ سال مدت امتیاز، ایران خط آهن و تمام وسایل موجود در آن را تصاحب نماید. ولی چون روسیه نتوانست وجه لازم یعنی ۳۵۰۰۰۰۰ روبل را تهیه نماید این امتیاز لغو شد. (عیسوی، ۱۳۶۲: ۲۸۰) و ر.ک (فریدون آدمیت، اندیشه ترقی و حکومت قانون عصر سپهسالار، انتشارات خوارزمی، ص ۳۸۸)

می‌شد موقعیت استراتژیکی و برتری بازرگانی روسیه در شمال ایران تثبیت می‌شد. وزیرمختار روسیه بگر^۱ رد پیشنهاد فالکن‌هاگن توسط ناصرالدین‌شاه را «ترس ایران از نفوذ مطلق روسیه در آذربایجان» توصیف کرد (مهمید، ۱۳۶۱: ۲۳۵).

داستان فالکن‌هاگن تلاش روسیه در بسط نفوذ سیاسی و اقتصادی خود و تکاپوی ایران در دفع روسیه بود از این زمان بود که مبحث راه‌سازی از جنبه اقتصادی خود خارج و وارد معادلات سیاسی شد (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۸۵). رویدادهای مرتبط با این قرارداد نشان داد که دستگاه سیاسی دولت قاجار در دیپلماسی با روسیه موفق بود و توانست دست روس‌ها را از این امتیازنامه دور نگه دارد.

ایجاد راه‌آهن نیز در منطقه آذربایجان توسط شرکتی خارجی به معنی ورود سرمایه‌داران خارجی به ایران بود. موضوعی که با سیاست خارجی دولت در دوره اول حکومت ناصرالدین‌شاه همخوانی نداشت. به همین دلیل ایران پیشنهادهای روسیه را برای ساخت راه با اتلاف وقت رد می‌کرد. روسیه و انگلستان توافق کرده بودند که تا ده سال بعد یعنی از سال ۱۳۰۸-۱۳۱۸/۱۸۹۰-۱۹۰۰ در ایران راه‌آهن ن سازند، زیرا ایران منطقه حائل بود که روس‌ها را از هند دورنگه می‌داشت. توسعه راه‌آهن در ایران موضوعی بود که به صورت مرضی‌الطرفین قرار شد منافع ایران پایمال شود تا راه‌آهنی ایجاد نشود و در مقابل منافع اقتصادی-سیاسی هر دو کشور در ایران محفوظ بماند.^۲ لذا مذاکرات بر روی ساخت جاده شوشه متمرکز شد و چون هزینه کمتری داشت و سریع‌تر ساخته می‌شد، به‌اندازه راه‌آهن برای روسیه مفید و حساسیت‌های بین‌المللی بر روی ساخت جاده شوشه بسیار کمتر از راه‌آهن بود. انتخاب مسیر راه‌سازی در شمال ایران، توسط امور دارایی و اداره ارتباطات روسیه برنامه‌ریزی شده بود و قرار شد روس‌ها از انزلی جاده‌ای به قزوین بسازند و سپس آن را به مرکز و غرب ایران توسعه دهند که می‌توانست بهترین، مفیدترین و تجاری‌ترین مسیر باشد (اشرف، ۱۳۵۹: ۴۸).

امتیاز ساختن راه شوشه انزلی به تهران، انزلی به قزوین؛ قزوین به تهران؛ قزوین به همدان و مرزهای شمالی؛ از جمله امتیازاتی بود که روس‌ها از ایران گرفتند (اشرف، ۱۳۵۹: ۶۸). ساخت و بهره‌برداری از این راه‌ها در عمل نشانه قدرت و سلطه بی‌چون‌وچرای روس‌ها بود زیرا «... در مسیر راه‌ها نام تمام ایستگاه‌ها به روسی نوشته شده، در جاهایی که شرکت روسی باج راه خود را وصول می‌کند، افراد روسی خدمت می‌کنند. روس‌ها مسئول نگاهبانی و نگاهداری جاده هستند و تمام

۱- Beguer

۲ - مرکز اسناد وزارت امور خارجه، کارتن ش ۶، تعداد کل اسناد ۸۳۴، پوشه ش ۸، تعداد اسناد ۱۲، محل استقرار D، موضوع نگرانی روسیه از بابت واگذاری امتیازاتی از سوی ایران به انگلیس.

کارگران زیرنظر افراد روسی هستند. نه تنها مسافرایرانی که از شمال به پایتخت می‌رود حس می‌کند که روس‌ها مالک راه‌ها از شمال تا مرکز هستند، بلکه مردمی که در مناطق مجاور راه زندگی می‌کنند، به صورت کارگر در ساخت راه شرکت کرده رفته‌رفته روس‌ها را به چشم کارفرما و ارباب خود می‌بینند» (انتنر، ۱۳۶۹: ۹۵).

اواسط حکومت ناصرالدین شاه تجار روسی برای کاهش موانع صدور کالا از دولت روسیه درخواست سرمایه‌گذاری در ساخت راه‌های شمالی و تأسیس بانک در ایران را نمودند. تشکیل بانک از حربه‌های اصلی اجرای برنامه‌های روسیه برای رخنه در کشورهای همجوار بود (انتنر، ۱۳۶۹: ۸۰). و تا بانکی تأسیس نمی‌شد سرمایه‌داران علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری در ساخت راه نشان نمی‌دادند روسیه نیز به ایران فشار وارد می‌آورد که هرگونه تأسیس راهی چه از جانب دولت ایران و چه توسط کشوری خارجی، نباید با منافع روسیه تعارضی داشته؛ و ایران در مورد ساخت راه باید صرفاً به روسیه متکی باشد حتی با ورود سرمایه‌های غیر روسی مخصوصاً انگلیسی، روسیه در امور ایران مداخله خواهد کرد (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۴۷).

سال ۱۳۰۸ ق. / ۱۸۹۱ م. روسیه برای آماده کردن زمینه‌های راه‌سازی، شرکت «بیمه حمل‌ونقل»^۱ را تشویق به ایجاد نمایندگی در ایران کرد تا به وسیله آن اهداف تجاری و سیاسی خود را دنبال کند (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۰۲). لازار پولیاکف^۲، مدیر شرکت بیمه و حمل‌ونقل ایران و یا شرکت جاده انزلی قراردادی را برای بیمه کالاهای حمل‌ونقل در ایران با امین‌السلطان به امضا رسانید (ساکما، ۱۳۵۷۱ / ۲۴۰) به موجب این قرارداد ۷۵ ساله، مقرر گردید همه معاملات، اسناد، نوشته‌ها، ملزومات و اثاثیه بیمه مرکزی، دفاتر و شعب متعلق به اداره مرکزی از حقوق گمرکی، مالیات، عوارض راهداری معاف شود و طرف روسی در قبال آن، برای پرداخت سالی ۳۰۰ تومان در ده سال اول، ۵۰۰ تومان در ده سال دوم و ۱۰۰۰ تومان در سنوات بعد به خزانه دولت ایران، تعهد دهد (انتنر، ۱۳۶۹: ۹۳). از علل انعقاد این قرارداد می‌توان به تأثیرپذیری ناصرالدین شاه از

^۱ - برای چگونگی تشکیل این شرکت و فعالیت آن، رک. لیتن، ویلهلم (۱۳۶۷). ایران از نفوذ تا تحت‌الحمایگی. ترجمه مریم میراحمدی، تهران: معین، ص ۹۹-۱۰۲.

^۲ - Lazar Poliakov: در شهر اورشا و در خانواده‌ای تنگدست و یهودی به دنیا آمده بود. استعداد سوداگری وی در نوجوانی موجب رونق کارش شده و از راه مقاطعه کاری در راه‌آهن میلیونر شده بود. با وجود اینکه دولت روسیه در بعضی امور از رعایای یهودی خود سلب صلاحیت کرده بود اما پولیاکف به کمک ثروتش تا مقام عضویت در هیئت رازبان سلطنتی روسیه رسیده بود. سرمایه‌داری بود که امتیاز حمل‌ونقل و بیمه را در ۱۸۹۱ م. / ۱۳۰۹ ق. به مدت ۷۵ سال در ازای پرداخت سالانه ۳۰۰ تومان که در پایان ۲۰ سال به ۱۰۰۰ تومان افزایش می‌یافت، به دست آورد. (جهت اطلاع بیشتر رک عیسوی. تاریخ اقتصادی ایران ص ۲۹۸؛ و کاظم‌زاده، روس و انگلیس در ایران، ۱۳۷۱، ص ۱۸۳-۱۷۵).

