

Russia's policies for securing economic dominance on trade in north and northwestern regions of Iran

Hosein Esmaili¹ | Aliakbar Kajbaf² | Morteza Nouraei³

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

Abstract:

Purpose: To secure their political and economic interests, Russians sought to build roads leading into the North and northwest parts of Iran. This paper looks in historical records to see where these plans led to.

Method and Research Design: Archival records and library materials were examined to collect data.

Findings & Conclusion: Russian military policy towards Iran changed in the 19th century. Similar to other imperialist powers, Russians regarded control of trade of target countries as important for political and military influence. One strategy they adopted was to build and maintain roads in parts of Iran where they had a military presence. To neutralize this, the Iranian government resisted the Russians' road building projects. But governments' revenues diminished seriously. Domestic small businesses were not able to compete with Russian trade power. So the Iranian government agreed to the road construction by Russians in North and North West of Iran. This allowed the Russians to acquire economic and military dominance on this region.

Keywords:

Russia, Qajarids, Trade, Azerbaijan,

1. PhD Student, Islamic Iran History,
University of Isfahan, Isfahan, I.R. Iran
H_esmaili1362@yahoo.com

2. Professor, Department of History,
University of Isfahan, Isfahan, I.R. Iran,
(Corresponding Author)
aliakbarkajbaf@yahoo.co.uk

3. Professor, Department of History,
University of Isfahan, Isfahan, I.R. Iran
mortezanouraei@yahoo.com

Ganjine-Ye Asnad

«109»

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

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

Digital Object Identifier(DOI): 10.22034/ganj.2018.2269

Indexed by ISC, SID & Iran Journal | Vol. 28, No. 1 Spring 2018 | pp: 56-86

Received: 24, Apr. 2016 | Accepted: 27, Nov. 2016

Historical research





فصلنامه تحقیقات تاریخی
و مطالعات آرشئولوژی

سیاست‌های روسیه در تسلط اقتصادی بر مسیرهای تجاری شمال و شمال غرب ایران از طریق ساخت راه

(با تأکید بر اسناد امتیازنامه‌های راه تبریز به قزوین در دوره قاجار)^۱

حسین اسماعیلی نصرآبادی^۲ | علی‌اکبر کجیاباف^۳ | مرتضی نورائی^۴

چکیده:

هدف: بررسی اهداف اقتصادی و تجاری روس‌ها از راه‌سازی در شمال و شمال غرب ایران. **روش:** مقاله با روش توصیفی-تحلیلی، و بهره‌گیری از اسناد موجود در وزارت امور خارجه و سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران موضوع راه‌سازی در شمال و شمال غرب ایران در دوره قاجار، بررسی شده است.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: روس‌ها که از دوره صفویه تا اواسط دوره قاجار، سیاست تصرف اراضی را در شمال و شمال غرب ایران دنبال می‌کردند، در دوره ناصرالدین شاه، رویکرد خود را به سمت تسلط اقتصادی تغییر دادند. حکومت قاجار برای جلوگیری از این تسلط، سال‌ها در مقابل پیشنهاد روس‌ها مبنی بر راه‌سازی در این مناطق مقاومت کرد. اما در نهایت به دلایلی مشکلات اقتصادی و عدم رشد تجاری، تسلیم روس‌ها شد و امتیازنامه ساخت راه شوسه تبریز به تهران را به روس‌ها واگذار کرد. راه‌سازی در ایران منافع اقتصادی و نظامی زیادی برای روسیه داشت؛ هم راه ورود کالاهای روسیه به ایران را باز کرد و هم شرایط را برای تسلط نظامی روس‌ها به شمال غرب ایران فراهم کرد.

کلیدواژه‌ها:

دوره قاجار، راه‌سازی، روسیه، سیاست، اقتصاد، سیاست، ایران، آذربایجان.

۱. این مقاله از پایان‌نامه دکترای حسین اسماعیلی نصرآبادی از دانشگاه اصفهان با عنوان «تبیین و تحلیل وضعیت مبادلات کالاهای راهبردی میان ایران و روسیه از ۱۱۰۵ تا ۱۲۶۴ هجری قمری» گرفته شده است.
۲. دانشجوی دکترای تاریخ ایران اسلامی دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران
h_esmaeili1362@yahoo.com
۳. استاد گروه تاریخ دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران، (نویسنده مسئول)
aliakbarkajbaf@yahoo.co.uk
۴. استاد گروه تاریخ دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران
mortezanouraei@yahoo.com



گنجینه اسناد

«۱۰۹»

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

شاپا(چاپی): ۳۶۵۲-۱۰۲۳ | شاپا(الکترونیکی): ۲۲۶۸-۲۵۲۸

شناسانه برموده رقمی (DOI): 10.22034/ganj.2018.2269

نمایه در ISC، SID و ایران ژورنال | http://ganjineh.nlai.ir

سال ۲۸، دفتر ۱، بهار ۱۳۹۷ | صص: ۵۶-۸۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۲/۵ | تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۹/۷

تحقیقات تاریخی

مقدمه

روس‌ها از دوره صفویه به دنبال نفوذ خود در شهرهای ساحلی دریای خزر و ایالات شمال غرب ایران بودند. پیشروی آن‌ها به سمت جنوب یعنی سرزمین‌های ایران از طریق دریای خزر و ایالت آذربایجان امکان‌پذیر بود. راه دریای خزر به علت صعب‌العبور بودن منطقه و بندرهای نامناسب ایران، چندان مناسب به نظر نمی‌رسید؛ ولی راه زمینی به ایالت آذربایجان می‌توانست اهداف توسعه‌طلبانه روس‌ها را عملی کند. در همین راستا روس‌ها از دوره صفویه به تدریج گام‌هایی را برای توسعه اقتصادی و سیاسی خود با ایران برداشتند و در مواردی نیز از قوه نظامی خود استفاده کردند. در اواخر دوره صفویه، روس‌ها طرح‌های بلندپروازانه خود را در قفقاز و سواحل جنوبی دریای خزر اجرایی کردند؛ ولی مشکلات آن‌ها در غرب امپراتوری‌شان با دولت‌های اروپایی و امپراتوری عثمانی و همچنین قدرت‌نمایی نظامی نادرشاه افشار، آن‌ها را به پس دروازه‌های دربند قفقاز عقب راند. در دوره قاجار، قدرت نظامی روس‌ها بر قدرت ایران غلبه کرد و نقطه اوج آن، جنگ‌های ایران و روس و تحمیل قراردادهای گلستان و ترکمنچای بر ایران بود. روس‌ها بعد از دوره فتحعلی شاه قاجار، برای مقابله با قدرت‌نمایی انگلیسی‌ها در جنوب ایران، سیاست خود را برای توسعه اقتصادی در مناطق شمال و شمال غربی ایران متمرکز کردند و بیش‌ازپیش به تسهیل مبادله کالا میان دو کشور توجه کردند.

در قرن نوزدهم میلادی سیاست‌های استعماری دول غربی در پوشش تجارت و اقتصاد تجلی پیدا کرد. روس‌ها به خوبی به پشتوانه راه آهن جدید و راه‌های شوسه، قدرت اقتصادی و سیاسی خود را در آسیای میانه و قفقاز گسترش دادند و با تسلط بر دریای سیاه و بندرهای مهم تجاری منطقه، نفوذ فراوانی در میان همسایگان خود پیدا کرد. ورود شرکت‌های بزرگ تجاری روس با پشتوانه دولت و بانک‌های دولتی و خصوصی روسیه، باعث تسهیل این قدرت سیاسی و اقتصادی شد. این سیاست تدریجی، به خوبی در مناطق ترکمن‌نشین آسیای میانه و ترک‌نشین قفقاز عملی شده بود و روس‌ها می‌خواستند همان سیاست را در مرزهای شمال و شمال غرب ایران هم آزمایش کنند. از طرفی ارتباط بیشتر ایران با کشورهای غربی در دوره قاجار، ایران را به عنوان اقتصاد واسطه‌ای مطرح کرده بود و بازرگانان ایرانی در مقام واسطه کالاهای تولیدی غربی، تجارت روسیه و ایران را رونق بخشیده بودند و دو طرف معامله را بیش‌ازپیش به یکدیگر محتاج کرده بودند؛ ولی راه‌های نامن و خراب به هیچ وجه پاسخگوی افزایش قدرت تجاری روسیه نبود و بازرگانان ایرانی نیز مشکلات فراوانی در تجارت خود و اعتراض‌های زیادی به کیفیت این راه‌ها داشتند. کیفیت راه‌ها باعث سختی رفت‌وآمد و افزایش هزینه کالاهای و در نتیجه زمین‌گیر شدن تجار ایرانی شده بود.



دولت ایران از دوره ناصرالدین شاه، تا سال‌ها با ساخت راه‌هایی که مرزهای دول اروپایی را به ایالت‌های ایران تسهیل کند، مخالفت می‌کرد و استدلال می‌نمود با ساخت چنین راه‌هایی، عملاً احتمال حمله نظامی کشورهای قدرتمند منطقه همچون روسیه بیش از پیش آسان خواهد شد و پایتخت در معرض خطر قرار خواهد گرفت. روشنفکران زیادی در داخل کشور این تفکر را پوسیده و فاقد اعتبار می‌دانستند و دولت قاجار را برای توسعه راه‌های تجاری خود با دنیای خارج تشویق می‌کردند. روسیه نیز بارها به شکل پیشنهاد و تهدید، درخواست‌هایی را برای توسعه راه‌های آهن و شوسه از مرز خود به سمت شهرهای ایران داده بود و قصد داشت برنامه‌هایی را به منظور توسعه سیاسی و اقتصادی خود در مرزهای ایران عملیاتی کند. یکی از این برنامه‌ها، ساخت راه شوسه یا راه‌آهن از مرزهای روسیه به تبریز و تهران بود و روس‌ها بارها به دولت ایران فشار وارد کردند تا امتیاز ساخت چنین راهی را به آنها واگذار کند؛ ولی دولت ایران با طرح‌های روس‌ها مخالفت کرد؛ زیرا پیشنهاد‌های روسیه را مغایر با امنیت سیاسی و اقتصادی کشور می‌دانست. در نهایت، روس‌ها به وسیله بانک استقراضی خود در تهران موفق شدند امتیاز ساخت راه تبریز به قزوین را در سال ۱۳۱۹ق/۱۹۰۲م، از دولت مظفرالدین شاه اخذ کنند. ساخت این راه باعث افزایش نفوذ سیاسی و اقتصادی روس‌ها در منطقه شمال و مرکز ایران شد.

درباره سیاست‌های راه‌سازی روس‌ها و اهداف تجاری و نظامی آن‌ها پژوهش‌هایی انجام شده است. هما ناطق، ابراهیم تیموری و دکتر کاظم بیگی تحقیق‌هایی در این باره انجام داده‌اند که بیشتر بر محور مسائل سیاسی نفوذ روسیه تأکید دارند. نویسندگان غربی همچون کولاگینا در کتاب استیلای امپریالیسم در ایران و لندن در کتاب در سرزمین آرزوها (اوضاع سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و بازرگانی ایران در آستانه مشروطیت)، بر اقتصاد تجاری روس‌ها در شمال و شمال غرب ایران تأکید بیشتری دارند. این مقاله با استفاده از اسناد وزارت امور خارجه و اسناد سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، زاویه‌های جدیدی را از نگاه دولت ایران به سیاست‌های اقتصادی و تجاری روس‌ها در قالب راه‌سازی بررسی کرده است. اسناد به‌کاررفته در این تحقیق، روی قراردادهای راه‌سازی، نامه‌های محرمانه و سری دولتمردان ایرانی از روسیه، قراردادهای بنگاه‌های اقتصادی روسیه با ایرانی‌ها، و همچنین واکنش حکام محلی و مردم محلی متمرکز است و می‌تواند زاویه‌های تاریک سیاست‌های روسیه را در زمان مدنظر روشن کند.

صفویه و چالش‌های توسعه تجارت در شمال غرب ایران

سیاست دولت صفوی در زمینه توسعه تجارت، بر محور امنیت راه‌ها و توسعه آن‌ها استوار بود. از آنجایی که، امنیت اقتصادی و توسعه تجارت بدون راه‌سازی امکان‌پذیر نبود، ایجاد بسترهای مطلوب برای تجار در اولویت کارهای صفویان قرار گرفت. این بسترها شامل کاروانسراهای بین‌راهی، قراول‌خانه، چاپارخانه و سنگ‌فرش کردن جاده‌ها بود. این سیاست‌ها در دوره شاه‌عباس اول با احداث چند راه ارتباطی -از جمله راه سنگ‌فرشی که اصفهان را به سواحل دریای خزر وصل می‌کرد- به اوج خود رسید. شاه‌عباس اول در دوران حکومت خود راه ری به ساری و فرح‌آباد را سنگ‌فرش کرد تا بدین ترتیب با پیوند پایتخت به شهرهای شمالی، اقتصاد منطقه را -که ابریشم و برنج بود- توسعه و رونق دهد. این اقدام در دوره زمانی خود یکی از اقدام‌های عمرانی مفید به شمار می‌رفت که کمتر در تاریخ ایران سابقه داشت (اولثاریوس، ۱۳۶۹، ج ۲، ص ۷۸۶؛ ناصرالدین قاجار، شاه ایران، ۱۳۹۰، صص ۶۲۵-۶۲۸).

