

دیدگاه‌ها و مواضع طبقات تأثیرگذار جامعه قاجار در توسعه راه‌سازی


دکتر مهدی وزینی‌افضل

چکیده:

ورود به مبحث مدرنیته و دیدگاه هریک از اقشار اجتماعی نسبت به آن، یکی از چالش‌های جوامع سنتی به‌خصوص ایران دوره قاجار بود. راه و راه‌سازی یکی از شاخص‌های همین مدرنیته تلقی می‌شد و مواضع نسبت به انجام آن، بسیار ناهمگون و متضاد بود. از آنجایی که بحث راه‌سازی در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و مذهبی با گروه‌های مختلف اجتماعی سروکار داشت، تفکرات و اقدامات مثبت و منفی این گروه‌ها در قبال صنعت راه‌سازی از اهمیت برخوردار بود. بعضی از این قشرها برای ساخت راه در ایران علاقه نشان می‌دادند و برخی دیگر با ارائه دلایلی، آن را به‌نفع جامعه ایران نمی‌دانستند. در حقیقت منافع هر گروه اجتماعی، مشخص می‌کرد در یک منطقه راه ساخته شود یا نه. در بسیاری از موارد، نه‌تنها این گروه‌های اجتماعی با یکدیگر بر سر یک طرح راه‌سازی توافق نداشتند، بلکه در تضاد یکدیگر نیز بودند. در این مقاله، با توجه به نقش این گروه‌های اجتماعی، قصد بر آن است تا اقدامات و سیاست‌های این گروه تأثیرگذاری هریک از این قشرها در ساخت راه تحلیل شود. نتایج تحقیق نشان می‌دهد بیشترین گروه مخالف راه‌سازی، سیاست‌مداران سنتی بودند که وجود راه را عاملی بر نفوذ نظامی قدرت‌های خارجی می‌دانستند و بیشترین گروه موافق را اصلاح‌گرایانی تشکیل می‌دادند که ساخت راه را سرآغاز توسعه و حرکت به‌سوی مدرنیته تلقی می‌کردند. در این بین بخش بزرگی از روحانیت، با ساخت راه موافق بودند زیرا آن را ابزاری برای توسعه و صدور تفکرات شیعی به نقاط دیگر جهان اسلام می‌دانستند.

کلیدواژه‌ها

راه‌سازی؛ قاجار؛ روحانیون؛ روشنفکران؛ شوسه.



دیدگاه‌ها و مواضع طبقات تأثیرگذار جامعه قاجار در توسعه راه‌سازی

دکتر مهدی وزینی‌افضل^۱

مقدمه:

چهار دسته در ایجاد و رشد تفکر راه‌سازی در ایران دوره قاجار نقش مستقیمی داشتند: اصلاح‌گرایان داخلی، سیاست‌مداران سنتی، مراجع دینی و قدرت‌های خارجی. این چهار دسته با توجه به تفکرات، منافع، موقعیت شغلی و اجتماع در مورد نحوه ایجاد راه، ضرورت جاده‌سازی و منافع حاصل از آن با یکدیگر در تعامل و در بسیاری از مواقع در تضاد بودند. البته به تدریج طبقات دیگر اجتماعی نظیر کشاورزان، کارگران و تجار نقش مهمی در راه‌سازی ایفا کردند. نهضت فکری مدرن که در اروپای عصر روشنگری شکل گرفت، راه خود را دیرتر از مظاهر فناوریانه مدرن به ایران باز کرد. در حکومت ناصرالدین‌شاه، با تلاش روشنفکران، برای نخستین بار نظراتی برای تقلید شیوه حکومت، سیاست، اقتصاد و نظام اداری کشور از فرنگ مطرح شد؛ اما الگوهای آن به صورت جدی در فرهنگ ایرانی مطرح و نهادینه نشده بود. در مورد راه‌سازی نیز همین‌گونه بود و از نظر ساختاری و ماهوی، راه‌سازی ایران نه تنها نسبت به دوره صفوی رشد نکرده بود بلکه اثری از تکرار اقدامات شاه‌عباس نیز در میان نبود. در هر صورت ایران نمی‌توانست از این موج به تدریج اصلاحی دور بماند و این موج در دوره امیرکبیر از اروپا به ایران رسیده بود.

در تاریخ اروپا، رشد اقتصادی، نیازهای سیاسی و نظامی و همچنین تحولات اجتماعی از

۱. دکتری تاریخ، استادیار گروه تاریخ دانشگاه
جیرفت، ایران؛
Drmahdivazin@gmail.com



عوامل محرکه توسعه راه و ایجاد سبک‌های جدید راه‌سازی بود. از آنجایی که تا پایان قرن هجدهم میلادی، پایه اصلی ارتباطات در اروپا راه‌های آبی و کشتی بود، نیازی به توسعه راه در جامعه نبود. اما با انقلاب صنعتی، کالای بیشتری تولید شد و تولیدکنندگان نیاز به بازارهای جدید برای فروش محصولات خود داشتند. از طرفی دیگر نیاز به مواد خام اولیه افزایش یافت. مجموع این عوامل منجر به شروع جریانی شد که انقلابی در صنعت راه‌سازی شوسه و راه‌آهن پدید آورد.

انگلیسی‌ها به‌عنوان اولین قدرت خارجی، از ایران خواستند تا به پروژه راه‌سازی جهانی بپیوندند. در سال ۱۲۶۶ ق.م. ۱۸۵۰ م، انگلیسی‌ها توسط مهندسی به‌نام استفان سن، برای احداث خط راه‌آهن وین به عثمانی، تهران، جنوب ایران و در نهایت هندوستان طرحی را آماده کردند ولی عدم علاقه ایران و مناسبات پیچیده در حال وقوع در منطقه و مخالفت‌های سیاست‌مداران محافظه‌کار پارلمان انگلیس، این طرح را منتفی کرد. (مکملی، ۱۳۷۹، ج ۲: ص ۱۳۷-۱۳۹) بعد از این رویداد، ناپلئون سوم در نامه‌ای به ناصرالدین‌شاه در سال ۱۲۷۴ ق.م. ۱۸۵۸ م. از عدم تعارض دین و مدرنیته و راه‌آهن سخن گفت و از اهداف انگلیسی‌ها برای اتصال استانبول به خلیج فارس و هندوستان به‌وسیله راه‌آهنی سراسری پرده برداشت (رحمانیان و یاراحمدی، ۱۳۹۰، ص ۱۲۴-۱۲۶). جریان‌های مدرنیته در غرب، به‌سرعت راهی شرق شد و تأثیر مستقیمی بر اندیشه‌های ترقی‌خواهان در ایران بر جای گذاشت.

راه‌سازی و جریان اصلاحات

یکی از مباحثی که سال‌ها اصلاح‌گرایان به‌عنوان پایه رشد و شکوفایی از آن یاد می‌کردند، بحث ساخت راه بود. در این دوره از میان مظاهر زندگی اروپائی، راه بیش از همه روی مصلحان ایرانی تأثیر گذاشته بود و آنان اخذ آن را برای ترقی ایران لازم می‌دانستند. آن‌ها با خروج از ایران، دنیای جدید را با نوعی نگاه مقایسه‌ای می‌نگریستند. مخصوصاً اینکه بیشتر افرادی که قصد سفر به اروپا را داشتند، با عبور از خاک ایران، وارد خاک روسیه می‌شدند و به‌محض ورود به اولین بندر روسیه، با وسایل ارتباطی سریع و نظام حمل‌ونقل قانونمند و برنامه‌ریزی شده، روبه‌رو می‌شدند. این نظام حمل‌ونقل مناسب و با کیفیت، با سیستم جاده‌ای ایران مقایسه می‌شد و روشنفکران با عقب‌ماندگی ایران از لحاظ حمل‌ونقل از همان ابتدا آشنا می‌شدند (ممتحن‌الدوله، ۱۳۶۲، ص ۱۰۸). اصلاح‌گران به این نتیجه رسیدند که راه، نشانه عصر جدیدی در ارتباطات است و می‌تواند تمام راهبردهای نظامی و اقتصادی و تجاری را متحول کند و مدرن‌شدن بخش‌های صنعت، کشاورزی، علوم، نظام، دیوانسالاری و بخش‌های دیگر در گرو توسعه و ایجاد راه است. نوگرایان همچنین تأکید داشتند که دیگر مناسبات



که‌هنه رایج، جوابگوی نیازهای داخلی نیست و برای رشد و شکوفایی و جبران عقب‌ماندگی، باید به‌سرعت به وسایل مدرن غرب مجهز شد (اختر، س ۱۱، ش ۱، ص ۵). نکته قابل‌تأمل در اندیشه ترقی‌خواهان، اولویت به ایجاد راه‌آهن به‌جای راه شوسه بود. آن‌ها توسعه راه شوسه را بعد از راه‌آهن قابل‌اهمیت می‌دانستند و تا حدی بر نقش راه‌آهن در توسعه کشور تأکید می‌کردند و در آن دچار اغراق می‌شدند.

ترقی‌خواهان جدا از بررسی کشورهای اروپائی که در صنعت راه‌سازی سرآمد بودند، دولت عثمانی را نیز به‌عنوان الگوی مناسبی مدنظر قرار دادند. ترکان مسلمان که ساختار سیاسی و ژئوپولیتیک آن‌ها شباهت زیادی به ایران دوره قاجار داشت، طرح‌های راه‌سازی خود را با استفاده از فناوری غربی پیش می‌بردند. دولت‌های غربی، قبل از ایران، امپراطوری عثمانی را مورد توجه قرار دادند زیرا موقعیت جغرافیایی عثمانی و نقش سیاسی و اقتصادی آن بیشتر برای دولت‌های غربی مملوس بود به همین جهت برای ساخت راه شوسه و راه‌آهن وارد مذاکره با عثمانی‌ها شدند. دولت عثمانی با کمک اروپائیان ابتدا به توسعه راه‌های شوسه دست زد و تا سال ۱۳۰۲ ق. / ۱۸۸۴ م.، پنج راه عمده شوسه که استانبول را به دریای مدیترانه و دریای سیاه متصل می‌کرد، ایجاد کرد (استادوخ، ۸ شوال ۱۲۸۰ ق.، کارتن ۱۰۳، شماره سند ۶۲؛ وقایع اتفاقیه، سال ۱۲۶۷ ق.، ش ۲۴، ص ۳).

توسعه راه شوسه در عثمانی، نگاه دولتمردان ایرانی را در قبال تأثیرات مثبت یا منفی آن در خاک عثمانی، تیزبین‌تر کرده بود و روشنفکران و سیاست‌مداران ایرانی را به تکاپوی بیشتری انداخته بود. در زمینه راه‌آهن نیز دولت عثمانی بسیار زودتر از ایران در عرصه بین‌المللی وارد شد. آن‌ها امتیاز احداث راه‌آهن میان ازمیر و آیدین را در سال ۱۲۷۳ ق. / ۱۸۵۶ م.، و امتیاز احداث خط‌آهن ازمیر به قصبه را در سال ۱۲۸۰ ق. / ۱۸۶۳ م.، به انگلیسی‌ها واگذار کردند ولی بعدها آن را از انگلیسی‌ها پس گرفتند و به فرانسوی‌ها دادند. دولت عثمانی نیز شرایط مشابه ایران داشت و برای جلوگیری از قدرت روس و انگلیس در امپراطوریش، به‌سوی قدرت‌های سوم همچون آلمان و فرانسه روی آورده بود. سلطان عبدالعزیز از آلمان‌ها خواست تا راه‌آهنی میان دو منطقه سخت و صعب‌العبور یعنی اسمد در کنار دریای سیاه و حیدرپاشا که محل شکارگاه سلطان عثمانی بود، احداث کنند. آلمان‌ها این خط را در سال ۱۳۰۸ ق. / ۱۸۹۰ م.، تا آنکارا امتداد دادند. آلمان‌ها به تدریج سیاست راه‌سازی خود را ادامه دادند و با حمایت دولت عثمانی خط راه‌آهن را از دباربکر به دجله و بغداد رساندند. بدین ترتیب خط آاناتولی تکمیل شد. آلمان‌ها خط ازمیر را نیز از فرانسوی‌ها خریدند. بدین ترتیب قدرت بلامنازع راه‌آهن در امپراطوری عثمانی شدند (مکملی، ۱۳۷۹، ص ۹۷-۹۸).

با روی کار آمدن میرزا حسین‌خان سپهسالار، دوره دیگری در عرصه اصلاحات اقتصادی در



ایران آغاز شد. نوگرایان به تدریج در دوره صدارت سپهسالار رشد پیدا کردند و نظرات خود را در مورد ابعاد پیشرفت سیاسی و اقتصادی کشور مطرح کردند. سپهسالار که در اروپا و در خاک عثمانی مناصب سیاسی مختلفی داشت، سعی زیادی کرد تا به نحوی این جریان‌های ترقی‌خواهانه را در ایران رهبری کند. یکی از مباحث مدنظر سپهسالار، مبحث راه‌سازی بود. در دورانی که سپهسالار در عثمانی به‌عنوان سفیر ایران حضور داشت، چند خط راه‌آهن متوالی توسط انگلیسی‌ها و فرانسوی‌ها در حال ساخت بود. سپهسالار که تحت‌تأثیر کارکردهای راه‌آهن قرار داشت، از نفوذ خود بر ناصرالدین‌شاه استفاده کرد و در امتیازنامه رویتر در سال ۱۲۸۹ق. / ۱۸۷۲م. ماده‌ای را گنجانده که در آن، رویتر (Reuter) اجازه داشت راه‌آهنی از دریای خزر به خلیج فارس احداث کند ولی این طرح نیز در نهایت با لغای قرارداد رویتر به فراموشی سپرده شد (استادوخ، ۱۲۸۹ق.، کارتن ۱۴، پرونده ۱۰، شماره سند ۸).

حرکت دیگر ترقی‌خواهان داخلی، ایجاد فضایی مناسب جهت دیدار ناصرالدین‌شاه از اروپا و بازدید از پیشرفت‌های اروپائیان بود. این طرح در آغاز تا حدی با موفقیت همراه بود زیرا اولین سفر اروپائی شاه در سال ۱۲۹۰ق. / ۱۸۷۳م.، تأثیری مهم در تفکرات او بر جای گذاشت. شاه قاجار اولین بار در شهر ساریتسین (Tzaritsin) روسیه سوار قطار شد و به قدری تحت‌تأثیر عملکرد این دستگاه جدید در ارتباطات و حمل‌ونقل قرار گرفت که وقتی در مقابل اعتراض گورچاکف (Gorchakov) صدراعظم روسیه نسبت به امتیاز رویتر قرار گرفت، جمله‌ای را بیان کرد که نشانگر تفکر رو به جلوی شاه قاجار نسبت به مقوله راه بود: «شما می‌دانید که در عصر حاضر امورات دول به قدری ترقی نموده است که دولت ایران بدون راه‌آهن نمی‌تواند زیست نمود». شاه بارها در طول سفرش از اقدامات راه‌سازی شوسه روس‌ها، فرانسوی‌ها و آلمان‌ها دچار تحیر و تعجب شد و با بازدید از کارخانه لوکوموتیوسازی و ریل‌سازی در انگلستان، علاقه خود را بارها برای استفاده از این صنعت جدید ابراز داشت (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۸۹، ص ۹۹-۱۰۰).

سپهسالار از فرصت حضور شاه در اروپا استفاده کرد و با اجازه شاه، مهندسی خیره در راه‌سازی شوسه و پل‌سازی به‌نام کاستگر و مهندس راه‌آهن‌سازی بلژیکی به‌نام بارون دونورمان را به استخدام در آورد و به ایران آورد (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۲۳۲ و ۲۸۶). ولی با بازگشت شاه از اولین سفر اروپائیش، سپهسالار برکنار شد، اوضاع داخلی به ضرر اصلاح‌گرایان و به نفع طبقه سنتی چرخش پیدا کرد و تبعات سنگین قرارداد رویتر، جامعه ایران را نسبت به روند اصلاحات دچار تردید و بدبینی کرد. در عرصه جهانی نیز اختلافات دیرینه روس و انگلستان، آنان را رودرروی هم قرار داده بود و روزنامه‌های اروپائی گزارش‌های مختلفی از سیاست‌های نفوذی این دو قدرت در شرق مخابره می‌کردند.

بعد از عزل سپهسالار، جریان تلاش برای توسعه راه‌سازی وارد مرحله جدیدی شد.



نواندیشان قاجاری شروع به استفاده از ابزارهای مختلف برای آگاهی‌بخشیدن در مورد مزایای راه کردند. نوشتن کتابچه در مورد مزایای راه و راه‌آهن، نوشتن نامه‌های محرمانه از اوضاع جاده و ریل دنیای غرب به شاه قاجار و چاپ مقالات متعدد در مورد راه در روزنامه‌ها، از مهم‌ترین اقدامات این جریان اصلاحی به‌شمار می‌رفت. افرادی همچون میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله، میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله، میرزا محمد کاشف‌السلطنه، محمدحسن‌خان اعتمادالسلطنه و مرتضی قلی‌خان صنیع‌الدوله با نوشتن نامه‌ها و کتابچه‌هایی عملاً به جرگه طرفداران ایجاد راه درآمدند. این افراد با تشریح شرایط کشور، برای ساخت راه و سرمایه‌گذاری لازم برای ایجاد چنین پروژه‌هایی، مباحثی را مطرح کردند. در میان روزنامه‌ها نیز روزنامه‌های اختر و حبل‌المتین بیش از سایر روزنامه‌ها در مورد راه‌سازی در ایران مطلب نوشتند و سعی کردند از تمام ابعاد سیاسی و اقتصادی، ساخت راه را در ایران بررسی کنند. این روزنامه‌ها به تجربه تاریخی غرب به دید یک الگو می‌نگریستند و اعتقاد داشتند رشد و تمدن بدون ایجاد راه در شرق بی‌معناست زیرا معنای حقیقی تمدن، رابطه مستقیمی به «تکمیل وسائط معاونات بشریه» دارد (اختر، س ۹، ش ۲، ص ۴).

نکته جالب در میان افکار اصلاح‌گرایان در مورد راه‌سازی این است که آن‌ها در نیمه اول سلطنت ناصرالدین‌شاه، بر تأسیس راه‌آهن تأکید داشتند و پیشنهادات آن‌ها در مورد شرایط ایجاد راه‌آهن استوار بود ولی بعد از شکست طرح‌های راه‌سازی قاجارها و مشکلات سیاسی بعد از آن، توجه آنان به سمت ساخت راه شوسه تغییر پیدا کرد و مطالب بیشتری در مورد آن نوشته شد. کلیات امر در مورد مشکلات امنیتی، برآوردهای اقتصادی، تحول اجتماعی و اصطلاحات امثال آن که در نوشته‌های آنان وجود دارد، در این زمینه، راه‌آهن و راه شوسه تفاوت چندانی با هم ندارد به‌همین دلیل در نقاط مختلف مقاله این دو مبحث در عقاید روشنفکران در کنار هم تحلیل و بررسی شدند.

مستشارالدوله یکی از منتقدان اوضاع اقتصادی و سیاسی جامعه به‌شمار می‌رفت، سعی کرد به‌طور غیرمستقیم، شاه را تشویق به انجام طرح‌های راه‌سازی کند. آثار قلمی و فکری او در مورد راه‌سازی به دو بخش حمایت از راه‌آهن و حمایت از راه شوسه تقسیم می‌شود. در آغاز فعالیت‌های جناح اصلاح‌گر، مستشارالدوله بیش از سایر روشنفکران، مقوله راه‌سازی را دنبال می‌کرد. او تأکید زیادی به راه‌اندازی هرچه سریعتر راه در ایران داشت و استدلال می‌کرد در عرض سه سال با برنامه‌های منظم می‌توان کشوری آباد و مترقی داشت و کشور به گفته او به گلستان تبدیل شود (آدمیت، ۱۳۴۰، ص ۱۸۳-۱۸۴).