پیشرفت کشورهای غربی، تلاش دولت برای تأمین رفاه و آسایش عمومی، انتشار افکار خیرخواهانه در کشور و ایجاد اطمینان در حمل و نقل و تجارت اشاره کرد. به موجب این قرارداد غیراز شرکت بیمه روسی و شرکایش، کسی حق ایجاد شرکت بیمه در داخل قلمرو ایران را نداشت. تعرفه دریافتی آن قابل توجه و سود فراوانی عاید شرکت روسی می‌کرد و چون محصولات تجاری ایران فقط توسط این شرکت حمل و نقل می‌شد تجار ایرانی ضرر می‌کردند (رهبری، ۱۳۸۷: ۵۲). روس‌ها از ورود قاچاق کالا به دریای خزر جلوگیری کردند، برای صادرات جایزه برقرار و راه‌های شوشه منتهی به شمال ایران و راه‌آهن 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 (کرزن، ۱۳۶۷، ج ۱: ۱۰۷). در مجموع تسریع در حمل و نقل کالا و معافیت‌های گمرکی، به سود روسیه بود.

هدف روسیه حمایت همه‌جانبه از حضور تجار روسی در ایران بود؛ لذا پولیاکف بانفوذ در اشخاص تأثیرگذار دربار ایران توانست در سال ۱۳۱۰/۱۸۹۳، امتیاز راه شوشه انزلی به قزوین را از امین‌السلطان بگیرد (استادوخ، ۲۱-۱۹/۳/۱۳۱۰ ق)؛ مدت این قرارداد ۹۹ ساله بود و در ماده ۲ دولت ایران تعهد داده بود در طول مدت قرارداد از کمپانی مالیات نگیرد و در ماده ۴ آن، دولت ایران بر معاف شدن شرکت بیمه حمل و نقل از حقوق گمرکی مربوط به جاده‌سازی تعهد می‌داد. در ماده ۶، شرکت بیمه برای عبور از راه تازه ساخته‌شده به دریافت حقوق راهداری از رعایای دولت ایران و دولت‌های خارجی مجاز شناخته‌شده بود و براساس ماده ۱۰ چنانچه دولت ایران بخواهد راه‌آهن یا شاهراهی از قزوین تا تهران بسازد، شرکت بیمه و حمل و نقل در ایران در تحصیل چنین امتیازی حق تقدم خواهد داشت. فصل ۸ و ۱۱ به ممنوع شدن دخالت حکام و سایر مأمورین دولت در کارهای شرکت بیمه مربوط بود و دولت ایران برای دریافت غرامت خرابی جاده‌ها از طرف افراد مخرب و تحویل آن به شرکت در مدت یک ماه، تعهد می‌داد (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۵۴ و کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۲۶۰). اقدامات پولیاکف ثابت کرد که یک معامله تجاری خارجی کمتر ممکن است در ایران موفق شود مگر اینکه روس یا انگلیس از آن حمایت کند.

پس از ناصرالدین‌شاه و آشفتگی‌های سیاسی - اقتصادی ایران روس‌ها که سیاست فشارهای روزافزون را بر ایران صلاح نمی‌دانستند با توجه به تجربیات بین‌المللی خود به این نتیجه رسیدند که بهترین راه برای ارتباط با ایران ضعیف کردن سیاسی و گماشتن سلطانی ضعیف و سرسپرده به روسیه است که با اعطای امتیازات و پرداخت وام و حمایت‌های ظاهری از شاه امکان‌پذیر می‌شد (chirol, 1903: 137). روی کار آمدن مظفرالدین‌شاه روس‌ها را آسوده خاطر می‌کرد.

خلاصه مفاد امتیاز ساخت راه شوسه از مرز روسیه به تبریز و از تبریز به قزوین

ازجمله مشکل اصلی دولت نابسامانی راه‌های درون‌شهری و برون‌شهری بود. ناصرالدین‌شاه پس از سفر اروپایی خود و مشاهده راه‌های کشورهای بر آن شد که جاده‌ها را بازسازی نماید؛ اما این کار با توجه به امکانات موجود در ایران، وجود نداشتن ماشین‌آلات موردنیاز، نیروی متخصص و اعتبارات کافی از عهده دولت برنمی‌آمد لذا برای رسیدن به اهداف خود به نیروهای متخصص سایر کشورها متوسل شد. براساس امتیاز ساخت راه شوسه تبریز به قزوین (۱۳۱۹/۱۹۰۱) دولت ایران که قصد داشت تهران را به یکی از مناطق مرزی روسیه متصل نماید، امتیاز شوسه راه تبریز-قزوین را به بانک استقراضی روسیه داد. مفاد این قرارداد تفاوت چندانی با سایر مفاد امتیازات معمول راه‌سازی نداشت. طبق مادهٔ اول، امتیاز به‌صراحت و برای همیشه در اختیار روس‌ها قرار داده شد. در این ماده آمده بود: «بانک استقراضی روس این راه را یا خود ساخته و دایر می‌نماید و یا حقوق خود را طبق قانون روسیه به انجمن سهامی محول می‌دارد و سهم این انجمن را فقط تبعهٔ روسیه و دولت ایران می‌توانند خریداری نمایند». این ماده به دولت روسیه اجازه می‌داد تا امتیاز را در دست اتباع خود نگاه دارد و نگذارد به فرد، شرکت، یا دولت دیگری واگذار شود (رمضانی، ۱۳۸۷: ۲۴۷). در مادهٔ دوم، محدودهٔ فعالیت بانک استقراضی را به دو بخش؛ از مرز روسیه تا تبریز و دوم از تبریز تا قزوین تعیین کرده و شرکت را ملزم نمودند ابتدا مسیر اول را در مدت شش سال ساخته و سپس برای ساخت مسیر دوم اقدام نماید. در این امتیاز مفاد جدیدی وجود داشت که در امتیازهای قبلی راه‌سازی قید نشده بود که علت آن را می‌توان به اعمال نفوذ دولت روسیه در راه‌سازی آذربایجان تفسیر کرد (ساکما، ۲۹۵/۷۷۲۴، برگ ۱۰۲-۱۰۶) و مواردی همچون مقدار عرض جاده به پنج متر و نیم (مادهٔ ۳)، ممنوعیت دخالت حکام و مأمورین محلی در کار شرکت (مادهٔ ۴)، حمایت از امنیت راه توسط دولت ایران (مادهٔ ۶). در مفاد دیگر امتیازهای فراتری برای روس‌ها در نظر گرفتند از جمله حق کشیدن سیم تلگراف در مسیر احداثی (مادهٔ ۷)، معاف بودن وسایل راه‌سازی و عایدات بانک از مالیات و عوارض (مادهٔ ۸)، اختصاص معادن نزدیک راه به شرکت روسی (مادهٔ ۹) و معاف شدن مال التجاره وارداتی روس‌ها از طریق این راه از مالیات و عوارض گمرکی (مادهٔ ۱۰)؛ افزایش مدت امتیازنامه به ۹۹ سال در (مادهٔ ۱۳) قید شده بود (جمال‌زاده، ۱۳۶۲: ۱۰۱) بعد از نقشه‌برداری نهایی، روس‌ها طرح را شروع؛ و از وجود افراد متخصص و مهندسین نقشه‌کش ماهر در راه‌سازی بهره‌برداری کردند. آن‌ها از دوره ناصرالدین‌شاه تمام منطقه آذربایجان را نقشه‌برداری و تمام هزینه‌ها را کاملاً برآورد نموده بودند. این اقدام نشانه پیشرفت علم در نزد روس‌ها بود در حالی که ایرانیان کاملاً سنتی به مقوله راه‌سازی

نگاه می‌کردند و اطلاعات مدرنی نداشتند (استادوخ، ۱۳۰۷/۲۰/۶/۳۱، ق). به‌هرروی بانک استقراضی نقش زیادی در توسعه بازرگانی و مناسبات تجاری ایران با روسیه، آلمان و اتریش و دیگر کشورهای اروپای شرقی داشت و با گشودن اعتبار و تشویق بازرگانان به خرید و فروش با روسیه و کشورهای وابسته به آن، در رقابت با بانک شاهنشاهی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود.