دولت صفوی سعی داشت تا از بحران روابط سیاسی و اقتصادی دولت عثمانی با اروپا نهایت استفاده را ببرد و نقش مهمی در تحولات اقتصادی منطقه بازی کند. بدین منظور، صادرات کالاهای ایرانی -که بیشتر آن‌ها را خشکبار و اجناس ابریشمی تشکیل می‌داد- از طریق روسیه و اروپای شرقی، مدنظر حاکمان صفوی قرار گرفت (شاردن، ۱۳۷۲، ج ۲، ص ۴۸۰). توسعه تجارت با روسیه، از طریق دریای خزر و ایالت آذربایجان امکان‌پذیر بود. ضعف ایران در صنعت کشتی‌سازی و کشتی‌رانی باعث شد تا در دوره صفویه، به راه‌های آبی چندان توجه نشود و در عوض به راه‌های زمینی آذربایجان بیش‌ازپیش توجه شد؛ ولی مشکل عمده در منطقه آذربایجان، چالش‌های جدی صفویان با عثمانی‌ها بود و جنگ‌های طولانی میان دو کشور، منجر به تضعیف تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی ایران گردید (Membre, 1999, p31). هر دو دولت سعی داشتند بحث تجارت را از بحث سیاسی دور نگه دارند، به‌همین منظور، قراردادی میان دولت صفوی و دولت عثمانی امضاء شد؛ مبنی بر اینکه چه در زمان صلح و چه در زمان جنگ، کاروان‌های تجاری در منطقه آذربایجان با امنیت کامل رفت‌وآمد داشته باشند (اولثاریوس، ۱۳۶۹، ج ۱، ص ۲۸۰).

ایالت آذربایجان مانند دیگر ایالت‌های سنتی ایران در این دوره، از مجموعه منسجمی از شهرها، بازارها، مجموعه حکومتی و باغ‌ها و مزارع تشکیل شده بود. راه‌های ارتباطی میان شهرهای مختلف این ایالت، به‌عنوان یکی از اندام‌های مهم شهری، این مجموعه را به هم متصل می‌کرد و باعث افزایش کارآمدی بخش‌های مختلف و درهم‌تنیده و سلسله‌مراتب شهری در آذربایجان شده بود. دو جاده ابریشم و جاده بغداد به ری، در اعصار گذشته بار اصلی تجارت در ایران را بر دوش می‌کشید؛ ولی در دوره صفوی، از یک طرف افزایش



حجم مبادلات اقتصادی و تحول در نظام تجارت و از طرف دیگر سیاست‌های اقتصادی روسیه و عثمانی کمیت و کیفیت راه‌های آذربایجان را به چالش کشید. به همین جهت تغییر در نظام راه آذربایجان، به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین نیازهای منطقه مطرح شد. دولت صفوی برای صادرات کالاهای خود به اروپا باید برای پیوند راه ایالت‌های مرکزی و غربی ایران به آذربایجان فکری می‌کرد. از نظر اقتصادی نیز این مسیر پل ارتباطی زمینی تجارت ایران با روسیه و عثمانی و اروپا به شمار می‌رفت به‌همین دلیل دومین جاده پرتردد ایران به شمار می‌آمد. موقعیت جغرافیایی این مسیر بدین شکل بود که بعد از بیرون آمدن از تهران باید به ترتیب از قزوین، سیاه‌دهن^۱، قروه، خیارک، سلطانیه، زنجان، نیک‌پی، آق‌مزار، سرچم، جمال‌آباد، میانه، ترکمنچای، گجین، حاجی‌آقا و باسمنج عبور می‌کردند تا به تبریز برسند (موریه، ۱۳۸۶، صص ۴۶۲-۴۶۷؛ سلیمان‌خان مهندس، ۱۳۹۲، صص ۷۹-۸۸).

از تبریز به سمت مرزهای خارج از کشور چهار راه اصلی وجود داشت:

مسیر اول: راه تبریز — طرابوزان، این راه با طول حدود ۵۳۴ کیلومتر، نزدیک‌ترین راه تجاری برای ارتباط با بندر طرابوزان در جنوب شرق دریای سیاه بود. کیفیت این مسیر به‌قدری خراب و بد بود که بیشتر، تجار از آن استفاده می‌کردند و مسافران معمولاً برای تردد از مسیر دیگری عبور می‌کردند. انگلیسی‌ها با توسعه تجارت خود از راه عثمانی، کنترل اقتصادی این راه را برعهده داشتند به‌همین دلیل روس‌ها علاقه‌ای به آن نداشتند و سعی داشتند با نفوذ در این مناطق و ایجاد مشکلاتی، مسیر تجارت را به نفع راه‌های خود تغییر دهند (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۷۶).

مسیر دوم: راه تبریز — تفلیس، این راه، مسیر اصلی واردات و صادرات دولت روسیه به شمار می‌رفت. روس‌ها در دوره قاجار، در نزدیکی تفلیس در مکانی به نام اکستافه، اقدام به ساخت راه شوسه و راه آهن تا جلفا به طول ۴۰۰ کیلومتر کرده بودند و از تفلیس راه آهن دیگری مسافران را به نقاط مختلف روسیه و اروپا حمل می‌کرد. تجار و مسافرانی که از ایران قصد ورود به قفقاز و ناحیه ارمنستان و گرجستان و جنوب روسیه داشتند، مسیری ۱۳۷ کیلومتری را از تبریز، صوفیان، مرند تا جلفا طی می‌کردند. این راه از مسیرهای دیگر که تبریز را به خارج از ایران وصل می‌کرد نزدیک‌تر بود و هر ساله تعداد زیادی از تجار و مسافران از این مسیر استفاده می‌کردند. روس‌ها با پیوند راه آهن خود به مرز جلفا، باعث رونق این مسیر نیز شده بودند؛ بنابراین ایجاد مسیرهای ارتباطی نوین در اروپا، تأثیر مستقیمی بر میزان تجارت منطقه آذربایجان بر جای گذاشته بود؛ ولی مشکل عمده تجارت و بازرگانان در مرز جلفا بود؛ زیرا ایران حتی اجازه نداده بود در مرز پل مناسبی برای عبور ساخته شود (ویشارد، ۱۳۶۳، ص ۱۲۷؛ کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱، صص ۷۷-۷۸).

مسیر سوم: راه تبریز — آستارا، تا مدت‌ها به‌صورت سنتی راه ارتباطی در آذربایجان همان

۱. نام قدیم تاکستان. در قدیم سیاده و سیاده‌ن نامیده می‌شد.



دو راه قبلی بود. با گسترش وسایل حمل و نقل در روسیه و ایجاد کشتی‌های مسافری و تجاری در دریای خزر به وسیله روس‌ها، تجاری که قصد داشتند به غرب دریای خزر و یا باکو سفر کنند، از تبریز به آستارا می‌رفتند و در آستارا از طریق کشتی‌های روسی، به سواحل روسیه و از آنجا با راه‌آهن مدرن روسیه به نقاط مختلف روسیه، قفقاز و اروپا سفر می‌کردند. به تدریج آستارا مهم‌ترین بندر واردات کالای روسی به ایران شد؛ زیرا روس‌ها به وسیله کشتی به راحتی کالاهای خود را در حجم وسیعی در آستارا پیاده می‌کردند و از آنجا در شمال ایران و منطقه آذربایجان پخش می‌کردند؛ ولی در کل این راه زمینی، به واسطه هزینه بالای حمل و نقل به صرفه نبود (اوین، ۱۳۶۲، ص ۱۳۵).

راه آستارا به اردبیل نیز یکی از راه‌هایی بود که مرز آبی روسیه را به مرز زمینی ایران پیوند می‌داد. هنگامی که، راه‌های زمینی شمال ایران مناسب نبودند، تجار اغلب کالاهای خود را از طریق جاده‌های شوسه و راه‌آهن روسیه به دریا می‌رساندند و از آنجا با کشتی به آستارا و بندرهای دیگر دریای خزر حمل و از طریق راه‌های ناهموار زمینی ایران، به مقصد می‌رساندند (Struys, 1684, p126). از طریق این راه ناهموار، تجار کالاهای خود را میان ایران و روسیه مبادله می‌کردند. این راه بسیار ناهموار بود و علاوه بر تلفات مالی و جانی، باعث افزایش قیمت تمام‌شده کالاهای می‌شد (روزنامه حبل‌المتین، س ۱۰، ش ۲).

مسیر چهارم: راه تبریز — عثمانی، تجار و مسافری که قصد سفر به شرق و مرکز عثمانی را داشتند، از تبریز به خوی و سپس اواجیق می‌رفتند و وارد خاک عثمانی می‌شدند (استادوخ، ۱۳۰۷ق، ۳۲/۴/۲۰). این مسیر مخصوصاً در دوره صفویه و اوایل دوره قاجار یکی از پرترددترین راه‌های تجاری و نظامی برای رسیدن به عثمانی بود (مفتون دنلی، ۱۲۴۱ق، صص ۳۹۴-۳۹۵؛ سرابی، ۱۳۴۴، ص ۲۲)؛ ولی در فصل زمستان به دلیل بارش فراوان، عبور از جاده برای حیوانات بارکش تقریباً ناممکن می‌شد.

راه‌های آذربایجان و نگاه روسیه به نفوذ در دوره قاجار

در دوره قاجار، به تدریج با افزایش حجم مبادلات تجاری و همچنین افزایش حجم مسافرانی که به مقصدهای مختلف راهی عثمانی و اروپا می‌شدند، نیاز به تأسیس راه‌های نوین به سبک غربی بیش‌ازپیش مطرح شد. دولت عثمانی نیز با قراردادهای راه‌سازی با شرکت‌های خارجی، مسیرهای زمینی خود را تقویت کرده بود؛ به همین دلیل نیاز مبرم به توسعه راه در منطقه آذربایجان احساس می‌شد. از طرف دیگر روس‌ها با ایجاد وسایل حمل و نقل سریع، مسیر تجاری را به سمت قفقاز و دریای خزر گسترش داده و با اخذ گمرک از کالاهایی که از مسیر طرابوزان عبور می‌کرد، عملاً، اقتصاد زمینی تجار ایران را



در حاشیه قرار داده بودند؛ ولی از لحاظ سیاسی نیز آذربایجان جایگاه خاص خود را برای دولت قاجار داشت. ایران با دو قدرت یعنی روسیه و عثمانی از طریق آذربایجان همسایه بود. دولت روسیه با پیشروی خود در منطقه قفقاز و اعمال سیاست‌های رو به گسترش اقتصادی و سیاسی به دنبال بازکردن جایگاهی برای خود در شمال و شمال غرب ایران بود؛ ولی عثمانی که در این زمان به مرد بیمار اروپا شهرت یافته بود، آن‌چنان درگیر مشکلات داخلی خود بود که ترجیح می‌داد در مرزهای شرقی خود، چالشی جدید با ایران ایجاد نکند.

دولت قاجار که راه‌سازی را در وهله اول از دیدگاه امنیتی و سیاسی نگاه می‌کرد، از هرگونه ایجاد راهی که به مرزهای روسیه منتهی شود و زمینه‌های حضور بیشتر تجاری و سیاسی روسیه را در شمال ایران فراهم آورد، طفره می‌رفت؛ ولی شرایط تجارت در منطقه به نفع ایران نبود و با افزایش میزان تورم و کاهش نقدینگی در میان تجار، اقتصاد ایران به حال رکود رفته بود. بسیاری از روشنفکران و تجار و حتی روحانیون عامل خروج از این بحران را توسعه راه می‌دانستند؛ زیرا راه‌های آذربایجان بسیار خراب و بد بود و رفت و آمد را با زحمت بسیاری مواجه می‌کرد. بارندگی زیاد برف و باران در آذربایجان نیز مزید بر علت بود و راه‌ها به سرعت فرسوده می‌شدند. کیفیت مسیر قزوین به تبریز به حدی بد بود که اکثر سیاحانی که از این مسیر عبور کرده‌اند بر پرتردد بودن ولی بدی و خرابی آن تأکید کرده‌اند (ساکما، ۱۳۴۶؛ حاج‌سیاح، ۱۳۴۶، صص ۲۶۹-۲۷۲).