عملگرایی مستشارالدوله بیشتر از روشنفکران هم‌عصر خود بود به‌طوری‌که مدام با سفر به نقاط مختلف کشور، با گروه‌های اجتماعی مختلف در مورد مزایای راه صحبت می‌کرد و آن‌ها



را به حمایت مادی و معنوی از احداث راه چه در بخش شوسه و چه در بخش راه‌آهن جلب می‌کرد. او زمانی که ژنرال کنسولی ایران در تفلیس بود، با محمودخان ناصرالملک وزیر مختار سابق ایران در لندن و حسنعلی‌خان گروسی وزیر مختار ایران در پاریس، اتحادنامه‌ای را امضا کرد که آنان را ملزم می‌کرد در راه توسعه کشور به‌خصوص توسعه راه در ایران بکوشند. ده سال بعد در سال ۱۲۹۱ق. / ۱۸۷۴م، این اتحاد با پیوستن میرزا محمدخان مجدالملک و پسرش میرزا علی‌خان امین‌الملک، به اتحاد پنجگانه تبدیل شد.

جدیدت مستشارالدوله برای ایجاد راه، او را واداشت تا دست به تألیف چند لایحه راه‌سازی بزند. تألیف «کتابچه بنفش»، «کتابچه قرمز» و «لایحه در باب راه‌آهن خراسان» از مهم‌ترین تألیفات او در باب راه‌سازی به‌شمار می‌روند. کتابچه بنفش در سال ۱۲۸۶ق. / ۱۸۶۹م، نوشته شد که در آن مستشارالدوله به دولت پیشنهاد می‌کند استخراج معدن زغال‌سنگ در غرب کشور و همچنین ساخت راه را به شرکت‌های خارجی واگذار کند (خطی). مستشارالدوله، یوسف‌خان، ۱۲۸۶ق.، «کتابچه بنفش»، کتابخانه ملی ملک، کد دستیابی ۴۳۰۸، برگ ۲-۶). طرح دوم مستشارالدوله در همان سال ۱۲۸۶ق. / ۱۸۶۹م. نوشته شد و به «کتابچه قرمز» معروف گشت. مستشارالدوله در این طرح، به دولت پیشنهاد داد راه‌آه‌نی از تهران به قم ساخته شود (استادوخ، ۱۲۸۶ق.، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۳۹/۳). این طرح که در نوع خود تا آن زمان بی‌مانند بود، در مورد ساخت راهی صحبت می‌کرد که در آن پیش‌بینی شده بود با فراهم کردن سرمایه‌ای، مقدمات ساخت راه از تهران به قم آماده شود و در آینده این راه به نقاط دیگر کشور امتداد پیدا کند (استادوخ، ۱۲۸۶ق.، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۴۳؛ استادوخ، ۱۲۸۶ق.، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۵۱). بزرگترین مشکل دولت در آن زمان، عدم وجود سرمایه لازم و تخصص راه‌سازی در میان ایرانیان است. مستشار در این کتابچه برای هر دو مشکل، راهکارهایی را ارائه داد. وی با سفر به قم و تعیین دقیق مسافت، ثبت ایستگاه‌های بین‌راهی، ثبت دقیق تعداد زوار و تجار و مسافران در حرکت بین تهران و قم و تعیین میزان کالاهای مبادله‌ای میان دو شهر، پیشنهاد داد تا دولت، سرمایه مقدماتی را از میان سرمایه‌داران داخلی فراهم کند و بعد از اتمام راه، با بستن مالیات راهداری، سرمایه صرف شده و سود آن را در عرض فقط چند سال بازپس بگیرد و بدین ترتیب، راه‌های دیگر را توسعه و گسترش دهد. در مورد عدم تخصص ایرانیان در امر راه‌سازی نیز مستشارالدوله پیشنهاد کرد شرکتی خارجی امتیاز این راه را از تهران به حرم عبدالعظیم و سپس قم بر عهده بگیرد تا راه با سرمایه ایرانی و تخصص خارجی ساخته شود (استادوخ، ۱۲۸۶ق.، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۱۳). کتابچه دیگر مستشارالدوله، «لایحه در باب راه‌آهن خراسان» است. این لایحه به‌مانند لایحه راه تهران به قم تألیف شده بود ولی به‌وضوح در آن، رشد تفکر راه‌سازی را می‌توان دید.



دیدگاه و آمارهای مستشارالدوله در این لایحه بسیار دقیق‌تر شده بود و جوانب دیگری که در لایحه قم رعایت نشده بود، در لایحه مشهد تدوین گشته بود. او در این لایحه به شاه قاجار پیشنهاد می‌کند تا راه‌آهنی از تهران به خراسان ساخته و از آنجا شاخه‌های دیگر راه به نقاط دیگر از جمله دریای خزر متصل شود (خطی. مستشارالدوله، یوسف‌خان، ۱۲۹۱ق.، «لایحه در باب راه‌آهن خراسان»، شماره بازیابی کتابخانه ملی ۵۹۸۹-۶، برگ ۲-۴).

یکی دیگر از ترقی‌خواهان دوره قاجار که در مورد راه نظرات شفاف و دقیقی داشت، میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله بود. او که سال‌ها در اروپا مناصب مهم سیاسی به نمایندگی از ایران داشت، از نزدیک با پیشرفت کشورهای اروپائی آشنایی بود و سعی می‌کرد با نوشته‌های خود، اصلاحاتی در ساختار سیاسی و اقتصادی ایران به‌وجود آورد. مقوله راه‌سازی یکی از اساسی‌ترین نکاتی است که ملکم‌خان بر آن تأکید می‌کرد و با مثال از تجربه تاریخی دنیای خارج، سعی داشت نشان دهد میزان توسعه و رشد آن‌ها، رابطه مستقیمی با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل آن‌ها دارد. او معتقد بود در دوره ناصرالدین‌شاه قوانین و چارچوب‌های بین‌المللی به‌سرعت در حال تغییر و تحول هستند و دولت ایران نباید در گیرودار تفکرات دوران فتحعلی‌شاه و ماقبل آن گرفتار بماند «دیگر نمی‌توان گفت که ملک، ملک من است دلم می‌خواهد بارم را با شتر حمل نمایم ... بلی و صدبار بلی در عهد خاقان مغفور دول خارجه هیچ حق نداشتند که چنین حرف‌ها بزنند اما چه کنیم که در این سی سال، ترقی دنیا شرایط زندگی دول را به کلی زیر و رو کرده است» (ملکم‌خان، ۱۳۸۹، ص ۴۰-۴۱)؛ بلکه دولت باید با ایجاد زمینه‌های راه‌سازی در کشور، از جمله تأسیس بانک، قرضه و امتیاز به کشورهای خارجی، شرایط سرمایه‌گذاری و ایجاد راه را مهیا کند.

ملکم کلیات ساخت راه را در زیرمجموعه‌های امنیت، سیاست خارجی، اقتصاد و رشد اجتماعی بررسی می‌کرد و در مکاتبات خود با درباریان و شاه قاجار، بارها از عجله و شتاب بیشتر در مقوله راه‌سازی سخن می‌گفت: «اولیای دولت باید این فقره را مسلم بدانند که نصف شب [هم اگر] هست در ایران راه‌آهن باید ساخته شود؛ اگر بزرگان ایران بگویند ما راه‌آهن لازم نداریم عدم لزوم ایشان از برای منع راه‌آهن کافی نیست. دنیا راه‌آهن را لازم دارد و دنیا خواه برهان انگلیس و خواه به زور روس به ایران خواهد گفت اگر شما راه‌آهن لازم ندارید ما که روس و انگلیس هستیم لازم داریم» (میرزاملکم، ۱۳۸۹؛ ص ۶۹). ملکم به‌هیچ‌وجه منکر مشکلات سیاسی حاصل از ایجاد راه نبود بلکه معایب نداشتن راه را بر معایب داشتن آن ترجیح می‌داد. توسعه اقتصادی از اصلی‌ترین طرح‌های ملکم بود و او رشد اقتصادی جامعه را واجب‌تر از همه کارها می‌دانست زیرا به‌نظر وی، فقر ایران، خرابی ایران، مغلوبیت ایران، بدبختی بزرگ ایران و صد نوع معایب دیگر از نداشتن راه بود. او صرفاً دولت را ملزم به ساختن راه نمی‌کرد



بلکه راهکارهایی نیز نشان می‌داد. او معتقد بود اول باید وام مناسبی از کشورهای اروپایی گرفته شود و آن را در بخش راهسازی صرف کرد. بدین ترتیب با ایجاد راه و بستن مالیات و حق راهداری، هم هزینه‌ها به خزانه دولت بازخواهد گشت و هم دولت با پس‌دادن قرضه، توان این را خواهد داشت تا با درآمدهای بیشتر راه بیشتری بسازد (ملک‌خان، بی‌تا، ص ۱۶).

محمد کاشف‌السلطنه یکی دیگر از رجال پرنفوذ دوره قاجار بود که دو رساله امور راهسازی نوشت. رساله اول او به نام «تغییرات و ترقیات در وضع و حرکت و مسافرت و حمل اشیاء و فواید راه‌آهن» می‌باشد که در سال ۱۳۰۶ق/۱۸۸۹م. در فرانسه نوشته شد و رساله دوم او «حیات و ممات» نام داشت که در سال ۱۳۴۰ق/۱۹۲۲م. به چاپ رسید. رسالات او از اولین رساله‌هایی است که فقط مبحث راهسازی را دربرمی‌گیرد و نقشه جامعی در مورد راهسازی در آن‌ها وجود دارد. کاشف‌السلطنه که مجری احداث زمین‌های کشاورزی چای بزرگ در شمال ایران بود و مدت‌ها در هندوستان و اروپا زندگی کرده بود، به‌طور جد مبنای توسعه راه در ایران را دنبال می‌کرد. او به مانند ملک‌خان یک فرد سیاسی به تمام معنا نبود بلکه تاجری قدرتمند و تحصیل کرده به‌شمار می‌رفت به همین دلیل نگاه او به مقوله راهسازی، نگاهی اقتصادی و تجاری بود به‌همین جهت، تأکید کاشف‌السلطنه بر استفاده تجاری و اقتصادی از راه است.

کاشف‌السلطنه مزایای راهسازی را مورد کندوکاو قرار داد و در مورد نحوه سرمایه‌گذاری، امکانات جاده‌سازی، تأثیر جاده بر رشد اقتصادی و کشاورزی و حتی نحوه درآمدزایی از جاده نیز بحث کرده است. تأکید وی بر استفاده از سرمایه‌های داخلی بود تا حدی که برای تحقق آرزوهای خود و به تحرک واداشتن طبقه سنتی مخالف راهسازی، عناوینی همچون غیرت دینی و مبارزه با استعمار را به کرات به کار می‌برد (کاشف‌السلطنه، ۱۳۷۳، ص ۸-۱۱).

نکته جالب در مورد این ترقی‌خواه دوره قاجار، تأکید او بر ایجاد راه شوسه در کنار راه‌آهن است. در رساله «تغییرات و ترقیات» که در بحبویه تلاش روشنفکران برای تأسیس راه‌آهن نوشته شده است، روی راه‌آهن تأکید زیادی شده است و کاشف‌السلطنه از آن تحت عنوان «گنج سعادت» نام برده است ولی وقتی وی رساله دوم را در اواخر دوره قاجار می‌نویسد، راه شوسه را نیز به‌عنوان یکی از ابزارهای توسعه در نظر می‌گیرد و بر آن تأکید می‌کند (کاشف‌السلطنه، ۱۳۷۳، ص ۱۱). این امر نشان از تحول دیدگاه‌های روشنفکران براساس سیر تاریخی رویدادها دارد. یعنی در سال ۱۳۴۰ق/۱۹۲۲م. دوره‌ای است که در ایران راه‌آهنی ساخته نشده است و با توافق روسیه و انگلستان بر سر نساختن راه‌آهن در ایران، دولت در یک بن‌بست سیاسی محض دچار شده است و از طرفی دیگر با ساخت چند شاهراه شوسه در کشور، آثار مفید راه، خود را نمایان کرده است. بنابراین، روشنفکران از جمله کاشف‌السلطنه با توجه به مقتضیات زمانی، به راه شوسه ابراز علاقه کردند. با این همه، تأکید کاشف‌السلطنه



بر ایجاد راه آهن است و نظریات خود را مجدداً در مورد نحوه ایجاد راه بیان می کند. او اعتقاد داشت ایران از ثروتمندترین کشورهای دنیاست و اگر چندین خط راه آهن در آن ساخته می شد، در میان کشورهای دیگر، اعتبار و عظمت از دست رفته را به دست می آورد (کاشف السلطنه، ۱۳۷۳، ص ۸).

محمدحسن خان اعتمادالسلطنه در دسته روشنفکرانی قرار می گیرد که برخلاف دیگران، از نزدیک با دربار مرادات داشت و بیشتر با گفت و گوهای سری دربار قاجار آشنا بود. اعتمادالسلطنه راه شوسه را به جای راه آهن مورد حمایت قرار می داد و قوانینی نیز در این راستا تألیف کرد (خطی. اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۰۷ق)، «قانون تسهیل ساختن طرق و شوارع»، کتابخانه آستان قدس رضوی مشهد، شماره بازیابی ۴۳۸۰، شماره مدرک ۵۹۷ الف ۶۲۵/۷-۱۱۱۱-۱۱۰۹).

یکی دیگر از روشنفکران که نسبت به مابقی متأخرتر بود، مرتضی قلی خان صنیع الدوله بود که از روشنفکران اواخر دوره ناصری و یکی فعالان سیاسی دوره مشروطه به شمار می آید. او از ایجاد راه آهن تحت عنوان «راه نجات» یاد می کرد و رساله هایی نیز در این مورد تألیف کرد. صنیع الدوله، ساختن راه را از وظایف دولت می شمرد و دولت را تشویق می کند برای آسایش رفاه و هزینه کمتر حمل و نقل راه بسازد. او اعتقاد داشت ساختن راه واجب تر از ایجاد امنیت است و اگر امنیت باشد و راه نباشد، مردم به واسطه نادانی و بی خبری در جهالت باقی خواهند ماند. او تا بدان جا پیش می رود که چهار چیز را برای مردم از واجبات می داند قوه نظمی و حریبه، قوه قضائی، قوه آموزش و پرورش و ساختن راه (صنیع الدوله، ۱۳۶۳، ص ۹-۲۳؛ ترسکینسکی، ۱۳۲۶، ص ۸).

با تمام این اوصاف، راه سازی در ایران دارای موانع جدی نیز بود به همین دلیل و با توجه به این محدودیت ها، میان روشنفکران بر سر اولویت بندی ساخت راه آهن و یا راه شوسه، اختلاف رأی حاکم بود. ایران حتی به اندازه یک متر نیز راه آهن نداشت و اطلاعات جسته و گریخته ای در مورد ساخت راه آهن در بین سیاستمداران و روشنفکران در میان بود. در مورد راه شوسه جدید نیز ایرانیان اطلاعات کافی نداشتند و همان سبک سنتی ساخت راه با کمی نوآوری بومی از دوره صفویه به یادگار مانده بود. هرچند در دوره صفویه اقداماتی برای سنگ فرش کردن راه اصفهان به شمال و مشهد انجام شده بود، ولی راه شوسه ای به معنای واقعی و با علم نوین در ایران ساخته نشده بود. روشنفکران در آغاز، تمرکز خود را روی مباحث راه آهن قرار داده بودند و قوانین، مزایا، معایب، موقعیت جغرافیایی و بسیاری از مسائل دیگر راه آهن را در قالب تئوری مطرح کرده بودند، ولی در مورد راه شوسه اینگونه نبود و به جز رساله کوتاه اعتمادالسلطنه، قوانین و مقرراتی برای آن در نظر گرفته نشده بود.



طرفداران راه شوسه اعتقاد داشتند ایجاد راه‌آهن از لحاظ اقتصادی، سیاسی و جغرافیایی برای ایران در حال حاضر مفید نیست زیرا از لحاظ اقتصادی، ساخت راه‌آهن هزینه بسیار زیادی می‌خواهد که از بنیه مالی کشور خارج است، نقاط محدودی را به هم متصل می‌کند و بدین ترتیب باید تعداد زیادی راه‌آهن ساخت. از لحاظ جغرافیایی، ایران در شمال و جنوب دارای رودخانه‌های فصلی و کوه‌های صعب‌العبور است که ایجاد راه‌آهن در چنین مکان جغرافیایی احتیاج به تخصص و هزینه بالایی داشت. درحالی‌که راه شوسه اولاً تعداد مکان‌هایی که به هم متصل می‌کرد زیاد بود، هزینه ساخت آن هم کمتر بود و بیشتر در دسترس عموم قرار داشت، سریع‌تر ساخته می‌شد، مشکلات و پیچیدگی راه‌آهن را نداشت، تخصص راه‌آهن را نمی‌خواست و هزینه ساخت کمتری می‌خواست (ترسکینسکی، ۱۳۲۶، ص ۲-۳). آن‌ها منکر اهمیت راه‌آهن نبودند بلکه اعتقاد داشتند اول باید راه شوسه ساخته شود بعد راه‌آهن.

احتیاج به تعریف چارچوب کلی شرایط و قوانین راه شوسه، محمدحسن خان اعتمادالسلطنه را بر آن داشت تا قوانینی برای راه شوسه بنویسد. اعتمادالسلطنه که از رجال پرنفوذ عصر ناصری بود و در جریانات گفت‌وگوهای دربار قرار داشت، بهترین راه‌حل برای شرایط آن‌گونه ایران را راه شوسه می‌دانست. در حقیقت اعتمادالسلطنه بازگوکننده تفکر محافظه‌کار دربار دوره قاجار است. نکاتی در این نوشته اعتمادالسلطنه وجود دارد که مرزبندی تفکرات دربار قاجار را بازگو می‌کند. او در این رساله تأکید می‌کند ساخت راه شوسه چه از لحاظ اقتصادی و چه از لحاظ سیاسی بسیار بهتر از هرگونه راه دیگری است و سرعت ساخت و بهره‌برداری از آن نیز بیشتر است (اعتمادالسلطنه، ۱۲۹۷ق، ص ۱۰۸۴-۱۱۱۱).

با توجه به تمام مشکلات داخلی و خارجی که رودرروی ساخت راه در ایران وجود داشت، منورالفرکان دست‌به‌کار شدند و برای برطرف کردن مشکلات طرح‌هایی را ارائه دادند. نگرانی اول دولت قاجار، عدم وجود سرمایه لازم برای ایجاد راه بود که دولت را ناچار می‌کرد با شرکت‌های خارجی قرارداد امضاء کند و بدین ترتیب دست قدرت‌ها برای نفوذ در ایران باز می‌شد. دولت قاجار درست استدلال می‌کرد زیرا سرمایه‌داری و سرمایه‌گذاری در دنیای قرن نوزدهم میلادی، به معنای نفوذ سیاسی نیز بود و این دو با یکدیگر رابطه مستقیمی داشتند و یک پیوند ناگسستنی میان مسئله راه‌سازی و مناسبات خارجی برقرار بود. در سیاست خارجی دولت‌های غربی، جدا دانستن بحث اقتصادی و سیاسی امری غیرممکن بود. این امر در نطق بالفور در پارلمان انگلستان به وضوح دیده می‌شود و نشان از سیاست‌های انگلستان در راه‌سازی در شرق و مزایای سیاسی و اقتصادی راه داشت. بالفور^۱ می‌گفت: «بسیار مشکل است که بتوان اقدامات و پروژه‌های اقتصادی را از تأثیرات و نتایجی که در سیاست می‌کند، تفکیک کرد» (فرامزی، ۱۳۴۶، ص ۵۱).

