

The Effect of the Confiscation of the Transportation Network in the Outbreak of the Great Famine (1915-1919): Analysis of the Role of the Russian, British and Ottoman Governments

Robabe Motaghedi*

Abstract

The famine resulting from World War I in 1915-1919AD/1294-1298 AH covered almost all of Iran, which was later known as the Great Famine. In recent years, several articles and research works have been written on this subject, each of which has dealt with aspects of the Great Famine and the reasons and contexts of its causes in the geography of Iran. However, what has been less addressed so far is the disruption of the transportation network by the Russians, British, and Ottomans. With the entry of foreign military forces into each state and region, first food resources faced an increase in price, then draft animals and means of transportation were seized and confiscated and put into the service of foreigners, and communication with other places was cut off. The next stage of the famine was relentless, without the possibility of receiving help from neighbors, because they did not have carts, four-wheeled vehicles, horses, and mules. In explaining the causes of the famine, the confiscation of mule, camel, and horse caravans, which were the only means of transporting food, has been neglected as a factor affecting the famine and mortality.

This research seeks to represent, based on documents and evidence, the role of Russia, England, and the Ottomans in disrupting the transportation network and draw the reader's attention to the importance of this issue in causing the great famine.

* Assistant Professor of History, Documentation Research Institute, National Documentation and Library
Organization of Iran, Tehran, Iran, r-motaghedi@nlai.ir, orcid /0000-0002-7355-3285

Date received: 29/02/2024, Date of acceptance: 12/05/2024



Keywords: World War I, famine, mortality, food, transportation.

Introduction

The period between 1915 and 1919 AD (1294-1298 AH) witnessed an unprecedented humanitarian catastrophe in Iran, known as the "Great Famine," which decimated populations across nearly all regions of the country. While Iran had officially declared its neutrality at the onset of World War I, this declaration was largely disregarded by the warring powers, leading to widespread crises within its borders. Subsequent academic discourse has largely attributed the famine to factors such as severe drought, the Iranian government's administrative inefficiencies, and the opportunistic hoarding practices of local merchants. However, this research highlights a critical, yet under-explored, dimension: the systematic disruption of Iran's nascent and already fragile transportation network by the invading forces of Russia, Great Britain, and the Ottoman Empire.

Evidence from historical documents consistently reveals a distressing pattern. Upon the ingress of foreign military units into any given province or region, an immediate economic shock ensued, characterized by a sharp escalation in food prices. This initial destabilization was quickly followed by the widespread requisition and confiscation of draft animals—horses, mules, camels, and donkeys—and even rudimentary means of transport like carts and carriages. These vital assets were then diverted to serve the logistical demands of the foreign armies, effectively crippling the local and inter-provincial transportation infrastructure. The cessation of communication and movement between regions was a direct and devastating consequence. The subsequent stage saw the relentless spread of famine, exacerbated by the impossibility of transferring vital aid, food supplies, or even small quantities of produce from surplus areas to famine-stricken ones. The absence of basic transport vehicles—carts, four-wheeled wagons, horses, and mules—meant that affected populations were isolated, left to face starvation without external assistance. The seizure of animal caravans, which formed the sole backbone of food distribution in an era predating modern infrastructure, has been critically overlooked in explanations of the famine's causes and its staggering mortality rates. This study aims to redress this oversight by foregrounding the coercive actions of the belligerent powers as a primary driver of the humanitarian crisis.

Materials & Methods

The main objective of this research is to meticulously document and analyze, based on verifiable historical documents and compelling evidence, the specific and pervasive role

played by the Russian, British, and Ottoman governments in systematically disrupting the Iranian transportation network during World War I (1915-1919). By doing so, this study seeks to draw the reader's attention to the immense importance of this issue as a fundamental cause and accelerant of the Great Famine. Specifically, it intends to clarify how the deliberate paralysis and ultimate failure of the transportation network—a subject largely neglected in existing scholarship—contributed directly to the catastrophic humanitarian outcome. The focus is exclusively on this critical logistical aspect, offering a unique perspective on the famine's complex etiology.

