

احداث خط آهن نوشکی به دزداب توسط انگلستان

عبداله صفرزایی، استادیار گروه تاریخ دانشگاه ولایت

چکیده

انگلیسی‌ها پس از ورود به هندوستان در ابتدای قرن هفدهم، به تدریج بر شبه‌قاره هند تسلط یافته، آنجا را مستعمره خود ساختند. آنان برای تسلط کامل‌تر و کنترل راحت‌تر هندوستان، اقدامات عمرانی متعددی در این سرزمین انجام دادند که مهم‌ترین آن‌ها احداث خط آهن بود. با تداوم و شدت یافتن رقابت میان دولت‌های استعمارگر اروپایی و سپس آغاز جنگ جهانی اول و آرایش و دسته‌بندی‌های چندگانه در مناطق شرقی ایران و سرزمین‌های ورودی منتهی به هندوستان، انگلیسی‌ها اقدامات عمرانی‌شان را در نواحی شرقی و جنوب شرقی ایران امتداد دادند. یکی از اقدامات انگلستان در این خصوص، احداث خط آهن از کویته به نوشکی و سپس از نوشکی به میرجاوه و دزداب در اوایل قرن بیستم بود. علل و عواملی که انگلیس را وادار به احداث این خط آهن نمود و چگونگی احداث این خط آهن و پیامدهای آن، مهم‌ترین مسأله نوشته حاضر است. راجع به این مسأله تاکنون تحقیق مستقلی انجام نگرفته است. هدف این نوشتار، تبیین اهداف انگلیس از احداث این خط آهن و چگونگی احداث و پیامدهای ناشی از آن است. این نوشته با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، تاریخ شفاهی، اسناد تاریخی، سفرنامه‌ها و به خصوص گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قاتنات، به روش تاریخی با شیوه توصیفی-تحلیلی انجام گرفته است.

واژه های کلیدی: ایران، انگلیس، زاهدان، دزداب، خط آهن.

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۷/۲۵

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۳/۱۴

E-mail: a.safarzaie@velayat.ac.ir

مقدمه

انگلیسی‌ها پس از آنکه از دیگر رقبای اروپایی‌شان در هندوستان پیشی گرفتند، به تدریج بر شبه‌قاره هند تسلط بیشتری پیدا کردند و سرانجام آنجا را مستعمره خود گردانیدند. این مسأله در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی عواقب و پیامدهای بسیاری به دنبال داشت. یکی از دغدغه‌های اصلی انگلستان در سراسر قرن نوزدهم و آغاز قرن بیستم، این بود که دیگر رقبای اروپایی‌شان به‌خصوص فرانسه، روسیه و سپس آلمان درصدد ضربه زدن به منافع انگلیسی‌ها در هندوستان بودند. از این‌رو، انگلیسی‌ها نسبت به اقدامات دیگر رقبایشان در ارتباط با هندوستان، واکنش‌های فراوانی نشان دادند. یکی از واکنش‌های آنان توجه به نواحی جنوب شرق ایران به‌خصوص بلوچستان بود. آن‌ها از ابتدای قرن نوزدهم با مطالعه دقیق و شناسایی این بخش از ایران، هرگونه راه‌های احتمالی حمله و نفوذ به هند از این مسیر را شناسایی کرده و به فکر مقابله با آن شدند.

با شروع جنگ جهانی اول و حضور آلمان‌ها در جنوب شرق ایران و افغانستان، شرایط برای انگلیس در این نواحی پیچیده‌تر شد؛ زیرا آلمان‌ها اقدام به تحریک افغان‌ها و طوایف بلوچ علیه انگلیس نمودند. در واکنش به این اقدام، انگلستان درصدد برآمد قبایل بلوچ را تحت تسلط خود درآورد و مرزهای شرقی ایران را تحت کنترل داشته باشد، تا مانع از هرگونه نفوذ عناصر آلمانی در منطقه شود. برای تحقق یافتن چنین برنامه‌هایی، انگلستان اقدامات و فعالیت‌های بسیاری انجام داد که یکی از این اقدامات جاده‌سازی به‌خصوص احداث راه‌آهن و از همه مهم‌تر امتداد راه‌آهن نوشکی به دزداب بود. خط آهن نوشکی به دزداب حدود ۵۰۰ مایل فاصله داشت و در اوج جنگ جهانی اول از سال ۱۹۱۶ تا آغاز ۱۹۱۹ م. ساخته شد. چنین اقدامی در آن روزگار با توجه به شرایط جغرافیایی، سیاسی و انسانی منطقه، قابل توجه است و کنجکاوی هر خواننده‌ای را به دنبال دارد. از این‌رو، در این نوشتار به این پرسش‌ها پاسخ داده شده است. علل احداث خط آهن نوشکی به دزداب توسط انگلیسی‌ها چه بود؟ و خط آهن نوشکی به دزداب چگونه ساخته شد؟ و احداث خط آهن نوشکی به دزداب چه پیامدهایی داشت؟ به‌عنوان فرضیه می‌توان گفت انگلیسی‌ها برای تسلط بر قبایل بلوچ و جلوگیری از ورود آلمان‌ها به افغانستان از مسیر مرزهای شرقی ایران، اقدامات نظامی مفصل و دقیقی در این منطقه آغاز کردند. آنان برای بهتر انجام دادن اقدامات نظامی‌شان، اقدام به جاده‌سازی کردند که یکی از این اقدامات توسعه راه‌آهن از نوشکی به دزداب بود. احداث این خط آهن از ۱۹۱۶ م. آغاز و در سه مرحله تا فوریه ۱۹۱۹

م. به اتمام رسید. از مهم‌ترین پیامدهای احداث این خط آهن، رونق گسترده تجارت هندوستان با مناطق شرقی ایران از جمله مشهد و کرمان و به خصوص توسعه و گسترش شهر زاهدان بود. راجع به این مسأله تاکنون پژوهش مستقلی صورت نگرفته است. بعضی از پژوهش‌هایی که راجع به زاهدان و بلوچستان انجام گرفته، اشاره‌ای بسیار مختصر به این مسأله داشته‌اند. پژوهش‌هایی که در ارتباط با سیاست‌های استعماری انگلستان و روابط ایران و انگلیس نگاشته شده، نیز اشاره‌ای مختصر به این مسأله داشته‌اند. سرتیپ دلبلیو. ای. آر. دیکسون که بازرس کل ارتباطات شرق ایران در اواخر جنگ جهانی اول بود، خاطرات و گزارش‌های خود را در اثری تحت عنوان: *شرق ایران گوشه‌ای از جنگ جهانی اول*، در سال ۱۹۲۴ م. تألیف نموده است. این اثر یکی از منابع مورد استفاده در این تحقیق است. البته به جهت اینکه دیکسون در گزارش‌های خود تاریخ اجرای عملیات، اقدامات و حوادث را ذکر ننموده، اندکی خواننده‌اش را دچار ابهام و سردرگمی کرده است. یکی دیگر از منابع اصلی مورد استفاده در این تحقیق، گزارش‌های کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات است که به همت محمود فاضلی بیرجندی و محمود رفیعی تهیه، ترجمه و منتشر شده است. مزیت این گزارش‌ها این است که مرتب به صورت هفتگی گزارش شده، از روند دقیق اوضاع مرحله به مرحله گزارش داده و حتی مقدمات ساخت این راه آهن و پیامدهای ناشی از ساخت آن نیز در این گزارش‌ها به طور دقیق قابل جستجو است. با توجه به اینکه حکومت ایران در آن روزگار در ضعف به سر می‌برد، انگلیسی‌ها در احداث راه آهن نوشکی به دزداب، قرارداد و تفاهم‌نامه‌ای با حکومت ایران در آن زمان انعقاد نکرده‌اند، لذا در بایگانی‌های مراکز اسناد کشورمان در این باره سند چندانی وجود ندارد. البته برخی از اسناد آستان قدس رضوی اشاراتی غیرمستقیم به این مسأله دارند که مورد استفاده قرار گرفته‌اند. علاوه بر این‌ها، تسلط کامل نگارنده با منطقه جغرافیایی مورد تحقیق و آشنایی با نام‌های محلی که در اسناد به همان شکل آمده و فاصله‌ها و کوه‌ها و همچنین تسلط بر تاریخ شفاهی منطقه و آشنایی با سبک زندگی قومی و طایفه‌ای ساکنان این منطقه، باعث شده این نوشته با دقت بیشتری نگاشته شود. این نکته نیز لازم به یادآوری است که دزداب نام قدیمی شهر زاهدان بوده و در زمان رضاشاه به زاهدان تغییر نام یافت، لذا در این نوشتار هرکجا دزداب بکار رفته، منظور زاهدان فعلی است.