1. Balfour



با توجه به ساختار سنتی اقتصاد ایران و عدم شکل‌گیری نظام سرمایه‌داری مبتنی بر قانون در کشور، هرگونه سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت و بلندمدت در بخش‌های صنعت و کشاورزی با خطرپذیری زیادی برای سرمایه‌داران همراه بود. به‌همین جهت سرمایه‌گذارانی که قصد ورود به سرمایه‌گذاری در بخش صنعتی همچون راه‌سازی داشتند، بسیار با احتیاط عمل می‌کردند. مشکلی که سر راه رویتر ایجاد شده بود آنان را بیش از پیش محتاط می‌کرد. بنابراین آن‌ها ناچار بودند با همکاری سفارت دولت متبوع خود، کاملاً هماهنگ باشند تا در صورت هرگونه زیان، بتوانند زیان خود را به‌وسیله فشار سیاسی بر دولت ایران جبران کنند. از طرف دیگر، به‌دلیل عدم سودآوری در بخش راه‌سازی ایران، دولت‌های خارجی کمک‌های مالی زیادی به اتباع خود می‌کردند تا با ایجاد راه‌سازی در ایران، مقاصد سیاسی و تجاری خود را پیش ببرند. این حمایت دولت‌ها از شرکت‌های کشورهای خود، دولت قاچار را نگران می‌کرد به‌همین دلیل نسبت به این شرکت‌ها بدبین بود. سیاست‌مداران سنتی از یک طرف ورود هرگونه شرکت خارجی را به داخل ایران خطرناک جلوه می‌دادند و از طرف دیگر برای خروج از این خمودگی اقتصادی راهکاری ارائه نمی‌دادند. یکی از افرادی که به‌شدت مخالف حضور سرمایه‌داران غربی در کشور بود، میرزا سعیدخان مؤتمن‌الملک، وزیر امور خارجه، بود. او در نامه‌ای به مستشارالدوله مخالفت خود را برای حضور خارجی‌ها در ایران بیان کرد و نوشت: «تا حال مکرر از کمپانی‌های فرنگستان به صرافت کشیدن راه‌آهن در خاک دولت علیه افتاده‌اند. یکی از سنگینی تکالیف آن‌ها، و یکی به ملاحظه اینکه دخالت تبعه خارجه در امور داخله مایه مرارت کلی برای دولت بشود، مقدور نشد» (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۴۰). مخالفان سنتی بهانه می‌آوردند که شرکت‌های خارجی بدون ضمانت اجرایی حاضر به سرمایه‌گذاری در بخش راه نیستند. آن‌ها چند شرکت انگلیسی و آمریکایی را مثال می‌زدند که طرح راه‌آهن آن‌ها به‌جایی نرسید چون دولت قادر به دادن ضمانت سود نبود. این افراد می‌ترسیدند که اگر دولت ضمانت اجرایی بدهد ناچار خواهد بود زیان شرکت‌ها را با هزینه خود جبران کند و این به‌معنای درگیری بیشتر با کشورهای غربی بود. بنابراین ترجیح می‌دادند دولت خود را درگیر چنین امتیازاتی نکند (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۴۱).

اما روشنفکران این رویه را درست نمی‌دانستند و معتقد به حرکت و فعالیت بیشتری در این عرصه بودند. آن‌ها ساخت راه را از وظایف دولت می‌دانستند و تحلیل می‌کردند کشوری که راه ندارد، ثروت ندارد، امنیت ندارد و رشد نخواهد کرد و برای اصلاح تمام امور کشور باید راه داشت. (استادوخ، ۱۲۸۷ق، کارت ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۵). با توجه به این نگرانی‌های دولت قاچار، روشنفکران سعی داشتند با ارائه طرح‌هایی به این نگرانی‌ها خاتمه بدهند. این طرح‌ها به سه دسته عمده «همکاری همه‌جانبه با شرکت‌های خارجی»، «همکاری همه‌جانبه



با سرمایه‌داران داخلی» و «تلفیق سرمایه داخلی با خارجی» قابل‌تقسیم هستند. البته این تقسیم‌بندی به معنای قرارگرفتن هر روشنفکری در قالب خاصی نیست زیرا در بسیاری موارد نظرات این ترقی‌خواهان با یکدیگر مشترک و یا متفاوت است. بلکه منظور در اینجا قرار دادن تفکرات نزدیک به هم در یک چارچوب مطالعاتی است.

گروهی از روشنفکران، چاره‌ای جز همکاری با شرکت‌ها و دولت‌های خارجی نمی‌دیدند و معتقد بودند باید وارد گفت‌وگوهای مفید با دولت‌ها و شرکت‌های راه‌سازی شد. «امتیازات به کمپانی خارجه ... هر کار و هر خطی که بکنند صد مرتبه بهتر از آن خواهد بود که مثل ایام سابق بیکار بنشینیم» (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۳۶). آن‌ها در مقابل حالت انفعالی دربار قاجار، کشورهای دیگر جهان از جمله چین، هند، عثمانی و مصر را به‌عنوان نمونه مطرح می‌کردند که با سرمایه شرکت‌های خارجی به سرعت در حال راه‌سازی و رشد هستند و استدلال می‌کردند که نه تنها راه‌سازی به این سبک به ضرر منافع کشور نیست، بلکه اعتقاد داشتند تسریع در راه‌سازی می‌تواند با تقویت بنیه اقتصادی و در نهایت نظامی و سیاسی دولت، از نفوذ قدرت‌های خارجی به داخل کشور ممانعت کند. یکی از این روشنفکران، ملکم‌خان بود که صریحاً بر سیاست‌های انفعالی شاه می‌تاخت و منتقد اساسی نگرانی‌های سیاسی و امنیتی ایجاد راه بود. او معتقد بود تفکرات کهن دیگر با تحولات سیاسی جهان مطابق نیست و عدم ساخت راه به‌هیچ‌وجه به معنای جلوگیری از تسلط سیاسی قدرت‌های غربی نیست بنابراین نباید منافع اقتصادی و توسعه کشور را قربانی کهنه‌پرستی و تحجر سیاسی کرد (ملکم‌خان، بی‌تا، ص ۴۹-۵۰).

بیست و پنج سال قبل از این یکی از وزرای بزرگ ایران می‌گفت راه گیلان را نباید ساخت که مبادا لشکر روس از آن راه داخل ایران بشود. عقلای ما مدت‌ها تدبیر کردند که روس‌ها در آشورا [آشوراده] بیمارخانه نسازند سال‌ها اهتمام کردند که در بندر [آشوراده]، جز از چند تخته پاره اسکله ساخته نشود. این تدابیر طفلانه کدام اقدامات پوپلیتیک روس را توانست یک دفعه به تأخیر بیندازد؟... هنوز جمعی بر این عقیده هستند که اگر دهنه مرداب انزلی را لجن پر نگاه بدارند، دولت روس برای تسخیر گیلان معطل ماند. ننگ باشد که ما خلق ایران در این عهد هنوز گرفتار این نوع عقاید باشیم. (ملکم‌خان، بی‌تا، ص ۴۹-۵۰)

روشنفکران اعتقاد داشتند دولت‌های بیگانه بسیار قدرتمندتر از آن هستند که صرفاً به راه وابسته باشند و نبود راه در ایران مانعی جدی جهت جلوگیری از حمله آنان شود. آنان مصر را به‌عنوان یک مثال مطرح کردند که وقتی در انگلستان تصمیم گرفته شد آن را فتح کنند دیگر مسئله راه مطرح نبود و به سرعت با قوای نظامی خود آن را به تصرف خود درآوردند (ملکم‌خان، بی‌تا، ص ۵۰). ترقی‌خواهان برای نگرانی‌های سیاسی نیز راه‌حل ارائه دادند. آن‌ها



معتقد بودند دولت با تقویت قوای نظامی، باید از حالت دفاعی به حالت تهاجمی تبدیل شود. در این صورت نه تنها راه به ضرر کشور نیست، بلکه دولت با استفاده از این راه می‌تواند نظم را در کشور تقویت کند، قبایل شورشی را سرکوب کند، تحرکات ارتش خود را بهبود ببخشد، در مقابل هجوم خارجی سریعتر عمل کند و در نهایت اقتصاد و سیاست را به هم پیوند دهد (ملکم‌خان، بی‌تا، ص ۵۱).

این گروه از روشنفکران، طرح اجرای راه‌سازی توسط رجال و سرمایه‌داران داخلی را شکست خورده می‌دانستند زیرا معتقد بودند در بین رجال و سرمایه‌داران داخلی، سرمایه، تجربه، تخصص و مهارت لازم برای ایجاد چنین طرح‌های عظیمی وجود ندارد. تفکر غالب در بین این اندیشمندان این بود که راه‌سازی دارای مشکلات فنی و اقتصادی زیادی است و اجرای آن توسط نیروهای داخلی غیرممکن است. ساخت هر راه احتیاج به منابع اولیه از جمله آهن، زغال‌سنگ، چوب مناسب، مهندسان متخصص، نقشه‌کش‌های ماهر، مدیریت منابع و زمان و سرمایه عظیم دارد. به‌زعم اندیشمندان این گروه، مواد اولیه طبیعی در ایران به‌وفور وجود داشت ولی استخراج و فعال کردن معادن آن‌ها را برای مدت طولانی غیرقابل استفاده بود و ایران این تخصص را برای استخراج آهن و زغال‌سنگ برای ساخت‌وساز در راه‌سازی نداشت (کاشف‌السلطنه، ۱۳۷۳، ص ۸۴). واقعیت امر نیز چنین می‌نمود و توانایی لازم برای تولید ابزارآلات داخلی در ایران وجود نداشت و باید این وسایل از خارج خریداری می‌شد. در خرید این ابزارها نیز دولت ایران با مشکلاتی مواجه بود زیرا اگر امتیاز راهی به شرکت‌های غیر روسی می‌داد، روسیه از عبور این ملزومات از طریق خاک خود ممانعت می‌کرد (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۷۸۹) و بالعکس اگر انگلیسی‌ها در گرفتن امتیاز ناکام بودند، همین مشکل را در مرزهای جنوبی ایران برای شرکت‌های روسی ایجاد می‌کردند.

در نهایت روشنفکران طرفدار همکاری با شرکت‌های خارجی پیشنهاد کردند به‌منظور جلوگیری از نفوذ قدرت‌های خارجی و کاهش خطرات سیاسی و نظامی، ساخت هر نوع راهی به شرکت‌هایی داده شود که خطری برای ایران به‌دنبال نداشته باشد. کشورهای بلژیک، آلمان، ایتالیا و اتریش از مهم‌ترین و کارآمدترین کشورهایی بودند که مورد توجه این دسته از روشنفکران قرار داشتند. کاشف‌السلطنه از افرادی بود که واگذاری امتیاز راه به کشوری سوم را مدنظر قرار داده بود. کاشف‌السلطنه با نوشتن نامه‌ای محرمانه به صدراعظم وقت، میرزا علی‌اصغر خان امین‌السلطان، تنها راه حل خروج از وضعیت نابسامان راه‌سازی در ایران را کشور آلمان معرفی کرد. او در نامه‌اش ذکر کرد: «امروزه راه آنجایی که از برای دولت ایران با هزاران اشکال و موانع باقی مانده است فقط کشیدن راه آهن داخله است یعنی بدون مداخله شرکت دولتین روس و انگلیس. و اگر کمپانی خارجه یک وجب از خاک ایران [را] راه آهن بکشد،



به کلی باید تسلیم و طوق رعیتی ابدی او را به گردن رضا و تسلیم بیندازیم ... باید حمایت پولیتیک و سرمایه خارجی بر سر این مقدمه حاصل نماییم و آن از طریق استقراض از یکی از دول معظمه غیرمجاور حاصل خواهد شد» (کاظمی، ۱۳۷۲، ص ۲۱۹-۲۲۰).

کاشف‌السلطنه عملیات عمرانی راه‌سازی آلمان‌ها را در عثمانی مثال زد که تا چه حد موفقیت‌آمیز بوده است. از نظر او با ورود شرکت‌های راه‌سازی آلمانی به ایران، از نظر سیاسی دولت می‌تواند اتحادی سه‌گانه با آلمان و عثمانی داشته باشد و هم در مقابل روسیه و انگلستان امتیازی ندهد (کاظمی، ۱۳۷۲، ص ۲۱۸-۲۲۱).

گروهی دیگر از ترقی‌خواهانی که تنها راه‌حل این نگرانی را استفاده از سرمایه داخلی می‌دانستند، با استدلال‌های گروه خواهان همکاری با شرکت‌های خارجی، موافق نبودند و حتی در مواردی آن‌ها را بیگانه‌پرست و اجراکننده مقاصد اروپائیان می‌دانستند. این گروه جدا از مسائل سیاسی، تکیه‌گفتمان خود را روی تجارت و اقتصاد متمرکز می‌کردند و معتقد بودند راه نه‌تنها در شرایط کنونی اقتصادی ایران، به‌نفع جامعه ایرانی نیست بلکه به‌سرعت کشور را به زیر سلطه تجاری کشورهای دیگر در خواهد آورد. آن‌ها وضعیت عثمانی را مثال می‌زدند که اعمال نفوذ قدرت‌های خارجی در لوای شرکت‌هایشان، چه زیان‌هایی را متوجه دستگاه سیاسی و اقتصادی ترکان کرده است. آنان همچنین اعتقاد داشتند «هرگاه امتیاز ساخت راه‌آهن به تبعه خارجه داده شود نساختن آن به‌مراتب بهتر از ساختن است» (اختر، ش ۱۰، ص ۵-۶). به‌همین منظور آن‌ها پیشنهاد دادند که سرمایه لازم برای ایجاد راه‌آهن به‌وسیله تجار ثروتمند داخلی تأمین شود و آن‌ها با ایجاد تجارت خانه‌هایی به‌صورت سهامی، سرمایه لازم برای ساخت راه را تأمین کنند تا بدین ترتیب، دست هرگونه شرکت و دولت خارجی به داخل کشور کوتاه شود. آن‌ها در این خصوص، ژاپن را مثال می‌زدند که با ایجاد شرایط اجتماعی، جمع سرمایه صورت گرفته و اقتصاد تولیدی توسط سرمایه‌داران داخلی ژاپن به راه افتاده بود. این گروه از روشنفکران قصد داشتند با پیوند طبقه تجار سنتی به سرمایه‌گذاری جدید در بخش صنعت، یک تحول اقتصادی در جامعه ایجاد کنند.

سرمایه‌داران نیز به سود تجاری حاصل از ایجاد چنین راه‌هایی چشم دوخته بودند و حاضر بودند با توجه به تبلیغاتی که از مزایای ایجاد راه در جریان بود، به سود قابل‌توجهی برسند. به‌همین منظور تلاش‌هایی جدی برای جذب سرمایه از سرمایه‌داران داخلی نیز رخ داد. به‌طور مثال تلاشی جدی برای جمع‌آوری سرمایه برای تشکیل کمپانی راه شوسه اواجق به قزوین انجام شد که در آن، تجار ثروتمند تبریز سهم زیادی خریداری کردند (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۲۹-۳۳۰).

گروه سوم از روشنفکران معتقد بودند باید هم از قدرت شرکت‌های خارجی استفاده کرد و

هم از سرمایه‌داران داخلی نهایت استفاده را برد. آن‌ها تحلیل می‌کردند هزینه انتقال ملزومات اولیه راه‌سازی به داخل ایران گران تمام می‌شود به همین منظور می‌توان با اکتشافات معدنی مانند معادن آهن، زمین‌های ساخت راه‌آهن را به وسیله شرکت‌های خارجی فراهم نمود (خطی). مستشارالدوله، یوسف‌خان (۱۲۸۶ق.)، «کتابچه بنفش»، کتابخانه ملی ملک، کد دستیابی ۴۳۰۸، برگ ۴-۷). مستشارالدوله از طرفداران این دیدگاه بود. او در سال ۱۲۸۶ق./۱۸۶۹م، با نوشتن «کتابچه بنفش»، پیشنهاد واگذاری معدن زغال‌سنگ در غرب کشور را به کمپانی‌های خارجی داد. وی در کنار این امتیاز، پیشنهاد کرد که برای توسعه کار شرکت، دولت امتیاز ساخت راه‌آهنی نیز در آن منطقه به کمپانی خارجی بدهد تا با سرعت بیشتری کار کند و منافع بیشتری عاید کشور گرداند. ظاهر این رساله مبحث استخراج زغال‌سنگ است ولی فقط در حد یک صفحه به این مبحث پرداخته شده است و مابقی چهار صفحه کتابچه در مورد شرایط ساخت، نگهداری، مزایا، معایب و مصالح راه‌آهن است. ادبیات انتقادی محافظه‌کارانه منحصر به فرد مستشارالدوله در رسائل دیگرش، نشان می‌دهد که وی در اصل قصد داشت با این رساله نقاط قوت و ضعف راه‌آهن را به شاه گوشزد کند و بحث زغال‌سنگ یک مسئله فرعی بود.

مستشارالدوله از اولین کسانی بود که یک چارچوب کلی برای قراردادهای راه‌آهن تعریف کرد. او در رساله خود تمام مزیت‌هایی که امکان داشت در یک قرارداد عادلانه نصیب ایران شود را ذکر کرد و در مقابل شرایطی را آورد که به وسیله آن می‌شد شرکت‌های غربی را تشویق به سرمایه‌گذاری در راه‌آهن ایران کرد. مستشارالدوله در رساله بنفش، سعی کرد چالش‌های فنی، اقتصادی و حقوقی بین دولت و شرکت‌های خارجی را در یک قرارداد متناسب سازماندهی کند (خطی). مستشارالدوله، یوسف‌خان (۱۲۸۶ق.)، «کتابچه بنفش»، کتابخانه ملی ملک، کد دستیابی ۴۳۰۸، برگ ۲-۵).

مستشارالدوله نگرانی‌های حاصل از حضور شرکت‌های خارجی در ایران را قبول نداشت و در مقابل سنت‌گرایان به قانون استناد می‌کرد و استدلال می‌کرد اگر قانون در کشور باشد این شرکت‌ها نه تنها به ضرر کشور نخواهند بود بلکه باعث رونق اقتصادی نیز خواهند شد «اما با عدم قانون وجود یک نفر تبعه خارجه ... مایه صدهزار خرابی و مرارت است، چنانچه هست ... پس در رفع صعوبت کار بیابیم وضع قانون کنیم و مبشر قانون باشیم» (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۴۱).

راه‌سازی و سیاست‌مداران سنتی

سیر تغییر و تحولات راه‌سازی از نگاه سیاست‌مداران، از دوران ناصرالدین‌شاه تا سقوط قاجارها را می‌توان به چهار دوره متفاوت و گاه متناقض تقسیم کرد: دوره اول از روی کار آمدن امیر کبیر



تا قرارداد رویتز به سال ۱۲۹۱ق. / ۱۸۷۴م، را شامل می‌شود. در این دوره توجه دربار به جمع‌آوری اطلاعات در مورد راه‌سازی است و تلاش‌هایی به‌منظور جذب سرمایه برای ساخت راه در ایران انجام پذیرفت. مشخصه این دوره عدم نگاه سیاسی به تحولات راه‌سازی است. دوره دوم، از قرارداد رویتز در سال ۱۲۹۱ق. / ۱۸۷۴م، شروع و تا سال ۱۳۰۶ق. / ۱۸۸۸م، به طول انجامید. این دوره بر خلاف دوره قبل، پر از تلاش‌های تعمدی دربار قاجار برای ساخته‌نشدن راه و تلاش قاجارها برای بومی‌سازی ساخت راه در ایران است که نقش روس و انگلیس در آن پررنگ می‌باشد. دوره سوم از سال ۱۳۰۶ق. / ۱۸۸۸م، تا صدور فرمان مشروطیت است. در این دوره دولت قاجار برای حفظ توازن میان روسیه و انگلستان، درهای کشور را به‌سوی راه‌سازان غربی می‌گشاید و در ایران راه‌هایی ساخته می‌شود. دوره چهارم، دوران دولت‌های مشروطه را شامل می‌شود که دیگر مشکلات سیاسی بحث روز سیاست‌مداران نیست بلکه ایجاد زیرساخت‌های سرمایه‌گذاری در اولویت دولت‌های مشروطه قرار داشت.