This research employs a rigorous historical and interpretive analytical methodology. The empirical data were meticulously gathered and synthesized from an extensive collection of both primary and previously unpublished archival documents. Key sources include invaluable records from the National Archives of Iran, the Ministry of Foreign Affairs' Documents Center, and the comprehensive Library and Documentation Center of Astan Quds. Complementary evidence was drawn from contemporaneous consulate reports, newspapers from the Qajar era, personal diaries and memoirs of prominent Iranian figures (Rijal), and various other credible historical accounts. To visually and quantitatively substantiate the correlation between military occupation, resource confiscation, and famine outbreaks, an appended table and a custom-designed map have been integrated. These visual aids, derived directly from archival documents, demonstrate the precise spatial and temporal overlap of occupied territories and regions afflicted by confiscation and subsequent famine, thereby unequivocally clarifying the direct link between the belligerents' actions and the humanitarian disaster.

Discussion and Results

The systematic analysis of primary sources has yielded several critical findings that underscore the direct causal link between foreign military presence, transportation disruption, and the ensuing famine:

Widespread Confiscation of Transportation Means: Immediately upon their incursion into Iranian territory, Russian, British, and Ottoman forces initiated widespread and indiscriminate confiscation of essential draft animals (horses, mules, camels, and donkeys), along with carts, carriages, and even more basic conveyances like farghons (wheelbarrows), across numerous provinces. This pattern of confiscation was overwhelmingly documented in the northern regions (Azerbaijan, Qazvin, Zanjan, Karaj), central areas (Qom), and southern provinces (Bushehr, Isfahan, Fars, Kermanshahan). These seizures were not isolated incidents but rather a systematic

policy to bolster the logistical capabilities of the foreign armies, irrespective of the civilian population's dire need.

Severance of Communication and Obstruction of Food Transfer: The mass confiscation of transportation assets led to the complete breakdown of communication and supply lines between cities and provinces. This effectively eliminated any possibility of transferring crucial food supplies from regions with agricultural surpluses to those grappling with severe famine. In several documented instances, foreign military personnel actively and directly prevented the movement of vital provisions and essential goods, such as cotton, further isolating starving populations and exacerbating local shortages into widespread famine.

Unprecedented Price Inflation and Hoarding: The presence of foreign forces and the ensuing chaos caused by transportation disruption triggered pervasive public panic. This atmosphere of fear, combined with rampant speculation, led to an unprecedented surge in food prices. Simultaneously, profit-driven merchants exploited the crisis by engaging in extensive stockpiling and hoarding of foodstuffs. This dual effect of price inflation and artificial scarcity profoundly deepened the famine crisis, making even the limited available food unaffordable for the majority of the population.

Concurrency of Occupation and Famine: The meticulous examination of documentary data and the integrated historical map conclusively reveal a stark and undeniable synchronicity and co-location between the occupation of Iranian regions by foreign forces, the confiscation of their transportation infrastructure, and the subsequent outbreak of widespread famine and hunger. This powerful correlation directly confirms that the deliberate actions of the foreign powers were a primary catalyst for the famine, demonstrating a direct causal relationship rather than mere coincidence.

This research unequivocally demonstrates that the inherent weakness of Iran's transportation infrastructure prior to the war, compounded by its deliberate and complete paralysis at the hands of the occupying forces, constituted an exceptionally critical factor in the outbreak and rapid proliferation of the Great Famine. In contrast to typical famine scenarios, where a functioning government might intervene to stabilize markets by facilitating the transfer of food from surplus regions, the confiscation and subsequent breakdown of Iran's transportation network utterly eliminated this essential possibility. Consequently, the populace in affected regions was effectively trapped, left to face starvation within their isolated localities. These novel findings significantly enrich and complement previous scholarship that has explored other causes of the famine. By focusing on the less-observed yet profoundly impactful factor of "disruption

in transportation," this study offers a more comprehensive understanding of the famine's severity and its widespread devastating effects. Indeed, the inhabitants of cities and villages situated directly in the path of foreign military operations found themselves virtually imprisoned, without provisions, unable to escape, or acquire essential foodstuffs.