دولت قاجار برای برطرف کردن مشکل راه‌های ارتباطی تبریز باید به اصلاح راه‌های محله‌ای - شهری و راه‌های فرایالتی توجه می‌کرد. دسته اول از راه‌های تبریز، از آنجایی که با هسته دینی و بازار شهر در ارتباط بود و نقش مهمی در ارتباط اندام‌های اقتصادی و اجتماعی شهری برعهده داشت، مورد توجه حکام و تجار محلی قرار گرفت و چندین بار به وسیله آنان اصلاحاتی در شوسه‌ساختن خیابان‌های شهرهای مهم آذربایجان صورت گرفت (روزنامه دولت علیه ایران، ش ۱۰، ص ۳). دسته دوم از این راه‌ها حکم زیرساخت ارتباطی ساختار شهرهای آذربایجان را داشتند و با توسعه اقتصاد و تحولات اجتماعی، عزمی جدی برای توسعه آن‌ها نیاز بود. تحقیقات جدی درباره چگونگی توسعه این راه‌های فراشهری به سبک مدرن، در زمان صدارت میرزا حسین خان سپهسالار آغاز شد.

ولی پیش از آن، در دوره صدارت امیرکبیر و میرزا آقاخان نوری - که هنوز راه‌آهن روسیه در قفقاز به وجود نیامده بود و بحث سیاست و راه‌سازی با یکدیگر گره نخورده بودند - سعی شد مسیر تهران به تبریز ایمن‌تر شود تا بدین ترتیب اقتصاد منطقه رشد بیشتری داشته باشد. هدف دولت قاجار از این اصلاحات رونق بخشیدن به تجارت منطقه و فرمانطقه‌ای غرب

کشور بود. به طوری که راه تبریز به طرابوزان و با راه تبریز به استانبول یکی از بدترین راه‌های ارتباطی برای تجار به شمار می‌رفت و برنامه دولت قاجار ایجاد آرامش در این مسیرها و احیای تجارت بود (روزنامه وقایع اتفاقیه، ش ۳۰، ص ۳).

از آنجایی که میزان بارش در مسیر تهران به تبریز در طول سال زیاد بود، به مراتب جاده ارتباطی بسته می‌شد و پل‌های سر راه بر اثر طغیان آب خراب می‌شدند. دولت قاجار به صورت سنتی هر چند وقت یکبار به وسیله حکام به ساخت و یا تعمیر کاروانسراها و پل‌ها و تسطیح بعضی از جاها دست می‌زد؛ ولی برای مسیری که به دلیل تحولات بین‌المللی در آستانه ارتباط با راه‌های ترانزیتی بین‌المللی بود، این اقدامات به هیچ وجه کافی نبود. در حقیقت اقدامات دولت صرفاً همان سیاست‌های دولت صفوی برای توسعه شبکه راه‌ها بود. این در حالی بود که تحولات جهانی به سرعت در حال وقوع بود و تفکرات راه‌سازی دولت قاجار در همان سنت دوره‌های قبل مانده و فراتر نرفته بود.

در دوره شاه‌عباس اقداماتی برای توسعه امکانات میان‌راهی بین قزوین و تبریز انجام شده بود؛ ولی به تدریج در دوره‌های افشار و زند، این بناها تخریب و متروکه گردیدند (شیروانی، بی تا، ص ۶۵۷؛ اوین، ۱۳۶۲، ص ۴۲؛ بروگش، ۱۳۶۷، ص ۱۳۲). دولت قاجار با کمک حکام محلی به اصلاح برخی از امور دست زد؛ برای نمونه پل میانج بر سر راه تبریز - که به صورت مداوم به علت طغیان رودخانه خراب می‌شد - به دستور ناصرالدین شاه و به وسیله شاهزاده نصرت‌الدوله فرمانفرما بازسازی شد و یا قسمت‌هایی از راه تبریز که باتلاقی و خراب بود و مانع رفت و آمد مسافران شده بود، با نظارت عزیزخان مکری سردار کل، سنگ‌فرش شد (نظام‌العلماء، ۱۳۸۸، ص ۵۵۸).

اقداماتی از این دست به مراتب در اسناد و منابع تاریخی موجود است. اقداماتی همچون ایجاد کاروانسرای بین‌راهی، تأسیس چاپارخانه، ایجاد امنیت در راه‌ها، و رسیدگی به چاپارخانه‌های بین‌راهی (ساکما، ۱۹۷۶، ۲۹۵۰). این اقدامات به صورت فصلی انجام می‌شد؛ ولی به همان سرعت از میان می‌رفت و بهبود جدی در راه‌سازی آذربایجان حاصل نمی‌شد. همه این موارد به سنتی بودن راه‌سازی در ایران، نبود فنآوری و متخصص راه‌سازی در ایران، و ناآشنایی ایرانیان با راه‌سازی مدرن بازمی‌گشت.

در دوره صدارت میرزا حسین خان سپهسالار، تمرکز دولت برای جلب سرمایه‌دارانی از خارج از کشور برای ساخت راه شوسه بود. سپهسالار نشان داده بود توسعه کشور در گرو حضور سرمایه‌داران خارجی و استفاده از فنآوری جدید است. در راه‌سازی نیز تأکید ویژه‌ای روی این امر داشت. او که تأکید زیادی بر توسعه راه به عنوان مبنای توسعه تجارت داشت، در سال ۱۲۸۰ ق/۱۸۶۳ م، با قرارداد بخشی از بودجه به منظور تعمیر راه تبریز، دستورات



آکیدی برای تعمیر بخش‌هایی از مسیر تبریز به منطقه ارس صادر کرد و به وزارت امور خارجه امر کرد مهمانخانه‌ها، وسایل استراحت، و امنیت را برقرار کند، مسیرهای خراب را تعمیر کند و راه‌حلی برای توسعه راه شوسه در منطقه مطرح کند (استادوخ، ۱۲۸۰ق، ۱۰۳/۶۲/۱۲۸۰ق) وزارت امور خارجه مذاکرات نقشه‌برداری راه تبریز را با مهندسی به نام ساوالان‌خان آغاز کرد و این مهندس در سال ۱۲۸۱ق/۱۸۶۴م، برای بررسی مسیر به ایران آمد (استادوخ، بی تا، ۱۰۳/۱۴۰). موسیو ساوالان‌خان اصالت فرانسوی داشت؛ ولی ساکن عثمانی بود. او بعد از مذاکراتی توانست یک حق الامتیاز سی ساله شوسه‌کردن راه از تبریز به کنار رود ارس بگیرد. در این امتیاز به صراحت از کلمه راه عرابه، راه شوسه و راه کالسکه‌رو سخن گفته شده است (استادوخ، ۱۲۸۱/۱۱/۶/۱-۲ق)؛ ولی دولت ایران با نوشتن نامه‌ای به سرعت این امتیاز را ملغی اعلام کرد و دادن هرگونه امتیاز تجاری و راه‌سازی را به وی ممنوع کرد (استادوخ، ۱۲۸۱/۱۱/۶/۳ق). علت این امر مشخص نیست؛ ولی دست‌های پشت پرده و احتمالاً فشار سیاسی روسیه، در پس گرفتن این امتیاز نامه بی‌تأثیر نبوده است.

دولت قاجار متوجه شد برای ساخت چنین راهی باید با شرکت‌های خارجی وارد مذاکره شود. از جانب قدرت‌های خارجی -از جمله روسیه و اتریش- نیز طرح‌های مختلفی اعم از راه‌آهن و راه شوسه برای ساخت راه تبریز به تهران مطرح شد. اولین طرح‌های روس‌ها برای توسعه راه، روی جاده شوسه متمرکز بود. در سال ۱۲۸۱ق/۱۸۶۴م، دولت روسیه از سفیر خود در تهران خواست تا برای ایجاد راه شوسه جلفا به تبریز با مهندسی روسی به نام کراندوک نامیستنگ (Krandok Namysting) همکاری لازم انجام شود (استادوخ، ۱۲۸۱/۱۰۳/۵۷ق). در زمینه راه‌آهن نیز روس‌ها پیشنهاد ساخت راه‌آهن قفقاز به تبریز را به دست شخصی به نام فالکن هاگن، به میرزا حسین خان سپهسالار عرضه کردند. این مهندس که از حمایت تمام‌عیار دولت روسیه برخوردار بود، برای انجام مذاکرات به ایران آمد؛ ولی دولت ایران با انجام یک استراتژی رو به عقب، انگلیس و امتیاز رویترا در مقابل این خواسته روس‌ها قرار داد و عاقبت این طرح نیز به نتیجه نرسید.

دولت قاجار پیشنهادهایی نیز از دولت‌های دیگر دریافت کرد؛ برای نمونه سفیر اتریش در تهران به ناصرالدین‌شاه برای ایجاد راه شوسه تبریز پیشنهاد همکاری داد و شاه قاجار به امین‌السلطان دستور داد جلسه مشترکی با سفیر اتریش بگذارد و مذاکراتی را درباره ورود شرکتی خارجی به خصوص اتریشی به ساخت راه شوسه تبریز به خوی و تبریز به تهران انجام دهد (استادوخ، ۱۰۳/۱۳۲/بی تا).

دولت ایران که سازوکار جذب سرمایه را برای احداث راه نداشت و از طرف دیگر علاقه‌ای به حضور شرکت‌های خارجی روسی در طرح راه‌سازی آذربایجان از خود نشان

نمی‌داد، سیاست خود را روی تعمیر موقت و سنتی راه‌ها قرار داد تا در موقع مناسب بتواند از سرمایه‌داران خارجی نیز بهره‌برد. ناصرالدین شاه که مهندسانی به نقاط مختلف کشور برای بررسی راه‌های شوسه اعزام کرده بود، در سال ۱۲۸۸ ق/۱۸۷۱ م، میرزاعلی سررشته‌دار را نیز برای بررسی راه تهران به تبریز و امکانات بین‌راهی، روانه منطقه کرد. علی سررشته‌دار، از مسیر مورد مطالعه خود گزارش کاملی تهیه کرد. در این گزارش تمام قریه‌ها، شهرهای بین راه، امکانات رفاهی، مسافت بین مناطق مسکونی، هزینه بازسازی کاروانسراها و پل‌ها گزارش شده است (سیاحتنامه میرزاعلی سررشته‌دار، ۱۲۸۸ ق، برگ ۱-۳۵). در سال ۱۲۹۳ ق/۱۸۷۶ م، فردی دیگر به نام سلیمان مهندس برای عملیاتی مشابه روانه آذربایجان شد. نام این مهندس در بررسی راه‌های قزوین و گیلان دیده می‌شود و بعدها مسئول راهسازی منطقه آستارا شد. او گزارش کاملی از کیفیت راه تبریز ارائه داد و ذکر کرد راه تبریز پستی و بلندی دارد و اگر تعمیر و رسیدگی شود فایده آن برای مسافری و تجار چندین برابر خواهد شد (سلیمان‌خان مهندس، ۱۳۹۲، ص ۳۲).

مجموع مطالعات این مهندسان به نقطه‌ای ختم شد که مشکلی از راه‌سازی ایران بر طرف نمی‌کرد. شاه در سال ۱۲۹۶ ق/۱۸۷۹ م، به ابراهیم‌خان امین‌السلطان - که تجربه مدیریت تعمیر راه تهران به قم و تهران به مشهد را در کارنامه داشت - دستور داد راه تهران به آذربایجان تا مرز ارس را شوسه کند و سایر راه‌های ایران را نیز به مرور به همین طریق بسازد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷، ج ۳، ص ۱۹۹۱). امین‌السلطان اقداماتی موقت مانند تعمیر کاروانسراها و پل‌ها انجام داد؛ ولی وقتی در سال ۱۳۰۰ ق/۱۸۸۳ م درگذشت، تمام اقدامات متوقف شد و مشکلات راه تبریز همچنان بر جای خود باقی ماند (ناصرالسلطنه، ۱۳۹۰، صص ۳۳۲-۳۳۷؛ سیف‌الدوله، ۱۳۶۴، صص ۳۲۷-۳۳۵). در همین سال از طرف دولت دستور داده شد تا رجال سیاسی و تجار تبریزی و همچنین تجار اتباع خارجه در تبریز تجمع کنند و درباره بهبود راه شوسه تبریز با یکدیگر گفتگو کنند (استادوخ، ۱۴۰/۱۰۳ بی تا)؛ ولی این گفتگوها راه به جایی نبرد. روس‌ها در اواسط حکومت ناصرالدین شاه، علاقه خود را برای ساخت راه شوسه تبریز به شاه قاجار اعلام کردند. درخواست‌های روسیه برای ایجاد راه در منطقه آذربایجان زمانی جدی‌تر شد که ایران از امتیاز رویتر تجربه خوبی به دست نیاورده بود و سیاست خارجه ایران بر مبنای جلوگیری از هرگونه ساخت راهی بود که امنیت کشور را به مخاطره می‌انداخت. ایجاد راه آهن در منطقه آذربایجان به معنای قرارداد با شرکتی خارجی و در نهایت ورود سرمایه‌داران خارجی به ایران بود. مسئله‌ای که به هیچ وجه با سیاست خارجی دولت قاجار همخوانی نداشت. ایران به همین دلیل تمام پیشنهادهای روس‌ها را برای ساخت راه با اتلاف وقت رد می‌کرد. برای نمونه در سال ۱۳۱۱ ق/۱۸۹۳ م، شخصی به نام موسیو تولاسکی



(Monsieur Tvlsky) از طرف دولت روسیه به منظور نقشه‌برداری از راه جلفا تا تبریز و اردبیل و آستارا و لنکران و تعیین مخارج راه‌سازی شوسه به ایران آمد (استادوخ، ۱۳۶۳/۱۰۳/۱۳۱۱ق) با بی‌میلی دولت ایران مواجه شد و به روسیه بازگشت. تمام اقدامات راه‌سازی در منطقه آذربایجان به دلیل سیاسی شدن اقدامات عمرانی ناکام ماند. هرگونه تصمیم برای ایجاد راه‌های ارتباطی، مستقیم به تحولات سیاسی روس و انگلستان بستگی داشت؛ به طوری که در ایران فقط دولت مسیرهای تهران به قم، تهران به قزوین و تهران به مازندران را با کمک رجال داخلی و سرمایه داخلی تا حدی شوسه و تعمیر کرده بود و هیچ علاقه‌ای به ساخت راه در نقاط مرزی و به دست خارجی‌ها از خود نشان نمی‌داد.