دسته دوم طرفداران راه‌سازی، سیاست‌مداران بودند که در رأس آن‌ها ناصرالدین‌شاه و شاهزادگان قاجاری قرار داشتند. شاه قاجار در دو دهه اول حکومت خود اطلاعات مناسبی از مزایا و معایب راه‌سازی نداشت به‌همین دلیل سعی بر این داشت قبل از هرگونه اقدامی، گزارش‌هایی از این پدیده نوظهور به‌دست آورد. حسنعلی‌خان امیرنظام که بعدها یکی از پرنفوذترین رجال سیاسی در زمینه اخذ امتیازات راه‌سازی شد، در سال ۱۲۸۰ق. / ۱۸۶۴م، از طرف دربار ایران مأمور شد تا اطلاعاتی از راه‌آهن به تهران مخابره کند. هم‌زمان با او، نمایندگان سیاسی ایران در کشورهای غربی اطلاعات جامعی را از راه‌سازی آن‌ها برای شاه ایران فرستادند (استادوخ، بی‌تا، کارتن ۱۰۳، شماره سند ۲۹۰-۳۰۲، «رپورت مرسله‌ای از سفارت ایران در لندن به وزارت امور خارجه در خصوص احداث راه‌ها و تأثیر آن در توسعه اقتصاد و کشور»). این اطلاعات به‌حدی جذاب بود که شاه بلافاصله در همین سال سرتیپ محسن‌خان (مشیرالدوله آینده) کاردار ایران در فرانسه را مأمور کرد تا قرارداد احداث خط راه‌آهن را با یکی از شرکت‌های معتبر اروپائی امضا کند. سرتیپ محسن‌خان بعد از مذاکراتی با هانری اشتروسبرگ پروسی^۱، قرارداد احداث خط راه‌آهن را به امضاء رساند ولی این قرارداد از همان اول با اشکالات اساسی مواجه شد (میرزائی‌پری، ۱۳۸۴، ص ۴۰-۵۷).

ناصرالدین‌شاه در این زمان به‌قدری به راه‌سازی و توسعه این صنعت در ایران علاقه‌مند شده بود که اعتمادالسلطنه در خاطراتش می‌نویسد: «منظور نظر این شهریار دانش‌پرور از بدایت جلوس جاوید مانوس اشاعه این کرامت (ایجاد راه) بوده است و افاضه این نعمت چه عقلا عالم آبادانی مملکت و توانگری رعیت و تمکن تمدن را وسیله‌ای برتر و بهتر از این ندیده و نشنیده‌اند» (اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۴، ج ۱، ص ۱۳۰).

1. Henry Strousberg

هجوم تفکر راه‌سازی و تلقین این ذهنیت که راه‌سازی تنها راه نجات کشور از این وضعیت و پیشرفت مدنی و اقتصادی کشور است، دیگر سیاست‌مداران قاجاری را نیز تحت‌تأثیر قرار داده بود. این رجال سیاسی با سفر به اروپا و مشاهده پیشرفت‌های اروپائیان به‌واسطه ایجاد راه تحت‌تأثیر این صنعت روبه‌رشد قرار گرفتند. نمونه‌ای از این رجال سیاسی، میرزا علی‌اصغرخان امین‌السلطان بود که دوره صدارت او با چالش‌های جدی راه‌سازی مصادف شد. وی بعد از بازگشت از اولین سفر اروپائی‌اش به کرزن گفت: «در سفر اخیر که راه‌آهن‌های فرنگ را دیدم و بعد از رشت به تهران آمدم، در میان راه برای بدبختی ایران زار زار گریه کردم و دانستم که تا ایران راه‌آهن پیدا نکند هیچ ندارد» (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۲۴۶). نمونه دیگر ظل‌السلطان حاکم اصفهان بود که در سفر روسیه از شگفتی خود از راه‌آهن می‌گوید. او در خاطراتش می‌نویسد: «حکیمی می‌گفت بهتر از گنه‌گنه^۸ دوایی تا به امروز به‌دست نیامده، من می‌گویم صنعتی بهتر از راه‌آهن خلق نشده [...] در هر مملکتی که راه‌آهن نباشد روح نیست، قدرت نیست، قوت نیست، علم نیست، هیچ نیست» (ظل‌السلطان، ۱۳۶۸، ج ۳، ص ۷۱).

علاقهٔ دربار قاجار به ساخت راه باعث تشکیل جلسات طولانی و مداوم در مورد بررسی نحوه ساخت راه در ایران و ایجاد زمینه‌های آن بود و در شورای سلطنتی و در میان روشنفکران به‌کرات جلساتی در مورد فرایند راه‌سازی و نتایج حاصل از آن بحث می‌شد (اعتمادالسلطنه، ۲۵۳۶، ص ۴۶۰؛ امین‌لشکر، ۱۳۷۸، ص ۹۸). با توجه به علاقه سیاست‌مداران به ایجاد راه، امید آن می‌رفت که به‌زودی در ایران انواع راه ساخته شود. ولی این فرضیه به‌سرعت تغییر کرد و علاقه جای خود را به نگرانی و ترس و راه‌آهن جای خود را به راه شوسه داد.

تا زمان امضای قرارداد روتر، در میان روشنفکران و سیاست‌مداران در مورد راه‌سازی دو نکته قابل‌توجه است؛ نکته اول اینکه نگاه روشنفکران و دربار قاجار نسبت به صنعت راه‌سازی، سیاسی و امنیتی نیست و اکثر ترقی‌خواهان و محافظه‌کاران خواهان ایجاد راه هستند و ایجاد راه را از برنامه‌های اصلی حکومت می‌دانستند (اورسل، ۱۳۵۳، ص ۲۰۳) و اگر مشکلی در توسعه راه می‌دیدند، بیشتر مشکل فنی و مالی بود. این استدلال را می‌توان از آثار تألیفی این دوره زمانی دریافت. به‌طور مثال مستشارالدوله در «کتابچه راه‌آهن قم و مشهد»، به‌هیچ‌وجه از مشکلات امنیتی و سیاسی صحبت نمی‌کند و تنها دغدغه او مباحث مالی و سرمایه‌ای و امکانات زیرساختی ایران است (استادوخ، ۱۳۸۶ق،، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۴۳، «نظرخواهی درباره کتابچه قرمز مربوط به راه‌آهن»؛ استادوخ، ۱۳۸۶ق،، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۵۱، «درباره کتابچه راه‌آهن تهران به قم»). نکته دوم این بود که از همان ابتدای امر میان مباحث راه شوسه و راه‌آهن، نگرش‌های متفاوتی میان ترقی‌خواهان و دربار قاجار وجود داشت و مبحث اصلی روشنفکران از همان آغاز بر ایجاد راه‌آهن متمرکز بود.



میرزا حسین‌خان سپهسالار، تمام آمال خود در توسعه کشور را در قرارداد رویتر قرار داد و به‌زعم او این قرارداد، می‌توانست کشور را در عرض دو سال به شکوفایی برساند. او بسیار به این قرارداد امیدوار بود و قصد داشت به‌سرعت بعد از اتمام راه‌آهن شمال به تهران، شبکه‌های راه دیگری نیز در ایران ایجاد کند. به این جهت حسین‌علی‌خان مهندس‌باشی را مأمور نظارت بر روند کارهای رویتر کرد (استادوخ، ۱۲۶۹ق،، کارت‌ن ۷، پرونده ۴۰، شماره سند ۱، «اهمیت قرارداد رویتر به‌واسطه ساخت راه») و در نامه‌ای به شاه نوشت: «قرارنامه راه‌آهن که به امضا و تصدیق همایون شاهنشاه رسیده، و به این واسطه احیای دولت و ملت فرموده‌اید زیارت نموده، شکر خدا را هزار مرتبه به‌جا آوردم [...] جمیع افراد ملت هر کس شعور و فهم داشته، از صمیم قلب [شکر] به‌جای آوردند [...] انشاءالله‌الرحمن قبل از یک‌سال شروع به‌کار خواهند نمود و در ظرف دو سال از رشت الی دارالخلافه تمام خواهد شد. آن وقت ملاحظه خواهید فرمود که یک مملکت و دولتی که به‌هیچ‌وجه شباهت به آنچه حالا هست، ندارد» (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۴۶). ماده اصلی قرارداد رویتر، اجازه احداث راه‌آهن از دریای خزر به خلیج‌فارس بود. اسناد موجود نشان می‌دهد دولت انگلستان در امضای این قرارداد نقش مستقیمی نداشت به‌همین دلیل دولت و طبقه روشنفکر در این قرارداد تنها به توسعه راه فکر می‌کردند و هیچ جریان سیاسی خطرناکی که تصمیمات آن‌ها را تحت‌تأثیر قرار دهد، وجود نداشت حتی روس‌ها در آغاز عکس‌العمل جدی بر آن نشان ندادند به‌طوری‌که رویتر توانست ریل‌های راه‌آهن را از گمرک روسیه گذر داده و در انزلی پیاده کند.

مشکل توسعه راه پیشنهادی رویتر زمانی شروع شد که رویتر از دولت انگلستان خواست در پیشبرد اهدافش به او کمک کند و روس‌ها نیز به‌تدریج با ورود دولت انگلستان به گفتمان راه‌سازی، حساسیت خود را بیشتر نشان دادند و مقوله راه‌سازی تبدیل به یک چالش سیاسی برای دولت قاجار و دول غربی شد. موضوع تقاضای روس‌ها برای ایجاد راه در شمال ایران که به فالکن هاگن^۱ معروف است، اوضاع را بیش از پیش دشوار کرد. مربوط دانستن توسعه راه با شرایط سیاسی خارجی و داخلی، اوضاع را بسیار سخت و هرگونه تصمیم‌گیری را با شرایطی دشوار مواجه کرده بود و به‌زودی بحث راه‌سازی تحت‌الشعاع بازی بزرگ میان انگلیس و روسیه قرار گرفت. به‌همین دلیل چرخشی جدی در سیاست‌های دولت قاجار به‌وقوع پیوست. چرخشی که در تمام تصمیمات راه‌سازی، نقش مستقیمی ایفا کرد و تصمیمات شاه قاجار را به انفعال کشید و باعث تشکیل گروه‌های مخالف راه‌سازی شد. برخی از این گروه‌ها کلاً با ساخت هرگونه راهی مخالفت می‌کردند ولی گروه‌های دیگری وجود داشتند که ماهیت ساختن راه را مفید می‌دانستند اما ساخت جاده را توسط خارجی‌ها و دولت‌های غربی مردود تلقی می‌کردند. از نگاه گروه‌های مخالف ساخت راه، این اقدام می‌توانست عواقب خطرناکی برای کشور به

1. Falken Hagen



دنبال داشته باشد. آن‌ها جدا از مسائل فنی و اقتصادی، جنبه سیاسی و نظامی راه را مورد نظر قرار می‌دادند. این نگرانی‌ها به سه دسته عمده قابل تقسیم هستند: اولاً از آنجایی که دولت ایران سرمایه لازم برای ساخت راه را نداشت، به ناچار باید از بیگانگان کمک می‌گرفت. این کمک به معنای دخالت و حضور فیزیکی و راهبردی آن‌ها در ایران بود و همین امر همان طور که در ماجرای رویتر پیش آمد، ایران را در موقعیتی خطرناک قرار می‌داد و دست دخالت خارجی‌ها را بر ایران باز نگه می‌داشت (اختر، س ۹، ش ۲، ص ۶).

دومین نگرانی مسیرهای راه‌سازی بود. ساخت راه و اتصال نقاط و ایالات شمالی و جنوبی به پایتخت، به معنای دسترسی سریع و آسان به نقاط مختلف کشور بود. از دید امنیتی این مسئله بسیار نگران‌کننده بود؛ چون ایران از لحاظ نظامی به اندازه‌ای قدرتمند نبود که بتواند نظارت شدیدی بر راه‌ها داشته باشد و جلوی هرگونه حمله احتمالی و جابه‌جایی نیروهای خارجی با استفاده از راه‌آهن را بگیرد. دیگر اینکه ساخت راه نه تنها به نفع اقتصاد کشور نبود بلکه باعث افزایش واردات بیشتر و سرازیرشدن کالاهای خارجی به ایران و از بین رفتن تجارت و اقتصاد محلی می‌شد.

با توجه به این استدلال‌ها، مشکل امنیتی عمده پیش‌روی راه‌سازی در ایران، دخالت قدرت‌های روسیه و انگلستان در شمال و جنوب کشور بود. شرایط برای دولت قاجار کاملاً متفاوت بود زیرا دولت ایران در قبال تحولات منطقه به لاک دفاعی خود فرو رفته بود. بعد از بحران‌های سیاسی اوایل دوره قاجار که به واسطه عدم امکانات مناسب اقتصادی و نظامی و بازی‌های سیاسی و دیپلماتیک اروپائیان حاصل شد، بی‌اعتمادی نسبت به کشورهای اروپائی به خصوص روسیه و انگلستان شکل گرفت. این بی‌اعتمادی، به مرور در بین روشنفکران و سیاستمداران نهادینه شد. دولت قاجار با این پیشینه، به شدت تحرکات کشورهای غربی را در داخل خاک ایران رصد می‌کرد و تأکید زیادی داشت تا زمینه‌های نفوذ بیشتر آنان را سد کند. این فرایند گاهی به حدی بود که کوچک‌ترین اقدامی در داخل ایران به سیاست‌های اروپائیان نسبت داده می‌شد.

با توجه به این شرایط، گروه غالب رجال سیاسی در ایران معتقد بودند که با مسکوت گذاشتن مقوله راه‌سازی می‌توان دشمنان خارجی را پشت دروازه‌های کشور متوقف داشت زیرا راهی برای حمل اسباب جنگی و ادوات نظامی ندارند. آنان معتقد بودند که اگر روس‌ها در شمال ایران راه بسازند، به سرعت پایتخت ولایات شمالی ایران در معرض خطر قرار خواهند گرفت. در هر حال به نظر می‌رسد که دولت قاجار شاید از لحاظ راهبردی اشتباه نمی‌کرد. علاقه روس‌ها به گیلان و انزلی، علاوه بر جنبه اقتصادی، بُعد سیاسی نیز داشت.

راه برای روس‌ها به منزله تقویت نفوذ نظامی، سیاسی و تجاری خود در منطقه بود. آن‌ها با



ایجاد راه‌آهن در قفقاز و ماوراءالنهر، توانسته بودند ایلات و شهرهای این مناطق را به‌صورت کامل به زیر نفوذ خود درآورند و در شوراهای سلطنتی خود، در تدوین شرایط حمله به ایران، از انزلی به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین معابر ورود نیروهای روسی به داخل خاک ایران یاد می‌کردند (استادوخ، ۱۲۸۶ق،، کارتن ۱۵، پرونده ۳۰، شماره سند ۹، «راپورت در مورد اقدامات روس‌ها در شمال ایران»؛ زالاطارف، ۱۳۶۲، ص ۶۳-۷۵). به‌همین دلیل بارها سعی کردند راه نفوذی برای تسلط بر بندر انزلی پیدا کنند. این تلاش‌ها از دوره محمدشاه علنی شد. روس‌ها طبق ماده هشتم قرارداد ترکمنچای، تسلط سیاسی و نظامی بر دریای خزر را حق قانونی خود می‌دانستند و انزلی را هم جزئی از محدوده کشتیرانی خود تعریف می‌کردند و با فشارهای دیپلماتیک از دوره محمدشاه، سعی داشتند اجازه پیدا کنند کشتی‌هایشان در انزلی کناره بگیرد. حاجی میرزا آقاسی صدراعظم به دلایل نظامی به‌شدت با این اقدام روس‌ها مخالف بود ولی با نامه تهدیدآمیز صدراعظم روسیه، کنت نسلرود، توافق خود را برای ورود کشتی‌های روسیه به انزلی اعلام کرد. در اوایل دوره ناصری، آقاخان نوری مجدد وارد مذاکره با روس‌ها شد و در نهایت دولت ایران و روسیه توافق کردند فقط کشتی‌های تجاری روسیه حق پهلوگرفتن در انزلی را داشته باشند (تیموری، ۱۳۳۲، ص ۲۵۰-۲۶۵). بدین ترتیب سیاست‌های روسیه برای ایجاد راه‌های ارتباطی در شمال ایران با سیاست‌های انفعالی دولت مرکزی ایران با شکست مواجه شد.

ناصرالدین‌شاه قبل از هر تصمیم مهمی در مورد راه گیلان، تصمیم گرفت مانند راه‌های دیگر، به‌عنوان اولین اقدام، مهندسانی را به منطقه گیلان اعزام کند تا گزارش‌های کاملی از ظرفیت‌های راه‌سازی، مسیرهای احتمالی جاده‌کشی، هزینه‌های ایجاد راه و خطرات احتمالی به‌دست بیاورد. در راستای این اهداف در طی دو دهه افراد مختلفی برای شناسایی محل اعزام شدند که مهم‌ترین آن‌ها بوهلر فرانسوی، ابراهیم‌آقا و سلیمان مهندس بودند. این مهندسان متن‌های مهمی به شاه قاجار دادند و از نظر فنی تأکید آن‌ها در این گزارش‌ها بیشتر بر دشواری‌های مسیر، گردنه پرشیب خزران، باتلاق‌های فراوان، عرض کم جاده، شیب‌های تند و پل‌های ویران متمرکز بود (خطی. سلیمان مهندس، ۱۲۹۶ق، «راپورت گردش در کوهستانات مابین قزوین و گیلان به‌جهت انتخاب راه شوسه»، مجموعه حقوق کتابخانه مرکزی دانشگاه تهران، ذیل شماره ۳۳۵ج، برگ ۲-۷؛ رشتی، ۲۵۳۵ شاهنشاهی، ص ۱۴-۴۸). از لحاظ نظامی نیز این مهندسان تأکید بسیار زیادی بر ایجاد استحکامات دفاعی مخصوصاً در انزلی داشتند و معتقد بودند بدون ایجاد پایگاه‌های نظامی، نه‌تنها راه به‌نفع کشور نیست بلکه ممکن است کشور را با تهدیدات نظامی روس‌ها مواجه کند (بوهلر، ۱۳۵۷، ص ۲۵-۲۸). ایجاد استحکامات دفاعی مناسب احتیاج به هزینه‌های بالا و سیستمی منظم از ارتشیان داشت که در مواقع بحران



بتوانند از پیاده‌شدن نیروهای خارجی در انزلی جلوگیری کنند. اما دربار قاجار قادر نبود این امکانات را فراهم آورد. دولت روسیه نیز به بهانه حمایت از اتباع خود و تأکید بر اینکه قرارداد ترکمنچای هرگونه اقدامی برای ایجاد نیروی دریایی در خزر و ساخت استحکامات دفاعی در سواحل این دریا را ممنوع کرده بود، هر نوع تصمیمی درست از جانب دولت ایران را با مشکل مواجه می‌کرد.