Conclusion

The Great Famine of Iran cannot be simplistically attributed solely to natural disasters like drought or deficiencies in domestic governance. This research conclusively demonstrates that the deliberate and systematic confiscation of the transportation network and the impediment of food movement by the Russian, British, and Ottoman forces constituted a profound and determining factor in the escalation of this immense human catastrophe. These actions effectively isolated populations in occupied or influenced territories, depriving them of any means to receive aid and leaving them acutely vulnerable to mass mortality. The study further argues that analyzing this tragedy without due consideration for the belligerents' role in crippling transportation, instigating insecurity, and inadvertently fostering infectious disease outbreaks, risks diminishing the true scale of the casualties and the immense suffering endured by the Iranian people. It is strongly recommended that historical researchers collaborate on large-scale, comprehensive projects to systematically extract precise statistics on casualties and the profound economic pressures imposed on the populace from newly accessible archival documents. Such endeavors are crucial to fully illuminate this bitter and tragic chapter in history and to honor the memory of those whose plight was largely unacknowledged by the weak central government and subsequent administrations.

Bibliography

- Alisoufi, Alireza- Shahram Ghafari, (2018). Hamedan in the world war1, *Tahqiqat-e Tarikh-e Ejtema'i*, 7(2), 157-175. [in Persian]
- Bayat, Kaveh (1381), *Iran and the First World War*. Tehran: National Archives and Library Organization of Iran. [in Persian]
- Bayat, Kaveh (2010), *Documents and Correspondence of Mohammad Sadeq Mirza Moaz-al-Dawla from the Government of Urmia, Shawwal 1333 to Rabi' al-Awwal 1334 AH*. Tehran. Farzan Rooz Publishing House. [in Persian]
- Etehadiyeh, Mansoureh, Soad Pira and Saeed Rouhi (2014), *Zir poost shehar: Reports of the Shiraz Nazmiyyah, Selected Documents of Abdolhossein Mirza Farmanfarma from the Government of Fars*. Tehran: Tarikh-e-Iran Publishing House. [in Persian]

- Flore, Willem (1986), *Essays on the Social History of Iran in the Qajar Era*, Vol.2, Translated by Abolghasem Seri, Tehran: Toos Publications. [in Persian]
- Ghotbi, Behrouz (1370), *Documents of the First World War in Iran*. Publishing Organization of the Ministry of Culture and Islamic Guidance. [in Persian]
- Iraji, naser(1378), *Il ghashghayi dar jang gahani 1*. Tehran: Shiraz Publishing House. [in Persian]
- Issawi, Charles (1983), *The Economic History of Iran during the Qajar Period*. Translated by Yaqoob Ajand. Tehran: Gostareh Publications. [in Persian]
- Kayednejad, R. Pishgah hadian, H. Bolandian, G. and Dravishpour, H. (2020). An analysis of the place of regional development in the macro policies of the Islamic Republic of Iran. *Basij Strategic Studies*, 23(88), 5-42. [in Persian]
- Majd, Mohammad Gholi (2021), *Great Famine*. Translated by Mohammad Karimi. Tehran: Political Studies Publications. [in Persian]
- Malekzadeh, Elham (2021), *Famine in North Khorasan during the First World War, according to unpublished documents of the National Archives of Iran*. *Journal of Socio-Cultural Studies of Khorasan*, 15(4), 127-150. doi: 10.22034/fakh.2021.296056.1483. [in Persian]
- Mansouri, F. Alisoufi, A. Dehnavi, N. and Shahsavari, S. (2021), *Causes and Consequences of Famine in Kermanshah During World War I. Historical Study of War*, 5(2), 81-102. doi: 10.52547/HSOW.5.2.81. [in Persian]
- Mansouri, F. Alisoufi, A. Dehnavi, N. and Shahsavari, S. (2021). *Causes and Consequences of Famine in Kermanshah During World War I. Historical Study of War*, 5(2), 81-102. doi: 10.52547/HSOW.5.2.81. [in Persian]
- Miroshnikov, L. Y (1965), *Iran in the First World War*. Translated by A. Dokhaniati. Tehran: Amir Kabir Publications. [in Persian]
- Motaghedi, Robabe- Mohammad Amir Sheikh Nouri, Touraj Atabaki (2013) *The Oil Industry and Demographic and Occupational Development in Oil Regions*. *Social History Research*. No. 2, Volume 3. Pp121-137. [in Persian]
- Motaghedi, Robabeh (2019) *Oil and Life*. Tehran: General Directorate of Public Relations of the Ministry of Oil. [in Persian]
- Sepehr, Ahmad Ali (1936), *Iran in the Great War: 1914-1918*, Vol. 1, Tehran. [in Persian]
- Tamadon, Mohammad (1972), *The Situation of Iran in the First War or the History of Rezaieyh*, Tehran: Islamieh Bookstore Publications. [in Persian]
- Tanhatan Naseri, Iraj: "British Policy in the 1915 Agreement with Russia on Iran" *Makawao Quarterly*, Winter 2005 - Pre-Issue 1 Scientific-Research Rank. [in Persian]