سیاست دولت ایران در جریان راه‌سازی

معمولاً هر حکومتی در سال‌های نخست روی کار آمدن خود زمانی را برای حذف رقبا و اعمال قدرت شخص حاکم سپری می‌کرد. در این مقطع طبعاً نه پولی در خزانه و نه زمانی برای اندیشه درباره انجام طرح‌های عظیم عمرانی باقی می‌ماند. ابتدای دوره حکومت قاجار نیز به همین منوال بود. در ایران شاه یا وزیران او به نمایندگی از کل جامعه، بی‌آنکه کنترلی در اراده و تصمیم او باشد، وارد مبادلات سیاسی می‌شدند. آنچه مهم‌تر بود، منافع گروهی از نخبگان سیاسی و در رأس آن شاه بود. در چنین شرایطی نفوذ استعمار بسیار تعیین‌کننده بود (علمداری، ۱۳۸۴: ۳۶۱).

یکی از دلایل اصلی آغاز تغییر و تحول در این دوره، گسترش ارتباط با جوامع غربی بود که به‌صورت مسافرت شاه و سفرای آن‌ها، اعزام دانشجو برای یادگیری علم و تکنولوژی، استخدام مستشاران خارجی و ورود بازرگانان، جهانگردان و نمایندگان کشورهای غربی به ایران نمایان بود. آشنایی با غرب و ره‌آوردهای مدرنیته آن علاوه بر آغاز تحول در وضعیت راه‌ها و ارتباطات، موجب تغییراتی درایدئولوژی، ادبیات، پزشکی، سازمان‌دهی ارتش، آداب و رسوم و ساختار خانواده ایرانیان شد (مستوفی، ۱۳۸۴: ۵۱۱). توسعه روابط خارجی این اندیشه را در ذهن سردمداران کشور به وجود آورد که تنها راه پیشرفت، جلب همکاری دولت‌های خارجی در تمام امور کشور است. آنان با غفلت از فرهنگ و تمدن غنی ایران و اندیشه‌های روشنفکران داخلی شیفته مظاهر غربی شدند و با اعطای امتیاز به بیگانگان موجب نفوذ آنان در همه ارکان کشور شدند. عین السلطنه در روزنامه خاطرات می‌نویسد: «خداوند ما را از دست این گرگ‌ها خلاص کند که احاطه کرده‌اند ماها را. تمام این قرارنامه‌ها در خلوت صورت می‌گیرد، جز شخص همایون و یک نفر دیگر، کسی مطلع نیست تا قرارنامه به طبع برسد و کار گذشته باشد، مردم دیگر بفهمند» (عین السلطنه، ۱۳۷۱: ۲۶۸).

اندیشه اقتصادی ناصرالدین شاه در دوران جوانی مبتنی بر نظام سنتی بود لذا تغییرات اساسی در زمینه توسعه راه‌سازی به چشم نمی‌خورد. او که با کلیات راه‌سازی مخالف نبود؛ معتقد بود سیاست‌های راه‌سازی باید طوری برنامه‌ریزی شود که راه نفوذی برای دخالت خارجی‌ها نباشد؛ و به رشد ایالات داخلی کمک کند. شاید می‌پنداشت که نبود جاده وسیله‌ای دفاعی در مقابل هجوم

قدرت‌های خارجی است (آوری، ۱۳۸۷: ۵۹۷). در میان سیاستمداران قاجار نیز این فرضیه قدرت گرفته بود که اگر راهی ساخته شود، قدرت‌های خارجی در کوتاه‌مدت بر بخش‌های زیادی از کشور مسلط شده و موجودیت کشور به خطر خواهد افتاد. به همین دلیل، ناصرالدین‌شاه سیاست تعمیر موقت راه‌ها را در پیش گرفت تا در موقع مناسب از وجود سرمایه‌داران خارجی بهره‌مند شود؛ اما موجب رکود اقتصادی و عقب ماندن تجارت ایران شد. روشنفکران به شاه فشار وارد می‌کردند که هرچه زودتر برای توسعه کشور و جبران عقب‌ماندگی، از سیاست‌های خود دست کشیده و دست به ساخت راه بزند؛ اما وجود ایلات مشکل دیگری بود. شاه از ایلات قدرتمند داخلی واهمه داشت و معتقد بود راه‌های داخلی، تسلط نظامی ایلات را بر پایتخت آسان خواهد کرد لذا از سیاست‌های توسعه راه‌سازی طفره می‌رفت. شاه با اتخاذ سیاست انفعالی می‌خواست شرایط را همان‌گونه که هست، نگه دارد و راه ورود آسان نیروهای خارجی را به داخل ایران باز نکند و با کنترل ایلات همچون اسلاف خود، خطر آنان را برطرف سازد. این یعنی اینکه راهی در ایران ساخته نخواهد شد تا راه نفوذ قدرت‌های خارجی و داخلی به کشور بسته شود. از این رو شاه قاجار مورد اتهام قرار می‌گرفت که از روی تعمد از ساخت راه جلوگیری می‌کند (فووریه، بی‌تا: ۲۱۸).

دوره صدارت امیرکبیر دانش‌آموختگان دارالفنون که از فنون جدید راه‌سازی اطلاع دقیقی نداشتند در ساخت راه‌ها توفیق چندانی نیافتند از این رو به سنگ‌فرش کردن کوچه‌های اطراف ارگ سلطنتی پرداختند تا به این شکل راه‌ها برای عبور کالسکه مناسب‌تر باشد (وقایع اتفاقیه، ش ۱۲۶۷، ۳۶ ق). شاه افسران و مهندسانی را از اتریش و آلمان به ایران دعوت کرد تا راه‌ها را برای عبور وسایل چرخ‌دار آماده کرده و پل‌هایی را با سبک نوین بسازند (طاهرینیا، ۱۳۷۶: ۵۷).

در دوره صدارت میرزا حسین‌خان سپهسالار (۱۲۹۰ - ۱۲۷۹/۱۲۹۷ - ۱۸۷۳) نیز سیاست دولت جذب سرمایه‌داران خارجی برای ساخت راه شوسه بود. وی در سال ۱۲۸۰ ق. ۱۸۶۳ م. با اختصاص بخشی از بودجه کشور برای تعمیر راه تبریز، دستور تعمیر بخش‌هایی از راه تبریز به منطقه ارس را صادر کرد و به وزارت امور خارجه امر کرد مهمانخانه‌ها و وسایل استراحت و امنیت را برقرار کند و مسیرهای خراب را تعمیر و راه‌حل‌هایی برای توسعه راه شوسه در منطقه مطرح کند (استادوخ، ۱۳۰۳/۱۴۲۰ ق).

دهه آخر سلطنت ناصرالدین‌شاه تغییرات جدی در سیاست‌های راه‌سازی دولت رخ داد. در این زمان، شاه با سفر به اروپا رشد کشورهای اروپایی را از نزدیک دید و راه‌آهن و راه شوسه از مظاهر تمدن جدید، بر دیدگاه‌های سنتی شاه قاجار اثر گذاشت. در داخل کشور هم تجربه چند راه‌سازی کوتاه باعث تحولات ناحیه‌ای شده و با استقبال مردم مواجه شده بود. فشارهای سیاسی نیز به نوبه خود، شاه را به سمت باز کردن درهای کشور به سوی مظاهر تمدن جدید سوق داد. لذا شاه در سفر

به نقاط مختلف ایران، همواره دستورات مکرری در مورد تعمیر و مرمت جاده‌ها و پل‌ها صادر می‌کرد. اعتمادالسلطنه درباره شوسه کردن راه‌ها در کشور می‌نویسد در سال (۱۸۷۸/۱۲۹۶) شوسه ساختن وعده رو کردن شوارع عامه و معابر قوافل و مسافرین از تهران به سرحدات ایران توسط امین‌السلطان آغاز شد و ابتدا از تهران به قزوین و از آنجا به جلفا و ساحل رود ارس رسید. وی درباره میزان راه‌های ساخته‌شده در عهد ناصری می‌نویسد: «پانصد فرسنگ راه‌های شوسه و غیر شوسه در تمام بلاد ممالک محروسه ایران ایجاد واجبا گردیده و احداث و انشا شده است» (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۰۹-۱۲۵).