دولت ایران در تنگنایی سخت گرفتار بود؛ به‌همین دلیل سیاست انفعالی گذشته را در پیش گرفت که با گزارش‌های بوهلر افسر فرانسوی و مکنزی اولین کنسول انگلیس در رشت مطابقت داشت. آنان بر این باور بودند که اگر ایران توانایی ایجاد استحکامات نظامی را ندارد، از ایجاد جاده ارتباطی انزلی به رشت خودداری کند زیرا می‌تواند خطری جدی برای پایتخت سیاسی ایران به‌دنبال داشته باشد (بوهلر، ۱۳۵۷، ص ۲۷؛ مکنزی، ۱۳۵۹، ص ۱۹۱). ناصرالدین‌شاه برای حل این مشکلات، در اولین اقدام با عدم رسیدگی به راه مشهدسر به فیروزکوه و متروک گذاشتن آنجا، خیال خود را از جانب مازندران آسوده کرده بود و سعی می‌کرد توان نظامی خود را در انزلی متمرکز کند. در گام بعدی، شاه قاجار، مرزهای زمینی ورود به گیلان یعنی مسیر انزلی به پیربازار را مسدود نگاه داشت تا از خطر نیروهای خارجی محفوظ بماند. دربار قاجار با توجه به شکست سنگین روس‌ها در گیلان در دوره سلطنت فتحعلی‌شاه و محمدشاه که به‌واسطه عدم وجود جاده و مردابی‌بودن منطقه رخ داده بود (مفتون دنبلی، ۱۳۴۱ق، ص ۱۵۸-۱۵۹؛ خاوری، ۱۳۸۰، ج ۱، ص ۲۲۶-۲۲۷)، فقدان جاده ارتباطی و موانع طبیعی پیش‌رو را به دیده برگ‌برنده می‌نگریست. شاه قاجار نه‌تنها هیچ تلاشی برای لایروبی رودخانه پیربازار و سواحل انزلی انجام نمی‌داد، بلکه از هر نوع ساخت‌وسازی در ساحل انزلی جلوگیری می‌کرد. درخواست مجازات برای کسانی که با قطع درختان و ایجاد راه‌های شوسه در اطراف رشت و پیربازار به سهولت ارتباطات کمک کرده بودند و مخالفت شاه با تجاری که قصد تسطیح راه رشت را داشتند، نشان می‌دهد شاه تا چه مقدار بر حفظ شرایط موجود تأکید داشت (پولاک، ۱۳۶۱، ص ۳۰؛ ابوت، بی‌تا، ص ۳۹۳؛ هولمز، ۱۳۹۰، ص ۷۲). در جلفا نیز روس‌ها اقدام به ساخت راه شوسه و راه‌آهن تا تفلیس کرده بودند و از آنجا خط‌آهن دیگری مسافران را به نقاط مختلف روسیه و اروپا حمل می‌کرد. مشکل عمده تجار و بازرگانان در مرز جلفا بود زیرا حتی ایران اجازه نداده بود در مرز پل مناسبی برای عبور ساخته شود (ویشارد، ۱۳۶۳، ص ۱۲۷). در نتیجه به‌صورت کاملاً تعمدی و سازمان‌یافته، تلاشی جدی برای لایروبی سواحل و ساخت وسایل ارتباطی از طرف دربار قاجار صورت نگرفت. دولت قاجار مستعدبودن انزلی برای پهلوگرفتن کشتی‌های بزرگ و نظامی را مغایر اهداف راهبردی خود می‌دانست و معتقد بود لایروبی دهانه انزلی، فرصت مناسبی به روس‌ها می‌دهد تا در هنگام بحران، نیروهای



خود را به سرعت در منطقه انزلی پیاده کنند (اورسل، ۱۳۵۳، ص ۵۸-۷۵؛ حسام‌السلطنه، ۱۳۴۹، ص ۴۴-۴۵؛ فوروکاوا، ۱۳۸۴، ص ۱۴۰).

این سیاست ضربات جبران‌ناپذیری به اقتصاد منطقه وارد کرد. از لحاظ تجارت خارجی، با جابه‌جایی مکرر کالاها، قسمتی از آنان در این حمل‌ونقل از بین می‌رفت، قیمت تمام‌شده کالاها گرانتر می‌شد، حجم مبادلات بسیار پایین می‌آمد، اقتصاد و تجارت رشد نمی‌کرد و سرمایه‌داران خارجی علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری از خود نشان نمی‌دادند (حاج سیاح، ۱۳۴۶، ص ۲۱۰-۲۱۲؛ Monteith, 1833, pp. 21-23). از نظر اوضاع داخلی، این سیاست‌ها هر روز بر بحرانی‌تر شدن اقتصاد گیلان می‌افزود، کمبود مواد غذایی را تشدید می‌کرد، درآمد تهران را کاهش می‌داد و در نهایت نارضایتی مردم را به سمت شورش پیش می‌برد (Churchill, 1876: FO 248/319).

در جنوب ایران نیز وضعیت به همین منوال بود. مخالفان ساخت راه معتقد بودند اگر انگلیسی‌ها بتوانند کشتی‌های خود را به کارون روانه کنند و با ساختن راه، خلیج فارس را به تهران و ایالات مرکزی ایران پیوند بدهند، خطری بالقوه کشور را تهدید خواهد کرد و در بروز بحرانی جدی، ایران در عرض مدت بسیار کوتاهی به دست خارجی‌ها خواهد افتاد (ملکم‌خان، بی‌تا، ص ۴۹-۵۱). به همین دلیل ناصرالدین‌شاه به عمد نمی‌گذاشت در منطقه محمره و جنوب ایران راهی ساخته شود زیرا از رقابت روس‌ها و انگلیسی‌ها آگاه بود و خوب می‌دانست انگلیسی‌ها در کارون به دنبال چه هستند (خطی). مؤلفی ناشناخته، بی‌تا، «راه‌آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی»، از مجموعه کراسعه‌المعلی، ج ۳، ص ۱۴۲۰-۱۴۳۳، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره ثبت نسخه ۱۸۲۲۱، شماره بازیابی ۹۴۵۲.۱۴۲۳).

ناصرالدین‌شاه نیز تا حد زیادی با تفکراتی که راه‌سازی را مخالف با امنیت ملی ایران می‌دانستند، موافق بود ولی در حالت متضادی میان ترس و امید قرار گرفته بود و این امر در روانشناسی سیاسی و نگرش کاملاً بدون برنامه دولت ایران در قبال راه مشهود است. بعدها اقدامات شاه قاجار در امر راه‌سازی، نشان داد او به شدت از نفوذ خارجی‌ها در داخل کشور واهمه دارد و راه‌سازی را ابزار تسلط اروپائیان بر ایران می‌داند. به همین دلیل به صورت مداوم با درخواست‌های اروپائی‌ها برای ایجاد راه مخالفت می‌کرد و انعقاد هرگونه قرارداد راه‌سازی را به بهانه‌های مختلف به تعویق می‌انداخت (انتنر، ۱۳۶۹، ص ۶۵-۶۹). دولت قاجار علاوه بر راکدگذاشتن تمام اقدامات راه‌سازی، با حفظ موانع طبیعی و عدم رسیدگی به دروازه‌های ورودی کشور از جمله بوشهر، کارون، مشهدسر، انزلی، خوی، بابلسر و دیگر نقاط پر رفت‌وآمد مرزی، سعی داشت از شرایطی که نفوذ خارجی‌ها را آسان می‌کرد، به هر نحوی شده ممانعت کند (ماسهارو، ۱۳۷۳، ص ۲۳۱؛ اسپاروی، ۱۳۶۹، ص ۲۵۲). نگرانی دولت قاجار فقط به نیروهای خارجی محدود نمی‌شد و ترس از قدرت نظامی قبایل داخلی، مشکلات دولت قاجار برای



تصمیم‌گیری برای توسعه راه‌سازی را بیشتر کرده بود.

اختلاف جدی دستگاه سیاسی به رهبری شاه قاجار و دستگاه فکری به رهبری روشنفکران، بر سر ابعاد و نتایج حاصله از ایجاد راه خلاصه می‌شد. اولویت شاه قاجار مسائل سیاسی بود درحالی‌که اولویت ترقی‌خواهان حول و حوش مباحث اقتصادی می‌گشت. به‌همین دلیل ناصرالدین‌شاه هرگونه اقدام عمرانی را مشروط به حفظ شرایط سیاسی و امنیتی کشور کرده بود و با طرح‌هایی که راه دخالت و نفوذ هرچه بیشتر کشورهای غربی از جمله روس و انگلیس را باز می‌کرد، به‌شدت مخالفت می‌کرد. در مقابل روشنفکران با دیدگاه انفعالی دولت قاجار نسبت به مقوله راه، مخالف بودند. آن‌ها از شرایط سیاسی و امنیتی کشور غافل نبودند ولی اعتقاد داشتند برای هر کدام از این نگرانی‌ها راه‌حل وجود دارد.

انتقادات روشنفکران و آگاهی شاه قاجار از مزایای راه‌آهن، شاه را در یک دوراهی سخت قرار داده بود. به‌همین جهت از سال ۱۲۹۱ق./۱۸۷۴م، شاه دو نگرش متفاوت در امر سیاست‌های راه‌سازی نسبت به نیمه اول حکومتش در نظر گرفت: نگرش اول این بود که ناصرالدین‌شاه برای حفظ توازن میان روسیه و انگلستان سعی کرد برای احداث راه‌آهن، با کشورهایی که قدرتی در همسایگی ایران نداشتند وارد مذاکره شود تا بدین‌ترتیب باعث نفوذ بیشتر دولت‌های روسیه و انگلستان در ایران نشود (خطی. مؤلفی ناشناخته (بی‌تا)، «راه‌آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی»، از مجموعه کراسعه‌المعلی، ج ۳، ص ۱۴۲۰-۱۴۳۳، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره ثبت نسخه ۱۸۲۲۱، شماره بازیابی ۹۴۵۲: ۱۴۲۶). به‌همین منظور با دولت‌ها و شرکت‌های ایتالیایی، بلژیکی، اتریشی و فرانسوی وارد مذاکره شد. نگرش دوم تمرکز روی توسعه راه شوسه به‌جای راه‌آهن بود.

اولین قربانی این سیاست شاه، روس‌ها بودند. روس‌ها در سال ۱۲۹۱ق./۱۸۷۴م، با حمایت صدراعظم این کشور پرنس گورچاکف^۱، مهندسی به‌نام فالکن هاگن را روانه ایران کردند تا امتیاز ساخت راه‌آهن جلفا-تبریز-تهران را از شاه ایران بگیرند. به‌همین منظور مذاکرات پیوسته و طولانی میان ایران و روسیه بر سر این امتیاز صورت گرفت. ولی شاه قاجار که بعد از امتیاز رویترا، به مسئله امتیاز راه حساسیت زیادی پیدا کرده بود، سیاست طولانی‌کردن مذاکرات را در پیش گرفت و در نهایت اجازه نداد که قراردادی میان روسیه و ایران امضاء شود. هرچند در ناکام‌ماندن این مذاکرات، انگلیسی‌ها نقش زیادی داشتند و از قرارداد ملغی شده رویترا برای فشار سیاسی بر تهران استفاده کردند. آنان اعتقاد داشتند اکنون که امتیاز رویترا ملغی شده است و امتیاز ساخت راه نیز از بین رفته است، نباید به روسیه امتیازی در این زمینه داده شود (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۶۹-۳۸۵).

در سال ۱۲۹۳ق./۱۸۷۶م، لایحه‌ای دقیق و سری از یک مهندس ایتالیایی به‌نام مسیو

1. Gorchakov



پرسل که نقش زیادی در توسعه راه‌های آهن ایتالیا داشت، از طریق سفارت ایران در اسلامبول به دربار ایران فرستاده شد (اختر، ش ۳۲، ص ۴). ولی با توجه به شواهد این طرح نیز ناکام ماند. شاه قاجار سعی کرد امکانات کشور را در اختیار سرمایه‌داران داخلی قرار دهد تا بدین ترتیب زمینه‌های تشکیل کمپانی‌های داخلی برای ایجاد راه به‌وجود بیاید. بدین‌منظور در سال ۱۳۰۴ ق. / ۱۸۸۷ م.، امتیاز ساخت کارخانه آهن‌ریزی و آهن‌سازی را به‌مدت سی‌سال در اختیار امین‌الضرب قرار داد و شرکت او را از همه حقوق راهداری و مالیاتی معاف کرد تا بدین ترتیب بتواند رشد کند. شاه در ادامه به امین‌الضرب اجازه داد آهن‌سازی را برای کمپانی‌هایی که احتمالاً در آینده در ایران راه بسازند فراهم کند (ترسکینسکی، ۱۳۲۶، ص ۲۱).

ناصرالدین‌شاه در کنار بازی دیپلماسی با کشورهای اروپائی و معطل نگاه داشتن آنان برای انعقاد هر نوع قرارداد راه‌آهن‌سازی، سیاست‌های راه شوسه خود را دنبال کرد (فووریه، بی‌تا، ص ۲۷۵). راه شوسه به‌مراتب هزینه کمتر، تخصص کمتر و خطر کمتری برای دولت قاجار به‌دنبال داشت. به‌همین دلیل در دوره صدارت میرزا حسین‌خان سپهسالار، طرح ساخت راه تهران به بوشهر ریخته شد. این راه در سال ۱۲۹۶ ق. / ۱۸۷۹ م. آغاز شد. بعد از عزل سپهسالار، بازرگانان شیراز و اصفهان قرار را بر این گذاشتند تا با یکدیگر این راه را کامل کنند و دولت نیز قول کمک مالی داد ولی این طرح متوقف شد. گویا ظل‌السلطان قصد داشته راهداری این راه را برای خود بردارد (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۳۱).

در ادامه، ایجاد راه مازندران به‌وسیله مسیو کاستگرخان، واگذاری امتیاز راه‌سازی تهران-قم و تهران-قزوین به میرزا علی‌اصغرخان امین‌السلطان، واگذاری امتیاز راه اواجق-قزوین به امیر نظام گروسی، ساخت راه پیربازار-رشت (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۸۹؛ ص ۱۳) و قراردادهای کوچک داخلی دیگر، بیانگر این مطلب بود که شاه سیاست‌هایش را مبنی بر توسعه راه‌های شوسه متمرکز کرده است. شاه قاجار در ادامه با تشویق سرمایه‌داران داخلی به ایجاد انواع کالسکه و عرابه که قادر به حرکت در جاده‌های شوسه باشند، قصد داشت کارکردهای راه شوسه را افزایش دهد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷، ج ۳، ص ۱۷۱۸؛ خطی، «کتابچه امتیازات»، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره بازبایی ۷۱۴/۲ س س، شماره مدرک ۲۱۸۱۹-۱۰-۱۰ برگ ۴-۱). اگر به جغرافیای واگذاری این قراردادها نگاهی شود می‌توان گفت که این راه‌ها، مراکز داخلی کشور را به‌هم پیوند می‌داد و شاه به‌هیچ‌وجه علاقه‌ای به راه‌سازی در نقاطی که روس‌ها و انگلیسی‌ها در آنجا نفوذ داشتند نداشت. نکته بعدی، واگذاری امتیازات راه‌سازی به رجال داخلی به‌جای دولت‌ها و شرکت‌های خارجی بود. ناصرالدین‌شاه قصد داشت با این سیاست، از نفوذ و مداخله قدرت‌های خارجی بکاهد.

شاه قاجار چنین تصور می‌کرد با این اقدامات هم می‌تواند با ایجاد راه به‌آمال و آرزوهای



خود برسد و هم از مسائلی که نگران آن‌ها بود رهایی پیدا کند. اما عدم تخصص درباریان در امر راه‌سازی، فساد گسترده درباریان، سرمایه‌گذاری نامطلوب، عدم توازن بین نیازهای اقتصادی کشور با برنامه‌های راه‌سازی، بی‌کیفیتی راه‌های احداثی باعث اعتراض عموم مردم و روشنفکران شد.

فشارهای داخلی و خارجی، دولت قاجار را به دور سوم سیاست‌های راه‌سازی کشاند به این معنا که شاه دیگر از سال ۱۳۰۶ ق. / ۱۸۸۹ م.، از سیاست‌های قبلی خود دست کشیده بود و صریحاً اعلام کرد دو دولت روس و انگلیس در مورد ساخت راه در ایران توافق کنند (انتتر، ۱۳۶۹، ص ۶۹). حضور نیروهای غربی در راه‌سازی ایران و نتایج حاصل از آن در بخش‌های بعد مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

راه‌سازی و علمای دینی

گروه سوم از طرفداران ایجاد راه، روحانیون و مراجع دینی بودند. این روحانیون با قدرت رهبری و مذهبی خود توانسته بودند در مواقع بحرانی، فشارهایی را به دولت وارد و مردم را برای نیل به هدفی دور هم جمع کنند. نمونه این موارد تلاش روحانیون برای ایجاد جهاد عمومی در مقابل روس‌ها در دوره فتح‌علی‌شاه و مقاومت آنان در مقابل امتیازهای رویتر و رژی بود. در بعضی مواقع، روشنفکران مخالف سیاست‌های حکومت توانسته بودند به‌صورت موقت با علما ائتلاف کنند و از حمایت آن‌ها برخوردار شوند (الگار، ۱۳۶۹، ص ۳۸۴-۳۸۵؛ قاضی‌مرادی، ۱۳۸۹، ص ۱۳۶-۱۴۱). در مورد راه‌سازی نیز، روشنفکران به حمایت روحانیون نیاز داشتند. آن‌ها به‌تنهایی قادر به پیشبرد اهداف خود نبودند، به‌همین دلیل تلاش کردند با پیوند دادن صنعت و پیشرفت با آموزه‌های دینی، نیروهای مذهبی را نیز با خود همراه کنند تا بدین ترتیب مقوله راه‌سازی را به یک بحث عمومی تبدیل کنند.

ترقی‌خواهان از نگرانی‌های سیاسی دربار قاجار آگاهی داشتند و بر آن بودند تا با مسائل دیگری که جنبه اقتصادی و مذهبی داشت، ترس شاه قاجار را برای ایجاد راه کاهش دهند و زمینه‌های پذیرش راه و راه‌آهن را در نزد عامه مردم آماده کنند. این دسته از روشنفکران با برقراری پیوند بحث راه‌سازی و اعتقادات دینی، مدعی بودند عقب‌افتادگی در امر راه‌سازی موجب تحجر فکری مردم و روحانیون نمی‌شود بلکه کاملاً برعکس، دین اسلام به‌هیچ‌وجه با رشد و شکوفایی اقتصادی و اجتماعی مسلمانان مخالفت ندارد. بنابراین اگر بتوانند طبقه روحانیت را با اهداف خود همراه کنند، به تفکرات مدرن خود مشروعیت خواهند بخشید و در پیشبرد اهداف راه‌سازی موفق‌تر عمل خواهند کرد. رسیدن به این اهداف از سه طریق امکان‌پذیر بود: طریق اول نشست و جلسات مکرر با روحانیون و گرفتن فتوا از آنان بابت



مزایای راه. طریق دوم دخیل کردن روحانیت در مزایا و سود ناشی از ساخت راه و طریق سوم، استفاده از شعائر مذهبی در رسالات راه‌سازی (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۲۹).