Newspapers

- Iran Newspaper. 1st Safar 1335 AH. 4th Qos 1295. 27th November 1916. Issue 10. P. 2 – 6th Azar 1295. [in Persian]
- Iran Newspaper Rabi' al-Awwal 1335 AH/ 5th January 1916. Issue 26/ 10. [in Persian]
- Ra'ad Newspaper. Date 5 Safar 1334 AH. 13th December 1915. Issue 160. [in Persian]

265 Abstract

Ra'ad Newspaper. 1st Dhu al-Hijjah 1337 AH. August 28, 1919. 5Shahrivar 1298. Issue 118. [in Persian]

Documents

National Archives and Library Organization of Iran: 24062464

National Archives and Library Organization of Iran: 24009894

National Archives and Library Organization of Iran: 29005471

National Archives and Library Organization of Iran: 24018279

National Archives and Library Organization of Iran: 29303828

National Archives and Library Organization of Iran: 24003920

National Archives and Library Organization of Iran: 29303379

National Archives and Library Organization of Iran: 24001493

تأثیر مصادره شبکه حمل و نقل در شیوع قحطی بزرگ (۱۹۱۵-۱۹۱۹):

تحلیل نقش دولت‌های روسیه، انگلیس و عثمانی

ربابه معتقدی*

چکیده

قحطی برآمده از جنگ جهانی اول در سالهای ۱۹۱۵-۱۹۱۹م/۱۲۹۴-۱۲۹۸ه.ش تقریباً تمام ایران را دربر گرفت که بعدها از آن با نام قحطی بزرگ یاد شد. در سالهای اخیر چندین مقاله و اثر پژوهشی در این مورد تالیف شده است که هر کدام به جنبه‌هایی از قحطی بزرگ و دلایل و زمینه‌هایی از علل آن در جغرافیای ایران پرداخته‌اند. اما آنچه تا کنون کمتر به آن پرداخته شده موضوع اختلال در شبکه حمل و نقل توسط روس، انگلیس و عثمانی است. با ورود قوای نظامی بیگانه به هر ایالت و منطقه اول منابع غذایی با افزایش قیمت مواجه شده، سپس حیوانات بارکش و وسایل حمل و نقل توقیف و مصادره و به خدمت بیگانگان درآمده و ارتباط با دیگر نقاط قطع می‌شد. مرحله بعدی فراگیری قحطی بی‌امان بود، بی‌آنکه امکان دریافت کمکی از همسایگان داشته باشند، چرا که گاری و چهارچرخ و اسب و قاطری در اختیار نداشتند. در تبیین علل قحطی، مصادره کاروانهای قاطر، شتر و اسب که تنها وسیله حمل و نقل مواد غذایی بود، بعنوان عاملی اثرگذار در قحطی و مرگ و میر مورد کم توجهی قرار گرفته است.

این پژوهش در پی آن است که با تکیه بر اسناد و مدارک، نقش روسیه - انگلستان و عثمانی در ایجاد اختلال در شبکه حمل و نقل را بازنمایی کرده و توجه خواننده را به اهمیت این موضوع در ایجاد قحطی بزرگ جلب کند.