علل احداث خط آهن

انگلیسی‌ها در سال ۱۸۷۹ م. خط آهن را تا بلوچستان پاکستان امتداد داده و شهر کوپته را در نقطه پایانی امتداد خط آهن احداث نمودند (سلطانی، ۱۳۸۷: ۳۰۶). کوپته مرکز ایالت بلوچستان

پاکستان است. در فاصله سال‌های ۱۹۰۳ تا ۱۹۰۵ م، انگلیسی‌ها راه‌آهن را از کویته تا نوشکی که در فاصله حدود ۹۶ مایلی غرب کویته قرار دارد، امتداد دادند (گریوز، ۱۳۸۰: ۵۳). از مهم‌ترین علل امتداد خط آهن انگلیسی‌ها به کویته و نوشکی، رقابت‌های شدیدی بود که در اواخر قرن نوزدهم و سال‌های آغازین قرن بیستم در نواحی شرقی ایران میان روسیه و انگلیس جریان داشت (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۳۹۱). برخی از مقامات انگلیسی هند در راستای سیاست تقابل گونه با روسیه تأکید داشتند که راه‌آهن نوشکی امتدادیافته به سیستان وصل شود (Raiss Tousi, 2006: 35)، اما به علت اختلاف‌نظرهای شدیدی که بین آن‌ها وجود داشت، این نقشه عملی نشد (گریوز، ۱۳۸۰: ۵۱-۵۲، ۵۸). اقدامات روس‌ها و انگلیسی‌ها در مناطق شرقی ایران و واکنش‌های هر یک از آنان در مقابل اقدامات دیگری در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، شرق ایران را به یکی از عرصه‌های رقابت این دو دولت تبدیل کرده بود. یکی از اقدامات رقابتی روس و انگلیس در شرق ایران، اقدام برای تأسیس کنسولگری در سیستان بود. روسیه برای فراهم نمودن مقدمات تأسیس کنسولگری سیستان، در ۱۸۹۱ م. اولین مأمور خود به نام رحیم خان را به سیستان فرستاد (kazemzadeh, 1963: 409). تلاش‌های او نتیجه داد و روس‌ها در سال ۱۸۹۸ م. کنسولگری‌شان را در سیستان تأسیس نمودند (Raiss Tousi, 34 2006). روس‌ها همچنین شعبه‌ای از بانک استقراسی را در سیستان فعال نمودند (شاهدی، ۱۳۸۱: ۴۶۷). علاوه بر این، روس‌ها با احداث خط تلگراف مشهد به سیستان (ریاضی هروی، ۱۳۷۲: ۱۸۴) و ایجاد پست‌های قرنطینه در طول مرز ایران و افغانستان (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۳۸۹)، در تداوم سیاست نفوذی‌شان در نوار شرقی ایران در آخرین سال‌های قرن نوزده و سال‌های آغازین قرن بیستم، نقشه‌برداری از مناطق متعدد بلوچستان را نیز آغاز کردند (گریوز، ۱۳۸۰: ۵۰).

در خصوص اهداف روس‌ها از نفوذ در مناطق شرقی ایران، انگلیسی‌ها واکنش‌های متعددی نشان دادند. از نظر مقامات انگلیسی هند، اهداف روس‌ها از بازدید و نقشه‌برداری بلوچستان، ایجاد یک پایگاه و یا تصرف بندری در آب‌های گرم جنوبی ایران بود (محمود، ۱۳۴۱: ۱۹۸۶). این قضیه نیز مطرح شده است که روسیه با نفوذ در سیستان، قصد حمله به هندوستان را داشت. در نامه یکی از تلگرافچی‌های آن دوره از حمله مشترک ایران و روسیه به هند صحبت به میان آمده است (مرکز اسناد آستان قدس رضوی: سند شماره ۹۵۸۶). احتمال دارد این نامه تحت تأثیر تبلیغات افراط‌گرایانه مأموران هند انگلیس به نگارش درآمده است. از بیشتر اسناد و روایات چنین استنباط می‌شود که روسیه قصد حمله به هند را نداشته، بلکه با داشتن چنین پایگاهی، قصد و امکان تحریک و فتنه‌انگیزی در میان طوایف مرزی و به

چالش کشیدن کنترل انگلیسی‌ها بر این مناطق را داشته است (کرزن، ۱۳۸۷: ۳۱۹/۱؛ 25: Grenville, 1964).

یکی دیگر از دغدغه‌ها و احتمالات انگلیسی‌ها در منطقه این بود که روس‌ها قصد دارند از مسیر شرق ایران با ایجاد خط آهن به سواحل آب‌های آزاد جنوب ایران دسترسی پیدا کنند (گریوز، ۱۳۸۰: ۵۵). مسأله احتمالی ایجاد خط آهن شرق روسیه از مسیر بلوچستان به سواحل جنوبی ایران، واکنش‌هایی از جانب انگلیسی‌ها به دنبال داشت. مهم‌ترین واکنش انگلیس، اشغال میرجاوه در ابتدای قرن بیستم بود. هدف انگلیس از اشغال میرجاوه این بود که در صورت اقدام روس‌ها به احداث خط آهن در شرق ایران، بتواند بر دزداب تسلط داشته باشد (سپاهی، ۱۳۸۵: ۲۴۶-۲۴۷). سرهنگ سی. ای. بیت انگلیسی در این مورد نوشته است: «دزداب پره‌ای خواهد بود در چرخ راه‌آهن طرح‌ریزی شده روسیه» (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۴۰۰).

از اقدامات دیگر انگلیسی‌ها یا واکنش آن‌ها در برابر نفوذ روس‌ها در منطقه، تأسیس کنسولگری در سیستان به سال ۱۸۹۸ م. بود (محمود، ۱۳۴۱: ۸/۱۸۹۳؛ صحت منش، ۱۳۹۳: ۶۳). با تأسیس کنسولگری‌های روس و انگلیس در سیستان، رقابت‌های آنان در منطقه شدت بیشتری گرفت. رقابت‌های کنسولگری روس و انگلیس در این بخش از ایران، حتی تا مرحله نحوه استقبال و پذیرایی مأموران کنسولگری توسط حاکمان ایرانی منطقه نیز رسیده بود (مرکز اسناد آستان قدس رضوی: اسناد شماره ۷۰۴۲۵، ۷۰۴۲۶، ۷۰۴۳۷، ۷۳۴۴۶). مسأله سیستان، میرجاوه و خلیج فارس به حدی به اختلافات روس و انگلیس شدت بخشید که در کنفرانس مشترک وزارت جنگ، دریاداری و امور خارجه انگلیس در ۱۹ نوامبر ۱۹۰۲ م.، تصمیم گرفته شد در صورت جنگ میان ایران و روسیه با پشتیبانی فرانسه یا اشغال قسمت‌های شمالی ایران توسط روسیه، بریتانیا باید دست‌کم نیرویی آماده برای اشغال سیستان داشته باشد (Greaves, 1959: 289-290). البته سیاست دولت مرکزی ایران نیز تحت تأثیر جریان‌ات روز نسبت به کنسولگری‌های روس و انگلیس در سیستان تغییر می‌کرد. نامه‌هایی وجود دارد حاکی از آنکه در ارتباط با استقبال رسمی و حتی اجازه حرکت کنسولگری‌های روسیه به سمت سیستان و موارد دیگر، حاکمان محلی سیستان از مقامات بالاتر کسب تکلیف می‌کردند (مرکز اسناد آستان قدس رضوی: اسناد شماره ۲۶۵۰ و ۷۰۵۹۷) تداوم رقابت‌های روس و انگلیس در شرق ایران در ابتدای قرن بیستم، انگلستان را بر آن داشت تا علاوه بر کویته و نوشکی بازهم خط آهن را امتداد داده تا مرزهای ایران و یا بعضی شهرها و نواحی شرقی ایران توسعه دهد (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۳۹۱)، لیکن با انقلاب

۱۹۰۵ م. در روسیه و متعاقب آن با انعقاد قرارداد ۱۹۰۷ م. خاطر انگلیس از جانب روسیه تا حدودی راحت شد.

با شروع جنگ جهانی اول، شرایط منطقه‌ای و جهانی تغییر کرد و معادلات این منطقه نیز به هم خورد. در جریان جنگ جهانی اول تقابل قدرت‌های بزرگ جهانی به‌خصوص آلمان و انگلیس به سرحد بلوچستان هم سرایت کرد. عملکرد آلمان در بلوچستان و تحریک افغان‌ها علیه انگلیس و واکنش انگلستان در برابر نقشه‌های آلمان، منجر به اتفاقات متعددی در بلوچستان به‌خصوص سرحدات شمالی آن شد. با ورود ترکیه به جنگ، راه ورود دول محور به ایران باز شد و آلمان و عثمانی در این راستا وارد عمل شدند (دیکسون، ۱۳۹۱: ۴۰-۴۱). انگلیسی‌ها از اینکه قوای آلمانی از خاک ایران عبور نموده به افغانستان برسند، به حدی وحشت داشتند که ژنرال دیکسون انگلیسی دسترسی افسران آلمانی به افغانستان را به‌منزله دسترسی آن‌ها به بشکه باروت علیه انگلیس تشبیه کرده است (همان: ۴۱).