روس‌ها که سال‌ها در پی کسب امتیاز ساخت راه در منطقه شمال ایران و آذربایجان بودند، با فشارهای انگلستان و ناراضیاتی ایران به نتیجه نرسیدند؛ اما زمانی که قضیه وام برای سفر مظفرالدین‌شاه مطرح شد؛ توانستند امتیاز راه شوسه از مرز روسیه به تبریز و از تبریز به قزوین را به دست آورند. آن‌ها از سال ۱۳۱۷-۱۳۱۹/۱۸۹۹-۱۹۰۱، به‌طور مداوم با اعزام مهندسی‌نی به نقاط مختلف آذربایجان سعی در تعیین حدود راه‌سازی داشتند و مسیر راه را علامت‌گذاری می‌کردند (استادوخ، ۱۳۱۷/۱۰۳/۴۵۸، ق؛ ۱۳۱۷/۱۰۳/۴۸۷، ق). سال ۱۹۰۲/۱۳۲۰ امین‌السلطان به دستور مظفرالدین‌شاه امتیاز ساخت راه شوسه آستارا به اردبیل را به شرکتی به نام شرکت عمومی واگذار کرد که از مجموعه‌ای از سرمایه‌داران تبریزی تشکیل شده بود. شرکت عمومی به افتخار شاه، این جاده را «طریق مظفری» نامیده بود (ثریا، س، ۵، ش ۱۶).

نتیجه تمام تلاش‌های این دوره ایجاد راه‌های شوسه بین پایتخت و شمال کشور و هموار کردن راه‌های میان تهران، خراسان، آذربایجان و برخی شهرهای دیگر بود. تعمیر و بهسازی راه‌ها موجب افزایش و تسریع مسافرت‌ها و تجارت و نیاز به کاروانسراها و مهمانخانه‌ها شد؛ اما 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 بی‌تأثیر نبود.

راه‌های دریایی

سلطه بر دریای خزر از جمله مسائل اصلی سیاست خارجی روسیه در ایران بود. روس‌ها به دلایل استراتژیک و برای اجرای طرح‌های نظامی خود در آسیای میانه و به‌منظور سلطه اقتصادی خود در مناطق حاصلخیز شمال کشور و انحصار تجارت ابریشم در ایران و به دلیل باز کردن راه بازرگانی به هند از طریق راه‌های کاروان‌رو، قصد داشتند خزر را دریاچه‌ای روسی کنند (آدمیت، ۱۳۹۷: ۴۴). به‌طوریکه بعد از معاهده ترکمانچای، برای جلوگیری از فعالیت سایر کشورها در دریای خزر و برای ممانعت از کشتی‌سازی ایرانیان اجازه عبور چوب‌های لازم را برای ساخت کشتی در سواحل ایران نمی‌دادند (عیسوی، ۱۳۶۲: ۲۳۶). با گسترش وسایل

حمل و نقل در روسیه و ایجاد کشتی‌های مسافربری و تجاری در دریای خزر، بازرگانی که قصد داشتند به غرب دریای خزر و یا باکو سفر کنند، از تبریز به آستارا می‌رفتند و سپس از طریق کشتی‌های روسی، به سواحل روسیه و از آنجا با راه‌آهن به نقاط مختلف روسیه، قفقاز و اروپا سفر می‌کردند. به تدریج آستارا مهم‌ترین بندر واردات کالای روسی به ایران شد؛ روس‌ها با کشتی به راحتی کالاهای خود را در حجم زیادی در آستارا پیاده می‌کردند و از آنجا در شمال ایران و منطقه آذربایجان پخش می‌کردند؛ ولی در کل این راه زمینی، به دلیل هزینه بالای حمل و نقل به صرفه نبود (اوبن، ۱۳۶۲: ۱۳۵). روسیه که از هر فرصتی برای گرفتن امتیاز راه‌سازی استفاده می‌کرد، در سال (۱۳۰۶/۱۸۸۸) وقتی آزادی کشتی‌رانی در رودخانه کارون به کشتی‌های انگلیسی داده شد، به بهانه جبران خسارت خواهان امتیاز ساخت راه‌های شمال ایران شد بعد از مذاکرات بین دو دولت متن تعهدنامه به امضای دو دولت رسید و نتیجه سال‌ها مقاومت ایرانیان برای جلوگیری از ورود کشتی‌های روسی به مرداب انزلی و نزدیک شدن به رشت بر بادرفت (تیموری، ۱۳۶۳: ۳۲۳). معبر دریای خزر اهمیت اقتصادی و تجاری زیادی برای روسیه داشت، زیرا به دریای انحصاری روس‌ها تبدیل شده بود و شرکت‌های تجاری اطراف خزر همه روسی و یا مورد حمایت روسیه بودند و حمل و نقل کالا از این طریق به نفع روسیه و ارزان‌تر تمام می‌شد. بنادر آستارا، انزلی و بابل‌سر از بنادری بودند که امکان جابجایی کالا و مسافر را داشتند ولی با سیاست‌های دولت قاجار به صورت نامطلوبی اداره می‌شدند با این تفکر که مبادا کشتی‌های جنگی بتوانند در آن‌ها پهلو بگیرند (فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۱۴۰).

در زمینه ارتباطات دریایی اهمیت دریاچه ارومیه به عنوان تنها راه ارتباطی امن سواحل شرقی و غربی، همواره مورد توجه روس‌ها بود؛ قرار گرفتن این دریاچه در میان شهرهای مهم ارومیه، مراغه، تبریز و اردبیل از دیرباز بر مناسبات تجاری این شهرها تأثیرگذار بود اما رفت و آمد بر این دریاچه هیچ‌گاه آرام و بی‌دردسر نبود. تا پیش از آنکه نخستین شناورهای تجاری را ملک قاسم میرزا (درگذشته ۱۲۷۷/۱۸۶۰) فرزند فتحعلیشاه در این دریاچه به آب اندازد، تنها زورق‌های محلی روستائیان حاشیه آن روی دریاچه رفت و آمد می‌کردند (کاظم بیگی، ۱۳۸۰: ۱۴). سال (۱۲۶۴/۱۸۴۷) ملک قاسم میرزا به عنوان حاکم ارومیه منصوب شد و انحصار کشتیرانی دریاچه ارومیه را به عنوان تیول خود از محمدشاه گرفت. با استخدام صنعتگران روسی نخستین کشتی‌ها را در روستای شیشوان^۱ ساخت و برای حمل مال التجاره شهرهای مجاور در دریاچه ارومیه، به آب انداخت. این کشتی‌های بادبانی برای جابجایی همواره نیازمند وزیدن بادهای موافق بودند و

۱ - یکی از روستاهای آذربایجان شرقی از توابع شهرستان عجبشیر.

رفت‌وآمد آن‌ها به‌طور منظم صورت نمی‌گرفت. پس از مرگ او فرزندش امامقلی میرزا (حاکم مراغه) که همچون پدر بخش‌های بزرگی از آذربایجان را در اختیار داشت، از حق کشتیرانی بر روی دریاچه ارومیه بهره‌برد (کاظم بیگی، ۱۳۸۰: ۱۶).

قرارداد لمر

تا زمان انعقاد قرارداد لمر از سوی روسیه و انگلستان هیچ‌گونه اقدامی برای ایجاد کشتیرانی در ایران به عمل نیامده بود لذا دولت وقت مجبور شد با تفکیک جریان کشتیرانی از راه‌های زمینی، درصدد واگذاری جداگانه امتیاز آن‌ها برآید. به همین منظور گام اول از جانب روس‌ها برای دستیابی به کشتیرانی دریاچه ارومیه در طول احداث راه شوسه تبریز- تهران توسط بانک استقراضی برداشته شد؛ اما این اقدام روسیه با شکست مواجه شد (۱۳۲۴/۱۹۰۶) و این امتیاز همچنان در دست امامقلی میرزا باقی ماند. با وجود کوشش‌های زیاد افراد و دولت‌های خارجی برای اخذ امتیاز کشتیرانی در دریاچه ارومیه، امامقلی میرزا بنا به قرابت نسبی با دستگاه حاکم، موفق به کسب آن شد و پس از این که خیالش از کار اخذ فرمان‌های لازم در باب کشتیرانی در دریاچه ارومیه تا حدودی راحت شد، مشغول راه‌اندازی کشتی‌های قدیمی شد (چهره‌گشا، ۱۳۹۹: ۱۳۶).