امتیاز راه شوسه اواجیق به قزوین

وقتی در سال ۱۳۰۶ق/۱۸۸۷م، انگلیسی‌ها توانستند بعد از رایزنی‌های مختلف، امتیاز کشتی‌رانی را در کارون به دست بیاورند، روس‌ها چنین استنباط کردند که انگلیسی‌ها بلافاصله با ساخت راه در جنوب و اتصال کارون با نقاط دیگر از طریق راه‌های ارتباطی، نفوذ خود را گسترش خواهند داد؛ به این علت فشارهای دیپلماتیک را بر دربار ایران برای اخذ امتیازی مشابه در منطقه آذربایجان افزایش دادند. این جریان‌ها در فاصله زمانی سفر سوم ناصرالدین‌شاه به فرنگ در حال وقوع بود. امین‌السلطان برای آرام کردن موقت روس‌ها، قصد کرد تا امتیاز ساخت راهی در آذربایجان را به یکی از رجال داخلی واگذار و دست او را برای مداخله افرادی از روسیه و مابقی کشورها نیز بازگذارد. درحقیقت سیاست امین‌السلطان مانند گذشته اتلاف وقت و بازی با جریان فشار روسیه بعد از امتیاز رود کارون بود.

جدا از مسائل سیاسی، ترقی خواهانی نیز بودند که توسعه راه شوسه را در ایران دنبال می‌کردند. روشنفکران که از سیاست‌های دربار قاجار درک صحیحی به دست آورده بودند، سعی کردند روش‌هایی پیدا کنند تا هم راه در کشور ساخته شود و هم نگرانی‌های دولت قاجار برطرف شود. یکی از این روشنفکران مستشارالدوله بود. او را می‌توان از نخستین ترقی خواهان سرسخت و عمل‌گرا در حوزه راه‌سازی دانست. در سال ۱۳۰۶ق/۱۸۸۷م، مستشارالدوله طرح ساخت راه شوسه اواجیق به قزوین را ریخت؛ این راه قرار بود عثمانی را به تبریز متصل کند. او با کمک کارگزاران محلی آذربایجان گزارشی مبنی بر توسعه راه‌های شوسه در خاک عثمانی به شاه قاجار فرستاد که در آن ذکر شده بود ترک‌ها از ارزروم تا اواجیق در حال شوسه کردن هستند و خواستار امتیاز شوسه کردن راه در ایران از اواجیق به نقاط مختلف آذربایجان بودند. تأکید این گزارش برای راحتی رفت و آمد کاروان‌ها و عابری‌ن و

توسعه تجارت بود (استادوخ، ۲۸/۲/۲۰۱۳۰۶ق). مستشارالدوله در این طرح دو نگرانی شاه قاجار را در نظر گرفت یعنی در وهله نخست، سعی کرد با سرمایه داخلی این طرح را عملیاتی کند و دوم اینکه نقاطی را به یکدیگر متصل کند که خطری از جانب دولت‌های غربی متوجه ایران نشود. هم‌زمان با اقدامات مستشارالدوله، شاه قاجار که به سفر سوم اروپایی خود می‌رفت، در تبریز، از این اقدامات راضی به نظر می‌رسید ولی بیشتر مسیر همچنان خراب بود و عابران از نهرها و دامنه کوه‌ها عبور می‌کردند (ناصرالدین قاجار، شاه ایران، ۱۳۷۱، ص ۴۱۹). در این طرح ابتدا مستشارالدوله چندین جلسه با رجال آذربایجان در خانه امیر نظام گروسی برگزار کرد (امین لشکر، ۱۳۷۸، صص ۳۱-۳۲). بعد از اینکه درباره چارچوب و شرایط راه، گفتگوهای انجام شد، مستشارالدوله به سراغ روحانیون تبریز رفت و موافقت روحانیون بانفوذ تبریز از جمله حاجی میرزا جواد مجتهد، حاجی میرزا یوسف مجتهد، حاجی میرزا عبدالکریم آقا و شریف‌العلماء را به دست آورد. مستشارالدوله سپس توانست نظر تجار ثروتمندی نظیر ملک‌التجار، رئیس‌التجار، و حاجی وکیل را به دست آورد و از طرف دیگر با به دست آوردن نظر تجار اصفهانی ساکن تبریز و ارمی‌های مطلع از راه‌سازی، جلسه‌ای عمومی برای ایجاد شرکتی راه‌سازی و فروش سهام آن برپا کرد. در این جلسه بعد از توافق بر سر ایجاد شرکتی راه‌سازی، قیمت هر سهم در کمپانی ده تومان تعیین شد و در همان مرحله اول فروش سهام، مجموع ۳۴۴۰ سهم به ۵۳ نفر فروخته شد که در این بین روحانیون مقدار فراوانی از این سهام را خریدند (ساکما، ۲۹۵/۷۶۹۲).

مفاد این امتیازنامه در سال ۱۳۰۶ق/۱۸۸۷م، آماده شد و قبل از امضای نهایی شاه، به امضای شورای سلطنتی رسید. بعد از امضای این شورا، شاه قاجار در جمادی‌الاول ۱۳۰۶ق/۱۸۸۷م، این امتیاز را امضاء کرد و امتیازنامه رسماً به امیر نظام گروسی واگذار شد (کتابچه امتیازات، برگ ۳). دولت این امتیازنامه را بدین گونه انعکاس داد که شاه امتیاز این راه را به دلیل علاقه به توسعه تجارت، آسایش مردم، آبادی کشور، تکثیر سود و ثروت، و تسهیل ارتباطات غنی عراق عجم به آذربایجان، به رجال داخلی واگذار می‌کند (روزنامه/یران، ش ۷۶۹، ص ۴).

امیر نظام گروسی کسی بود که مدتی وزارت عامه را در دست داشت و این وزارتخانه مسئول رسیدگی به جاده‌های شوسه نیز بود. امیر نظام قبلاً در راه‌سازی جاده مازندران به تهران نیز نقش پررنگی ایفا کرده بود (ساکما، ۲۹۵/۶۱۵۸). امیر نظام در این کار امیرزاده نصرت‌الدوله عبدالحسین میرزا را نیز با خود همراه کرد و هر دو زیر امتیازنامه را امضاء کردند. امیرزاده نصرت‌الدوله همان کسی است که امتیاز ساخت راه اردبیل به آستارا را نیز در دوازده فصل از شاه گرفت (تیموری، ۱۳۳۲، ص ۳۵۲)؛ بدون اینکه کوچک‌ترین حرکتی برای راه‌سازی انجام



دهد. این موضوع از همان آغاز نشان می‌داد که عاقبت این امتیازنامه نیز مانند امتیازنامه‌های دیگر خواهد شد و صرفاً محل درآمدی برای رجال پرنفوذ درباری است. سفیر انگلستان در تهران به درستی در نامه‌ای به وزارت امور خارجه گفته بود: «طرح‌های مختلف وسیله‌ای شده برای سودبری وزراء و عمال تحت کنترل آنها» (فرچلینگ، ۱۳۶۲، ص ۲۷۰).

شاه در این قرارداد بیست و سه فصلی، اجازه تأسیس یک کمپانی از سرمایه‌داران داخلی را به امیرنظام و نصرت‌الدوله امیرتومان داد؛ ولی در فصل سیزدهم این حق را برای اعضای این شرکت در نظر گرفت که هر کس را از هر کشوری که بخواهند می‌توانند با خود در ساخت این راه شریک کنند. دولت هیچ محدودیتی برای استفاده از اتباع روسی در نظر نگرفت و این فصل را برای رضایت خاطر اولیای دولت روسیه مدنظر قرار داده بود. این امتیازنامه را می‌توان از لحاظ اقتصادی، فنی، حقوقی و امنیتی بررسی کرد.

در فصل اول و دوم این امتیازنامه، شرکت مکلف شد راه شوسه را بین قزوین به تبریز بسازد و این راه را از آنجا به شهر خوی و اواجیق در مرز عثمانی متصل کند. قبلاً میرزا علی اصغر خان امین‌السلطان راه تهران به قزوین را ساخته بود و قصد دربار قاجار امتداد این راه تا مرز عثمانی بود. در فصل دهم مجدداً به شرکت اجازه داده شد تا دامنه فعالیت خود را افزایش دهد و اگر بخواهد از جلفا به تبریز و یا از مراغه، ساوجبلاغ، صائین قلعه، کردس، هشتروند، قراچه‌داغ و سراب و ... تا شهر اردبیل، راه شوسه بسازد. همچنین شرکت اجازه پیدا کرد در دریاچه ارومیه کشتی بخاری برای حمل مسافر و بار راه‌اندازی کند.

از نظر اقتصادی، شرایطی در این امتیازنامه در نظر گرفته شد تا شرکت بتواند به سرعت کار خود را بدون محدودیتی آغاز کند و راه را به پایان برساند. دولت قاجار بر طبق فصل دوم، شرکت و سرمایه‌داران شرکت را از پرداخت هرگونه عوارض و مالیاتی معاف کرد و مالکیت راه را ۹۹ سال در اختیار شرکت قرار داد. در ادامه، دولت بر طبق فصل چهارم اخذ هرگونه عوارضی را برای ورود ابزارآلات راه‌سازی به کشور ممنوع کرد و به سرمایه‌گذاران اجازه داد بدون محدودیت و پرداخت گمرک، وسایل ضروری راه‌سازی را با خود از هر نقطه داخل و یا خارج که می‌خواهند به منطقه بیاورند. این امتیازنامه برای سوددهی شرکت نیز قوانین صریحی در ماده هفتم پیش‌بینی کرد و دست شرکت را برای گرفتن عوارض عبور کالا، مسافران و چارپایان در طول مسیر بر طبق عوارض معین شده در امتیازنامه، باز گذاشت. بر طبق ماده پانزدهم قرارداد، ایجاد هرگونه کارخانه‌ای در منطقه آذربایجان از جمله کارخانه کاغذسازی، قند، شمع گچی، چینی‌سازی و هر نوع کارخانه دیگری به شرکت مزبور واگذار شد و دولت تعهد داد فضایی امن برای سرمایه‌گذاری شرکت ایجاد کند؛ یعنی اگر در آینده شرکتی بخواهد هرگونه راهی در آذربایجان اعم از شوسه و راه آهن بسازد، باید با نظر

شرکت مزبور این کار را انجام دهد.

مسائل مربوط به امور فنی در ماده سوم قرارداد پیش‌بینی شد. برطبق این ماده، عرض راه برای گذر چارپا و عراده می‌بایست حدود ۶/۵ متر (۶ذرع) باشد. حدود یک متر نیز از هر طرف جاده شرکت مکلف شد کانالی برای گذر آب ایجاد کند تا آب حاصل از بارندگی باعث تخریب جاده نشود. کمپانی می‌توانست در جاهای خیلی سخت عرض جاده را کمی باریک‌تر نیز بسازد. برطبق همین ماده، اگر ساکنان برای عبور آب به مزارع خود باعث تخریب جاده شوند، مکلف هستند خسارت وارده به شرکت را کامل پرداخت کنند و اگر حوادث طبیعی باعث تخریب جاده شود، شرکت موظف است در سریع‌ترین زمان آن را برطرف کند. دولت از لحاظ حمایت از سرمایه‌گذار در ماده ششم صریحاً حمایت آشکار شاه ایران را از مفاد قرارداد اعلام کرد و برطبق ماده نهم دولت، ایمن‌نگاه‌داشتن جاده و مسافران و مال‌التجاره آن‌ها را از هرگونه دستبرد و دزدی برعهده گرفت. همچنین ناصرالدین شاه برای جلوگیری از دخالت و سوءاستفاده حاکمان محلی و ایجاد مانع بر سر راه شرکت، متذکر شد هیچ حاکمی حق مداخله در امور شرکت را ندارد.