* استادیار تاریخ، پژوهشکده اسناد، سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، تهران، Orcid: 0000-0002-7355-3285
r-motaghedi@nlai.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۲/۱۰، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۲/۲۳



کلیدواژه‌ها: واژگان کلیدی: جنگ جهانی اول، قحطی، مرگ و میر، مواد غذایی، حمل و نقل.

۱. مقدمه

اگر چه حکومت ایران در آغاز جنگ اول جهانی رسماً بیطرفی خود را اعلام کرده بود، اما نیروهای متخاصم عملاً این بیطرفی را جدی نگرفتند. از همین روی در طول سالهای جنگ جهانی اول بحران‌های بسیاری گریبان ایران را گرفت.

اسناد و مدارک معتبر به روشنی به خواننده می‌نمایاند که قحطی سالهای جنگ جهانی اول، تنها برآمده از خشکسالی و بلایای طبیعی نبود، بلکه عوامل متعدد دیگری نیز در شکل‌گیری آن دخیل بود. اگرچه بعضی ایالات همچون فارس در برخی سالها دچار خشکسالی و ملخ‌خوارگی شد، اما گرسنگی و کمبود ارزاق در ایالات آذربایجان، گیلان، سیستان، خراسان و... بطور مستقیم یا غیر مستقیم در گرو بحرانهای برخاسته از جنگ بود. یکی ازین بحرانها، مشکل حمل مواد غذایی بود. زیرا کاروانهای شتر و قاطر و حیوانات بارکش از سوی روس و انگلیس و عثمانی مصادره شده بود. در نتیجه حمل مواد غذایی از یک ایالت به ایالتی دیگر بسیار گران تمام می‌شد.

اسناد فراوانی مبنی بر ایجاد مزاحمت‌های پلیس جنوب برای مردم بومی و عشایر وجود دارد، مقابله با قشقایها، محاصره و غارت روستای دهچ در ایالت یزد، قتل اهالی روستا و تخریب منازل و اسارت تعدادی از روستائیان آن روستاها و حمله، غارت و قتل اهالی میمند از توابع یزد نیز از جمله فجایعی بود که در بجهوحه‌ی جنگ جهانی اول توسط پلیس جنوب اتفاق افتاد و در جراید و افکار عمومی تأثیر عمیقی داشت.

پس از آغاز جنگ جهانی اول، علی‌رغم اعلام بی‌طرفی از سوی دولت ایران، قدرتهای روسیه و انگلستان که پیش از این طبق قرارداد ۱۹۰۷م تصمیم به تقسیم ایران به دو منطقه تحت نفوذ و یک منطقه بی‌طرف گرفته بودند، قوای نظامی خود را به مناطق مورد توافق گسیل داشتند. با ورود سربازان متفقین به شهرهای مختلف و کمی پس از آن با تشکیل نیروی پلیس جنوب، گذشته از بروز بحران سیاسی و تحت فشار قرار گرفتن دولت، مردم نیز دچار بحران معیشتی شدند. آنان باید غذایشان را با سربازان بیگانه تقسیم می‌کردند. مدارک موجود حاکی از این است که در طول جنگ جهانی، تجاوزات نظامیان روس و عثمانی سبب خسارات فراوانی به مردم شد. پلیس جنوب نیز در ولایات یزد و کرمان فجایع زیادی مرتکب شد، که از جمله آنها آسیب‌های جدی به کشاورزان و روستاییان بود. همچنین برای تأمین تدارکات نیروی

نظامی خود در میادین نبرد، دست به صدور گسترده‌ی غله و دام به جبهه‌ها زدند. روسیه دام و غله موجود در ایالات شمال و شرق کشور را به رضا یا نارضایی از صاحبان آنها خریده و از ایران خارج می‌کرد. انگلیس نیز همین کار را با ایالات جنوبی و جنوب شرقی انجام داده و غلات و احشام جمع‌آوری شده را از طریق بنادر جنوب و بویژه محمره از ایران خارج می‌ساخت. با ورود نیروی نظامی بیگانه به کشور آسیب دیگری که به مردم وارد آمد ایجاد هیجان عمومی و وحشت‌زدگی از کشیده‌شدن جنگ به ایران بود. این هیجان شامل ترس از ایجاد قحطی متأثر از جنگ و ایجاد گرانی و افزایش قیمت‌ها نیز شد. همچنین بسیاری از متمولین و تجار با انگیزه سودجویی دست به انبار و احتکار مواد غذایی زدند و باز هم بر قیمت‌ها افزوده شد.