به‌منظور کسب فتوا از روحانیون عالی‌مرتب، مستشارالدوله شخصیتی استثنایی بود. او که در میان طبقات اجتماعی مختلف جامعه از اعتبار کافی برخوردار بود و روحانیت او را به‌عنوان شخص دیندار تلقی می‌کردند، با سفر به شهرهای مختلف و دیدار با روحانیون شهرها، آنان را ترغیب می‌کرد برای ساخت راه، فتوا صادر کنند. ملکم‌خان نیز در کنار مستشارالدوله، بر هماهنگی بیشتر راه‌سازی و دیانت تلاش می‌کرد. وی در نامه‌ای به سال ۱۲۹۳ ق. / ۱۸۷۶ م، نوشت:

کدام احمقی است که بتواند بگوید وضع تلغراف و ترتیب چاپارخانه خلاف شرع اسلام است. چه کفری بالاتر از این که کسی بگوید اهل ایران باید از نعمت راه‌آهن محروم بمانند زیرا که علمای اسلام و خلق ایران منکر این نوع ترقیات هستند. مثل آفتاب روشن است که علمای اسلام و خلق ایران بیش از همه کس آرزومند راه‌آهن بوده و خواهند بود. مجتهدین ما بلااستثناء و بلا تأمل الان فتوا خواهند داد که احداث راه‌آهن و نظم ضرابخانه و تسهیل شرایط تجارت و جمیع آن تدابیری که در اطراف ما به جهت آبادی مملکت به کار برده‌اند از جمله واجبات ذمی دولت است (ملکم‌خان، ۱۳۸۹، ص ۴۹).

علمای متشرع نسبت به روشنفکرانی که مدرنیته غرب را تجربه کرده بودند، از اطلاعات کمتری برخوردار بودند بنابراین روشنفکران باید روش‌های نوینی را برای راضی کردن آنان انجام می‌دادند. یکی از این روش‌ها که توسط مستشارالدوله پیگیری شد، ساخت راه در میان مراکز مهم مذهبی ایران از جمله حرم عبدالعظیم، قم و مشهد بود. مستشارالدوله از اولین روشنفکرانی است که متوجه شد نقش نیروهای مذهبی در توسعه و یا ناکامی راه‌سازی نقش مستقیمی دارد. او با سفر به قم، مشهد و تبریز جلسات مختلفی با علمای این شهرها انجام داد (خطی. مستشارالدوله، یوسف‌خان (۱۲۹۱ ق.)، «لایحه در باب راه‌آهن خراسان»، شماره بازیابی کتابخانه ملی ۵۹۸۹-۶ برگ ۲۹). بدین ترتیب اولین پروژه جدی راه‌سازی او، در ۲۴ رمضان ۱۲۹۱ ق. / ۲۰ فوریه ۱۸۷۹ م، طرح لایحه راه‌آهن تهران-قم بود که به پروژه ناصری راه‌آهن قم معروف شد (استادوخ، ۱۲۸۶ ق.)، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۳/۳۹، «ارسال متمم کتابچه قرمز شامل مخارج راه‌آهن تهران به قم» او با سفر به قم سعی کرد نظر علمای این شهر را نیز با خود همراه کند و در این امر نیز موفق عمل کرد. حاجی ملاصادق قمی از اولین کسانی بود که با مستشارالدوله همراه شد و در فتوایی در جمادی الثانی ۱۲۹۲ ق. / ۱۸۷۵ م، بر ایجاد راه بین تهران-قم و کاشان-قم تأکید کرد. این فتوا از اولین و کامل‌ترین فتواهای صادرشده از جانب طبقه روحانیت برای ایجاد راه است. ملاصادق، نه‌تنها از دید مذهبی بلکه از دیدگاه اقتصادی راه را به‌نفع مردم قم می‌دانست و اعتقاد داشت راه می‌تواند زوار حرم حضرت



معصومه را سالی به سه هزار نفر و بیشتر از آن برساند، زمین‌های بایر را تبدیل به زمین‌های کشاورزی و آباد کند و بیکاری و ریشه فقر را بخشکاند (رجبی، ۱۳۹۰، ج ۱، ص ۲۵۶-۲۵۷).

مستشارالدوله در ادامه طرح‌های راه‌سازی خود، در سال ۱۲۹۶ق. / ۱۸۷۹م.، طرح راه تهران به خراسان را مطرح کرد. او با کمک شاهزاده رکن‌الدوله حاکم خراسان، به جمع‌آوری اطلاعات میدانی در ایستگاه‌ها و کاروانسراهای بین‌راهی خراسان دست زد. این اقدام مستشارالدوله از اولین تلاش‌های تحقیقاتی راه‌سازی در دوره قاجار به‌شمار می‌رود زیرا نه قبل و نه بعد از آن، هیچ‌گاه به این ابعاد در دوره قاجار، تحقیقات میدانی در حوزه راه‌سازی انجام نشد. مستشارالدوله تمام تحقیقات خود را در کتابچه‌ای ثبت و به‌حضور ناصرالدین‌شاه تقدیم کرد (خطی، مستشارالدوله، یوسف‌خان، ۱۲۹۱ق.، «لایحه در باب راه‌آهن خراسان»، شماره بازیابی کتابخانه ملی ۵۹۸۹-۶، برگ ۳-۱۲). در این لایحه، مستشارالدوله تمرکز خود را روی مسیر راه‌سازی، مزایای راه تهران به مشهد، بهره‌وری این راه و تعداد مسافران قرار داده است.

در این لایحه، مستشارالدوله خاطرنشان کرد این راه می‌تواند ترویج شعائر دینی را به‌دنبال داشته باشد، معیشت مردم منطقه را دگرگون کند، موجب ارزانی غله و ارزاق شود، قحطی را از بین ببرد، توسعه تجارت را در پی داشته باشد، به تقویت صنایع کمک کند، ازدیاد قدرت دولت را در پی داشته باشد، عواید زیادی نصیب دولت بکند، زوار شهرهای مذهبی را افزایش دهد و بیکاری را کاهش دهد. تمام این موارد به از بین بردن فساد که ریشه آن فقر است کمک شایانی می‌کند و هرکس در آن سهمیم باشد ثواب اخروی و دنیوی خواهد داشت (خطی، مستشارالدوله، یوسف‌خان (۱۲۹۱ق.))، «لایحه در باب راه‌آهن خراسان»، شماره بازیابی کتابخانه ملی ۵۹۸۹-۶، برگ ۲-۴). استفاده از ترویج شعائر دینی در ماده اول مزایای راه تهران به مشهد، نشان می‌دهد مستشارالدوله تا چه حد قصد داشته با استفاده از نفوذ مذهب، سیاست‌های راه‌سازی خود را عملیاتی کند و در این مسیر از حمایت روحانیون برخوردار شود.

مستشارالدوله توانست نظر علمای مشهد را نیز در مورد فواید راه‌آهن و کشیدن راه مشهد جلب کند و علمایی نیز از او حمایت کردند که مهم‌ترین آن‌ها عبارت بودند از: میرزا باقر مجتهد، شیخ ابوالاحمد مجتهد، شیخ عبدالرحیم مجتهد، میرزا احمد مجتهد، آخوند ملاغلامحسین مدرس (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۲۹). همچنین مستشارالدوله توانست نظر عده‌ای دیگر از روحانیون را به فواید راه‌آهن جلب کند و آن‌ها اظهار کردند تجربه کشورهای اسلامی نشان می‌دهد که اگر راه ساخته شود تعداد زوار و میزان تجارت رشد خواهد کرد. افرادی همچون ملاحسین شمس‌العلماء، روح‌الامین شیخ‌الاسلام، آقا میرزا ابوالقاسم قاضی، آقا میرزا هاشم ربیع‌العلماء آن را امضاء کردند و فتاواها و نامه‌هایی در حمایت از مستشارالدوله و ایجاد راه صادر و امضاء کردند (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۲۹).



تأکید اصلی این فتاوی بر افزایش تعداد زوار حرم امام رضا (ع) به واسطه ایجاد راه و گسترش شعائر دینی شیعی استوار بود. ولی بعضی از این فتواها به هیچ وجه مانند فتاوی ملاصداق قمی، کامل و بی‌پرده نبود. این علما با بیانات جزئی و گاه دوپهلوی، فتوایی را در حمایت از راه‌سازی بیان کردند. به عنوان مثال حاجی میرزا نصرالله مجتهد نوشت: «منافع و فوایدی که بر راه‌آهن مترتب می‌شود محتاج به بیان نیست. ان شاء الله تعالی با اهتمام اولیای دولت ابدمدت قاهره انجام خواهد یافت» (رجبی، ۱۳۹۰، ج ۱، ص ۲۸۰) و یا حاجی میرزا باقر مجتهد فتوا داد: «منافع مترتبه بر این عمل محتاج به بیان نیست. خداوند توفیق عنایت فرماید که در مقام انجام این فقره می‌باشند» (افشار، ۱۳۶۸، ص ۲۶۳).

بعد از مستشارالدوله، روشنفکران دیگر قاجاری نیز روش او را دنبال کردند ولی گفتار آن‌ها از حالت تشویق به حالت ترس تغییر کرد. آن‌ها چنین القا می‌کردند که دنیای مسیحیت به سرعت با تمدن جدید خود، شرق و دنیای اسلام را فرا خواهد گرفت پس بدون درنگ باید جهان اسلام به رهبری ایران و عثمانی با کمک روحانیون، تجار را به سرمایه‌گذاری در بخش راه‌سازی تشویق کنند تا بدین ترتیب از سیطره مذهب و فرهنگ غربی جلوگیری شود (کاشف‌السلطنه، ۱۳۷۳، ص ۱۱۰-۱۱۱).

روشنفکران همچنین سعی کردند روحانیون را در بخش‌های راه‌سازی دخیل کنند تا بدین ترتیب منافع حاصل از ایجاد راه به طبقه روحانیت نیز تعلق بگیرد تا بدین ترتیب از مخالفت بعضی از گروه‌های مذهبی در امان باشند. منافع اقتصادی روحانیت در دوره قاجار محدود به راه‌سازی نبود ولی در مورد راه‌سازی نمونه‌هایی می‌توان از راه شوسه گیلان و راه شوسه آذربایجان مثال زد. در گیلان بعد از ایجاد راه ارتباطی گیلان به قزوین توسط حکام محلی، ناصرالدین شاه عایدات روستای خالصه سراوان را وقف هزینه تعمیرات راه احدائی و ایستگاه‌های بین راهی و پل‌ها کرد و تولیت این موقوفه را نیز، به این شرح برعهده بزرگان سه گروه اجتماعی گذاشت: «اول، سلسلهٔ اعلم و اتقی علمای شهر رشت؛ دیگر، رئیس و متدین از سلسلهٔ مرحوم حاج سمیع؛ دیگر، رئیس و متدین از تجار مقیم غیررشت» (کاظمی، ۱۳۸۵، ص ۱۳۰). در زمان تنظیم این وقف‌نامه، مسئولیت و تولیت به حاجی ملارفع شریعتمدار (مجتهد صاحب‌نفوذ و نمایندهٔ روحانیون) و حاجی میرزایوسف (بزرگ طایفهٔ حاج سمیع که حاکم رشت بود) و آقا سید ابراهیم قزوینی (رئیس تجار غیربومی رشت) محول و به هر یک نسخه‌ای از وقف‌نامه داده شد و ناصرالدین شاه «مبلغ یک‌صد تومان حق تولیت برای ملارفع در نظر گرفت. بدین ترتیب ملارفع و بعدها پسر او در راه‌سازی گیلان مداخله مستقیمی داشتند و تمام کارها با توجه به نظرات آن‌ها انجام می‌شد (رشتی، ۲۵۳۵، ص ۱۶۹-۱۷۰؛ پولاک، ۱۳۶۱، ص ۳۰۲).

در تبریز نیز هنگامی که طرح ساخت راه شوسه اواجق به قزوین ریخته شد که طبق آن قرار بود عثمانی را به تبریز و از آنجا به قزوین متصل کند، علمای این شهر از جمله حاجی میرزا جواد مجتهد از طرح راه شوسه اواجق به قزوین حمایت کردند و حتی سهم زیادی از کمپانی ایجاد شده را خریداری کردند (استادوخ، ۱۳۰۶ق، کارتن ۲۰، پرونده ۲، شماره سند ۲۸، «تلاش کارگزاران محلی برای ساخت راه شوسه از ارض الروم به مرز اواجیق و دادن امتیاز ساختن راه شوسه آذربایجان»).

مسیرهای پیشنهادی راه‌سازی

یکی دیگر از نگرانی‌های ناصرالدین‌شاه قاجار، نقاطی بود که در طرح‌های راه‌سازی قرار بود به یکدیگر متصل شوند. هر گروهی با توجه به منافع خود، مسیری را پیشنهاد می‌داد. از نظر اندیشمندیانی که واقعاً به فکر توسعه کشور در همه ابعاد بودند، فنون برنامه‌ریزی راه‌سازی باید به‌گونه‌ای طراحی می‌شد که راه‌های اصلی شهرهای بزرگ را به هم پیوند دهد و برنامه‌ای برای ارتقای کیفیت راه‌های فرعی با پیوند آن‌ها به راه‌های اصلی فراهم شود (کاشف‌السلطنه، ۱۳۷۳، ص ۱۱۶).

دولت‌های روس و انگلیس سعی داشتند با توجه به قدرت خود در جغرافیایی خاص، نقشه‌های راه‌سازی را پیش ببرند و نقاط شروع و پایان جاده‌ها را با توجه به شرایط نظامی و اقتصادی خود تعیین کنند. به‌طور مثال انگلیسی‌ها که قدرت نظامی دریایی برتری نسبت به دیگر کشورها داشتند، هرگونه جاده‌سازی را مشروط به این می‌کردند که باید آن راه از دریا شروع و یا به دریا ختم شود. نمونه این کار را می‌شود در ایران و عثمانی دید. در عثمانی، انگلیسی‌ها به‌شدت اصرار داشتند جاده بغداد به خلیج فارس در دست آن‌ها باشد و شرکت‌های انگلیسی آن را بسازند و اگر قرار است شرکت دیگری بر ساخت آن تعیین شود، باید دست بالا را انگلیسی‌ها داشته باشند. به‌همین دلیل طرح‌هایی که آنان ارائه می‌دادند محدود به نقاط جنوبی عثمانی و سواحل کویت و بصره بود (استادوخ، بی‌تا، کارتن ۱۰۳، شماره سند ۳۶۱، «رپورت مراسله‌ای از سفارت ایران در عثمانی به وزارت امور خارجه در خصوص احداث راه»). در ایران نیز وضعیت به‌همین صورت بود. انگلیسی‌ها سعی در ایجاد جاده‌ای از خلیج فارس به سوی تهران و ولایات مرکزی ایران داشتند تا بدین ترتیب سلطه خود بر جاده را از خلیج فارس با پشتوانه نیروهای نظامی خود تأمین کنند ولی پافشاری دولت ایران در قبال دادن چنین امتیازی، آنان را وادار کرد از طریق کارون این کار را انجام دهند. انگلستان به بهانه‌های تجاری، امتیاز کشتی‌رانی در کارون را به‌دست آورد ولی از آنجایی که کارون از طریق خرمشهر به خلیج فارس می‌ریخت، انگلیسی‌ها با تقویت ناوگان خود در خرمشهر، سعی در توسعه سیاست‌های خود



داشتند. در نامه‌ای سرّی که «پیکو» وابسته نظامی دولت انگلستان به وزارت امور خارجه این کشور می‌نویسد بر این نکته تأکید می‌کند که اگر بتوان کارون را زیر قدرت انگلستان درآورد می‌توان به دیگر نقاط ایران از لحاظ تجاری مسلط شد (دوراند، ۱۳۹۲، ص ۱۰۲).

وضع برای روس‌ها نیز به همین صورت بود و آن‌ها ترجیح می‌دادند که راه‌هایی که در آینده قرار است ساخته شود به راه‌های آن‌ها مرتبط شود و یا از نقاط تحت نفوذشان، آن راه شروع و یا پایان بپذیرد. راه‌انزلی-تهران و یا راه جلفا-تبریز و یا راه آستارا-تبریز، تماماً به خط راه‌آهن روس‌ها متصل می‌شد. این شرایط درست در کشورهای دیگر از جمله عثمانی نیز وجود داشت. روس‌ها در شمال و انگلیسی‌ها در جنوب و با توجه به محدوده قدرت خود قصد داشتند راه‌های ایجاد کنند که در بعضی مواقع موفق و در بعضی موارد ناموفق عمل کردند. در تمام مسیرهای پیش‌بینی شده روس و انگلیس برای ساخت راه، ابتدا منافع سیاسی و اقتصادی آن‌ها در نظر گرفته می‌شد (استادوخ، ۱۳۱۴ق،، کارتن ۲۹، پرونده ۶، شماره سند ۸۳، «نامه‌ای درباره ژنرال کروپاتکین و ساخت راه‌آهن و راه شوسه در مرزهای ایران») در ماجرای احداث راه بغداد به مدیترانه، نقشه انگلیسی‌ها عبور جاده از نقاط جنوبی بود در حالی که آلمان‌ها نقاط راهبری اسلامبول، ازمیر، حلب، دمشق، بیروت، مکه، بغداد، موصل و بصره را مدنظر داشتند که از لحاظ اقتصادی و سیاسی کاملاً با سیاست‌های دولت عثمانی مطابق بود. درحالی که روس و انگلیس به هیچ‌وجه با این مسیر موافق نبودند (فرامرزی، ۱۳۴۶، ص ۳۹-۴۴).

در اوایل دوره قاجار، قبل از ایجاد حساسیت سیاسی، به صورت سنتی تأکید بر ساخت راه میان دریای خزر و خلیج فارس مطرح بود. حتی وقتی رویتر برای ساخت راه با ایرانی‌ها وارد مذاکره شد، در مورد نقطه آغازین و پایانی راه، بحث زیادی صورت نگرفت. فصل دوم قرارداد رویتر، مربوط به نقاطی است که باید به یکدیگر متصل می‌شدند ولی این فصل بسیار نامفهوم و کلی در نظر گرفته شد. در این ماده آمده است: «دولت علیّه ایران از برای مدت هفتاد سال امتیاز مخصوص و انحصاری و قطعی راه‌آهن بحر خزر الی خلیج فارس را به بارون جولی یوس رویتر و شرکاء یا به وکلای او واگذار می‌نماید» (خطی). «اعطای امتیاز حقوق به بارون جولیبوس رویتر در تأسیس کمپانی ایران و انگلیس به جهت راه‌آهن از جانب شاهنشاه». کتابخانه ملی ایران، شماره بازبایی ۳۲۴۹۶-۵. برگ ۴). در این قرارداد هیچ نقطه خاصی مدنظر قرار داده نشده بود این در حالی بود که نقاط مختلفی در دریای خزر را می‌شد به عنوان نقطه شروع راه در نظر گرفت و همچنین در خلیج فارس نقاط زیادی وجود داشت که راه می‌توانست به آنجا ختم شود.

عدم دقت در انتخاب نقطه‌ای مشخص، نشان می‌دهد برای ایرانیان، اصل قضیه یعنی ساختن راه مهم بوده است و به مسائل دیگر اهمیت چندانی نمی‌دادند. رویتر با مشورت با



مهندسان خود، انزلی را به‌عنوان نقطه آغازین در نظر گرفت و در آنجا، کارگاه‌هایی برای مدیریت راه بنا کرد. بعد از ماجرای رویت، بارون دونرمان از اولین کسانی بود که در سال ۱۲۹۲ ق. / ۱۸۷۵ م.، در مورد نقاطی که باید راه‌ها به هم متصل شوند صحبت کرد. او اعتقاد داشت اتصال دادن راه‌ها به یکدیگر با سرعت از مهم‌ترین اسباب رشد و تقویت دولت است (خطی، نورمان، بارون (۱۲۹۶ ق.)، «تاریخ راه‌آهن»، ترجمه میرزا هارتون، کتابخانه و مرکز اسناد دانشگاه تهران، کد دستیابی ۴۱-ب. برگ ۵-۳۷).