از لحاظ حقوقی نیز مفادی در این امتیازنامه تعریف شد. امتیازنامه پیش‌بینی کرد که اگر به هر دلیل مردم بومی منطقه مشکلاتی را به‌ناحق برای شرکت ایجاد کنند، دولت به‌شدت از شرکت حمایت خواهد کرد و اگر این مشکل میان منافع شرکت و دولت ایجاد شود، حکمیت را به شخص بی‌طرفی واگذارند. اگر این مشکل میان سهام‌داران خارجی با دولت و یا مردم بومی ایجاد شود، باید از طریق سفارت آن کشور این مشکل به داوری گذاشته شود (ساکما، ۲۹۵/۷۴۱۳، برگ ۸۲-۸۴).

بعد از امضای این قرارداد، شرکت کار خود را آغاز کرد و اقداماتی نیز برای تسطیح راه در منطقه قرا داغ انجام داد و قسمتی از مسیر را تا برگشت شاه از سفر سوم فرنگستان مسطح کرد (فووریه، بی‌تا، صص ۸۸ و ۵۵)؛ ولی مشکل همیشگی راه‌سازی در دوره قاجار نبود برنامه منظم درازمدت، فساد درباریان، سوءاستفاده رجال سیاسی از امتیازات، فقدان ابزارآلات مدرن راه‌سازی، و نبود متخصص راه‌سازی در ایران بود. شرکت سرمایه خوبی از طریق تجار و سرمایه‌داران تبریز جمع‌آوری کرده بود و شرایط خوبی در امتیازنامه به‌دست آورده بود؛ ولی اقدامی برای استخدام مهندسیین خارجی مطلع در امر راه‌سازی انجام نداد؛ به‌همین دلیل به‌سرعت اقدامات شرکت متوقف شد و راه تبریز به کیفیت سابق باقی ماند.

هفته ماه بعد از امضای قرارداد یعنی در جمادی‌الاول سال ۱۳۰۷ ق/ ژانویه ۱۸۹۰ م، کامران میرزا نایب‌السلطنه این امتیازنامه را به ژنرال آلفرد لمر (Alfred Lemaire) واگذار کرد (کتابچه امتیازات، برگ ۴). لمر داماد دکتر طولوزان پزشک ناصرالدین شاه قاجار بود که فعالیت‌های



اقتصادی گوناگونی از جمله فعالیت در خرید و فروش تنباکو را در امتیاز رژی داشت. معلوم نیست کمپانی سابق آیا از امتیاز خود صرف‌نظر کرده است یا آن را به کامران میرزا فروخته است؟ به هر حال شرکت راه آذربایجان امیر نظام گروسی به کار خود ادامه نداد و امتیاز به وسیله کامران میرزا فروخته شد. در قرارداد جدیدی که میان دو طرف امضاء شد، تقریباً اکثر مفاد امتیازنامه همان مفاد قرارداد قبلی بود و شرایطی مانند استفاده از معادن مسیر ایجاد راه، به‌زیر کشت بردن زمین‌های بایر، استفاده از سرمایه خارجی‌ها، معافیت مالیاتی، استفاده از دریاچه ارومیه برای کشتی‌رانی در این قرارداد هم وجود داشت؛ ولی تفاوت‌های جزئی نیز در آن مشاهده می‌شود.

مدت قرارداد از نود و نه سال به شصت سال تقلیل پیدا کرد و محدوده فعالیت شرکت در قرارداد جدید از محدوده آذربایجان فراتر رفت و به کمپانی جدید اجازه داده شد از تبریز به بروجرد از راه کردستان و همدان راه شوسه بسازد. نکته مهم در این امتیازنامه این است که نام گیرنده امتیاز را فرد خاصی ذکر نکرده است. این می‌تواند بدین معنی باشد که تنظیم‌کنندگان سند قصد داشتند در صورتی که اراده کنند این امتیاز را به فرد دیگری واگذار کنند، مشکل حقوقی و قانونی نداشته باشند. حتی در فصل چهارم قرارداد صریحاً ذکر شده است: «این کمپانی خرنده نیز حق خواهد داشت که امتیاز راه ابتیاعی را به کمپانی دیگر منتقل نماید و این عمل انتقال از کمپانی به کمپانی دیگر باید به تصدیق اولیای دولت باشد.» سود شخصی و فساد درباریانی همچون کامران میرزا در واگذاری این امتیاز واضح است؛ زیرا لومر به محض دریافت امتیازنامه، بخشی از آن را به بانک شاهنشاهی فروخت (ناطق، ۱۳۷۱، ص ۴۵).

در امور اقتصادی و حق پرداخت شرکت به دولت، تخفیف‌های امتیازنامه سابق حذف شد و شرکت مکلف گردید از همان آغاز بهره‌برداری از شرکت، صدی پنج منفعت خود را به دولت بدهد و حتی پیش‌بینی شد اگر شرکت در چهار سال اول، از راه بیشتر از صد به دوازده سود داشته باشد، باید درباره حق‌العبور و حق‌السهم، مجدد با دولت مذاکره کند و برای اطلاع از درآمد شرکت، هر شش ماه مأموری از جانب دولت ایران مسئول رسیدگی به اموال شرکت می‌شود.

یکی از مفاد جدید که در امتیازنامه قبلی وجود نداشت، ملزم کردن شرکت به استفاده از کارگران ایرانی است و نهایتاً شرکت می‌توانست پنجاه نیروی خارجی برای کار در راه شوسه بگیرد و دولت می‌توانست در صورت ایجاد مشکل از جانب کارگران، آن‌ها را از کشور اخراج کند. دولت قاجار سعی داشت با این ماده اختیار بیشتری برای نظارت بر مهندسين خارجی داشته باشد.

این امتیاز نیز هیچ‌گاه به مرحله عملیات راه‌سازی نرسید. در حقیقت نفوذ رجال درباری

و سیاست‌های غلط دولت قاجار، فضایی را ایجاد کرده بود که امتیازات به یک وسیله دلالی و سودآور تبدیل شود. لمر یک سال بدون هیچ کاری به دنبال فروش امتیاز خود بود و حتی در پیوست قراردادی که کامران میرزا برای او آماده کرد، به او مجدد فرصت داده شد که تا سال ۱۳۰۸/ق/۱۸۹۰م، اسباب راه‌سازی را فراهم کند؛ ولی لمر بخشی از امتیاز خود را فروخت و طرح را رها کرد.

بلافاصله درباریان دیگری که فضا را مناسب دیدند، پیشنهاد خرید این امتیازنامه را مطرح کردند. بعد از مذاکراتی که میان نظرآقا [یمین السلطنه] - وزیر مختار ایران در پاریس - و نریمان خان - وزیر مختار ایران در وین که در این سال ملقب به قوام السلطنه شده بود - با شرکت‌های بلژیکی انجام شد، در نهایت در بیست و سوم محرم ۱۳۰۹/ق/۱۸۹۱م، این امتیاز به شرکتی بلژیکی به نمایندگی ژان ساوالان داده شد و قراردادی که میان آن‌ها تنظیم شده بود به امضای شاه قاجار رسید (ساکما، ۲۴۰/۲۲۸۷۶). جالب این است که مفاد قرارداد عیناً همان مفاد قرارداد با لمر بود و هیچ ماده‌ای از آن تغییر نکرده بود. فقط برخلاف قرارداد لمر، اسامی نمایندگان دولت و ساوالان در زیر قرارداد وجود داشت. حتی ماده‌ای که به شرکت اجازه می‌داد امتیاز را به هر کسی که می‌خواهد واگذار کند نیز بر جای خود باقی ماند (استادوخ، ۱۳۰۶/۲۰/۲/۱۴ق). و این خود دلیلی بر فساد گسترده در میان رجال سیاست‌مدار دوره قاجار است. این امتیازنامه نیز راه به جایی نبرد و هیچ عملیاتی برای شوسه کردن راه تبریز انجام نشد. از این زمان تا سال ۱۳۱۹/ق/۱۹۰۱م، تلاش‌هایی برای شوسه کردن راه تبریز به وسیله سرمایه‌داران و رجال داخلی مطرح شد؛ ولی همه آن‌ها به شکست انجامید؛ برای نمونه در سال ۱۳۱۶/ق/۱۸۹۸م، مدیرالملک و دسته‌ای از تجار علاقه خود را برای شوسه کردن راه تبریز نشان دادند؛ ولی به جایی نرسید و یا در سال بعد یعنی سال ۱۳۱۷/ق/۱۸۹۹م، باز طرح عده‌ای از تجار تبریز برای شوسه کردن راه تبریز به سرانجام نرسید (سپهر، ۱۳۸۶، ج ۱، صص ۲۶۹ و ۶۰۳).

واگذاری امتیاز راه شوسه جلفا - تبریز - قزوین به روس‌ها

روس‌ها چندین سال به دنبال گرفتن امتیاز راه در منطقه شمال ایران و آذربایجان بودند؛ ولی با فشارهای انگلستان و نارضایتی ایران به این امر دست نیافتند. در دوران مظفرالدین شاه، تلاش‌هایی برای توسعه راه‌های ایران انجام شد؛ ولی امتیازی به روس‌ها داده نشد تا اینکه قضیه وام برای سفر مظفرالدین شاه مطرح شد و در قبال آن روس‌ها درخواست کردند امتیاز راه شوسه آذربایجان به آن‌ها واگذار شود. آن‌ها از سال ۱۳۱۷-۱۳۱۹/ق/۱۸۹۹-۱۹۰۱م، به‌طور مداوم با اعزام مهندسی‌نی به نقاط مختلف آذربایجان، سعی در تعیین حدود



راه‌سازی داشتند و مسیر راه را علامت‌گذاری می‌کردند (استادوخ، ۱۳۱۷/۱۰۳/۴۵۸ ق؛ ۱۳۱۷/۱۰۳/۴۸۷ ق). در نهایت، دولت ایران قبول کرد در یک قرارداد جدید، امتیاز کمپانی بلژیکی را به روس‌ها واگذار کند. این امتیاز در ذیحجه ۱۳۱۹ قمری/آوریل ۱۹۰۲ م، در پانزده ماده به امضای امین‌السلطان و مظفرالدین‌شاه رسید (استادوخ، ۱۳۱۹/۳۹/۱۴ ق) مفاد این امتیازنامه به شرح زیر است:

«امتیازنامه ساخت راه شوسه از سرحد روس به تبریز و از تبریز الی قزوین»

دولت علیّه ایران لازم دانسته که پایتخت خود که تهران است را متصل به یکی از منزل‌های سرحدی از راه‌های آهن دولت روسیه به‌توسط راهی اراپه‌رو [نماید] و به جهت این مقصود، امتیاز امتداد این راه اراپه‌رو را از سرحد روسیه از راه تبریز الی قزوین به بانک استقراضی ایران داد به شروط ذیل،

اول، بانک استقراضی ایران این راه را یا خود ساخته و دایر می‌نماید و یا محول می‌دارد حقوق خود را مبنی به این قرارداد موافق قانون روسیه به انجمن سهامی و سهم این انجمن را تبعه دولت روسیه و دولت ایران می‌توانند خریداری نمایند فقط.

دوم، این راه به دو قسمت منقسم می‌شود اولاً از سرحد روسیه الی تبریز و ثانیاً از تبریز الی قزوین و بانک استقراضی قسمت اول را شروع به‌کار خواهد نمود در مدت دو سال بعد از امضای این قرارنامه و حالت اراپه‌روی راه مزبور [را] حاصل خواهد نمود؛ بعد از دادن اراضی لازمه به مدتی که زیاده از شش سال نباشد. قسمت ثانی را بانک استقراضی نباید شروع به‌کار نماید در مدت زیاده از چهار سال از امضای این قرارنامه گذشته و باید از دادن اراضی لازمه زیاده از شش سال طول نکشد که حالت اراپه‌روی حاصل نماید.

سوم، این راه اراپه‌رو در جاهای مقتضیه می‌تواند که شوسه باشد و سمت امتداد راه را باید بانک معین نماید و عرض راه نباید کمتر باشد از دو شاین و شصت صدم. به عبارت آخری پنج‌متر و نیم ۵/۵.

چهارم، حکام ولایات و مباشرین و غیرهم مداخله در کار بانک راجع به دایر نمودن راه نخواهند داشت و اگر اختلافی حاصل شود فقط باید رجوع شود به حکومت مرکزی دولت علیّه ایران.

پنجم، دولت علیّه ایران به حکام و عمال محلی احکام خواهد داد که مساعدت و همراهی به بانک در تحصیل مصالح برای راه و اجیر نمودن عملجات و کرایه و تحصیل آذوقه و علیق و غیره بنمایند که به‌قاعده و قیمت عادلانه باشد. بانک مختار خواهد بود که کارگراها و عملجات اجیر نماید از رعایای روس و رعایای ایران و رعایای سایرین.