در چنین شرایطی وزیر جنگ عثمانی انور پاشا به آلمان پیشنهاد کرد برای تحریک افغان‌ها هیأتی از مسیر ایران به افغانستان فرستاده شود. وی از آلمان تقاضا کرد چند افسر آلمانی برای شرکت در این هیأت اعزام شوند. این پیشنهاد مورد موافقت دولت آلمان قرار گرفت (مایر، ۱۳۶۳: ۲۳). باآنکه عثمانی به دلایلی از شرکت در آن هیأت منصرف شد، آلمان به‌تنهایی درصدد اعزام چنین هیأتی برآمد. گزارش‌های کنسولگری انگلیس در سیستان و قانات در ژوئیه ۱۹۱۵ م. از اعزام چهار گروه آلمانی به مناطق مرکزی و شرقی ایران خبر داده‌اند. یکی از این گروه‌ها که متشکل از هشت آلمانی و اتریشی بود به سرپرستی اسکارفن نیدرمایر برای چنین مأموریتی اعزام‌شده بود (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قانات، ۱۳۹۵: ۱۱۸). نیدر مایر سرانجام از مسیر طبس، فردوس و منطقه کوهستانی بین بیرجند و قاین، جایی که خط تلگراف مشهد - سیستان می‌گذشت، با مشقت بسیار عبور کرد و وارد افغانستان شد (مایر، ۱۳۶۳: ۱۳۸).

گروه اعزامی آلمانی دیگری که فعالیت‌های ضد انگلیسی را در جنوب شرق ایران آغاز کرد، دکتر سوغمایر و هیأت همراهش بودند. آن‌ها برای انجام این مأموریت قصد داشتند با طوایف کوچ‌نشین و جنگ‌طلب سرحد بلوچستان طرح دوستی بریزند و باب گفتگو با آن‌ها را باز کرده، وعده دادند سلاح و مهمات در اختیار آنان بگذارند و مردانشان را استخدام کنند (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قانات، ۱۳۹۵: ۲۲۰). آلمان‌ها همچنین به بلوچ‌های ساکن سرحد اعلام کرده بودند که ویلیام امپراتور آلمان به اسلام گرویده است (دایر، ۱۳۸۳: ۱۷). مذاکرات متعددی میان هیأت‌های آلمانی و سرداران بلوچ ردوبدل شد. همچنین از تمایل بسیاری از سرداران بلوچ به همکاری با آلمان‌ها

گزارش شده است (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قانات، ۱۳۹۵: ۱۵۶، ۲۲۰، ۲۲۹، ۲۳۵، ۲۴۵، ۲۵۰). علاوه بر این گروه‌ها، در طی سال‌های ۱۹۱۵ و ۱۹۱۶ م. گروه‌های متعددی از آلمان‌ها قصد داشتند از نوار شرقی ایران عبور کرده به افغانستان بروند، اما توسط نیروهای انگلیسی عقب رانده شدند. نظر به اینکه مردم بلوچستان رنجیدگی خاطر زیادی از انگلیسی‌ها داشتند، به همراه فتاوی‌ای جهان اسلام علیه انگلیس، در گرایش به آلمان استقبال نشان دادند.

مهم‌ترین واکنش انگلستان در برابر سیاست نفوذی آلمان در شرق و جنوب شرق ایران، ایجاد یک کمربند دفاعی در ژوئیه ۱۹۱۵ م. در شرق ایران از ملک سیاه کوه تا مشهد بود (مابری، ۱۳۶۹: ۱۲۴). البته در ابتدا واکنش انگلستان در برابر عناصر نفوذی آلمان این بود که توجه انگلیسی‌ها به مرزهای شرقی ایران بیشتر شد و از جوزک و رباط از مسیر بیرجند تا مشهد و عشق‌آباد تحت عنوان نوار شرقی ایران با کمک روس‌ها تدابیری امنیتی برای جلوگیری از تردد آلمان‌ها به افغانستان، به کار بستند. با شدت گرفتن مداخلات آلمان‌ها، نوار شرق ایران به خط ارتباطی خاوری ایران تبدیل شد و محافظت از این مسیر اهمیت بیشتری یافت (دیکسون، ۱۳۹۱: ۷۸). از این رو، مقامات انگلیسی هند یک لشکر به نام خط خاوری ایران به بلوچستان و خراسان اعزام کردند تا از عبور آلمان‌ها و ترک‌ها به افغانستان جلوگیری کنند (مهدوی، ۱۳۸۱: ۳۴۵). محافظت از این کمربند دفاعی از ملک سیاه کوه تا بیرجند بر عهده انگلیس و از بیرجند تا مشهد بر عهده روسیه بود. با انقلاب ۱۹۱۷ م. روسیه و کناره‌گیری روسیه در این منطقه، محافظت از تمام مسیر بر عهده انگلیس افتاد (دیکسون، ۱۳۹۱: ۵۶؛ مابری، ۱۳۶۹: ۳۴۹).

خط ارتباطی شرق ایران ایجاب می‌کرد که انگلیسی‌ها تسهیلات و تدارکات ویژه‌ای در مسیر ارتباطی هندوستان تا مناطق شرقی ایران در نظر بگیرند. یکی از اقدامات تدارکاتی آنان، جاده‌سازی به خصوص احداث خط آهن نوشکی به دزداب بود. پس از آنکه انگلیسی‌ها راه آهن را تا کویته و نوشکی امتداد دادند، مرادان‌شان از مسیر نوشکی به سمت ایران که مسیری بسیار خشک و بیابانی بود، به وسیله چهارپایان به خصوص شترهای باربر انجام می‌گرفت. در اواسط ۱۹۱۶ م. حدود ۱۸۰۰ شتر در شرق ایران و حدود ۵۰۰۰ شتر بین نوشکی و سیندک در نزدیکی مرز ایران در کار حمل‌ونقل بود (گریوز، ۱۳۸۰: ۶۱). این مسیر از نوشکی به سمت غرب پس از طی ۱۲۰ مایل به دالبن‌دین ختم می‌شد (مابری، ۱۳۶۹: ۲۵۰). از دالبن‌دین به سمت غرب پس از طی حدود ۱۵۰ مایل به جوزک می‌رسید. جوزک در ۱۲ مایلی مرز ایران و تقریباً در موازات میرجاوه قرار داشت. از جوزک به جانب شمالی حدود ۱۰۰ مایل امتداد می‌یافت تا به رباط می‌رسید (دیکسون، ۱۳۹۱: ۷۱-۷۴). رباط در نزدیکی‌های مرز ایران در

موازات حرمک واقع است. حرمک روستایی در شمال شرق زاهدان در فاصله حدود ۵۰ کیلومتری مسیر زاهدان به زابل و مشهد قرار دارد. انگلستان پس از اولین حضورش در این منطقه، پایگاهی نظامی در رباط دایر کرده بود (همان: ۴۷). از رباط جاده‌ای به سمت سیستان انشعاب می‌شد و جاده‌ای دیگر از مسیر حرمک و سفیدابه به سمت نهبندان و بیرجند امتداد می‌یافت. البته از جوزک جاده‌ای نیز به میرجاوه و دزداب ختم می‌شد. انگلیسی‌ها از این مسیرها بیشتر برای مقاصد نظامی استفاده می‌کردند. از خصوصیات عمده مسیر بیابانی نوشکی تا دالبن‌دین و سپس جوزک و رباط این بود که از لحاظ طبیعی بسیار خشک، کم آب، بیابانی و دارای شن‌های فراوان بود.

مخاطرات دیگری نیز مسیر ارتباطی نوشکی تا رباط را تهدید می‌کرد، از جمله اینکه کاروان‌های انگلیسی توسط طوایف کوهستان‌های اطراف مورد دستبرد قرار می‌گرفتند (دایر، ۱۳۸۳: ۲۱). گزارش‌های فراوانی وجود دارد که حکایت از سرقت کاروان‌های تجاری و کشته شدن ماموران نظامی انگلیس در این مسیر بیابانی دارد (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۲۲۵، ۲۴۴، ۲۴۵، ۳۱۵). انگلیسی‌ها در اواخر قرن نوزدهم و سال‌های آغازین قرن بیستم، گمانه‌زنی‌های زیادی برای امتداد خط آهن به سمت مرزهای ایران از این مسیر انجام دادند، لیکن به توافق نرسیدند. آن‌ها برای تأمین تدارکات غذایی، دارویی و به‌خصوص نظامی برای پایگاه‌های‌شان، تسهیلاتی را تدارک دیدند. شترهایی که بدین منظور در این مسیر بکار گرفتند، به بیش از پنج هزار نفر شتر رسید (مابری، ۱۳۶۹: ۲۵۰). انگلیسی‌ها اقداماتی نیز برای برای جاده‌سازی جهت عبور و مرور وانت‌های فوراً انجام دادند (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۲۹۲، ۳۳۷، ۳۳۸).