قرارداد مربوط به امتیاز راه آذربایجان توسط آلفرد لمر^۱ و شریک او کامران میرزا نایب‌السلطنه در ۱۸ فوریه ۱۸۹۰/۲۷ جمادی‌الثانی ۱۳۰۷؛ به مدت ۶۰ سال امضاء شد؛ لمر در امتیاز رژی و کار خرید و فروش تنباکو برای شعبه یزد و کرمان بود؛ که نشان می‌دهد این امتیازها تا حد زیادی با یکدیگر در ارتباط بودند؛ دیگر اینکه این قراردادها جز با همیاری عناصر ایرانی نمی‌توانستند پا بگیرند. در امتیازنامه راه لمر، گفته شده است که امتیازدار حق دارد آن را به هر که بخواهد «انتقال دهد». این امتیاز، راه «تهران- تبریز- جلفا را تا مرز روسیه و راه تبریز- بایزید را تا مرز ترکیه» و سپس راه «تهران- بروجرد» را شامل می‌شد و بر اساس آن لمر می‌توانست در طول مسیر به ساختن کاروانسرا، دفتر کار، خانه شخصی، دکان، آخور، کارگاه و کارخانه اقدام نماید و نیز حق آبیاری و کشت زمین‌های بایر دولتی را در یک مساحت ده هزار مترمربع داشته باشد. همچنین امتیازدار اختیار داشت علاوه بر دست گذاشتن روی زمین کشتزارها محصولات آن را هم به‌دلخواه خود خرید و فروش کند. از این رو، در همان ماده اول، دولت ایران «حق کشتیرانی آزاد در دریاچه ارومیه» را به لمر واگذار نمود. در ماده ۴ به امتیازدار حق داده شد تا برای اجرای قراردادها از دیگر «سرمایه‌داران فرنگی» نیز یاری بگیرد، یا امتیازش را به آنان واگذار نماید به این شرط که

تابعیت آنان را به اطلاع دولت ایران برساند؛ یعنی اینکه فرصت ندهد امتیاز از دست انگلیسی‌ها خارج شود (ناطق، ۴۳: ۱۳۷۳-۴۵).

سال ۱۳۲۴/۱۹۰۶ روسیه با انتقال نخستین کشتی بخار امامقلی میرزا که از اروپا خریداری شده بود و باید از راه روسیه به دریاچه ارومیه می‌رسید، مخالفت نمود اما در نهایت با وساطت دولت ایران موفق به ورود آن به دریاچه شد. پس از آن با این کشتی بخار و ۸ کشتی بادبانی دیگر، کشتیرانی و حمل‌ونقل کالا تا ۱۳۲۷/۱۹۰۹ بر روی دریاچه ارومیه رونق گرفت (کاظم بیگی، ۱۳۸۰: ۳۳-۲۱).

قرارداد بوداگیانس:

بعد از خلع محمدعلی شاه (۱۳۲۷/۱۹۰۹) ایالت آذربایجان ناامن و محل درگیری مشروطه خواهان و طرفداران شاه شد. باوجود اینکه عین الدوله شاهزاده امام قلی میرزا را به‌عنوان والی آذربایجان انتخاب کرده بود، ولی وی اقدامی نکرد. پس از اولتیماتوم روسیه درباره اخراج مورگان شوسترا از ایران (۷ ذی‌حجه ۱۳۲۹/۲۹ نوامبر ۱۹۱۱) و انحلال مجلس دوم اقدامات خشونت‌بار صمد خان شجاع‌الدوله با کمک روسیه همچنان به‌عنوان حاکم آذربایجان باقی‌مانده بود با اعدام حاج میرزا علی‌نقّه‌الاسلام تبریزی به اوج رسید (۱۳۳۰/۱۹۱۲) در این سال امام قلی میرزا درحالی که آذربایجان در اشغال ارتش روس بود، حق کشتیرانی بر روی دریاچه ارومیه را به مدت ۱۰ سال به جبرائیل بوداگیانس، ارمنی ایرانی‌الصل و ازتجار صاحب نفوذ آذربایجان و مؤسس بانک بوداگیانس به اجاره داد و کشتی‌های خود را در اختیار او گذاشت. او همچون بسیاری دیگر از تجار منطقه که در شرایط آشفته ناشی از اشغال نظامی روس قصد حفظ فعالیت اقتصادی خود را داشتند، تابع دولت روس شده بود. از این‌رو در ابتدا فعالیت او در کشتیرانی دریاچه ارومیه مورد حمایت دولت روسیه قرار گرفت اما پس از آنکه عزم دولت روسیه برای در اختیار گرفتن امتیاز راه تبریز- جلفا و نیز کشتیرانی بر روی دریاچه ارومیه جدی شد، عملاً او را مانعی بر سر راه خود دیدند. با مخالفت‌های دولت‌های روسیه و ایران با این قرارداد، امامقلی میرزا برای حفظ امتیاز خود و بوداگیانس برای حفظ سرمایه‌گذاری خود، تلاش بسیاری کردند (کاظم بیگی، ۱۳۸۰: ۴۱).

قرارداد استیونس - بوداگیانس

کوشش شخصیت‌های بانفوذ ایرانی برای کسب امتیاز کشتیرانی در دریاچه ارومیه بعد از فوت امامقلی میرزا، باعث شد بوداگیانس احساس خطر کرده و به دنبال شریکی بانفوذ باشد. استیونس انگلیسی بهترین گزینه بود. با آنکه در قراردادنامه امامقلی میرزا- بوداگیانس به‌صراحت قیدشده بود

مستأجر حق ندارد امتیاز را به دیگری اجاره دهد ولی با جلب رضایت ورثه امامقلی میرزا این مشکل حل شد. یک ماه پس از امضای قرارداد شراکت، سلطان عبدالحمید میرزا مظفرالسلطنه، پسر ارشد امامقلی میرزا، با حضور در بخش کنسولی نمایندگی سیاسی بریتانیا در تهران، کتباً رضایت خود و برادرانش را با حذف فصل ششم قرارنامه ۱۳۳۰ ق و نیز با شراکت بوداگیانس و استیونس اعلام داشت (۶ ژانویه ۱۹۲۰/۱۴ ربیع‌الآخر ۱۳۳۸) با انعقاد قرارداد شراکت بوداگیانس - استیونس، کشتیرانی دریاچه ارومیه در محدوده منافع بریتانیا قرارگرفت که برای مداخله مأمورانش پیش‌بینی‌های لازم درخود قرارداد به عمل آمده بود (کاظم بیگی، ۸۰: ۱۳۸۰). با این حال استیونس انتظار داشت حقوق ورثه امامقلی میرزا به وسیله دولت ایران شناسایی شود تا در آینده این قرارداد دچار مشکل نشود چون بدون شناسایی حقوق ورثه، رضایت آن‌ها به حذف بند ششم قرارنامه ۱۳۳۰ ق فاقد ارزش و قرارداد شراکت استیونس - بوداگیانس باطل و بی اثر می‌گشت. واکنش دولت ایران به این قرارداد توقیف شناورها بود. علی‌رغم درخواست‌های مکرر انگلیسی‌ها مبنی بر رفع توقیف کشتی‌ها و حمایت علنی بریتانیا از دعاوی بوداگیانس - استیونس، همچنین اهمیت استراتژیک دریاچه، فکر خرید کشتی‌های بوداگیانس در دولت مستوفی‌الممالک مطرح شد. اگرچه دولت ایران ابتدا در حمایت از امتیاز ولیعهد به توقیف شناورهای بوداگیانس اقدام نموده بود، اما با گذشت زمان خود در کشتیرانی دریاچه منافع مستقیم به دست آورد؛ زیرا با انعقاد پیمان مودت ۲۶ فوریه ۱۹۲۱/۱۳۳۹ ایران و شوروی، مسکو کلیه امتیازات و مؤسسات دوران تزاری، از جمله کمپانی خط آهن جلفا - تبریز و نیز تأسیسات ساحلی و شناورهای دریاچه ارومیه را به دولت ایران واگذار کرد؛ مشروط بر آنکه در اختیار دولت یا اتباع دولت ثالث قرار نگیرد. دولت ایران هم اداره مؤسسات مذکور را برعهده «اداره راه‌آهن تبریز و کشتیرانی دریاچه ارومیه» گذاشت که تابع «اداره کل طرق و شوارع» از دوایر وزارت فلاح و تجارت و فواید عامه بود (کاظم بیگی، ۹۲: ۱۳۸۰-۹۳). انعقاد پیمان مودت ۱۳۳۹/۱۹۲۱ ایران - شوروی مقدمه انتقال امتیاز کشتی‌رانی به دولت ایران بود.