ششم، عمل مطالبات و قتل و جنایات که در عرض این راه اتفاق افتد قطع و فصل



می‌شود موافق عهود مقدسه که میانه دولتین روس و ایران منعقد است.

هفتم، اراضی خالصه که در امتداد این راه واقع شود و مصالح از خاک و سنگ به بانک داده می‌شود و اراضی که اربابی، علماء و اعیان و غیرهما بوده باشد، داده می‌شود و به بانک به قیمت عادلانه یا به‌طور اجاره.

عرض اراضی که راه در آن امتداد می‌شود نباید کمتر از بیست سائز^۱ یعنی چهل و دو متر و هفتاد صدم باشد و در بعضی محل‌ها به اقتضای ضرورت می‌شود این عرض زیاد باشد. اراضی که متعلق به بانک باشد یا به خریداری و یا به اجاره از همه قسم مالیات و عوارض دیوانی معاف خواهد بود. بانک حق دارد که در اراضی مزبوره هر نوع عمارت بنا نماید و نیز خط سیم تلگراف برای ضرورت راه امتداد بدهد.

هشتم، در دخل و منفعی که در امتداد این راه و اعمال راجع به آن به بانک عاید شود از مالیات و عوارض دیوانی معاف خواهد بود. تمامی مصالح که به جهت بنا و تعمیر و دایر نمودن راه و اعمال راجع به آن لازم می‌شود یا حمل و نقل می‌شود از مالیات و عوارض و گمرک معاف خواهد بود.

نهم، امتیاز مخصوص به بانک داده می‌شود که معدن زغال‌سنگ و نفت که ده فرسخ از دو طرف واقع باشد متعلق به بانک باشد. اگر در املاک خالصه است مجاناً به بانک واگذار می‌شود و اگر از املاک اربابی است اعم از دایر و بایر با مالکین قرار آن را بانک می‌دهد. به بانک اجازه داده می‌شود که از خط عمده راه به‌جایی که معدنی باشد خط راه کوچکی احداث نماید و تحصیل اراضی به همان‌طور خواهد بود که در فصل هفتم ذکر شده.

از تیر و چوب و هیزمی که به جهت ساختن راه لازم شود بانک می‌تواند از جنگل‌های اطراف بحر خزر یا جاهای دیگر راه تحصیل نماید. اگر از خالصه است مجاناً و اگر از اربابی است به شروطی که بانک به‌اتفاق مأموری از طرف دولت علیه مقرر می‌دارند، گرفته می‌شود.

دهم، مال‌التجاره روسیه که از این راه داخل خاک ایران می‌شود بعد از ادای گمرک در سرحد، دیگر از همه عوارض و گمرک در هر جا از خاک ایران معاف خواهد بود. بینه و لوازم سفر که از این راه عبور می‌کند از همه عوارض و گمرک معاف خواهد بود. دولت علیه ایران متعهد می‌شود که از این راه متعلقه به بانک، راهداری طلبه ننماید.

یازدهم، دولت علیه ایران تعهد می‌کند که در نقطه اتصال راه به سرحد روسیه ایجاد گمرک‌خانه بنماید و ریاست این گمرک با اولیای دولت علیه ایران خواهد بود که اگر بخواهند به بانک واگذار می‌نمایند و مأمورین گمرک‌خانه اگر از تبعه سایر دول باشند باید با تصویب اولیای دولت روسیه بوده باشد.

دوازدهم، حق‌العبور و حق‌گذشت و برداشت مال‌التجاره را در این راه متعلق به بانک به

۱. واحد اندازه‌گیری در زبان روسی.
معادل ۴۲ متر.



جهت کالسکه و گاری و بارکش مال‌التجاره و سایر مسافرین [خواهد بود] و نیز بانک مقرر خواهد داشت و تعهد می‌کند از پست دولت علیه ایران نصف معمول سایر دریافت دارد.

سیزدهم، ایجاد این راه می‌شود به سرمایه و مخارج بانک و دولت علیه ایران در ضرر او مسئول نخواهد بود. این راه در مدت ۹۹ سال متعلق به بانک خواهد بود و بعد از آن مجاناً و بلاعوض مخصوص دولت علیه ایران خواهد شد.

چهاردهم، بانک تعهد می‌کند که در سال‌هایی که منافع راه نسبت به مخارج از صدی پانزده زیادتر بوده باشد، آن فاضل را به اعلیحضرت همایون بدهد.

پانزدهم، در صورت اختلاف در مفهوم عبارت روس و ایرانی مفهوم عبارت روس مقدم خواهد بود.

این قرارنامه صحیح است. در قصر گلستان. ذیحجه ۱۳۱۹

سواد مطابق اصل است. وزارت امور خارجه. اداره دفتر [مهر]

عمده مفاد قرارداد مانند سایر مفاد امتیازات معمول راه‌سازی بود و تفاوت چندانی نداشت. در این مفاد مواردی همچون مقدار عرض جاده (ماده سوم)، دخالت نکردن حکام و مأمورین محلی در کار شرکت (ماده چهارم)، حمایت از امنیت راه توسط دولت ایران (ماده ششم)، معاف بودن وسایل راه‌سازی از مالیات (ماده هشتم) و اختصاص معادن نزدیک راه به شرکت روسی (ماده نهم) تعریف شده بود. ماده دوم قرارداد نیز، محدوده کار و فعالیت بانک استقراضی را به دو قسمت، سرحد روسیه تا تبریز و از تبریز تا قزوین تعیین کرد و شرکت را ملزم نمود ابتدا مسیر اول ساخته شود و بعد شرکت برای ساخت مسیر دوم اقدام کند.

ولی مفاد جدیدی نیز در این امتیاز به چشم می‌خورد که در امتیازهای قبلی راه‌سازی وجود نداشت و این را می‌توان به اعمال نفوذ دولت روسیه در راه‌سازی آذربایجان تفسیر کرد (ساکما، ۲۹۵/۷۷۲۴، برگ ۱۰۲-۱۰۶). ماده اول این امتیازنامه، به صراحت امتیاز را برای همیشه در اختیار روس‌ها قرار داد. در این ماده آمده است: «بانک استقراضی ایران این راه را یا خود ساخته و دایر می‌نماید و یا محول می‌دارد حقوق خود را مبنی به این قرارداد موافق قانون روسیه به انجمن سهامی و سهم این انجمن را تبعه روسیه و دولت ایران می‌توانند خریداری نمایند فقط.» این ماده به روسیه اجازه می‌داد تا امتیازنامه را در دست اتباع خود نگاه دارد و نگذارد به فرد، شرکت، یا دولت دیگری واگذار شود. مفاد دیگری نیز وجود دارد که در آن امتیازهایی فراتر از امتیازهای دیگر برای روس‌ها در نظر گرفتند از جمله حق کشیدن سیم تلگراف در مسیر احدائی (ماده هفتم) و افزایش مدت امتیازنامه به نودونه سال (ماده سیزدهم). بعد از امضای قرارداد، هجده نفر از مهندسين روسی، مسیر جلفا-تبریز به تهران را بررسی کردند تا مسیر راه شوسه و هزینه‌های آن را برآورد کنند (ساکما، ۲۹۵/۷۸۲۹،

برگ ۱۶۴). بعد از عملیات نقشه‌برداری نهایی، روس‌ها طرح را شروع کردند. آن‌ها از وجود متخصصین باتجربه راه‌سازی و مهندسی نقشه‌کش ماهر بهره‌مند بودند. روس‌ها از دوره ناصرالدین‌شاه، تمام منطقه آذربایجان را نقشه‌برداری کرده بودند و تمام هزینه‌ها را کامل برآورد نموده بودند. این نشان از توسعه این علم در نزد روس‌ها داشت؛ درحالی‌که ایرانیان به‌طور کاملاً سنتی به مقوله راه‌سازی نگاه می‌کردند و هیچ اطلاعات مدرنی نداشتند (استادوخ، ۱۳۰۷/۲۰/۶/۳۱ ق).

روس‌ها برای نقشه‌برداری، زیرسازی و روسازی راه، پل‌سازی و تونل‌سازی، استفاده از مهندسی و کارگران و کارهای متفرقه دیگر، مبلغی بالغ بر ۴/۶۹۰/۲۰۰ روپل هزینه کردند (ساکما، ۲۹۵/۷۶۱۴). آن‌ها روی رودخانه‌های مختلف آذربایجان از جمله آجی‌چای پل‌هایی را برای عبور راه شوسه ایجاد کردند و راه را به‌گونه‌ای ساختند که وسایل موتوری در آن قادر به رفت‌وآمد بودند؛ به‌طوری‌که اتومبیل‌های روسی در خلال جنگ جهانی اول، از راه احدائی خود در میان قزوین، تهران، قم، همدان و اراک برای جابه‌جایی نیروهای خود استفاده می‌کردند (سپهر، ۱۳۳۶، ص ۳۳۴). روس‌ها با نقشه‌برداری از راه، جاده شوسه جلفا به تبریز را از مسیرهایی عبور دادند که چهار روز نسبت به راه قبلی کوتاه‌تر شد (Yaganegi, 1934, p69) و با اقدامات راه‌سازی و ساختن پل و ابنیه، طول سفر را از مرز روسیه تا به تبریز به نصف کاهش دادند (ویشارد، ۱۳۶۳، ص ۱۲۸).

بدین ترتیب روسیه تا اوایل قرن بیستم میلادی، توانسته بود مسیرهای انزلی به تهران، و تبریز به قزوین را شوسه کند و کنترل آن‌ها را به‌دست گیرد. نگاهی به اقدامات روس‌ها در شمال ایران نشان می‌دهد آن‌ها به‌وسیله ساخت این راه‌ها بر ایالات آذربایجان، قزوین، گیلان، استرآباد و تهران تسلط نظامی و تجاری کامل داشتند. در ایالت آذربایجان تنها مسیر آستارا به اردبیل در اختیار آن‌ها قرار نداشت و در قبال آن امتیازی به روس‌ها داده نشده بود (ساکما، ۲۹۵/۵۳۱). در طول سفر مظفرالدین‌شاه به اروپا، در محرم سال ۱۳۱۹ ق/۱۹۰۱ م، شاه به امین‌السلطان دستور داد امتیاز ساخت راه شوسه آستارا به اردبیل را به یکی از اتباع ایران بدهد. امین‌السلطان نیز امتیاز شوسه‌کردن این راه را به شرکتی به نام شرکت عمومی واگذار کرد. این شرکت از مجموعه‌ای از سرمایه‌داران تبریزی برای تجارت تشکیل شده بود و شعبه‌هایی در شهرهای مختلف کشور ایجاد کرده بود. شرکت عمومی امتیاز ساخت راه شوسه آستارا به اردبیل را در سال ۱۳۲۰ ق/۱۹۰۲ م، از مظفرالدین‌شاه گرفت و به افتخار شاه، این جاده را «طریق مظفری» نامید (روزنامه‌شریا، س ۵، ش ۱۶). «راه شوسه آستارا به اردبیل توسط شرکتی ایرانی در حال شوسه‌کردن است. خط سیر این جاده را سلیمان مهندس یکی از شاگردان قدیمی دارالفنون تعیین و طراحی کرد. نحوه عملیات خوب به نظر می‌رسد و روزانه از شش



تا ۱۵۰۰ حیوان بارکش با پرداخت سه قران برای هر کدام از این جاده عبور می‌کنند. درآمد ماهیانه این شرکت بین ده تا دوازده هزار تومان است. این در حالی بود که این شرکت هزینه ساخت این راه را ۲۵۰ هزار تومان تخمین زده بود (سپهر، ۱۳۸۶، ج ۱، ص ۶۱۲). ساخت این راه شروع شد و به سرعت با گرفتن عوارض عبور به سوددهی فراوانی رسید؛ ولی بعد از مدتی به علت مشکلات میان سرمایه‌گذاران و مشکلاتی که نیروهای روسی برای این شرکت ایجاد کردند، کار تعطیل شد. ملک‌التجار که یکی از سرمایه‌داران این طرح بود، به روسیه رفت و در قراردادی پانزده‌ساله، راه مظفری را به شخصی روسی به نام پاولوف (Pavlov) روسی اجاره داد (روزنامهٔ چهره‌نما، س ۳، ش ۲۹، ص ۱۴). این اقدام ملک‌التجار که گویا با هماهنگی روس‌ها برای تسلط کامل بر جاده‌های ایران انجام شده بود، بهانه‌ای در اختیار روس‌ها قرار داد و آن‌ها با اعزام دسته‌ای از قزاق‌ها، جاده را به کنترل خود درآوردند و مدیریت آن را به شخصی روسی سپردند و بعدها بانک استقراضی روسیه با خرید سهام مدیران آن، عملاً و قانوناً کل اداره راه را به دست گرفت (استادوخ، ۱۳۱۲/۶۲۱/۱۰۳ ق). این کار باعث اعتراض دولت قاجار شد؛ ولی دولت روس حق قانونی خود می‌دانست که بر این راه نظارت داشته باشد؛ به این ترتیب روس‌ها بر جادهٔ آستارا به اردبیل نیز تسلط پیدا کردند.