در این میان هزینه حمل و جابجایی از قیمت مواد غذایی بیشتر شده بود. اما داستان بیش از موضوع گرانی قیمت ارزاق در اثر آشفته‌گی و کمبود غله بود. فلج شدن و از کار افتادن شبکه حمل و نقل که از سوی قوای بیگانه در ایران اتفاق افتاد موضوعی است که با وجود اهمیت بسیار زیاد، چه در منابعی همچون خاطرات و خطرات و خاطرات عین السلطنه و چه در تالیفات و تحقیقاتی همچون قحطی بزرگ اثر محمدقلی مجد و دیگر آثار مشابه، مورد توجه قرار نگرفته است. از میان همه مشکلات و بحرانهای این سالها، آنچه در این پژوهش مورد بررسی و تتبع قرار می‌گیرد، پیوند جنگ جهانی اول با بروز قحطی در بیشتر نقاط ایران و آسیب دیدن مردم از آشفته‌گی‌های سیاسی و اقتصادی زاینده‌ی جنگ است. از سویی دیگر به پیوستگی قحطی با اختلال در شبکه حمل و نقل مواد غذایی در سالهای یاد شده پرداخته خواهد شد.

۲. پیشینه پژوهش

در سالهای اخیر و بویژه پس از انتشار کتاب قحطی بزرگ (مجد، محمدقلی، قحطی بزرگ، کریمی، محمد، تهران: موسسه مطالعات و پژوهشهای سیاسی) چند مقاله و اثر پژوهشی درباره قحطی سالهای جنگ جهانی اول در ایران یا قحطی بزرگ تدوین شده است که هر کدام به جنبه‌هایی از قحطی و دلایل و زمینه‌هایی از علل آن در جغرافیای ایران پرداخته‌اند. همچون (ملک‌زاده ۱۳۹۴) «روایت اسنادی قحطی شرق ایران در جنگ جهانی اول» مطالعات فرهنگی اجتماعی خراسان، بهار ۱۳۹۲ ش ۲۷ که بر اساس اسناد به نقش عوامل داخلی و خارجی و عوامل طبیعی در بروز قحطی در شرق کشور توجه کرده است. نویسنده مقاله «قحطی شمال

خراسان طی جنگ جهانی اول به روایت اسناد منتشر نشده آرشیو ملی ایران» (ملک‌زاده ۱۲۷-۱۵۰:۱۴۰۰) نیز همچون دیگر مقالات به اخلال بیگانگان در بازار و سودجویی تجار و خشکسالی و بیکفایتی مسئولان حکومتی بعنوان عامل قحطی این سالها نگریسته است. علیرضا صوفی و شهرام غفوری نیز در مقاله «علل و پیامدهای قحطی ناشی از جنگ جهانی اول در همدان» به احتکار، خشکسالی، بیماری، فقدان امنیت اجتماعی و حضور بیگانگان در منطقه بعنوان علل قحطی پرداخته اند. (صوفی، غفوری ۱۳۹۶: ۱۹۰-۱۷۳) مقاله «علل و پیامدهای قحطی کرمانشاهان در جنگ جهانی اول» نیز همچون مقاله پیشین اشغال منطقه توسط نیروی بیگانه علاوه بر علل داخلی همچون احتکار و خشکسالی و بیماری و ناکارآمدی حکام را علل بروز قحطی دانسته است. (منصوری، صوفی ۱۴۰۰: ۸۱-۱۰۲) در این میان مقاله تورج اتابکی و کاوه احسانی به تاثیر اقدامات روس و انگلیس در توقیف شترها و قاطرها اشاره دارد. Atabaki, T., & Ehsani, K. (2014). Oil and Beyond Expanding British Imperial Aspirations, Emerging Oil Capitalism, and the Challenge of Social Questions in the First World War اما این مقاله که هدفش پرداختن به موضوع نفت و امپراتوری بریتانیا و ظهور سرمایه داری نفتی در سالهای جنگ جهانی اول و مسائل اجتماعی بوده، به حمل و نقل در حد اشاره ی گذرا و کوتاه و ذیل دلایل قحطی نگاه کرده است.