سرانجام دولت ایران تصمیم گرفت تا به ادعای بوداگیانس - استیونس فیصله داده و موضوع کشتیرانی در دریاچه ارومیه را به‌طور مسالمت‌آمیز حل و فصل نماید. نتیجه مذاکرات دولت ایران با انگلستان و شوروی، قراردادی بود که در ۱۵ اسفند ۱۳۰۲ ش/ ۶ مارس ۱۹۵۴ منعقد گردید به موجب قانون مصوب مجلس شورای ملی دولت با پذیرش دعاوی بوداگیانس و استیونس کلیه کشتی‌ها، تأسیسات و تجهیزات ساحلی دریاچه ارومیه را در مقابل پرداخت مبلغ ۳۲۰/۰۰۰ تومان وجه رایج ایران خریداری نمود و بدین ترتیب امتیاز کشتیرانی در دریاچه ارومیه انحصاراً تحت نظارت وزارت فواید عامه درآمد و برای اولین بار دولت ایران شروع به بهره‌برداری از حمل و نقل

و مصارف تجاری دریاچه ارومیه نمود (کاظم بیگی، ۹۷: ۱۳۸۰).

دستاوردهای راه‌سازی

گسترش مناسبات تجاری در بین دو کشور نیازمند راه‌ها و جاده‌های مناسب بود. تا دهه هفتاد قرن نوزده در ایران هیچ جاده سنگفرشی (شوسه) وجود نداشت و تا پایان قرن ۱۹ مجموع طول آن راه‌ها کمتر از ۸۰۰ مایل (۲/۱۲۸۷ کیلومتر) بود و شامل سه جاده شوسه می‌شد: ۱- از تهران به قزوین و رشت ۲- از مشهد از طریق قوچان به عشق‌آباد ۳- از جلفا به تبریز که قلمرو روسیه را به شمال ایران متصل می‌ساخت. احداث این جاده‌ها با کمک مالی روسیه انجام شده بود (المبتون، ۱۳۷۵: ۲۷۲). اواخر حکومت ناصرالدین‌شاه برقراری امنیت راه‌ها و شوارع به حکام محلی همان مناطق واگذار گردید تا در صورت بروز سرقت، آن حاکم شخصاً درمقابل سرقت مسئول باشد (آل داوود، ۱۳۷۸: ۱۶۳). بروگش^۱ معتقد است هوش و استعداد فطری ایرانیان به خاطر عدم توانایی دولت در حفظ امنیت مالی و جانی اتباعش بازدهی نداشته و کشورشان، از امکانات توسعه و ترقی و رفاه اجتماعی محروم ماندند (بروگش، ۱۳۷۴: ۱۲۲). وی درباره ناامنی راه‌ها می‌گوید: علی‌رغم کشیده شدن سیم تلگراف، هنوز هم جاده‌ها ناامن است و کاروان‌ها یا مأموران پست معمولاً دچار حملات راهزن‌ها می‌شوند. باینکه حکومت برای ایجاد امنیت در راه‌ها، اقداماتی مانند قرار دادن تعدادی قراسواران در راه قزوین-تهران انجام داده بود؛ اما چندان از ناامنی‌ها کاسته نشد و همواره مردم بی‌گناه در معرض تعدیات باغیان بودند (بروگش، ۱۳۷۴: ۱۱۴). در آذربایجان اقدامات راه‌سازی به دلیل سیاسی شدن اقدامات عمرانی ناکام ماند زیرا هرگونه تصمیم برای ایجاد راه‌های ارتباطی، به تحولات سیاسی روس و انگلیس بستگی داشت. دولت ایران توانسته بود مسیرهای تهران-قم، تهران-قزوین و تهران-مازندران را توسط رجال و سرمایه داخلی تا حدی شوسه و تعمیر کند. راه شوسه قزوین به تهران را که کاروان‌رو بود، فقط تسطیح و تعریض کرده بودند که از دشت جنوب رشته‌کوه‌های البرز عبور می‌کرد (بروگش، ۱۳۷۴: ۷۹).

به گفته محقق روسی، آپوپوف^۲ سال‌های ۱۸۹۰-۱۹۱۰ (۱۳۲۷-۱۳۰۷) دوره هموار کردن راه‌ها بود. بین سال‌های (۱۳۱۰ تا ۱۳۳۲/۱۸۹۳ تا ۱۹۱۴) روس‌ها نزدیک به ۵۰۰ مایل (۵/۸۰۴

۱ - هنریش کارل بروگش مصر شناس بنام آلمان که طی دو بار سفر به ایران پژوهش‌هایی درباره ایران انجام داده است. کتاب سفری به دربار سلطان صاحبقران اولین سفرنامه وی می‌باشد که توسط مهندس کردیچه ترجمه شده است. خاطرات او از سفر دوم به ایران که از راه روسیه و قفقاز به ایران آمد درباره اوضاع اجتماعی ایران در قرن نوزده است. وی از ۱۸۵۹ تا ۱۸۶۱ م. در ایران اقامت داشت و جانشین سفیر پروس در ایران بود. (رک. در سرزمین آفتاب، ترجمه مجید جلیل وند، ۱۳۷۴، تهران: نشر مرکز، ص ۱).

کیلومتر) راه ساختند که تهران را به انزلی (۳۷۹ کیلومتر)، تبریز را به جلفا (۱۳۵ کیلومتر) و قزوین را به همدان (۲۴۳ کیلومتر) متصل می‌کرد (عیسوی، ۱۳۶۲: ۲۳۹). حتی دولت روسیه بر روی رودخانه‌ها پل‌هایی را برای عبور راه شوسه ایجاد کرده و جاده را به گونه‌ای ساخته بودند که وسایل موتوری قادر به رفت‌وآمد باشند طوری که در خلال جنگ جهانی اول اتومبیل‌های روسی از راه احداثی خود در مسیر قزوین، تهران، قم، همدان و اراک برای جابجایی نیروهای خود استفاده می‌کردند (سپهر، ۱۳۸۶: ۳۳۴). روس‌ها با اقدامات راه‌سازی و ساختن پل، طول سفر را از مرز روسیه تا تبریز به نصف کاهش داده بودند (ویشارد، ۱۳۶۳: ۱۲۸). جان فوران^۲ به نقل از انتنر^۳ درباره سلطه بی‌حدومرز روسیه بر اقتصاد ایران در آستانه جنگ جهانی اول می‌گوید: «ایران تا حد چشمگیری در مدار اقتصادی روسیه قرار داشت و بخشی از اقتصاد آن کشور محسوب می‌شد» (فوران، ۱۳۸۲: ۱۷۶).

روسیه و انگلستان برای نفوذ خود در ایران هیچ‌گاه مؤلفه‌های سیاسی را از مسائل اقتصادی جدا نکردند و بر جنبه‌های رقابت‌آمیز اقدامات خود آگاهی داشته و بر آن تأکید می‌ورزیدند (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۱۵۹). در پایان قرن نوزدهم کفه نفوذ بیگانگان در ایران به سود روسیه تزاری سنگینی داشت (مهمید، ۱۳۶۱: ۲۴۴).