وقتی قضیه امتیاز رویت سیاسی شد آن‌وقت توجه‌ها به مفاد قرارداد دقیق‌تر شد و هر قدرتی مفاد امتیازنامه را با دید خود تحلیل کردند. بعد از این قرارداد بود که نگاه‌ها دقیق‌تر شد و در تمام امتیازات راه‌سازی، نقاطی که باید ساخت راه از آن‌ها شروع، عبور و ختم می‌شد، دقیق ذکر می‌شد. گروه‌های قدرت در داخل و خارج از ایران، هریک با توجه به منافع خود طرح‌هایی را ارائه می‌دادند. ولی در کل، با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، نظریات همه آن‌ها بر سه مسیر عمده متمرکز بود: راه اول مسیر شمال به جنوب، راه دوم راه غرب به جنوب و مرکز راه سوم مسیرهای داخلی بود.

شمال-جنوب

در این مسیر، تنوع دیدگاه میان روس‌ها، انگلیسی‌ها، سیاستمداران قاجاری، تجار و روشنفکران بر سر مکان‌هایی که قرار بود به‌وسیله جاده به یکدیگر متصل شوند، زیاد بود. تأکید روشنفکران بر جنبه اقتصادی راه بود و معتقد بودند ایران در موقعیتی جغرافیایی قرار دارد که نمی‌توان دروازه‌هایش را به‌سوی جهان بست و در بیچارگی خود باقی ماند باید راه ساخته شود و راه ایران به آسیا و اروپا متصل شود (کاظمی، ۱۳۷۲، ص ۲۱۸-۲۲۱). درحالی که قدرت‌های خارجی بر جنبه سیاسی و اقتصادی آن بیشتر تأکید می‌کردند. راولینسون یکی از کهنه‌کاران شرق‌شناس انگلیسی، به شورای سلطنتی انگلستان اعلام کرد که در ایجاد جاده در ایران نباید به فکر منافع اقتصادی ایرانیان بود بلکه باید مطالعه کرد که از چه روشی می‌توان نفوذ انگلیس را افزایش داد و با ایجاد راه، منافع انگلیس را تضمین کرد. او اعتقاد داشت باید با ایجاد راه از دریای مدیترانه به سند از طریق ایران، به تقویت قوای نظامی خود در هند در مواقع اضطراری بپردازیم (فرچلینگ، ۱۳۶۲، ص ۲۷۴).

در مورد نقطه آغاز و انتهای این مسیر نیز اختلاف‌نظر وجود داشت. خراسان، دریای خزر و آذربایجان نقاطی بودند که در طرح راه‌سازی شمال به جنوب به‌عنوان نقطه آغازین راه مورد توجه قرار داشتند. معتقدان به شروع جاده از دریای خزر نیز با یکدیگر متفق‌القول نبودند و بنادر مشهدسر، آمل و انزلی را به‌عنوان ایستگاه‌های آغازین پیشنهاد دادند. چابهار، بوشهر،



شوشتر و محمره نیز از نقاطی بودند که به‌عنوان ایستگاه پایانی مسیر در مورد آن‌ها بحث می‌شد.

راه آذربایجان به خلیج فارس، از نظر روشنفکرانی که توسعه کشور را در گرو رشد تجارت با ممالک اروپائی و افزایش صادرات و کاهش واردات می‌دیدند، بسیار ایده‌آل به‌نظر می‌رسید (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۳۲-۳۳۳). بیشتر صادرات و واردات از راه تبریز به طرابوزان و بالعکس انجام می‌شد. از طریق این راه، ایران می‌توانست کالاهای تولیدی خود را از طریق روسیه به اروپای شرقی و سپس اروپای غربی برساند. همچنین این راه، ایران را به‌عنوان مرکزی برای ترانزیت کالا از بنادر جنوبی و کشور هندوستان به اروپا مطرح می‌کرد. تجار اروپائی نیز بر این راه تأکید می‌کردند و صرفه اقتصادی آن را نسبت به راه‌های دیگر بیشتر می‌دانستند (کاشف‌السلطنه، ۱۳۷۳، ص ۱۱۴-۱۱۵؛ آدمیت، ۱۳۸۹، ص ۴۱۷).

بعضی‌ها اعتقاد داشتند حتماً باید راه ساخته شده، دو دریای خزر و خلیج فارس را به یکدیگر متصل کند. طرفداران این گروه، مباحث اقتصاد بین‌الملل را مطرح می‌کردند. آن‌ها معتقد بودند راهی که تهران را به خلیج فارس وصل کند می‌تواند راه مراد به اروپا را باز کند، مراکز مهم و غنی از نظر کشاورزی را به هم متصل کند، به احیای محصولات کشاورزی در حال نابودی نظیر نیشکر، تنباکو و پنبه کمک کند، افزایش زراعت و در نتیجه کاهش قیمت در داخل را به دنبال داشته باشد و از بیکاری در منطقه بکاهد (خطی، مؤلفی ناشناخته، بی‌تا، «راه‌آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی»، از مجموعه کراسعه‌المعلی، ج ۳، ص ۱۴۲۰-۱۴۳۳، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره ثبت نسخه ۱۸۲۲۱، شماره بازیابی ۹۴۵۲، ص ۱۴۲۷-۱۴۲۸). این راه مورد حمایت بعضی از روس‌ها قرار داشت زیرا آن‌ها می‌توانستند با این راه، نفوذ سیاسی و تجاری خود را در قسمت‌های جنوب ایران و خلیج فارس گسترش دهند. در مقابل، مخالفان روسی این طرح استدلال می‌کردند که اتصال خزر به خلیج فارس می‌تواند سیر ورود کالاهای انگلیسی و فرانسوی را از جنوب به شمال بیشتر کند و موقعیت نظامی قفقاز را به خطر اندازد (انتنر، ۱۳۶۹، ص ۴۷). بنابراین بهترین مسیر برای روس‌ها ایجاد خطی بود که فقط تا تهران ادامه پیدا کند تا در این صورت نیازهای سیاسی و اقتصادی خود را برطرف سازند و در عین حال، از نفوذ بیشتر انگلیسی‌ها جلوگیری به‌عمل آورند.

روس‌ها برای نفوذ تدریجی برای گرفتن امتیاز چنین راهی، ابتدا قصد داشتند راه‌آهن قفقاز خود را با احداث راهی فرعی به تبریز متصل کنند و از آنجا مقدمات ساخت راهی به تهران را برنامه‌ریزی کنند. به‌همین جهت در سال ۱۲۹۱ ق. / ۱۸۷۴ م، مهندسی به‌نام فالکن هاگن را روانه ایران کردند تا مقدمات چنین امتیازی را فراهم کند. از آنجایی که دولت مرکزی روسیه با تمام قدرت از مهندس خود حمایت می‌کرد، دولت قاجار به نیت روس‌ها به دیده تردید



می‌نگریستند و به بهانه‌های مختلف از اعطای چنین امتیازی طفره رفتند. دولت قاجار برای جایگزینی طرح راه شمال به جنوب، طرح ایجاد راه شوسه خوی به تهران را به یکی از رجال خود یعنی میرزا نظام گروسی داد (خطی). «صورت قرارنامه راه اواجق به قزوین»، ۱۳۰۶ ق، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره نسخه ۲۴/۹۴۵۱. برگ ۷-۱). تا بدین ترتیب هم از خطر نفوذ روس‌ها بکاهد و هم مرزهای سیاسی خود را با ایجاد راهی که به متصرفات روس‌ها پیوند می‌خورد به‌خطر نیندازد. خوی در نزدیکی مرز عثمانی قرار داشت و محلی برای تردد مسافران و تجار به خاک عثمانی بود. به‌نظر می‌رسد ناصرالدین‌شاه ارتباط با همسایه مسلمان و کم‌خطر خود را به همکاری با روس‌ها ترجیح می‌داد. هرچند این راه که قرار بود با گذشتن از میانه، زنجان و قزوین به تهران ختم شود، هیچ‌گاه به بهره‌برداری نرسید. مهندسان راه برای خنثی کردن خطر روس‌ها، ایجاد راه از مسیر تهران، قم، کاشان، اصفهان، شیراز، بوشهر را به شاه قاجار پیشنهاد کردند. بدین ترتیب با این راه تهران به خلیج فارس وصل می‌شد ولی روس‌ها راهی برای ارتباط با تهران نداشتند. این راه دارای اشکالاتی نیز بود زیرا ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلومتر از راه تهران به محمره دورتر بود و دوم اینکه مقصد نهایی راه یعنی بوشهر برای پهلوگرفتن کشتی‌های بزرگ تجاری کم‌عمق بود و همین امر سهولت تجارت کالا را با مشکل مواجه می‌کرد. راه دیگری نیز مدنظر مهندسان بود که تهران را به سلطان‌آباد، بروجرد، خرم‌آباد، دزفول، شوشتر و محمره وصل می‌کرد و از آنجا، راه از شوشتر جدا و به اصفهان و قم و تهران می‌رفت (خطی). مؤلفی ناشناخته (بی‌تا)، «راه‌آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی»، از مجموعه کراسعه‌المعلی، ج ۳، ص ۱۴۲۰-۱۴۳۳، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره ثبت نسخه ۱۸۲۲۱، شماره بازبایی ۹۴۵۲، ص ۱۴۲۹-۱۴۳۰).

در میان انگلیسی‌ها نیز، این مسیر، طرفداران و مخالفانی داشت. مخالفان نمی‌خواستند بیش از این مناطق تحت نفوذ آن‌ها در جنوب ایران به خصوص سیستان و هند به‌وسیله روس‌ها تهدید شود. راولینسون از مخالفان اصلی ایجاد چنین راهی بود زیرا به‌زعم او طرح رویتر برای احداث راه میان دریای خزر و خلیج فارس کاملاً به‌نفع منافع روسیه بود مخصوصاً قسمت اول که دریای خزر را به تهران متصل می‌کرد. او اعتقاد داشت این خط نفوذ روسیه را در منطقه شمال ایران و در پایتخت ایران به‌دنبال خواهد داشت (فرچلینگ، ۱۳۶۲، ص ۲۷۴). موافقان نیز معتقد بودند با چنین راهی، می‌شود بازارهای شمال ایران که از دوره فتحعلی‌شاه به‌صورت انحصاری در اختیار روس‌ها قرار داشت را با کالاهای ارزانتر به انحصار خود درآورد و از نظر نظامی روس‌ها را تحت فشار قرار داد. همچنین با تقویت نیروی دریایی در جنوب ایران، از نفوذ روس‌ها به جنوب از طریق این جاده جلوگیری کرد. اما بزرگترین مخالف چنین مسیری دولت ایران بود زیرا به‌هیچ‌وجه قصد نداشت دسترسی روس‌ها را به نواحی شمال و پایتخت سیاسی



ایران هموار کند به همین دلیل هرگونه اقدامی انجام داد تا این طرح به نتیجه نرسد (خطی). مؤلفی ناشناخته، بی تا، «راه آهن ایران عمدگی مسئله پولیپلیکی»، از مجموعه کراسعه المعلی، ج ۳، ص ۱۴۲۰-۱۴۳۳، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره ثبت نسخه ۱۸۲۲۱، شماره بازیابی ۹۴۵۲.۱۴۲۷).

در مورد مسیر شمال به جنوب، روشنفکران داخلی راه بین امل در شمال و شوشتر در جنوب را بهترین راه می دانستند و اعتقاد داشتند این مسیر مراکز مهمی را در داخل به یکدیگر متصل خواهد کرد و ساخت راه در این مسیر راحت تر و سودآورتر خواهد بود. از نظر آن ها راه باید از امل در کنار دریای خزر شروع و با گذشت از تهران، خرم آباد به شوشتر برسد (کاظمی، ۱۳۷۲، ص ۲۱۲-۲۱۸). بعضی دیگر از روشنفکران مسیری که از انزلی شروع و با گذشت از گیلان، تهران، کردستان، فراهان و خرم آباد به محمره ختم می شد را بیشتر می پسندیدند (خطی). مؤلفی ناشناخته، بی تا، «راه آهن ایران عمدگی مسئله پولیپلیکی»، از مجموعه کراسعه المعلی، ج ۳، ص ۱۴۲۰-۱۴۳۳، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره ثبت نسخه ۱۸۲۲۱، شماره بازیابی ۹۴۵۲.۱۴۲۱).

غرب-جنوب

بعضی دیگر اعتقاد داشتند اتصال دو دریا به یکدیگر از نظر نظامی و سیاسی به ضرر ایران است و اگر راهی قرار است ساخته شود، بهتر است نقاط کم خطر شرق به غرب و یا شرق به جنوب باشد. کرمانشاه و بغداد به عنوان نقطه های آغازین طرح راه سازی غرب به جنوب ایران مطرح بودند زیرا اروپائی ها موفق شده بودند راه اروپا را به بغداد و به کنار دجله بیاورند و اگر راهی از بغداد به کرمانشاه ساخته می شد و این راه از کرمانشاه به تهران و یا جنوب ایران کشیده می شد، اقتصاد ایران به اقتصاد اروپا گره می خورد و ایران از بند قوانین گمرکی انحصاری روسیه خارج می شد. در سال ۱۲۹۵ ق.م/ ۱۸۷۸ م، رنالد استفنسون که در دوره امیرکبیر طرح راه آهن سراسری ایران را ارائه کرده بود، پیشنهاد کرد راهی از آنا تولی به بغداد، بصره و محمره ساخته شود و از طریق ایالات جنوبی ایران به هندوستان متصل شود (آدمیت، ۱۳۵۱، ص ۳۳۳). رویتر نیز بعد از شکست طرحش، برای راضی نگاه داشتن دولت انگلستان در حمایت از طرح هایش در ایران، به دولت انگلستان پیشنهاد داد طرح راه غرب به جنوب ایران را او پیاده کند؛ اما «شیل» سفیر انگلستان در ایران به شدت مخالف چنین طرحی بود و اعتقاد داشت این مسیر مزایای چندانی برای دولت انگلستان ندارد. به همین دلیل طرح استفنسون و رویتر متفی شدند (آدمیت، ۱۳۸۹، ص ۴۱۷).

روشنفکران داخلی به منظور جلوگیری از قدرت روس ها، با کمی تغییر در مسیر غرب به



جنوب، اعتقاد داشتند اگر این راه از داخل خاک ایران عبور کند و نقاط کرمانشاه، همدان، دزفول، شوشتر و محمره به هم متصل کند، بهتر است (خطی. مؤلفی ناشناخته (بی تا). «راه آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی»، از مجموعه کراسعه‌المعلی، ج ۳، ص ۱۴۲۰-۱۴۳۳، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره ثبت نسخه ۱۸۲۲۱، شماره بازیابی ۹۴۵۲، ۱۴۳۰). حتی می‌شد این راه را از طریق خانقین و کرمانشاه به تهران، اصفهان و جنوب شرق ایران متصل کرد تا بدین ترتیب خط اروپا به ایران و هندوستان در یک دالان بین‌المللی به یکدیگر مرتبط شود.

نتیجه‌گیری:

ایرانیانی که در دوره فتحعلی‌شاه برای یادگیری فنون مختلف به خارج از ایران اعزام شده بودند، یکی از اصلی‌ترین دلایل پیشرفت آن‌ها و عقب‌ماندگی ایرانیان را عدم وجود جاده در ایران و توسعه راه‌سازی به‌خصوص صنعت راه‌آهن در اروپا می‌دانستند. صنعت راه‌آهن در اروپا به قدری در محافل علمی و اجتماعی اروپائی‌ها تأثیر گذاشته بود که جریان روشنفکری در ایران دوره ناصرالدین‌شاه، به شدت تحت تأثیر آن قرار داشت. این تأثیر به‌زودی در طبقه بالایی جامعه فراگیر شد و سیاستمداران علاقه وافری به توسعه راه از خود نشان دادند. ولی ناکامی قرارداد رویتر و دخالت‌های روسیه و انگلستان در امور ایران، آن دسته از محافظه‌کاران سنتی قاجاری را که تا قبل از مباحث رویتر، مشتاقانه به دنبال ساخت راه در کشور بودند، دچار شک و ترس کرد. نگرانی آن‌ها در حقیقت این بود که ایجاد راه نه تنها به توسعه کشور کمک نخواهد کرد، بلکه باعث حضور بیشتر قدرت‌های غربی در داخل ایران خواهد شد و این راه به دشمنان اجازه خواهد داد به راحتی کشور را تحت سلطه خود درآورند. مشکلاتی که در کشورهای همسایه نظیر عثمانی، هند و آسیای میانه اتفاق افتاده بود و قدرت‌های غربی نظیر روسیه و انگلستان به وسیله راه‌های نوین، بر آن‌ها تسلط پیدا کرده بودند، نگرانی این دسته از محافظه‌کاران را تشدید کرد. اشتیاق قدرت‌هایی نظیر روسیه و انگلستان برای گرفتن امتیاز راه‌سازی در داخل ایران، بر این سوءظن سیاستمداران افزود. به‌زعم آن‌ها دولت قاجار در شرایطی قرار نداشت که بتواند در مقابل قدرت‌های غربی مقاومت کند. آن‌ها اعتقاد داشتند شرایط طبیعی و جغرافیایی ایران یکی از عناصر دفاعی ایران محسوب می‌شود که اگر راه ایجاد شود، این عناصر دیگر کارکردی برای دفاع از سرزمین ایران نخواهند داشت و تسلط اروپائی‌ها بر ایران محتمل خواهد بود پس بهترین راه حل، بازی تأخیری دیپلماسی با غرب و اتخاذ حالت انفعالی در مورد راه‌سازی است. این مشکل در تمام دوران قاجار در تصمیم‌گیری‌های راه‌سازی دولت سایه افکند و روند اصلاحات در امر راه‌سازی را با مشکل مواجه کرد. در کنار مسائل امنیتی، مشکلات دیگر



همچون عدم وجود متخصصان، نبود برنامه درازمدت و مشکلات مالی، طرح‌های راه‌سازی را ناکام گذاشت.

روشنفکران قاجاری سعی داشتند این نگرانی‌های سیاست‌مداران را بر طرف و برای مشکلات راه‌حل‌هایی ارائه دهند. بخشی از این مقاله به دیدگاه‌های این طبقه توجه دارد. فرضیه‌ای که در آن بر نقش روشنفکران ایرانی بر توسعه راه‌سازی شوسه در ایران تأکید شده است.

روشنفکران دوران آغازین سلطنت ناصرالدین‌شاه، همچون امیرکبیر، سپهسالار، ملک‌خان و مستشارالدوله، به‌خوبی از مزایای راه‌سازی و تأثیر آن بر رشد غرب آگاه بودند و تلاش‌هایی را برای ورود این صنعت جدید به ایران آغاز کردند. زیرا به‌زعم آن‌ها، توسعه به‌معنای واقعی بدون ایجاد جاده و تقویت طرق ارتباطی غیرممکن بود. روشنفکران تفکرات گروه‌های محافظه‌کار سنتی را ارتجاعی و باعث عقب‌افتادگی کشور می‌دانستند. آن‌ها بر این اعتقاد بودند که عدم ایجاد راه، در آینده باعث از بین رفتن اقتصاد و تجارت ایران خواهد شد و کشور را از لحاظ فکری به قهقرا خواهد برد. بنابراین ساخت راه بیش از هر چیز دیگر برای توسعه کشور لازم و حیاتی است. آن‌ها مشکلات سیاسی ایجاد راه را نادیده نمی‌گرفتند بلکه اعتقاد داشتند می‌توان با تقویت قوای نظامی و افزایش بودجه لشکری و کفایت لازم، جلوی احتمالات حمله نظامی را گرفت.