در کنار راه شوسه، روس‌ها برنامهٔ راه آهن تبریز را هم پیگیری می‌کردند. این امر در دوره ناصرالدین شاه به دلیل مخالفت دولت ایران و انگلیسی‌ها عملی نشد. در دوران مشروطه، وثوق‌الدوله در تاریخ ۲۸ صفر ۱۳۳۱ ق/ ۲۴ ژانویه ۱۹۱۳ م، با بانک استقراضی روسیه قراردادی را امضاء کرد و حق انحصاری ساخت راه آهن جلفا به تبریز را به این شرکت داد. این شرکت راه شوسهٔ جلفا به تبریز را هم قبلاً ساخته بود. طول این خط آهن ۱۴۷ کیلومتر بود و ساخت آن در رجب ۱۳۳۲ ق/ می ۱۹۱۴ م، یعنی دو ماه قبل از جنگ جهانی اول آغاز شد (مکملی، ۱۳۷۹، صص ۳۶۱ و ۳۷۶). ساخت خط آهن جلفا به تبریز در طول جنگ جهانی اول -درحالی که روس‌ها به شدت در حال جنگ با ترکان عثمانی بودند- ادامه پیدا کرد و بعد از تکمیل شدن، روس‌ها به سرعت برای جابه‌جایی نیروهای نظامی خود از آن استفاده کردند.

عهدنامهٔ دوستی میان ایران و دولت سوسیالیستی شوروی، در اسفند ۱۲۹۹ شمسی/ فوریه ۱۹۲۱ م در مسکو منعقد شد. این قرارداد ۲۶ فصلی از جانب علیقلی خان مشاور الممالک و گئورگی واسیلیویچ (Georgi Vasilyevich) و اومینخائیلویچ کارخان (Karkhan) از طرف اتحاد جماهیر شوروی امضاء شد. فصل دوازدهم این قرارداد ذکر می‌کند که دولت شوروی روسیه کلیهٔ کوشش سیاست مستعمراتی خود را برای کشیدن راه‌ها و کشیدن خطوط تلگراف در ممالک غیر برای تأمین نفوذ نظامی نفی کرده است و برای جبران خسارات وارده، راه‌های شوسه از انزلی به تهران و قزوین را به همراه تمام لوازم متعلق به راه‌های مذکور، خطوط



راه‌آهن جلفا تا تبریز و تمام وسایل آن، اسکله‌ها و انبارها و کشتی‌های بخار در دریاچه ارومیه و تمام خطوط سیم و تلگراف به ایران واگذار می‌کند (مکملی، ۱۳۷۹، صص ۳۸۰-۳۸۱). بدین ترتیب اجاره‌راه جلفا به تبریز با هماهنگی میان دولت‌های روس و ایران ملغی اعلام شد و این اعلام از طریق یک نامه رسمی از طرف دولت روسیه به وزارت فوائد عامه ایران اعلام گردید (ساکما، ۲۴۰/۹۰۰۷).

نتیجه‌گیری

منطقه آذربایجان به دلیل جایگاه جغرافیایی خود، همواره مورد توجه صفویان قرار داشت. از آنجایی که این ایالت مرز ایران با دولت‌های روسیه و عثمانی محسوب می‌شد و از لحاظ مذهبی حدفاصل دنیای تشیع و تسنن بود، نه تنها برای سلاطین بلکه برای نیروهای مذهبی نیز حائز اهمیت بود. از دیدگاه تجاری نیز آذربایجان به مرکزیت تبریز، از راه‌های مختلف به مسیرهای آبی و زمینی آسیای صغیر متصل می‌شد. ارتباط تجاری تجار ایرانی و ترک و اروپایی از طریق راه‌های آذربایجان، طرابوزان، دریای سیاه و اواجیق، باعث شده بود این ایالت بیش از گذشته اهمیت خود را نشان دهد. روس‌های تزاری که از دوره صفویه تا اواسط دوره قاجار، سیاست‌های تصرف اراضی را در شمال و شمال غرب ایران دنبال می‌کردند، در دوره ناصری، راه تسلط خود بر همسایگان خود را بر پایه اقتصاد تعریف کردند. به باور آن‌ها، تسلط اقتصادی می‌توانست در آینده نزدیک تسلط سیاسی و نظامی را نیز به همراه داشته باشد. از طرفی دولت قاجار به شدت نگران این تسلط سیاسی و نظامی بود و سیاست‌مداران سنتی دوره قاجار معتقد بودند این تسلط تجاری روس‌ها به‌جز با ایجاد راه میسر نخواهد شد؛ بنابراین سیاست آن‌ها مقابله با هرگونه طرح ساخت راه به‌خصوص در منطقه آذربایجان بود. دولت قاجار سال‌ها در مقابل اصرار روس‌ها مبنی بر هرگونه ساخت‌وساز راه در مناطق شمال و شمال غرب ایران مقاومت کرد؛ ولی از آنجایی که عدم راه‌سازی به معنای عدم رشد تجاری تجار ایرانی نیز بود، دولت قاجار تسلیم روس‌ها شد و امتیازنامه ساخت راه شوسه تبریز به تهران را به روس‌ها واگذار کرد. روس‌ها چالش‌های جدی برای ساخت راه تبریز به تهران داشتند؛ ولی با دخالت وزارت خزانهداری روسیه، این چالش‌ها برطرف شد و روس‌ها توانستند مجموعه‌راه‌های شوسه‌ای در منطقه آذربایجان ایجاد کنند. راه‌هایی که از لحاظ اقتصادی به نفع روس‌ها تمام شد و کالاهای مصرفی روسیه به ایالات ایران سرازیر شد و از لحاظ نظامی، تسلط روس‌ها را در مناطق شمال غرب ایران تسهیل کرد. این تسلط در اواخر دوره قاجار و در دوره مشروطه نمود پیدا کرد و بارها روس‌ها از طریق همین خطوط ارتباطی فشارهای سیاسی به دولت‌های



مشروطه وارد کردند. نمونه بارز آن اعزام نیروهای نظامی به ایران از طریق همین راه‌ها در ماجرای باغ شمع‌السلطنه و فشار به مجلس دوم ایران بود. نمونه دیگر آن اتفاقات جنگ جهانی اول و باز اعزام نیروهای روس به آذربایجان از همین خطوط ارتباطی بود.

منبع

اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه

اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ)، (۱۲۸۰ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۶۲؛ (۱۲۸۱ق). کارتن ۱۱، پرونده ۶، شماره سند ۱-۲؛ (۱۲۸۱ق). کارتن ۱۱، پرونده ۶، شماره سند ۳؛ (۱۲۸۱ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۵۷؛ (۱۳۰۶ق). کارتن ۲۰، پرونده ۲، شماره سند ۱۴؛ (۱۳۰۶ق). کارتن ۲۰، پرونده ۲، شماره سند ۲۸؛ (۱۳۰۷ق). کارتن ۲۰، پرونده ۴، شماره سند ۳۲؛ (۱۳۰۷ق). کارتن ۲۰، پرونده ۶، شماره سند ۳۱؛ (۱۳۱۱ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۳۶۳؛ (۱۳۱۲ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۴۸۷؛ (۱۳۱۷ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۴۵۸؛ (۱۳۱۷ق). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۴۸۷؛ (۱۳۱۹ق). کارتن ۳۹، پوشه ۱۴؛ (بی‌تا). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۱۳۲؛ (۱۳۰۷ق). کارتن ۲۰، پرونده ۴، شماره سند ۳۲؛ (بی‌تا). کارتن ۱۰۳، شماره سند ۱۴۰.

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما): ۲۴۰/۲۲۸۷۶؛ ۲۴۰/۹۰۰۷؛ ۲۴۰/۹۰۰۷؛ ۲۹۵۰۰۱۹۷۶؛ ۲۹۵۰۵۳۱؛ ۲۹۵/۶۱۵۸؛ ۲۹۵/۷۴۱۲؛ ۲۹۵/۷۴۱۳؛ ۲۹۵/۷۶۱۴؛ ۲۹۵/۷۶۹۲؛ ۲۹۵/۷۷۲۴؛ ۲۹۵/۷۸۲۹.

اسناد مجلس شورای اسلامی، دوره دوم مجلس، بخش کمیسیون‌ها، جزوه‌دان ۱۱، خارجه، پرونده متفرقه.

نسخه‌های خطی

کتابچه امتیازات. کتابخانه مجلس شورای اسلامی، شماره بازیابی ۷۱۴/۲ س س، شماره مدرک ۲۱۸۱۹-۱۰.

سیاحتنامه میرزا علی سررشته‌دار از طهران به تبریز. میرزا علی سررشته‌دار، کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۱۱۳۶۰-۵، ۱۲۸۸ قمری، ۳۷ برگ.

کتابها

اعتمادالسلطنه، محمدحسین بن علی. (۱۳۶۷). *تاریخ منتظم ناصری*. (ج ۳). (اسماعیل رضوانی، کوششگر). تهران: انتشارات دنیای کتاب.

امین لشکر، قهرمان بن یوسف. (۱۳۷۸). *روزنامه خاطرات امین لشکر: وقایع سالهای (۱۳۰۷-۱۳۰۶ق)*. (ایرج افشار و محمدرسول دریاگشت، کوششگران). تهران: انتشارات اساطیر.



- اوبن، اوژن. (۱۳۶۲). *ایران امروز (ایران و بین‌النهرین)*. (علی اصغر سعیدی، مترجم). تهران: انتشارات زوار.
- اولناریوس، آدام. (۱۳۶۹). *سفرنامه*. (حسین کردبچه، مترجم). تهران: انتشارات کتاب برای همه.
- بروگش، هاینریش کارل. (۱۳۶۷). *سفری به دربار سلطان صاحبقران: ۱۸۵۹-۱۸۶۱*. (حسین کردبچه، مترجم). تهران: انتشارات اطلاعات.
- تیموری، ابراهیم. (۱۳۳۲). *عصر بی‌خبری یا تاریخ امتیازات در ایران*. تهران: شرکت نسبی اقبال و شرکاء.
- حاج‌سیاح، محمدعلی بن محمد رضا. (۱۳۴۶). *خاطرات حاج‌سیاح، یا، دوره خوف و وحشت*. (حمید سیاح، کوششگر). تهران: انتشارات ابن‌سینا.
- سپهر، احمدعلی. (۱۳۳۶). *ایران در جنگ بزرگ (۱۹۱۴-۱۹۱۸ م)*. تهران: چاپخانه بانک ملی ایران.
- سپهر، عبدالحسین خان. (۱۳۸۶). *مرآت الوقایع مظفری*. (ج ۱). (عبدالحسین نوائی، کوششگر). تهران: انتشارات میراث مکتوب.
- سرابی، حسین بن عبدالله. (۱۳۴۴). *مخزن الوقایع: شرح مأموریت و مسافرت فرخ‌خان امین‌الدوله*. (کریم اصفهانیان و قدرت‌الله روشنی، کوششگران). تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- سلیمان‌خان مهندس. (۱۳۹۲). *سفرنامه تبریز*. (شهرزاد سپاهیان، کوششگر). تهران: انتشارات سفیر اردهال.
- سیف‌الدوله، سلطان محمد. (۱۳۶۴). *سفرنامه سیف‌الدوله معروف به سفرنامه مکه*. (علی‌اکبر خداپرست، کوششگر). تهران: نشر نی.
- شاردن، ژان. (۱۳۷۲). *سفرنامه*. (اقبال یغمایی، مترجم). تهران: انتشارات ونوس.
- شیروانی، زین‌العابدین. (بی تا). *بستان‌السیاحه*. تهران: انتشارات کتابخانه سینا.
- فرچلینگ، ال. ای. (۱۳۶۲). *امتیاز رویت در ایران: از مجموعه کتاب تاریخ اقتصادی ایران*. (یعقوب آژند، مترجم). تهران: نشر گستره.
- فوریه، ژوانس (بی تا). *سه سال در دربار ایران: خاطرات دکتر فوریه پزشکی ویژه ناصرالدین شاه قاجار*. (عباس اقبالی آشتیانی، مترجم). (همايون شهیدی، کوششگر). تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- کرزن، جرج. (۱۳۶۲). *ایران و قضیه ایران*. (وحید مازندرانی، مترجم). تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- مفتون دنلی، عبدالرزاق بن نجفقلی. (۱۲۴۱ ق). *مآثر سلطانیه: تاریخ جنگ‌های ایران و روس*. تبریز: چاپ سربی.
- مکملی، محمدکاظم. (۱۳۷۹). *تاریخ جامع راه‌آهن*. تهران: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.
- موریه، جیمز. (۱۳۸۶). *سفرنامه جیمز موریه، سفر اول و دوم: سفرنامه ایران، ارمنستان و آسیای صغیر...* (ابوالقاسم سری، مترجم). تهران: انتشارات توس.
- ناصرالدین قاجار، شاه ایران. (۱۳۷۱). *روزنامه خاطرات ناصرالدین شاه در سفر سوم فرنگستان*. (فاطمه قاضیها و محمداسماعیل رضوانی، کوششگر). تهران: انتشارات رسا.
- ناصرالدین قاجار، شاه ایران. (۱۳۹۰). *نامه مازندران: سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه: روزنامه از ساری از سمت نکاء به میانکاله*. (مصطفی نوری، کوششگر). تهران: نشر البرز.