مخاطرات طبیعی مسیر نوشکی تا رباط و دستبرد کاروان‌های انگلیسی در این مسیر توسط بلوچ‌های سرحد، و از طرفی اهمیت دفاعی کمربند شرقی ایران و ضرورت‌های دفاعی مستمر آن، انگلیسی‌ها را با چالشی بزرگ مواجه ساخت. به گزارش ژنرال دیکسون پس از برقراری خط ارتباطی شرق ایران توسط انگلیس، بزرگ‌ترین معضل آن‌ها تردد و عبور و مرور از مسیر بیابانی نوشکی تا رباط بود. به جهت مراودات هرچه بیشتر با اضافه کردن شترهای باربر در این مسیر، اندک خار و خاشاکی که در مسیر بود خوراک شتران شد و این حیوان مقاوم نیز در این مسیر با مشکل مواجه شد؛ چنانکه تلفات شترها در این مسیر در ماه به عدد چهار رقمی رسید (دیکسون، ۱۳۹۱: ۵۱). در چنین وضعیتی انگلیسی‌ها به منظور ارتباطات سریع‌تر و سالم‌تر برای تهیه تدارکات نظامی در شرق ایران، اقدام به جاده‌سازی نمودند. نمایندگان سیاسی و نظامی و مهندسان انگلیسی به این نتیجه رسیدند که جاده

ماشین‌رو در این مسیر بیابانی به صرفه نیست، لذا تصمیم گرفته شد که اقدام به احداث خط آهن نمایند (مابرلی، ۱۳۶۹: ۲۵۰).

اولین مرحله از توسعه خط آهن این بود که حداقل از مسیرهای بیابانی عبور داده شده تا شهرهای مرزی ایران امتداد یابد. ژنرال دیکسون در این باره چنین گفته است: در زمانی که در چنین وضعی بودیم تصمیم گرفته شد که راه آهن از نوشکی به غرب از میان صحرا کشیده شود. تصمیم برای توسعه راه آهن از این نظر اتخاذ شد که عبور از صحرا امکان پذیر شود. قبل از شروع جنگ جهانی اول درباره موضوع وصل خط آهن هند به اروپا از طریق ایران گاهی بحث به میان می‌آمد، اما منافع اقتصادی بر پیشنهاد نظامی برتری داشت و گفته می‌شد که در صورت تخریب و انفجار پل‌ها و کنده شدن ریل‌ها به درد سر بزرگی دچار می‌شویم (دیکسون، ۱۳۹۱: ۵۲). برخی از مقامات نظامی انگلستان نیز که در آن زمان در خط خاوری ایران مشغول به فعالیت بودند و بعدها خاطرات و فعالیت‌هایشان را مکتوب کرده‌اند، اذعان دارند که احداث خط آهن نوشکی به دزداب صرفاً به دلایل نظامی صورت گرفته و در تصمیم‌گیری برای احداث آن منافع تجاری و سیاسی در اولویت قرار نداشت (مابرلی، ۱۳۶۹: ۲۵۰؛ دیکسون، ۱۳۹۱: ۱۴۹). از گزارش کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات در هفته منتهی به ۲۱ مه ۱۹۲۱ م. نیز چنین استنباط می‌شود که اهداف نظامی برای احداث این جاده در اولویت اول قرار داشت. انگلیسی‌ها در طول جنگ جهانی اول و اندکی پس از آن، محافظت از جاده‌ها و مسیرهای ارتباطی این منطقه را خودشان به طور مستقیم بر عهده داشتند. پس از اتمام جنگ جهانی اول و کم رنگ شدن مسائل نظامی در منطقه، با آنکه تجارت در این مسیرها رونق خوبی گرفته بود، اما حفاظت از مسیرها و جاده‌های ارتباطی را به دولت ایران واگذار کردند (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۳۹۷). بنابراین هدف اصلی انگلیسی‌ها از احداث این خط آهن، تسریع در ارسال کمک‌های نظامی برای مراکز نظامی خط ارتباطی شرق ایران بود.

روند احداث خط آهن

راه آهن نوشکی به دزداب با توجه به شرایط و اوضاع منطقه در سه مرحله احداث شد. این خط آهن در مرحله اول از نوشکی تا دالندین، در مرحله دوم از دالندین تا مرز ایران در نزدیکی میرجاوه و در مرحله سوم از میرجاوه تا دزداب ساخته شد. مرحله اول ساخت راه آهن نوشکی به دزداب، در سال ۱۹۱۶ م. آغاز شد. با توجه به افزایش عملیات‌های نظامی انگلیس در سرحد و خط ارتباطی شرق ایران

و مشکلات حمل‌ونقل در بخش بیابانی نوشکی تا رباط، در سال ۱۹۱۶ م. مقامات انگلیسی مستقر در هند، تصمیم گرفتند با احداث جاده و بکارگیری وسایل نقلیه موتوری بتوانند مشکل را حل کنند. انگلیسی‌ها در راستای جاده‌سازی از مسیر بیابانی نوشکی تا دالبندین و سپس رباط، اقداماتی نیز انجام دادند. در خصوص جاده‌سازی برای اتومبیل‌های فورد در این مسیر، گزارش‌های مختصری وجود دارد. به عنوان مثال: در گزارش کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات به تاریخ ۵ ژوئن ۱۹۱۶ م. آمده است: «سروان ار. هامیلتون ماموریت دارد برای تردد وسایل نقلیه موتوری بین سیندک و رباط جاده مناسبی بسازد. وی امروز وارد سیستان شد. او با آقایان محمدعلی و برادران برای تأمین ۶۰۰ کارگر و ۲۰۰ الاغ قرارداد بسته است. اجرای این پروژه دو ماه به درازا خواهد کشید» (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۲۹۲). سه ماه بعد در گزارش هفته منتهی به ۲ سپتامبر ۱۹۱۶ م. در خصوص جاده اتومبیل رو از سیندک به رباط آمده است: «ست سلیمان وابسته به آقایان محمدعلی و برادران پس از تکمیل قراردادش به سیستان برگشته و برای ساخت ۶۷ میل جاده به او مبلغ سی هزار تومان پرداخت شده است» (همان، ۱۳۹۵: ۲۳۷-۲۳۸). در گزارش‌های کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات در فاصله سال‌های ۱۹۱۶ و به‌خصوص ۱۹۱۷ م. از عبور و مرور و تردد بسیاری از سرکردگان نظامی انگلیس با استفاده از اتومبیل‌های فورد از مسیر نوشکی تا رباط و حتی سیستان و بیرجند گزارش شده است (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۲۴۸، ۲۷۹؛ یادداشت‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۲: ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۸۵، ۱۹۴، ۲۱۸). البته دورنمای حرکت کامیون در مسیر بین نوشکی تا رباط رضایت بخش نبود. در منطقه شنی جاده از شن پوشیده می‌شد و پاک نگه داشتن جاده امکان‌پذیر نبود (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۲۳۷-۲۳۸). علاوه بر این، مشکلاتی از قبیل بعد مسافت، بی‌آبی و احتیاج فراوان به کامیون‌های موتوری و غیره باعث شد انگلیسی‌ها از این تصمیم منصرف شده، احداث یک خط آهن سبک پیشنهاد کنند (ماپرلی، ۱۳۶۹: ۲۵۰). در ابتدا تصمیم گرفته شد از نوشکی تا دالبندین که در ۱۲۰ مایلی غرب آن قرار دارد، خط آهن احداث شود و از دالبندین تا مشکی چاه در ۱۳۰ مایلی غرب آن از وسایل نقلیه موتوری استفاده گردد و از آنجا به بعد تا رباط از چهارپایان استفاده شود. پس از مذاکرات متعدد میان مقامات انگلیسی هند با مقامات لندن، در ۲۲ اوت ۱۹۱۶ م. کمیته جنگ هیأت وزرای انگلیس توسعه خط آهن نوشکی تا دالبندین را به عنوان یک اقدام جنگی ضروری تصویب کرد (همان: ۲۵۰ - ۲۵۲). در گزارش هفته منتهی به ۲ سپتامبر ۱۹۱۶ م. نیز آمده است: «شایع شده که قصد دارند سریعاً بین نوشکی و دالبندین راه‌آهن بسازند» (گزارش‌های

محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۲۳۷-۲۳۸). احداث این مرحله از خط آهن در سپتامبر ۱۹۱۶ م. آغاز شد و در ۲۳ ژانویه ۱۹۱۷ م. تکمیل شد (مابری، ۱۳۶۹: ۲۷۹؛ گریوز، ۱۳۸۰: ۶۱)