وضعیت تجارت

نزدیکی روسیه به ایران باعث می‌شد کالاها با هزینه کمتر و ارزان‌تر از کالاهای سایر کشورها وارد ایران شوند کنسول انگلستان در مشهد معتقد بود که روس‌ها موانعی مثل خطرات بیابان ایران و طول مدت حمل‌ونقل کالاها را در برابر خود نداشتند. به همین دلیل از ابتدای حکومت قاجار برای افزایش واردات و کسب محبوبیت در ایران کالاهای خود را ارزان‌تر عرضه می‌کردند و حتی قیمت کالاهای مختلف در بازار ایران به قیمت بازارهای روسی تنظیم می‌شد و آن‌ها برای تشویق تجار خود جوایزی در نظر می‌گرفتند به‌ویژه اگر کالاهای تجاری از جاده‌های ساخت روسیه، راه‌آهن‌های روسی و کشتی‌های شرکت‌های روسی حمل‌ونقل می‌شدند، این جوایز و تعرفه‌ها بیشتر بودند (افشاریزدی، ۱۳۵۸: ۱۰۷). به جز دریای خزر راه قفقاز اهمیت زیادی داشت از این راه کالاها به تبریز وارد می‌شدند. تبریز مانند رشت نقش توزیع‌کننده کالاها را داشت. بعد از کشیده شدن راه‌آهن جلفا بخشی از کالاها از آن راه به تبریز منتقل می‌شد بطوریکه تجارت دریای خزر را تحت‌الشعاع قرار داده بود. همچنین

² -John Foran

³ -Marvin L. Entner

راه‌آهن تفلیس به باکو، میزان تجارت روسیه با ایران را افزایش داد که به دریای خزر ختم می‌شد (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۷۱). سال ۱۳۰۶ / ۱۸۸۹ واردات روسیه از راه آستارا- تبریز ۵۲/۴۰۴ لیره و صادرات به روسیه ۷۱۶/۱۹۸ لیره بود (کرزن، ۱۳۷۳، ج ۲: ۶۷۴). مهم‌ترین بندر در کناره دریای خزر از نظر ماهیگیری و تخلیه بار، بندر آستاراخان بود و در سواحل غربی، باکو به دلیل عمق مناسب دریا و وجود نفت و پهلویی‌گری آسان کشتی‌ها بندر مناسبی محسوب می‌شد. تنها بندر مناسب ایران نیز انزلی بود و معمولاً کالاهای صادراتی روسیه وارد این بندر می‌شد و به رشت و مناطق مرکزی ایران انتقال می‌یافت. روسیه به دلیل موقعیت ممتاز انزلی خواهان ایجاد پایگاهی تجاری در این شهر بود. بین انزلی و سن‌پترزبورگ رابطه مستقیم تجاری وجود داشت و کالا طی ۲۵ روز طی می‌شد (دوراند، ۱۳۹۲: ۱۰۸). در بنادر مختلف دریای خزر، کالاهای متنوعی پیدا می‌شد و اقتصاد دریایی و تجارت از این طریق، رونق زیادی پیدا کرده بود که در مناسبات دو کشور جایگاه والایی داشت.

نتیجه

این پژوهش نشان داد که انگلستان و روسیه نقش پررنگی در تحولات راه‌سازی ایران در دوره قاجار داشتند. تاریخ پیشرفت روسیه در آسیای مرکزی به او آموخته بود که برای رسیدن به هدف نباید اعتنالی به مبانی اساسی و اصول اخلاقی بین‌المللی نماید. آن‌ها که از «راه» به عنوان ابزاری برای تسلط سیاسی، اقتصادی، نظامی و فرهنگی بر ایران استفاده می‌کردند، با استفاده از متخصصین و وسایل مدرن به توسعه راه‌سازی ایران کمک نمودند؛ اما با انتخاب مسیرهای راه‌سازی به تدریج سلطه خود را بر ایران افزایش داده، حتی با دخالت وزارت خزانه‌داری خود و برطرف نمودن چالش‌های ساخت راه تبریز به تهران توانستند مجموعه راه‌های شوسه‌ای در منطقه آذربایجان ایجاد کنند. روس‌ها با ایجاد راه می‌توانستند نقاط شمال و شمال غرب ایران را تحت نفوذ خود درآورند و با نفوذ بر تهران در پیشبرد اهداف استعماری خود موفق عمل کنند. همچنین نفوذ روسیه در دریای خزر، کشتی‌رانی در دریاچه ارومیه و اعطای معافیت‌های گمرکی موجب وابستگی ایران به سیاست‌های روسیه شد بطوریکه در دوره مشروطه و اواخر حکومت قاجاریه از همین خطوط ارتباطی فشارهای سیاسی به دولت‌های مشروطه وارد نمودند. امتیازات راه‌سازی بخصوص راه‌آهن به دلیل کارشکنی‌های طرف مقابل و سیاست دولت قاجار مبنی بر ایجاد تعادل میان دو قدرت روسیه و انگلیس ناکام می‌ماند.

اگرچه ساخت راه در ایران همواره متأثر از امور سیاسی بود ولی از ابتدا تا انتهای دوره قاجار تغییر و تحول چشم‌گیری در راه‌های کشور نشد. چون ایران به صورت نیمه مستعمره بود هر دو قدرت از طریق ابزارهای مختلف نمی‌گذاشتند قدرت دیگر نفوذ بیشتری در ایران پیدا کند لذا بسیاری از طرح‌های توسعه به خصوص طرح راه‌سازی با موفقیت همراه نبود و مشمول گذر زمان می‌شد. به باور سیاستمداران و دولت ایران هرگونه طرح ساخت راه می‌توانست موجب تسلط اقتصادی و درآینده نزدیک تسلط سیاسی - نظامی را به دنبال داشته باشد.

در مجموع پیشرفت و توسعه در دوره قاجار ناقص و وابسته به سرمایه‌داری جهانی بود؛ ظواهر توسعه نظیر توسعه راه‌ها، خطوط تلگراف و بانک و... وجود داشت اما این توسعه نه درونی بلکه توسط نیروهای خارجی و به دلیل نیاز آن‌ها شکل گرفته بود. گرایش‌های همراه با بیم و امید شاهان قاجار به کشورهای خارجی وعدم کنترل درآمدها و تعرفه گمرکی، جاده‌ها و ارتباطات، بانک‌ها و... موجب ضعف و عقب‌ماندگی کشور شد و تجارت مؤثر در اقتصاد ملی که مستلزم داشتن راه‌های ارتباطی امن بود تا اواخر حکومت قاجاریه محقق نشد. در پایان دوره قاجار ایران تقریباً بی‌بهره از ترابری مدرن داخلی بود مشکلی که مسائل متعدد و از همه مهم‌تر سلطه همه‌جانبه روسیه و وابستگی شدید ایران را در زمینه معیشت و اقتصاد کشور به دنبال داشت.

منابع و مآخذ

اسناد:

۱- اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه:

اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه: (استادوخ)، (۱۲۸۰ ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۶۲؛ (۱۳۱۷ ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۴۵۸؛ (۱۳۱۷ ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۴۸۷؛ (۱۳۰۷ ق). کارتن ۲۰، پرونده ۶، شماره سند ۳۱؛ (۱۳۱۰ ق). کارتن ۲۲، پرونده ۳، شماره سند ۱۹-۲۱؛ مرکز اسناد وزارت امور خارجه، کارتن ش ۶، تعداد کل اسناد ۸۳۴، پوشه ش ۸، تعداد اسناد ۱۲، محل استقرار ۱D.

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران:

۱- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما): ۷۷۲۴ / ۲۹۵، ۱۰۲-۱۰۶؛ ۱۳۵۷۱ / ۲۴۰؛

کتاب‌ها:

۱- آدمیت، فریدون، (۱۳۵۱). اندیشه ترقی و حکومت قانون در عصر سپهسالار، تهران: انتشارات خوارزمی.

۲- -----، (۱۳۹۷). روابط دیپلماتیک ایران با انگلستان، عثمانی و روسیه (۱۸۱۵ - ۱۸۳۰)، ترجمه علی‌رضا پلاسید، تهران: گستره.

۳- آل داوود، علی (۱۳۷۸). دو سفرنامه از جنوب، تهران: انتشارات امیرکبیر.

۴- آوری، پتر و دیگران (۱۳۸۷). تاریخ ایران (از مجموعه تاریخ کمبریج)، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران: جامی.

۵- اشرف، احمد، (۱۳۵۹). موانع تاریخی رشد سرمایه‌داری در ایران دوره قاجاریه، تهران: زمینه

۶- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۶۲). چهل سال تاریخ ایران، المآثر و الآثار، به کوشش ایرج افشار، تهران، انتشارات اساطیر. ج ۱.

۷- افشار یزدی، محمود، (۱۳۵۸). سیاست اروپا در ایران، ترجمه سید ضیاءالدین دهشیری، تهران، مجموعه انتشارات ادبی و تاریخی.