روشنفکران با واردکردن فشارهای مختلف به شاه قاجار و آشناکردن او با مظاهر غرب، سعی داشتند شاه را به‌سوی اصلاحات جدید به‌خصوص در مورد صنعت راه‌سازی سوق دهند. در این امر نیز تا حدی موفق بودند ولی شاه قاجار به‌دنبال طرح‌هایی بود که به‌وسیله آن، راه در داخل کشور ایجاد شود ولی مشکلات آن به کمترین حد خود برسد. مجموع تحولات نشان داد دولت قاجار برای پیشبرد نظر خود، به چهار دستورالعمل کلی رسیده است. اولاً راه شوسه به‌جای راه‌آهن در اولویت راه‌سازی قرار گیرد. دیگر اینکه به‌جای سرمایه‌داران خارجی، از ظرفیت داخلی برای ساخت راه استفاده شود. افزون‌براین از کشورهای بی‌طرف نظیر بلژیک، ایتالیا و آلمان برای اجرای طرح‌های راه‌سازی دعوت شود. در آخر به‌جای ارتباط نقاط مرزی به پایتخت، نقاط داخلی به‌هم متصل شود تا بدین ترتیب احتمال استفاده نظامی قدرت‌های همسایه از این راه‌های جدیدالتأسیس کاهش پیدا کند.

این سیاست‌ها اجرایی شد. راه‌آهن که هزینه زیادی برای ایران داشت کنار گذاشته شد و راه‌های شوسه جایگزین آن‌ها شد. راه‌های تهران-قم، تهران-قزوین و تهران-مازندران شوسه شد و بعدها راه‌های میان قزوین-رشت و قزوین-همدان و تهران-جنوب ساخته شدند و به‌غیر از راه‌آهن تهران، راه‌آهنی در ایران ساخته نشد. در طرح‌های اولیه راه‌سازی، از سرمایه دولتی و



بخش بازرگانی ایران استفاده شد و شرکت‌های راه‌سازی داخلی با فروش اوراق و سهام تشکیل شدند. از مهندسان آلمانی و سوئدی برای ساخت راه‌ها مشاوره گرفته شد و سعی کردند راه‌های داخلی در اولویت راه‌سازی قرار بگیرند. مانند راه مازندران و قزوین و قم که همه آن‌ها از تهران شروع می‌شدند ولی به نقاط مرزی متصل نمی‌شدند که پایتخت در معرض آسیب احتمالی قرار گیرد. در حقیقت شاید در نگاه نخست، شاه قاجار به اهداف اولیه خود رسیده بود ولی این مقدار جاده، به هیچ‌وجه برای توسعه کشور پهناوری مانند ایران کافی نبود. مجموع راهی که به وسیله ایرانی‌ها ساخته شد، حدود ۳۵۰ کیلومتر بود که نسبت به توسعه تجارت، اندک بود. کیفیت این راه‌ها نیز چنان پایین بود که مدام خراب می‌شدند و هزینه‌های تعمیر و نگهداری آن‌ها بسیار بالا می‌بود. در حقیقت مجموعه‌ای از نیروهای غیرمتخصص راه‌سازی، فساد اداری گسترده، عدم دانش فنی و سرمایه ناکافی راه‌سازی، در کنار هم شرایطی را به وجود آورده بود که می‌توان از آن تحت‌عنوان طرح شکست‌خورده راه‌سازی در ایران دوره قاجار نام برد.



فرايت شوم
اگر چه در بعضی بجهت درود عرض کردم مسمی آنرا از این فریب درود علی

تا جناب می لا در اینک توفیق دلزده بصفت و اقبال رو بکنم در نه امیدوارم اینفته چشم زیارت توفیق می لا روشن شود
اینست را که امر سعادت مگر بهمه کفایت مغرب محضه بهما که نیز اتفاق برآمد بود امی مغرب نشد که در بنده غمناک است
مضطربیم بنده را نهایت سزاگردد از غنایت من در این امور است سعادت پارس چه است اینده در این
رفقار نس همیشه خوب کمال بودند حالت این سعادت اگر بخواهم عرض کنم تا نهایت همای که کمال است
و همان مطایره باشند اگر چه نایب خرد و طبعه دانی بود پس از این سعادت بر وسطه و زارت خار صبر در جرح
بسعادت خرد و طرای که مکن مسمی آنرا مگر بر زارت خار صبر افکار کرده اند با نغزهای از پست کز است
در زاری که در وقت زنده می بقای عجز فانی که غدر سیه و کله می دولت نکلیم بقاب بحین جواب س عد داده اند
با نوبت دولت ایران را هر چه از آن که کند و لا در سیه دولت ایران قوت بجزینه درود دولت آیین
خود را که می بر صبح در کتب و نگین بند در اوقات ضرورت با طبع دولت ایران و سایر جزیره بحین لازم میداند که در هر مرتبه
فصحت اطلاع ددان دولت ایران کشیده است چندین مرتبه است که از راه رشت و بطریق با و بعضی صاحب
بپایس درود نسیم خود در راه بود سعادت که نه میگفتند راه بره باز در رکه در هر سه مرتبه در راه می نمود بسا در شب
دست که کند بطریقه که که در راه سعادت این راه در رشت الکترو و خا شایره با در زمین است فرسخ و نیم است
سه است که گفت با مدام بخواب در نظر الانچه راه است به زود که موقوف بیاید میگفت اسباب سکه زدن را می بیند
در رشت بنا خوانند که عجب حالتی است که در خانه بلوانی رسد که با بیستی در راه و کجوز زدن در همان اوقات از آنجا
عرض کنم مسمی اینده طرای و آنجای می نشیند و در انصرب هم بهجت و در هر جنبه با بود با چي سخت با نه مگذر است
از آنکه هر که در جانی میگفتند و می بینند این که با نیا می رسد راه شاه جلالت را خوانند رشت در فرود بوده است با چشم زدن

لایحه کتابچه قرمز در مورد راه آهن تهران به قم از مستشار الدوله

در بصر بکرم
 جبال قورقیس و پهنه ماوراء النهر در خط
 راه این خوان بگردد و راه ماوراء النهر در خط
 سیار در قریب نریض و حقیقت ضروری بر قدرت در خط
 پدید آمدن صفای غرب قدرت هدایت قدرت را بر عاقل
 سرحدی ترین قدرت هم باب بعد دوم یا در قول همایون الله را در خط
 ۲۸ شهریور ۱۳۱۴

تلاش روس‌ها برای توسعه راه آهن و راه شوسه ماورای خزر تا مرز ایران



منابع:

- ابوت (بی تا). *گزارش سفر به سواحل خزر*. ترجمه احمد سیف، بی جا.
- اسپاروی، ویلفرید (۱۳۶۹). *فرزندان درباری ایران*. ترجمه محمدحسین آریا لریستانی. تهران: انتشارات قلم.
- اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان (۱۳۶۷). *تاریخ منتظم ناصری*. تصحیح و تحشیه اسماعیل رضوانی، تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۲۵۳۶). *سفرنامه از تفلیس به تهران*. به کوشش محمد گلبن، تهران: انتشارات سحر.
- افشار، ایرج (۱۳۶۸). *قیاله تاریخ*. تهران: طلایه.
- الگار، حامد (۱۳۶۹). *دین و دولت در ایران، نقش عالمان در دوره قاجار*. ترجمه ابوالقاسم سری، تهران: انتشارات توس.
- امین لشکر، میرزا قهرمان (۱۳۷۸). *روزنامه خاطرات امین لشکر*. به کوشش ایرج افشار و محمد رسول دریگشت، تهران: انتشارات اساطیر.
- انتنر، مروین ل. (۱۳۶۹). *روابط بازرگانی روس و ایران (۱۸۲۸-۱۹۱۴ م)*. ترجمه احمد توکلی، تهران: انتشارات بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- اورسل، ارنست (۱۳۵۳). *سفرنامه اورسل*. ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: چاپخانه بیست و پنج شهریور.
- آدمیت، فریدون (۱۳۴۰). *فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت*. تهران: انتشارات سخن.
- آدمیت، فریدون (۱۳۵۱). *اندیشه ترقی و حکومت قانون*. تهران: خوارزمی.
- بوهلر (۱۳۵۷). *سفرنامه و جغرافیای گیلان و مازندران*. به کوشش م. پ. جکتاجی، لاهیجان: نشر گیل.
- پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۱). *سفرنامه ایران و ایرانین*. ترجمه کیکاووس جهاندار، تهران: انتشارات خوارزمی.
- ترسکینسکی، آناتول (۱۳۲۶). *تاریخچه مختصر راه آهن ایران*. بنگاه راه آهن دولتی ایران.
- تیموری، ابراهیم (۱۳۳۲). *عصر بی خبری یا تاریخ امتیازات در ایران*. تهران: شرکت نسبی اقبال و شرکاء.
- حسامالسلطنه، ابونصر میرزا (۱۳۴۹). *سفرنامه طولش*. مقدمه و تصحیح از ابراهیم صفایی، تهران: چاپ شرق.
- خاوری، میرزافضل الله (۱۳۸۰). *تاریخ ذوالقرنین*. به کوشش ن. افشارفر. ج اول، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- دوران، سر مورتمبر (۱۳۹۲). *اسنادی درباره وضعیت ایران در دهه پایانی قرن نوزدهم*. ترجمه احمد سیف، تهران: نشر نی.
- رجیبی (دوانی)، محمدحسن (۱۳۹۰). *مکتوبات و بیانات سیاسی و اجتماعی علمای شیعه دوره قاجار*. ج ۱، تهران: نشر نی.



- رحمانیان، داریوش؛ سارا یارمهدوی (۱۳۹۰). راه‌آهن در ایران عصر قاجار. فصلنامه تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)، ۲۱، اس، ش ۱۰، پیاپی ۹۳.
- رشتی، ابراهیم آقا (۲۵۳۵). سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان. به کوشش مسعود گلزاری، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- زالاطرف، کلنل (۱۳۶۲). گزارش کلنل زالاطرف در مجمع سالانه ارتش روسیه، گزارش‌های تاریخی سیاسی علاءالملک، تألیف و تحقیق ابراهیم صفائی، تهران: انتشارات آباد.
- سیاح، علی‌بن محمدرضا (۱۳۴۶). خاطرات حاج سیاح یا دوره خوف و وحشت. به کوشش حمید سیاح، به تصحیح سیف الله گلکار، تهران: انتشارات ابن سینا.
- صنیع‌الدوله، مرتضی قلی‌خان (۱۳۶۳). راه نجات. به کوشش هما رضوانی، تهران: نشر تاریخ ایران.
- ظل‌السلطان، مسعودمیرزا (۱۳۶۸). سرگذشت مسعودی (خاطرات ظل‌السلطان). به‌اهتمام و تصحیح حسین خدیو جم، تهران: انتشارات اساطیر.
- فرامرزی، احمد (۱۳۴۶). راه‌آهن اروپا و خلیج فارس. به کوشش حسن فرامرزی، تهران: چاپ داورپناه.
- فرچلینگ، ال‌ای. (۱۳۶۲). امتیاز روتیر در ایران. از مجموعه کتاب تاریخ اقتصادی ایران، ترجمه یعقوب آژند، تهران: نشر گستره.
- فوروکاوا (۱۳۸۴). سفرنامه. ترجمه هاشم رجبزاده و کینیچی نئه‌ورا، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- فووریه (بی‌تا). سه سال در دربار ایران. ترجمه عباس اقبال آشتیانی، به کوشش همایون شهیدی، تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- قاضی‌مرادی، حسن (۱۳۸۹). ملکم‌خان نظریه‌پرداز نوسازی سیاسی در صدر مشروطه. تهران: کتاب آمه.
- کاشف‌السلطنه، حاجی محمد میرزا (۱۳۴۰ ق.). حیات و ممات. طهران: چاپ سربی.
- کاشف‌السلطنه، حاجی محمد میرزا (۱۳۷۳). تغییرات و ترقیات در وضع و حرکت و مسافرت و حمل‌اشیا و فوائد راه‌آهن. به کوشش محمد جواد صاحبی، تهران: انتشارات میراث مکتوب.
- کاظم‌بیگی، محمدعلی (۱۳۸۵). مردم، علما و توسعه در عصر قاجاریه: راه گیلان، فصلنامه فرهنگ ویژه تاریخ، ش ۶۰، ص ۹۱-۱۴۲.
- کاظمی، ثریا (۱۳۷۲). حاجی محمدمیرزا کاشف‌السلطنه پدر جای ایران. تهران: نشر سایه.
- کرزن، جرج (۱۳۶۲). ایران و قضیه ایران. ترجمه وحید مازندرانی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- ماسهارو، یوشیدا (۱۳۷۳). سفرنامه نخستین فرستاده ژاپن به ایران دوره قاجار. ترجمه هاشم رجبزاده، با همکاری ئی نی تی یا، مشهد: مؤسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی.
- مفتون دنبلی، عبدالرزاق (۱۲۴۱ ق.). مآثر سلطانیه. تبریز: چاپ سنگی.
- مکملی، محمد کاظم (۱۳۷۹). تاریخ جامع راه‌آهن. تهران راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.
- ملکم‌خان (۱۳۸۹). نامه‌های میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله. به‌اهتمام علی‌اصغر حقدار، تهران: نشر چشمه.



- ملکم خان (بی تا). رساله اصول تمدن. تبریز: بی تا.
- ممتحن الدوله (۱۳۶۲). خاطرات. به کوشش حسینقلی خانشقاقی، تهران: نشر فرهنگ.
- میرزایی پری، زهرا (۱۳۸۴). راه آهن تهران-شاهزاده عبدالعظیم، گنجینه اسناد، ش ۵۹، ص ۴۰-۵۷.
- ناصرالدین شاه (۱۳۸۹). سفرنامه اول به فرنگ. بازخوانی مریم علیمردانی، تهران: انتشارات خانه تاریخ و تصویر ابریشمی.
- ویشارد، جان (۱۳۶۳). بیست سال در ایران. ترجمه علی پیرنیا، تهران: مؤسسه انتشارات نوین.
- هولمز، ویلیام ریچارد (۱۳۹۰). سفرنامه ساحل خزر. ترجمه شبنم حجتی سعیدی، رشت: انتشارات فرهنگ ایلیا.

نسخه‌های خطی

- اعطای امتیاز حقوق به بارون جولوس روبر در تأسیس کمپانی ایران و انگلیس به جهت راه آهن از جانب شاهنشاه، کتابخانه ملی ایران، شماره بازایی ۳۳۴۹۶-۵.
- صورت قرارنامه راه اواجق به قزوین، ۱۳۰۶ ق، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره نسخه ۲۴/۹۴۵۱.
- کتابچه امتیازات، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره بازایی ۷۱۴/۲ س س، شماره مدرک ۲۱۸۱۹-۱۰.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۰۷ ق). قانون تسهیل ساختن طرق و شوارع. کتابخانه آستان قدس رضوی مشهد، شماره بازایی ۴۳۸۰، شماره مدرک ۵۹۷ الف ۶۲۵/۷.
- سلیمان مهندس (۱۲۹۶ ق). راپورت گردش در کوهستانات مابین قزوین و گیلان به جهت انتخاب راه شوسه. مجموعه حقوق کتابخانه مرکزی دانشگاه تهران، ذیل شماره ۳۳۵ ج، ۱۲ برگ.
- مستشارالدوله، یوسف خان (۱۲۸۶ ق). کتابچه بنفش. کتابخانه ملی ملک، کد دستیابی ۴۳۰۸، ۵ برگ.
- مستشارالدوله، یوسف خان (۱۲۹۱ ق). لایحه در باب راه آهن خراسان. شماره بازایی کتابخانه ملی ۵۹۸۹-۶.
- مؤلفی ناشناخته (بی تا). راه آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی. از مجموعه کراسه المعلی، ج ۳، صفحات ۱۴۲۰-۱۴۳۳، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره ثبت نسخه ۱۸۲۲۱، شماره بازایی ۹۴۵۲.
- نورمان، بارون (۱۲۹۶ ق). تاریخ راه آهن. ترجمه میرزا هارتون، کتابخانه و مرکز اسناد دانشگاه تهران، کد دستیابی ۴۱-ب.

اسناد وزارت امور خارجه (استادوخ)

- ۱۲۶۹ ق، کارت ۷، پرونده ۴۰، شماره سند ۱، اهمیت قرارداد روبر به واسطه ساخت راه.
- ۱۲۸۶ ق، کارت ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۱۳، درباره ساخت راه عبدالعظیم به قم.



- ۱۲۸۶ ق.، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۳۹/۳، ارسال متمم کتابچه قرمز شامل مخارج راه‌آهن تهران به قم.
- ۱۲۸۶ ق.، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۴۳، نظرخواهی درباره کتابچه قرمز مربوط به راه‌آهن.
- ۱۲۸۶ ق.، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۵۱، درباره کتابچه راه‌آهن تهران به قم.
- ۱۲۸۶ ق.، کارتن ۱۵، پرونده ۳۰، شماره سند ۹، راپورت در مورد اقدامات روس‌ها در شمال ایران.
- ۱۲۸۷ ق.، کارتن ۱۳، پرونده ۴، شماره سند ۵، اهمیت اصلاح امور کشور با انجام راه‌سازی.
- ۱۳۰۶ ق.، کارتن ۲۰، پرونده ۲، شماره سند ۲۸، تلاش کارگزاران محلی برای ساخت راه شوسه از ارض‌الروم به مرز اوایق و دادن امتیاز ساختن راه شوسه آذربایجان.
- ۱۳۱۴ ق.، کارتن ۲۹، پرونده ۶، شماره سند ۸۳، نامه‌ای درباره ژنرال کروپاتکین و ساخت راه‌آهن و راه شوسه در مرزهای ایران.
- ۸ شوال ۱۲۸۰ ق.، کارتن ۱۰۳، شماره سند ۶۲، مراسله وزارت امور خارجه به کارگزار آذربایجان در خصوص راه‌های سرحدی کنار رود ارس الی تبریز.
- بی‌تا، کارتن ۱۰۳، شماره سند ۲۹۰-۳۰۲، راپورت مراسله‌ای از سفارت ایران در لندن به وزارت امور خارجه در خصوص احداث راه‌های و تأثیر آن در توسعه اقتصاد و کشور.
- بی‌تا، کارتن ۱۰۳، شماره سند ۳۶۱، راپورت مراسله‌ای از سفارت ایران در عثمانی به وزارت امور خارجه در خصوص احداث راه.
- سند شماره ۳۲: ۱۲۸۹ ق.، کارتن ۱۴، پرونده ۱۰، شماره سند ۸، بطلان قرارداد رویتز.

روزنامه‌ها

- روزنامه اختر. سال ۱۱، ش ۱، سه‌شنبه ۹ شوال ۱۳۰۲ ق.، ص ۴.
- روزنامه اختر. سال ۹، ش ۲، سه‌شنبه ۶ محرم ۱۳۰۰ ق.، ص ۶ و ۷.
- روزنامه وقایع‌اتفاقیه. شماره ۲۴، ۱۲۶۷ هـ.ق.
- روزنامه وقایع‌اتفاقیه. ش ۳۰، ۱۲۶۷ ق.

منابع لاتین

- Churchill. z H. (1874-6). *Report on the Trade of the province of Ghilin and Asterabad for the year 1874 and 1875, enc1*. In Churchill Thomson, 15 Jan. 1876, FO 248/319.
- Monteith (1833). *Journal of a Tour through Azerdbijan and the Shores of the Caspian, Journal of the Royal Geographical Society*, 3.