با انقلاب ۱۹۱۷ م. در روسیه و محافظت از بخش شمالی خط ارتباطی شرق ایران توسط انگلیسی‌ها و تحرکات جدید آلمان و عثمانی برای رسیدن به افغانستان، حکومت انگلیسی هند به مقامات لندن پیشنهاد نمود بازهم راه آهن از دالبندین به سمت غرب توسعه یابد. اگرچه نسبت به این پیشنهاد مقامات لندن قدری تعلل کردند، سرانجام با توجه به اضطراری بودن اوضاع در ۲۳ اوت ۱۹۱۷ م. طرح امتداد خط آهن تا مرزهای ایران تصویب شد (مابری، ۱۳۶۹: ۳۲۳ - ۳۲۲). در ۲۱ سپتامبر ۱۹۱۸ م. که ژنرال دیکسون به بازرسی کل خط ارتباطی شرق ایران منصوب شد، خط آهن تا جوزک امتدادیافته بود. جوزک در مسیر خط آهن در حال ساخت قرار نگرفته بود، لذا یک انشعاب کوتاهی از راه آهن اصلی آغاز و در جوزک یک ایستگاه موقتی برای استفاده نیروی مستقر در شرق ایران تا زمانی که خط آهن در مسیر انتخاب شده پیشرفت بیشتری کند، ساخته شده بود (دیکسون، ۱۳۹۱: ۷۰ - ۷۱). قرار بود به محض احداث راه آهن تا دزداب، مسیر صد مایلی کاروان‌رو از جوزک تا رباط رها شود، لذا در این مسیر اقدامی برای جاده‌سازی صورت نگرفت و در عوض مسیر ۳۶ مایلی دزداب به حرمک برای جاده‌سازی در دست اقدام قرار گرفت. ژنرال دیکسون در این باره یادآور شده است که در این فاصله دستور دادم در مسیر جوزک تا رباط و حرمک کار و پول خرج نشود؛ زیرا عبور وانت‌های فوردر این فاصله از این مسیر اصلاً ضرورتی نداشت. آنچه خیلی اهمیت داشت، ساخت قطعه‌ای از جاده به درازای ۳۶ مایل بود که دزداب را به حرمک وصل می‌کرد. بنابراین به هنگ ۱۰۷ پیشتاز دستور داده شد به شرق ایران برود و اولین کارشان ساخت جاده دزداب به حرمک بود. آن‌ها به موقع آمدند و قطعه دزداب حرمک را قبل از رسیدن راه آهن به دزداب تکمیل کردند (همان: ۸۲).

در اوت ۱۹۱۸ م. با توجه به موفقیت‌های ترک‌ها در قفقاز، انگلیسی‌ها در صدد برآمدن نیروی نظامی در حد یک لشکر به مشهد اعزام کنند، لذا حکومت انگلیسی هند تقاضا نمود خط آهن از میرجاوه به دزداب و نهبندان امتداد یابد. با توجه به ضروری بودن اوضاع و شرایط، توسعه خط آهن از میرجاوه به دزداب و نهبندان در همان ماه تصویب شد (مابری، ۱۳۶۹: ۳۷۳، ۴۵۳). بر سر توسعه راه آهن از میرجاوه به بعد اختلاف نظر وجود داشت. بعضی بر توسعه خط آهن از میرجاوه به رباط تاکید داشتند. بعضی عنوان می‌کردند این مسیر از لحاظ توپوگرافی با مشکلاتی مواجه است و افغانستان این اقدام را تهدیدی بر امنیت ملی خود تلقی می‌کند (همان: ۳۷۳). انگلیسی‌ها از چندین سال پیش در

منطقه حضور مستقیم داشتند و با احداث پاسگاه‌ها و سر و کار داشتن با مسائل گمرکی و جاده‌ها و تردهای فراوان و شناسایی چشم اندازهای سیاسی، اداری و اقتصادی منطقه به طور حتم از روی برنامه‌ریزی دقیق ادامه مسیر خط آهن را انتخاب کردند. به عبارتی انتخاب ادامه مسیر خط آهن توسط آنان، یک امر تصادفی نبود. البته انگلیسی‌ها در گزارش‌ها و سفرنامه‌های خودشان در آن زمان در خصوص علت تصمیم خودشان مبنی بر امتداد خط آهن به دزداب، به دلیل محرمانه بودن اهداف بعدی‌شان، گزارش دقیق و صریحی ارائه نکرده‌اند.

با وجود اعتراضات و مشکلات موجود نسبت به امتداد خط آهن در قلمرو ایران، با توجه به ضروری بودن شرایط، سرانجام در اوایل فوریه ۱۹۱۹ م. خط آهن به دزداب وصل شد (یادداشت‌های محرمانه کنسولگری انگستان در سیستان و قاینات، ۱۳۹۲: ۳۳۰). از نقطه مرزی ایران تا دزداب، خط آهن ۹۲ مایل مسافت داشت و دارای سه ایستگاه شامل: ایستگاه ۷۲، ایستگاه میرجاوه و ایستگاه دزداب بود (سلطانی، ۱۳۸۷: ۳۰۶). با پایان یافتن جنگ جهانی اول و آرام شدن اوضاع شرق ایران، انگلیسی‌ها از توسعه خط آهن تا نهبندان منصرف شدند، گرچه نقشه‌برداری آن را انجام داده بودند (دیکسون، ۱۳۹۱: ۵۳). برای احداث راه‌آهن دزداب توسط انگلیس، نه اجازه‌ای از دولت ایران درخواست شد و نه اجازه‌ای صادر شد، لذا این مسأله به صورت یک مشکل سالانه درآمد. در فاصله ۱۹۲۰ تا بهار ۱۹۲۲ م.، ایران این راه‌آهن را یک نشانه تسلط استعماری تلقی می‌کرد که می‌بایست از میان برود. در مارس ۱۹۲۲ م. به واسطه عواید گمرکی و سود ناشی از تجارت آن، بین ایران و انگلیس مذاکراتی در خصوص راه‌آهن صورت گرفت. تقریباً همه ساله درباره خط آهن میان ایران و انگلیس مذاکره صورت می‌گرفت (گریوز، ۱۳۸۰: ۶۲). سرانجام در مارس ۱۹۲۴ م / فروردین ۱۳۰۳ ش. اختیار بخش سرحد بلوچستان رسماً از جانب انگلیسی‌ها به دولت ایران تفویض شد و آنان عملاً خاک این بخش از ایران را ترک نمودند (اسپونر، ۱۳۷۷: ۱۲۰).

انگلیسی‌ها برای احداث راه‌آهن منتهی به دزداب، مقاطعه‌ای با مردی هندی و مسلمان به نام ملک شفیع بستند. از آنجا که هندوستان در آن زمان در قیمومیت انگلیس بود، این شخص انگلیسی محسوب می‌شد. ملک شفیع احمد و ملک محمد شفیع دو برادر از اهالی هندوستان بودند که در لاهور برنده پیمان احداث خط آهن از کوئته به دزداب شدند (سلطانی، ۱۳۸۷: ۳۰۷). بخشی از کارگرانی که انگلیسی‌ها برای احداث راه‌آهن بکار گرفته بودند، از آن دسته از قبایل محلی بودند که مناسبات خوبی با انگلیسی‌ها داشتند. عمده کارگران شامل دو گروه سیک‌ها و هزاره‌ها بودند. سیک‌ها علاوه بر کار در راه‌آهن دزداب، امین انگلیسی‌ها در نگهداری آذوقه‌ای بودند که از هند برای ارتش انگلیس وارد می‌شد.

هزاره‌ها همزمان با ساخته شدن خط آهن در اثر فشار حکومت افغانستان از ناحیه هزاردستان افغانستان به ایران مهاجرت کرده به سوی دو مرکز عمده یعنی مشهد و دزداب رهسپار شدند. در دزداب امکان انجام دادن کارهای فنی برایشان مقدور بود و این کارها را آنان از ارتش انگلیس که عموماً در استخدام آن‌ها بودند، آموخته بودند (همان: ۳۰۲). برای تهیه آب جهت ساخت راه آهن تا دالبندین از موتورهای پمپاژ استفاده می‌کردند. از دالبندین به طرف غرب بر مشکل فراهم کردن آب افزوده شد و تانکرهای مخصوص حمل آب، آب را برای موتورهای مشغول به کار، به غرب دالبندین حمل می‌کردند (دیکسون، ۱۳۹۱: ۵۳).

در طول مدتی که راه آهن ساخته می‌شد جاسوسان آلمانی مرتب اوضاع را تحت نظر داشتند و اطلاعات لازم از چگونگی و میزان پیشرفت کار را به مراکز اطلاعاتی‌شان مخابره می‌کردند. اسناد انگلیسی به کرات به این قضیه اشاره دارند. در گزارش‌های متعددی از کنسولگری انگلیس در سیستان و قاینات، به این مسأله اشاره شده است. در یکی از گزارش‌ها به تاریخ ژوئیه ۱۹۱۷ م. آمده است: «آلمان‌ها دو نفر جاسوس از قلعه کنگ به دالبندین فرستاده‌اند تا از اوضاع خط آهن برای آن‌ها خبر بیاورند» (یادداشت‌های محرمانه کنسولگری انگلستان در سیستان و قاینات، ۱۳۹۲: ۱۲۷). در گزارشی دیگر به تاریخ اوت ۱۹۱۷ م. آمده است: «آلمانی‌هایی که در رودبار هستند کنجکاو‌های زیادی در اطراف موضوع ادامه خط آهن نوشکی به خرج می‌دهند. حالیه نیز در صدد برآمده‌اند تا راه بلدی پیدا کنند که آن‌ها را به دالبندین ببرد» (همان: ۱۳۳).