۸- انتنر، مروین، (۱۳۶۹). روابط بازرگانی روس و ایران (۱۹۱۴-۱۸۲۸)، چاپ اول، ترجمه: احمد توکلی، تهران: انتشارات موقوفات دکتر محمود افشار یزدی.

۹- اورسل، ارنست، (۱۳۸۲). سفرنامه قفقاز و ایران، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

بروگش، هنریش (۱۳۷۴). در سرزمین آفتاب، ترجمه مجید جلیوند، تهران: نشر مرکز.

۱۰- پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۸). سفرنامه پولاک ۱۸۵۱-۱۸۶۱ ایران و ایرانیان، چاپ اول، ترجمه: کیکاوس جهان‌داری، تهران انتشارات خوارزمی.

۱۱- پیو کارلو ترنزیو، (۱۳۸۳). رقابت روس و انگلیس در ایران و افغانستان، ترجمه عباس آدرین، تهران، انتشارات میوند.

۱۲- تاج‌بخش، احمد (۱۳۳۷). روابط ایران و روسیه در نیمه اول قرن نوزدهم (۱۸۵۰-۱۸۰۰). تبریز: کتاب‌فروشی دنیا.

۱۳- تیموری، ابراهیم (۱۳۳۲). عصر بی‌خبری یا تاریخ امتیازات در ایران، تهران: اقبال.

۱۴- جمال‌زاده، محمدعلی (۱۳۶۲). گنج شایگان، چاپ سوم، تهران: کتاب تهران.

۱۵- چهره‌گشا، امیر (۱۳۹۹). جغرافیای تاریخی دریاچه ارومیه، تهران: نشر تاریخ ایران.

۱۶- دوراند سر مورتیمر (۱۳۹۲). اسنادی درباره وضعیت ایران در دهه‌های پایانی قرن نوزدهم، ترجمه احمد سیف، تهران، نشر نی.

۱۷- رضائی، عباس (۱۳۸۷). معاهدات تاریخی ایران از صفویه تا پایان عصر قاجار، تهران: انتشارات ترفند.

۱۸- رهبری، هادی (۱۳۸۷). تجار و دولت در عصر قاجار، تهران: کویر.

۱۹- زیباکلام، صادق (۱۳۷۸). ما چگونه ما شدیم؟ ریشه‌یابی علل عقب‌ماندگی در ایران، تهران: روزنه.

- ۲۰- سالور، قهرمان میرزا (۱۳۷۱). روزنامه خاطرات عین السلطنه، به کوشش مسعود سالور، ایرج افشار، ج ۱، تهران: اساطیر.
- ۲۱- سپهر، عبدالحسین خان (۱۳۸۶). مرآت الوقایع مظفری (مصحح: عبدالحسین نوائی)، تهران: انتشارات میراث مکتوب.
- ۲۲- سیف، احمد (۱۳۷۳). اقتصاد ایران در قرن نوزدهم، تهران: چشمه.
- ۲۳- طاهرینیا، بهروز، (۱۳۷۶). مشهد از نگاه سیاحان، «از ۱۶۰۰ تا ۱۹۱۴ م.» ج ۱، مشهد: انتشارات آستان قدس رضوی.
- ۲۴- علمداری، کاظم (۱۳۸۴). چرا ایران عقب ماند و غرب پیش رفت؟ تهران: گام نو، نشر توسعه.
- ۲۵- عیسوی، چارلز (۱۳۶۲). تاریخ اقتصادی ایران در عصر قاجار (۱۹۱۴-۱۸۰۰ م). ترجمه یعقوب آژند. تهران: گستره.
- ۲۶- فوران، جان (۱۳۸۲). مقاومت شکننده: تاریخ تحولات اجتماعی ایران از سال ۱۵۰۰ م/ ۸۷۹ ش تا انقلاب اسلامی. ترجمه احمد تدین، تهران: خدمات فرهنگی رسا.
- ۲۷- فوروکاوا نوبویوشی (۱۳۸۴). سفرنامه فوروکاوا، ترجمه هاشم رجبزاده، تهران: انجمن مفاخر فرهنگ.
- ۲۸- فوریه، ژوانس (بی تا). سه سال در دربار ایران، مترجم، عباس اقبال آشتیانی، تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- ۲۹- کاظم بیگی، محمدعلی (۱۳۸۰). دریاچه شاه‌ی و قدرت‌های بزرگ: پژوهشی در کشتیرانی دریاچه ارومیه، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه.
- ۳۰- کاظمزاده، فیروز (۱۳۷۱). روس و انگلیس در ایران ۱۸۶۴-۱۹۱۴، ترجمه منوچهر امیری، تهران: آموزش انقلاب اسلامی.
- ۳۱- کرزن جرج ناتائیل (۱۳۶۷). ایران و قضیه ایران، ترجمه وحید مازندرانی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی. ج ۱.
- ۳۲- کرزن جرج ناتائیل (۱۳۷۳). ایران و قضیه ایران، ترجمه وحید مازندرانی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی. ج ۲.
- ۳۳- لمبتون، آ. ک. س (۱۳۷۵). ایران عصر قاجار، ترجمه: سیمین فصیحی. مشهد: جاودان خرد، چاپ اول.
- ۳۴- ملک، سرجان (۱۳۸۰). تاریخ کامل ایران، ترجمه اسماعیل حیرت تهران: افسون، جلد ۲.

۳۵- مستوفی، عبدالله (۱۳۸۴). شرح زندگانی من (تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه)، تهران: زوار. جلد اول.

۳۶- مهمید، محمدعلی (۱۳۶۱). پژوهشی در تاریخ دیپلماسی ایران، (قبل از هخامنشیان تا پایان قاجاریه) تهران، نوبهار.

۳۷- ویشارد، جان (۱۳۶۳). بیست سال در ایران، مترجم، علی پیرنیا، تهران: مؤسسه انتشارات نوین.

۳۸- هدایت (مخبرالسلطنه)، مهدی‌قلی (۱۳۶۳). گزارش ایران (قاجاریه و مشروطیت)، به اهتمام محمدعلی صوتی، چاپ دوم، تهران: نشر نقره.

مقالات:

۱- وزین افضل، مهدی؛ نورایی، مرتضی؛ جعفری، علی اکبر، «سیاست‌ها و عملکرد ناصرالدین‌شاه در توسعه راه‌های گیلان با تأکید بر بازخوانی و تحلیل سند امتیازنامه راه شوسه انزلی به قزوین»، فصلنامه گنجینه اسناد، سال ۲۵، دفتر اول، بهار ۱۳۹۴، ص ۸۰-۵۲.

۲- وزین افضل، مهدی؛ اسماعیلی نصرآبادی، حسین، «تبیین و بررسی امتیازنامه شوسه تهران به قم در دوران ناصرالدین‌شاه» مطالعات تاریخ فرهنگی؛ پژوهشنامه انجمن ایرانی تاریخ سال سوم، شماره دهم، زمستان ۱۳۹۰، ص ۱۳۲۱۰۳.

روزنامه‌ها:

۱- ثریا، سال ۵، شماره ۱۶، جمادی‌الثانی ۱۳۲۱. ق

۲- حبل‌المتین، «ق ابل توجه کارگران فارس»، س ۸، ش ۲۰، ۵ ذی‌القعدة ۱۳۱۸، ص ۱۴-۱۳

۳- حبل‌المتین، «مکتوب از عباسیه»، س ۱۲، ش ۶، ۲۹ رجب ۱۳۲۲، ص ۵

۴- حبل‌المتین، «فارس»، س ۶، ش ۲۵، ۲۰ ذی‌الحجه ۱۳۱۶، ص ۲۹۶

۵- وقایع اتفاقیه، شماره ۳۰، سال ۱۲۶۷ ق.

۶- وقایع اتفاقیه، شماره ۳۶، سال ۱۲۶۷ ق.

مجلات:

۱- خانی، ح (۱۳۸۶ مهر و آبان) سمیر امین و توسعه، مجله سیاسی - اقتصادی، (شماره ۲۴۱-۲۴۲).

(۲۴۲)، صص ۱۶۸-۱۸۱.

- منابع لاتین:

1- Chirol, Valentine, (1903), The Middel Eastern question, London.

تصویر سند کشتیرانی دریاچه ارومیه توسط بوداغيانس تبعه روس