ناصرالسلطنه، میرزا نصرالله طباطبایی دیبا. (۱۳۹۰). *سفرنامه ناصری*. (رسول جعفریان، کوششگر). تهران: کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.

ناطق، هما. (۱۳۷۱). *بازرگانان در دادوستد با بانک شاهی و رژی تنباکو* (بر پایه آرشیو امین‌الضرب). تهران: انتشارات خاوران.

نظام‌العلماء تبریزی، محمدرفیع بن علی اصغر. (۱۳۸۸). *سفرنامه نظام‌العلماء تبریزی یا (سفرنامه رضوی و غروی)*. (ج ۳؛ سفرنامه‌های خطی فارسی. (هارون وهومن، کوششگر). تهران: نشر اختران.

ویشارد، جان. (۱۳۶۳). *بیست سال در ایران*. (علی پیرنیا، مترجم). تهران، موسسه انتشارات نوین.

روزنامه‌ها

روزنامه *ایران*، شماره ۷۶۹، (پنجشنبه چهارم ماه رجب ۱۳۰۶ ق).

روزنامه *تربیا*، سال ۵، شماره ۱۶، (جمادی‌الثانی ۱۳۲۱ ق).

روزنامه *چهره‌نما*، سال ۳، شماره ۲۹، ص ۱۴.

روزنامه *حبل‌المتین*، سال ۱۰، شماره ۲، (۲۲ جمادی‌الثانی ۱۳۲۰ ق).

روزنامه *دولت علیه ایران*، شماره ۱۰، (جمعه هشتم جمادی‌الثانی ۱۳۲۷ ق).

روزنامه *وقایع اتفاقیه*، شماره ۳۰، (۲۶۷ ق).

منابع لاتین

Membre, Michele. (1999). *Mission to the Lord Sopy of Persian (1539-1542)*. E.J.W. Gibb Memorial Trust, London.

Struys, John. (1684). *The Voyages and Travels*. London.

Yaganegi, Esfandiar. (1934). *Recent Financial and monetary history of Persia*. New York.

فهرست منابع به زبان انگلیسی:

References:

Amin Lashkar, Qahremân ibn Yousef. (1378/1999). *Rouznâmeye Xâterâte Amin Lashkar: Vaqâye Sâlhâye 1306-1307 HQ (Amin Lashkar's Diary Newspaper: The events of 1888-1889)*. Collected by Iraj Afshar and Mohammadrasoul Daryagasht. Tehran: Asâtir Publications.



- Aubin, Eugene. (1362/1983). *Irân-e Emrouz (Iran va Beynonnahreyn) (Today's Iran: Iran and Mesopotamia)*. Translated by Ali-asqar Sâeedi. Tehran: Zavâr Publications.
- Brugsch, Heinrich Karl. (1367/1988). *Safari be Darbar-e Soltân Sâhebqarân: 1859-1861 (Journey of the Royal Prussian Embassy to Persia)*. Translated by Hossein Kordbache. Tehran: Ettlâât Publications.
- Chardin, John. (1372/1993). *Safarnâmeh (The Travels of Sir John Chardin)*. Translated by Eqbal Yaqmaïe. Tehran: Venous Publications.
- Chehrenamâ Newspaper, Sâle 3(29) (Page 14).
- Curzon, George. (1362/1983). *Iran Va Qaziye-e Iran. Persia and the Persia question*. Translated by Vahid Mazandarani. Tehran: Elmi va Farhangi Publications.
- Dowlât Elli-ye Iran Newspaper, No. 10, (10/4/1851).
- E'temâdossaltaneh, Mohammad Hassan ibn Ali. (1367/1988). *Târix Montazame Nâseri (Naseri regular history (volume 3))*. Collected by Esmail Rezvani. Tehran: Donyaye Ketab Publications.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1280 HQ. Box 103, Document No. 62.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1281 HQ. Box 11, Folder 6, Document No. 1-2.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1281 HQ. Box 11, Folder 6, Document No. 3.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1281 HQ. Box 103, Document No. 57.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1306 HQ. Box 20, Folder 2, Document No. 14.

- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1306 HQ. Box 20, Folder 2, Document No. 28.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1307 HQ. Box 20, Folder 4, Document No. 32.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1307 HQ. Box 20, Folder 6, Document No. 31.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1311 HQ. Box 103, Document No. 363.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1312 HQ. Box 103, Document No. 621.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1317 HQ. Box 103, Document No. 458.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1317 HQ. Box 103, Document No. 487.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Bi-târix (Not mentioned Date). Box 103, Document No. 132.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Sâle 1307 HQ. Box 20, Folder 4, Document No. 32.
- Edâre Asnâd Va Târix Diplomâcy Vezârat Omur Xâreje (Astâdux) (Center for documentation & Diplomacy History of Ministry of Foreign Affairs). Bi-târix (Not mentioned Date). Box 103, Document No. 140.
- Emtiyâzât (Points) booklet, The library of Majles (the Islamic Consultative Assembly), Retrieval No. 714/2, Document No. 10-21819.



- Feuvrier, Joannes. (Not Mentioned). *3 Sâl Dar Darbâr Iran: Xâterât Doktor Fouri-yeh Pezeshk Vizhe-ye Nâsereddin Shâh Qâjâr (Three Years at the Court of Iran: Memoirs of Dr. Fouwriya Specialist Doctor of Nasereddin Shah Qajar)*. Translated by Abbas Eqbal Ashtiyani. Collected by Homayoun Shahidi. Tehran: Donyâye ketab Publications.
- Frechtling, L. E. (1362/1983). *Emtiyâz Royter Dar Iran. (Reuter's Concession in Persia; from the Collection of Iranian Economic History)*. Translated by Yaqoub 'âzhând. Tehran: Gostareh Publications.
- Hablolmatin Newspaper, Sâle 10(2), (26/9/1902).
- Hâj-sayyâh, Mohammadali ibn Mohammadreza. (1346/1967) *Xâterâte Hâj-sayyâh Yâ Doreye Xowf va Vahshat (Hâj-sayyâh memories, or, the fear and horror scene)*. Collected by Hamid Sayyâh. Tehran: Ebn-e Sina Publications.
- Iran Newspaper, No. 769, (6/3/1889).
- Ketâbxâneh, Mouzeh, va Markaze Asnâd Majles Showrâye Eslâmi(kemâm) (Library, Museum and Documents Center of the Islamic Consultative Assembly), Dowreya 2 Majles (Second parliamentary term), Baxshe Komisiyônâ (Section of commissions), Jozvedân (Leaflet) 11, Foreign affairs, Miscellaneous Folder.
- Maftoun Donbali, Abdorrazâq ibn Najafqoli. (1241 HQ/1825). *Ma'âser Soltâniyeh: Târix Janghâye Iran Va Rous (History of Iran and Russia Wars)*. Tabriz: Sorbi Publications.
- Membre, Michele .(1999). *Mission to the Lord Sopy of Persian (1539-1542)*. London: E.J.W. Gibb Memorial Trust.
- Mokammeli, Mohammadkazem. (1379/2000). *Târix-e Jâme' Râh 'âhan (Comprehensive Railway History)*. Tehran: Râh-âhan Jomhouri Eslâmi Iran.
- Morier, James. (1386/2007). *Safarnâme-ye Jeymz Mouriye, Safar Avval va Dovvom: Safarnâme Iran, Armanestân Va Asiyâye Saqir (A Journey through Persia, Armenia, and Asia Minor, to Constantinople)*. Translated by Abolqasem Serri. Tehran: Tous Publications.
- Nasereddin Qajar, Shah Iran (King of Iran) (1371/1992). *Ruznâme-ye Xâterât Nâsered-*

din Shâh Dar Safar Sevvom Farangestân (The newspaper of Naser al-Din Shah memoir's third trip to abroad). Collected by Fatemeh Qaziha, and Mohammad-esmaiel Rezvani. Tehran: Rasâ Publications.

Nasereddin Qajar, Shah Iran (King of Iran) (1390/2011). *Nâme-ye Mâzandarân: Safarnâme-hâ-ye Asr Nâsereddin Shâh; Rouznâme Az Sâri Az Samte Nekâ Be Mi-yânkâleh. (Mazandaran's Letter: Stories of Nasereddin Shah's Trips: Newspaper from Sari from Neka to Miankale)*. Collected by Mostafa Nouri. Tehran: Alborz Publications.

Naserosaltane, Mirza Nasrollah Tabataba'ie Diba. (1390/2011). *Safarnâme Naseri (Naseri's Travels Stories)*. Collected by Rasoul Jafariyan. Tehran: Ketâbxâneh, Mouzeh, va Markaze Asnâd Majles Showrâye Eslâmi (Library, Museum and Documents Center of the Islamic Consultative Assembly) Publications.

Nateq, Homa. (1371/1992). *Bâzargânân Dar Dâd-o-Setad Bâ Bânk-e Shâhi va Rezhi Tanbâkou (Bar Pâye ârshiv Aminozzarb) (Traders traded with the royal bank and a tobacco Rezhi (based on Aminozzarb's archive)*. Tehran: Xâvaran Publications.

Nezamololama Tabrizi, Mohammad Rafi'e ibn Ali-asqar. (1388/2009). *Safarnâme-ye (Travels of) Nezâmololamâ Tabrizi Yâ Safarnâme-ye Razavi Va Qaravi. (Vol. 3); Persian Itinerary Manuscripts*. Collected by Haroun Vahouman. Tehran: Axtarân Publications.

Olearius, Adam. (1369/1990). *Safarnâmeh (Itinerary)*. Translated by Hossein Kord-bache. Tehran: Ketab Barâ-ye Hame Publications.

Sarabi, Hossein ibn Abdellah. (1344/1965). *Maxzanolvaqâye' : Sharhe Ma'mouriyat Va Mosâferat (Description of Mission and Travel of) Farrox Xân Aminoddole'* Collected by Karim Esfahaniyan and Qodratollah Roshani. Tehran: Tehran University Publications.

Sâzmân Asnâd Va Ketâbxâne Melli Iran (Sâkmâ) (National Library and Archives of Iran): 240/22876; 240/9007; 295001976; 295/531; 295/6158; 295/7412; 295/7413; 295/7614; 295/7692; 295/7724; 295/7829.

Sepehr, Abdolhossein. (1386/2007). *Mer'âtolvaqâye' Mozaffari (first Vol.)*. Collected by Abdolhossein Nava'ie. Tehran: Mirâs-e Maktoub Publications.



- Sepehr, Ahmadali. (1336/1957). *Irân Dar Jang-e Bozorg (Iran in the Great War (1914-1918))*. Tehran: Châpxâne Bânk Melli Irân Publications.
- Seyfoddoleh, Soltan Mohammad. (1364/1985). *Safarnâme-ye (Itinerary) Seyfoddoleh Ma'rouf Be (entitled) Safarnâme Makke*. Collected by Ali-akbar Xodaparast. Tehran: Ney Publications.
- Shirvani, Zeyno'abedin. (Not Mentioned). *Bostânossiyâha*. Tehran: Sina Library Publications.
- Siyâhatnâme (Tour story of) Mirzâ-Ali Sarreshtedâr Az Tehrân Be Tabriz (from Tehran to Tabriz). Mirzâ-Ali Sarreshtedâr, Ketâbxâne Melli (National Library of Iran), Retrieval No. 5-11360, Sâle 1288 HQ, 37 Pages.
- Soleymannxan, Mohandes. (1392/2013). *Safarnâme-ye Tabriz (Tabriz' Itinerary)*. Collected by Shahrzad Sepahiyan. Tehran: Safir-e Ardahâl Publications.
- Sorayyâ Newspaper, Sâle 5(16) (8/1903).
- Struys, John. (1684). *The Voyages and Travels of John Struys*. London: Abell Swalle.
- Teymouri, Ebrahim. (1332/1953). *Asre Bixabari Yâ Târixe Emtiyâzât Dar Irân (Age of ignorance or privilege date in Iran)*. Tehran: Sherkate Nasabi Eqbâl va Shorakâ. Vaqâye Ettefâqieh Newspaper, No. 30, (1851).
- Wishard, John. (1363/1984). *Bist Sâl Dar Irân (Twenty Years in Iran)*. Translated by Ali Pirniya. Tehran: Novin Publications Company.
- Yaganegi, Esfandiar. (1934). *Recent Financial and monitory history of Persia*. New York: Columbia University.