پیامدهای احداث خط آهن

احداث راه آهن نوشکی به دزداب، واکنش‌ها و پیامدهای کوتاه مدت و بلند مدت زیادی به دنبال داشت. در این نوشتار به بخشی از آن‌ها شامل: واکنش دولت ایران، واکنش اهالی محلی و پیامدهای ارتباطی، سیاسی، اقتصادی و عمده‌ترین پیامد آن یعنی؛ شکل‌گیری، پیشرفت و توسعه شهر زاهدان، اشاره شده است. راجع به واکنش دولت ایران نسبت به احداث خط آهن نوشکی به دزداب، اخبار و اطلاعات کمی وجود دارد. این اقدام دولت انگلیس در زمان احمدشاه قاجار اتفاق افتاد که حکومت قاجار در این مقطع زمانی در ضعیف‌ترین وضعیت ممکن بود و همزمان با آن، اتفاقات و رخداد‌های بزرگ دیگری در مرکز و غرب ایران در حال وقوع بود (مهدوی، ۱۳۸۱: ۲۸۶). بنابراین برای حکومت قاجار فرصتی فراهم نشد تا عملاً در برابر این اقدام انگلیس در بخش‌های شرقی ایران واکنش جدی نشان

دهد. در ابتدا که اقدامات جاده‌سازی انگلیسی‌ها از مرزهای ایران نگذشته بود، حتی از طرف دولت ایران مساعدت‌هایی هم به انگلیسی‌ها شده بود، چنانکه هزینه گذرنامه کارگران سیستانی را که عازم رباط برای کار کردن در جاده موتوری بودند، بخشیده بود (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۲۹۸).

پس از آنکه جاده‌سازی و احداث خط آهن انگلیسی‌ها به مرزهای ایران رسید، مقامات ایرانی حساسیت نشان داده در صدد کسب اطلاعاتی در این باره برآمدند. بازدید اعتلالسلطان مدیر کل گمرکات از ملک سیاه کوه به منظور کسب اطلاع از مواضع بریتانیا در ملک سیاه کوه و دیگر مناطق واقع در جنوب آن بوده است. در واقع ادامه خط آهن تا نقطه مرزی ایران باعث تحریک مقامات ایران شده و آنان را واداشته بود تا در صدد کسب آگاهی از نیت بعدی انگلیس برآیند (یادداشت‌های محرمانه کنسولگری انگلستان در سیستان و قاینات، ۱۳۹۲: ۱۹۶). ملک سیاه کوه مرز مشترک ایران، افغانستان و پاکستان است و در آن دوره در مسیر ارتباطی رباط به سمت ایران قرار داشته و از ملک سیاه کوه به سمت سیستان، خراسان و کرمان مسیرهای ارتباطی امتداد داشت. در دامنه این کوه زیارتگاه و آبادی مختصری در آن زمان وجود داشت و شعبه‌ای از گمرک نیز دایر بود. حتی انگلیسی‌ها نیز از سال ۱۹۰۵ م. در آنجا نائب کنسولی داشتند (صحت منش، ۱۳۹۳: ۶۲). امروزه از این آبادی ویرانه‌ای بیش نمانده و در کنار جاده زاهدان به سمت زابل و مشهد در حدود ۴۰ الی ۵۰ کیلومتری زاهدان قرار دارد (تصویر شماره یک). علاوه بر این، در یادداشت‌های کنسولگری انگلیس در سیستان، در تاریخ منتهی به ۳۱ اوت ۱۹۱۸ م. آمده است: «عده‌ای از مقامات رسمی از کرمان به مقصد میرجاوه حرکت کرده‌اند تا اقدامات دولت انگلستان را به منظور احداث خط آهن در آنسوی نوار مرزی مشاهده کنند» (یادداشت‌های محرمانه کنسولگری انگلستان در سیستان و قاینات، ۱۳۹۲: ۲۸۷). البته با ادامه احداث راه آهن در خاک ایران، دولت ایران حتی نسبت به توسعه راه آهن در خاک ایران و عملیات انگلیسی‌ها در خراسان، اعتراض کرد (مابری، ۱۳۶۹: ۳۷۲)، لیکن از قدرت کافی برخوردار نبود و نتوانست مانع نفوذ انگلیسی‌ها در مرزهای شرقی شود.

نسبت به واکنش اهالی محلی، اسناد انگلیسی اخبار مسرت بخشی را حکایت می‌کنند. از نظر انگلیسی‌ها عواملی از جمله: حسن رفتار نیروهای انگلیسی، امنیت شخصی و مالی اهالی محلی به واسطه حضور انگلیسی‌ها و خدمات بهداشتی و کمک‌هایی که در زمان قحطی به محلی‌ها نمودند، باعث خوشحالی ساکنان منطقه شده بود (همان: ۳۵۰ - ۳۵۱). در یادداشت‌های کنسولگری انگلستان در سیستان آمده است: «مردم از همه طبقات از خبر رسیدن قریب الوقوع خط آهن به دزداب غرق

مسرت شده‌اند، اما از شنیدن اینکه تا نه (نهبندان) ادامه نمی‌یابد، مکدر شده‌اند» (یادداشت‌های محرمانه کنسولگری انگلستان در سیستان و قاینات، ۱۳۹۲: ۳۲۵). با توجه به اینکه اهالی محلی تا آن زمان با بیگانگان در ارتباط نبودند و از طرفی بخشی از آنان توسط آلمان علیه انگلیس تحریک شده بودند و ضمناً از عملکرد انگلیسی‌ها در سال‌های قبل به ستوه آمده بودند، احتمالاً واکنش‌های منفی زیادی نیز داشته‌اند. وقوع جنگ‌های متعدد میان انگلیسی‌ها و بخش عمده‌ای از بلوچ‌های سرحد در فاصله سال‌های ۱۹۱۵ تا ۱۹۱۷ م. نشانگر آن است که اهالی محلی منطقه از حضور انگلیسی‌ها در منطقه و اقدامات عمرانی آن‌ها ناراضی بودند.

از نظر مردم منطقه در آن زمان اقدامات عمرانی انگلیسی‌ها و احداث خط آهن باعث حضور پر رنگ‌تر و بادوام‌تر انگلیسی‌ها می‌شد. واکنش‌های احتمالی منفی ساکنان منطقه را خود انگلیسی‌ها گزارش نکرده‌اند. به ندرت در اخبار انگلیسی‌ها به چنین مواردی اشاره شده است. به عنوان مثال در گزارش هفته منتهی به ۱۲ ژوئن ۱۹۱۵ م. آمده است: بلوچ‌های مقاطعه کار بخش نوشکی به ملک سیاه کوه به سبب ناامنی جاده که نمونه آن حمله دمنی‌های بلوچستان ایران است تهدید کرده‌اند که از قراردادهای خودشان صرف نظر کرده‌اند و از چند هفته گذشته از تدارک شتر خودداری کرده‌اند (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قاینات، ۱۳۹۵: ۱۰۳). از آنجا که اخبار و رخداد‌های آن زمان توسط اهالی محلی به کتابت درنیامده، این احتمال وجود دارد که واکنش‌های منفی توسط اهالی محلی نسبت به احداث این خط آهن صورت گرفته، اما به فراموشی سپرده شدند.

یکی از پیامدهای مهم احداث این خط آهن، تسریع در امر ارتباطات بود. با توجه به اینکه در این مسیر، راه‌ها وضعیت مطلوبی نداشت و مخاطرات طبیعی و انسانی زیادی این مسیر ارتباطی را تهدید می‌کرد، احداث خط آهن در این مسیر اقدامی بزرگ محسوب می‌شد. با توسعه راه آهن تا دزداب مشکل عبور از بیابان طویل و بدون آب و علف بین نوشکی و مرز ایران رفع شده بود (دیکسون، ۱۳۹۱: ۱۹۷). با احداث این خط آهن ارتباطات سیستان، بلوچستان، کرمان و خراسان به هند از مسیر دزداب رونق فراوانی یافت. به عنوان مثال شمار زیادی زائر از نقاط مختلف شرق ایران از طریق دزداب و هند عازم کربلا شده‌اند (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قاینات، ۱۳۹۵: ۵۴۶). پس از احداث خط آهن نوشکی به دزداب، حتی تردد مسافران در مسیر دزداب به کویته و برعکس با قطار صورت می‌گرفت (همان: ۴۵۷).

از پیامدهای مهم دیگر احداث این خط آهن، پیامدهای اقتصادی به خصوص در بخش تجارت بود. با آنکه هدف اصلی از احداث این خط آهن هدفی نظامی بود، بعدها در تجارت مناطق شرقی ایران

با هند، این خط آهن بسیار مفید واقع شد. قبل از احداث خط آهن نیز تجارت از این مسیر فعال بود، اما بعد از احداث خط آهن، تجارت در این مسیر رونق بیشتری یافت. پیش از بروز جنگ جهانی اول دو عامل مهم باعث کاهش تجارت میان هند و شرق ایران شده بود. یکی مشکلات جاده‌ای و دیگری رقابت روسیه بود. گرچه توسعه راه آهن از کویت به نوشکی جان تازه‌ای به تجارت در شرق ایران بخشیده بود، لیکن هنوز یک فاصله ۵۰۰ مایلی وجود داشت که بیشترین بخش آن بیابان و لم یزرع بود. با احداث خط آهن نوشکی به دزداب این مشکل در حد قابل توجهی مرتفع شد. فروپاشی روسیه پس از انقلاب ۱۹۱۷ م. نیز اوضاع را تغییر داد و تجار روسی دیگر قادر نبودند کالاهای شان را به شرق ایران صادر کنند (دیکسون، ۱۳۹۱: ۱۹۴-۱۹۵). علاوه بر مشکلات جاده‌ای و رقابت روسیه، در طی جنگ جهانی اول نظامیانی که محافظت از خط ارتباطی شرقی ایران را بر عهده داشتند، فعالیت‌های تجاری را محدود می‌کردند؛ زیرا بیشتر حیوانات بارکش در مسیرهای بیابانی به کرایه تجار در می‌آمد و تردد کاروان‌های نظامی را در مسیرهای بیابانی با کمبود حیوانات بارکش مواجه می‌ساخت (مابری، ۱۳۶۹: ۴۶۴). بنابراین برای تجار هندی حتی در زمان جنگ نیز ممانعت‌های زیادی برای تجارت با شرق ایران و خراسان وجود داشت. پس از اتمام جنگ جهانی اول تجارت از این مسیر دوباره از سر گرفته شد. مطابق یادداشت شماره ۳ هفته منتهی به ۱۵ فوریه ۱۹۱۹ م. صادرات و واردات که مدتی متوقف شده بود، از پاییز همین سال دوباره از سر گرفته شد (یادداشت‌های محرمانه کنسولگری انگستان در سیستان و قاینات، ۱۳۹۲: ۳۳۱). در سال‌های بعد از احداث خط آهن نوشکی به دزداب، تجارت به حدی در منطقه رونق گرفت که از شمار زیاد تاجران هندی در دزداب و سیستان یاد شده است. در گزارش هفته منتهی به ۲۱ مه ۱۹۲۱ م. / ۳۱ اردیبهشت ۱۳۰۰ ه. ش. تجار هندی به حدی در سیستان زیاد بودند که برای رفع مشاجرات آن‌ها کنسولگری انگلیس در سیستان اقدام به تشکیل کمیته حمیت چهار نفره نمود (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۳۹۶). در مراسم جشن سال نو میلادی در سیستان به سال ۱۹۲۲ م. ۵۰ تاجر هندی شرکت داشتند (همان: ۵۱۷). یکی از مسائل قابل توجه در ارتباط با نقش تجاری این خط آهن این بود که مسیر تجاری این منطقه با کرمان و یزد نیز شناسایی شد و رونق گرفت. در گزارش هفته منتهی به ۷ ژانویه ۱۹۲۲ م. آمده است: امتیازات راه زمینی به کرمان و یزد تدریجاً شناخته می‌شوند و تجارت با کرمان و یزد در حال پیشرفت است. پس از اتمام جنگ جهانی صحبت از جمع کردن ریل‌های آهن توسط انگلیسی‌ها مطرح شد، اما به دلیل اهمیت تجاری این خط آهن، این امر با اعتراض گسترده تجار مواجه شد. در یادداشت هفته منتهی به ۴ آوریل ۱۹۲۲ م. / ۱۴ فروردین ۱۳۰۱ ه. ش. چنین آمده: همه بازرگانان عمده

دادخواستی را امضا کرده‌اند که برداشتن راه‌آهن فاجعه و مصیبت بار است و افزوده‌اند که حاضرند هزینه بیشتری بپردازند، ولی راه‌آهن را از دست ندهند. در یادداشت شماره ۲۲ سال ۱۹۲۳ م. کنسولگری انگلیس در سیستان نیز در این خصوص آمده است که از شنیدن این خبر، تجار شدیداً ناراحت شده‌اند (همان: ۵۱۸، ۵۲۱، ۵۴۴).

اهمیت تجاری این خط آهن به حدی بود که بلافاصله پس از احداث آن، برادران گوان با یک هیأت از هند به ایران آمدند تا امکان برقراری یک سرویس موتوری تجاری با کامیون‌های بازرگانی را در شرق ایران بررسی کنند. البته به دلایلی این پروژه ناکام ماند (دیکسون، ۱۳۹۱: ۱۸۷). آمار و ارقام تجاری سال‌های بعد از احداث این خط آهن به ترتیب نقش تجاری این خط آهن را بعد از اتمام جنگ جهانی اول بهتر نمایان می‌سازد. ارقام مبادلات تجاری ایران و هند از مسیر دزداب در فاصله سال‌های ۱۹۱۹ تا ۱۹۲۳ م. را کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات چنین گزارش داده است.

سال	واردات به ایران	صادرات به هند	مجموع
۱۹۹۰ - ۱۹۲۰	۲۰ میلیون قران	۰/۵ میلیون قران	۲۰/۵ میلیون قران
۱۹۲۰ - ۱۹۲۱	۲۹/۷ میلیون قران	۳ میلیون قران	۳۲/۷ میلیون قران
۱۹۲۱ - ۱۹۲۲	۴۱/۵ میلیون قران	۱۰ میلیون قران	۵۱/۵ میلیون قران
۱۹۲۲ - ۱۹۲۳	۵۶/۹ میلیون قران	۳۰ میلیون قران	۸۶/۹ میلیون قران

(گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۵۴۶).

از پیامدهای دیگر توسعه خط آهن نوشکی به دزداب، شکل‌گیری، رونق و توسعه شهر دزداب یا زهدان فعلی بود. دزداب تا قبل از احداث خط آهن، آبادی مختصری بیش نبود. پس از احداث خط آهن به سرعت رشد و توسعه یافت. قدیمی‌ترین سندی که به اسم دزداب اشاره دارد، مربوط به شوال سال ۱۲۶۵ ق. با مهر سلطنتی ناصرالدین شاه است که در آن از دزداب به عنوان یک آبادی همسان با آبادی‌هایی مانند: حرمک و شاهی‌دره یاد شده است (سیاسر، ۱۳۸۲: ۲۶). در گزارش کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات در هفته منتهی به ۸ مه ۱۹۱۵ م / ۱۷ اردیبهشت ۱۲۹۴ ه. ش.، در جریان نشست شوکت‌الملک علم با سرداران سیستان و سرحد در ملک سیاه کوه، از دزداب به عنوان یک آبادی بسیار مختصر یاد شده است (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات،

۱۳۹۵: ۸۴). برای نخستین باری که از دزداب به عنوان یک مرکز سیاسی و اداری یاد شده، مربوط به تاریخ بعد از احداث خط آهن نوشکی به دزداب است. مطابق اسناد کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات در هفته منتهی به ۹ ژوئیه ۱۹۲۱ م. / ۱۸ تیر ۱۳۰۰ ه. ش. گزارش شده دولت ایران حاکم دزداب را منصوب کرده است (همان: ۴۵۳). در گزارش هفته منتهی به ۱۰ دسامبر ۱۹۲۱ م. / ۱۹ آذر ۱۳۰۰ ه. ش. آمده است: «ارفع الممالک در هفتم دسامبر ۱۹۲۱ م. / ۱۶ آذر ۱۳۰۰ ه. ش.، در راه عزیمت به دزداب از بیرجند وارد سیستان شد. او به سمت حاکم دزداب و سرحد منصوب شده است. وی در ۱۴ دسامبر / ۲۳ آذر به دزداب عزیمت می‌کند» (همان: ۵۰۹).

پس از احداث خط آهن نوشکی به دزداب، در دزداب شعبه گمرک افتتاح شد و به تدریج این شعبه گمرک نقش مرکزی پیدا کرد و گمرک سیستان زیر نظر این گمرک قرار گرفت. مطابق گزارش هفته منتهی به ۱۸ ژانویه ۱۹۱۹ م. کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، به جناب ام. کوردونیه مدیر بلژیکی گمرکات سیستان دستور داده شد که یک دایره گمرکی در دزداب دایر کند (یادداشت‌های محرمانه کنسولگری انگلستان در سیستان و قاینات، ۱۳۹۲: ۳۲۵). در گزارش هفته منتهی به ۴ آوریل ۱۹۲۲ م. آمده است: «آقای پاکت رئیس اداره گمرک سیستان در چند روز آینده اداره مرکزی را به دزداب منتقل می‌کند. اکنون دزداب از نظر مرکز اصلی تجارت جنوب شرق ایران بر سیستان تقدم دارد» (گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قائنات، ۱۳۹۵: ۵۲۱). در گزارش هفتگی منتهی به ژوئن ۱۹۲۳ م. / خرداد ۱۳۰۲ ه. ش. همه ترتیبات مهم گمرک برای جابجایی از سیستان به دزداب کامل می‌شود. در گذشته عوارض حجم زیاد واردات از هند را که تدریجاً رو به کاهش داشت در سیستان به جای دزداب می‌پرداختند. در آینده عملاً عوارض گمرکی کلیه واردات از هند در دزداب پرداخت خواهد شد (همان: ۵۵۰). مطابق گزارش هفته منتهی به ۷ ژوئن ۱۹۲۲ م. «پرداخت مالیات واردات کالا از هند در سیستان متوقف شده است و فعلاً برای کلیه کالاها عوارض گمرکی در دزداب پرداخت می‌شود» (همان: ۵۲۷). در ۲۱ مارس ۱۹۲۲ م. / ۳۰ اسفند ۱۳۰۰ ه. ش. شعبه بانک شاهی ایران در بیرجند تعطیل شد. به رئیس بانک دستور داده‌اند که فوراً برای افتتاح شعبه به دزداب عازم شود. البته در دستور بعدی گفتند تا اتخاذ تصمیم بعدی در بیرجند منتظر بماند. تجار بیرجند اعتراض کردند. البته اگر امکان باز کردن هر دو شعبه میسر نیست، شعبه دزداب برای تجار مفیدتر است (همان: ۵۲۱). تأسیس ادارات و مؤسسات مختلف در دزداب بعد از احداث خط آهن نوشکی به دزداب، نشانگر آن است که این خط آهن نقش بزرگی در تأسیس و انتقال مؤسسات و ادارت به این شهر دارد و پس از آن روز به روز بر توسعه و گسترش دزداب افزوده شد.

نتیجه

شروع جنگ جهانی اول و اقدام آلمان‌ها برای تحریک افغان‌ها و بلوچ‌ها علیه منافع انگلیس در هند، منجر به اقدامات عمرانی بی‌سابقه‌ای توسط انگلیسی‌ها در مرزهای شرقی ایران و حتی در خاک ایران شد. انگلیسی‌ها در بجنوبه جنگ جهانی اول به منظور جلوگیری از ورود نیروهای آلمانی به افغانستان و همچنین بلوچستان، خط ارتباطی دفاعی در شرق ایران از نزدیکی‌های ملک سیاه کوه تا مشهد و عشق‌آباد ایجاد نمودند. تهیه تدارکات نظامی، غذایی، دارویی و تردهای همیشگی، آنان را وادار به احداث جاده در سراسر خط ارتباطی شرق نمود. مایحتاج این خط ارتباطی از مسیر کویت به نوشکی و از آنجا از مسیر دالبن‌دین، جوزک و رباط تا ملک سیاه کوه تأمین می‌شد. این مسیر طولانی و بیابانی علاوه بر مخاطرات طبیعی فراوان، توسط مخاطرات انسانی نیز تهدید می‌شد. انگلیسی‌ها در چنین شرایطی برای فراهم آوردن تدارکات نظامی و تقویت بهتر خط ارتباطی شرق ایران، راه‌آهن را که قبلاً تا کویت و نوشکی امتداد داده بودند از نوشکی به دالبن‌دین و سپس به میرجاوه و دزداب امتداد دادند. از این‌رو، مهم‌ترین هدف انگلیسی‌ها از احداث خط آهن نوشکی به دزداب، هدفی نظامی بود. خط آهن نوشکی به دزداب در طی جنگ جهانی اول از سپتامبر ۱۹۱۶ م. آغاز و در سه مرحله تا فوریه ۱۹۱۹ م. به اتمام رسید. از مهم‌ترین پیامدهای احداث این خط آهن، رونق گسترده تجارت مناطق شرقی ایران با هندوستان و به‌خصوص شکل‌گیری، توسعه و گسترش شهر زاهدان بود. یافته‌های این تحقیق نشانگر آن است که انگلیسی‌ها با در نظر گرفتن شرایط دقیق جغرافیایی، اقلیمی، انسانی، سیاسی، اقتصادی و غیره، بهترین راه حل را در فراهم آوردن تدارکات لازم برای محافظت از خط ارتباطی شرق ایران، اتخاذ نمودند. اگرچه این راه حل یعنی احداث خط آهن نوشکی تا دزداب پرهزینه بود، انگلیسی‌ها به پرداخت این هزینه تن دردادند تا از طریق آن به مطامع و اهداف خود در منطقه دست پیدا کنند. انگلیسی‌ها اوضاع را به دقت زیر نظر داشتند و برای موارد بی‌هدف و کم‌ثمر هزینه نمی‌کردند. با احداث خط آهن، نه تنها اهداف نظامی‌شان در طول جنگ جهانی اول در این منطقه برآورده شد، بلکه با این اقدام برای سال‌های آتی نیز برای خودشان در منطقه حق حضور ایجاد کردند.

منابع

- اسپونر (۱۳۷۷)، «بلوچ و بلوچستان» در *دایره المعارف بزرگ اسلامی*، جلد ۴، تهران: دایره المعارف بزرگ اسلامی.
- دایر، رجینالد ادوارد هری (۱۳۸۳)، *مهاجمان سرحد*. ترجمه حمید احمدی، تهران: نشر نی.
- دیکسون، دبلیو.آی. آر (۱۳۹۱)، *شرق ایران گوشه‌ای از جنگ جهانی اول*. ترجمه محمود رفیعی، تهران: انتشارات هیرمند.
- ریاضی هروی، محمد یوسف (۱۳۷۲)، *عین الوقایع*. به اهتمام محمد آصف فکرت، تهران: انتشارات آموزش انقلاب اسلامی.
- سپاهی، عبد الودود (۱۳۸۵)، *بلوچستان در عصر قاجار*. قم: گلستان معرفت.
- سلطانی، سیما (۱۳۸۷)، «زاهدان از پیدایی تا برپایی». مجموعه مقالات همایش گذری بر تاریخ بلوچستان، زاهدان: دانشگاه سیستان و بلوچستان، اردیبهشت ۱۳۸۷، صص ۲۹۳ - ۳۱۵.
- سیاسر، قاسم (۱۳۸۲)، *تاریخ پیدایش شهر زاهدان*. زاهدان: انتشارات تفتان.
- شاهدی، مظفر (۱۳۸۱)، *تاریخ بانک استقراضی روس در ایران: نگاهی گذرا به روند همکاری‌های بانکی ایران و روس*. تهران: مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.
- صحت‌منش، رضا و محمد مهدی مرادی خلج (۱۳۹۳)، اهداف و کارکردهای کنسولگری‌های انگلیس در کرمان و سیستان (۱۳۱۲ - ۱۳۳۳ ه. ق.)، *مجله تاریخ ایران*. شماره ۱۶ (پیاپی ۷۴/۵)، تابستان و پاییز ۱۳۹۳، صص ۵۵ - ۸۷.
- کاظم‌زاده، فیروز (۱۳۷۱)، *روس و انگلیس در ایران (۱۹۱۴-۱۸۶۴)*: پژوهشی درباره امپریالیسم. ترجمه منوچهر امیری، تهران: انتشارات آموزش انقلاب اسلامی.
- کرزن، جورج ناتانیل (۱۳۸۷)، *ایران و قضیه ایران*. جلد ۱، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- گریوز، رز (۱۳۸۰)، «موقعیت سیستان در خط مشی بریتانیا». ترجمه معصومه ارباب، *فصلنامه تاریخ روابط خارجی*، شماره ۵ و ۶ زمستان ۱۳۷۹ و بهار ۱۳۸۰، صص ۶۷ - ۳۹.
- گزارش‌های محرمانه کنسولگری انگلیس در سیستان و قانات سال‌های ۱۹۱۵ تا ۱۹۱۶ و ۱۹۲۱ تا ۱۹۲۳ م (۱۳۹۵)، گردآوری و ترجمه محمود رفیعی، تهران: انتشارات هیرمند.
- مابریلی، جیمز (۱۳۶۹)، *عملیات در ایران (جنگ جهانی اول ۱۹۱۸ - ۱۹۱۴)*. ترجمه کاوه بیات، بی‌جا: انتشارات موسسه خدمات فرهنگی رسا.
- مایر، نیدر اسکارفن (۱۳۶۳)، *زیر آفتاب سوزان ایران*. ترجمه کیکاووس جهان‌داری، تهران: نشر تاریخ ایران.
- محمود، محمود (۱۳۴۱)، *تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن ۱۹*. تهران: اقبال، ۸ جلد.

- مهدوی، عبدالرضا هوشنگ (۱۳۸۱)، *تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوره قاجاریه تا پایان جنگ جهانی دوم*. تهران: امیر کبیر.
- یادداشت‌های محرمانه کنسولگری انگلستان در سیستان و قاینات سال‌های ۱۹۱۷ تا ۱۹۱۹ میلادی (۱۳۹۲)، به اهتمام محمود رفیعی، ترجمه محمود فاضلی بیرجندی، تهران: انتشارات هیرمند.
- Grenville, J. A.S. (1964). *“lord salisbury and foreign police”*. University of London, the athlone press.
- Greaves, rose L. (1959), *“Persia and the Defence of India. A study in the foreign police of the third Marquis of Salisbury”*. University of London, the athlone press.
- Kazemzadeh, Firuz (1963), *“russia and britain in persia”*. 1864 – 1914. New haven: yale university pres.
- Raiss Tousi, Reza (2006), *“British Encroachments in sistan”*.The International Journal of Humanities. Tarbiat modares university, vol. 13 (1), pp 31- 44.

اسناد

- مرکز اسناد آستان قدس رضوی، سند شماره ۲۶۵۰.
- سند شماره ۲۵۷۶.
- سند شماره ۹۵۸۶.
- سند شماره ۷۰۴۲۵.
- سند شماره ۷۰۴۲۶.
- سند شماره ۷۰۴۳۷.
- سند شماره ۷۰۵۹۷.
- سند شماره ۷۳۴۴۶.



تصویر: ویرانه‌های باقی مانده از گمرک ملک سیاه کوه (در حال حاضر خالی از سکنه است)