پژوهش پیش رو بطور ویژه و اختصاصا به بیان مساله از کار افتادن شبکه حمل و نقل از سوی قوای بیگانه در ایران خواهد پرداخت. موضوعی که با وجود اهمیت بسیار زیاد، چه در منابعی همچون خاطرات و خطرات و خاطرات عین السلطنه و چه در تالیفات و تحقیقاتی همچون قحطی بزرگ اثر محمدقلی مجد و دیگر آثار مشابه، تا کنون مورد توجه قرار نگرفته است.

اما درباره منابع اصلی این پژوهش باید گفت که اسناد فراوانی به موضوع قحطی سالهای جنگ جهانی اول اختصاص دارند، در آرشیو ملی ایران به راحتی می توان بیش از هزارها برگ سند مربوط به این موضوع را یافت، بسیاری از این اسناد بصورت یادداشتها و مکاتبات دولتمردان ایران، کنسولگری ها و سفرای خارجی در مرکز اسناد وزارت امور خارجه بایگانی شده است. کتابخانه و مرکز اسناد آستان قدس نیز اسناد فراوانی درباره اقدامات و فعالیت نیروهای روس در خراسان و سیستان و بلوچستان آن روزگار دارد. بخش بزرگی از این اسناد نیز در آرشیوهای انگلستان، روسیه، ترکیه و آلمان نگهداری می شود. افزون بر همه این موارد، اسناد خصوصی و شخصی افراد نیز که در سالهای جنگ جهانی اول تولید شده کمک بزرگی به روشن شدن واقعیت خواهد کرد.

۳. اهمیت شبکه حمل و نقل در ایجاد یا جلوگیری از قحطی

ضعف در زیرساختهای حمل و نقل یکی از عوامل مهم گرسنگی در جهان است. هزینه بالای حمل تولیدات کشاورزی، تاخیرهای طولانی و زیانها و صدمات وارده به محصولات فسادپذیر از جمله موانع مشهود و ملموس در راه افزایش غذا در جهان هستند. در دوره های پیش نیز معمولاً کنترل بازار عرضه از سوی دولت بعنوان یک راهکار برای کنترل نوسانات قیمت ارزاق استفاده می شد. به این ترتیب که هنگامی که با کمبود مواد غذایی قیمت افزایش می یافت و بیم قحطی می رفت، دولت و نظام حاکم مداخله کرده و با حمل مواد غذایی از نقاط دیگر به هیجان مردم و بازار پاسخ داده با اشباع بازار، قیمت تحت کنترل قرار می گرفت. این روش بارها آزموده شده بود. هنگام قحطی در یک ولایت و شهر از ولایات دیگر باید آذوقه حمل می شد، در غیر این صورت فاجعه عمیقتر می شد. برای نمونه شکایاتی از مردم و تجار قم و کاشان در سال ۱۳۳۶ ق در دست است که از افزایش قیمت جو و گندم اظهار نارضایتی کرده و به مقررات منع حمل غله از عراق (اراک) اعتراض داشته و نگران تکرار قحطی سال پیش (۱۳۳۵ ق)/۱۹۱۷/۱۲۹۶ بوده و دولت را به فراموش کاری و مسامحه متهم کرده اند. (آرشیو ملی: ۲۴۰۰۹۸۹۴)

همچنین امنیت و ناامنی راهها نیز بر قیمت حمل و نقل تاثیر داشت. در روزگار جنگ که ناامنی بر ولایات و راهها حاکم بود، حمل کالا و ارزاق دستخوش خطرات فراوان و دستبرد راهزنان بود و بنابر این کمتر مکاری و صاحب کاروانی بخاطر دستمزد معمول تن به خطر میداد. بنابراین نرخ حمل ارزاق متغیر بود و اغلب به ناامنی راهها بستگی داشت. همچنانکه در اسناد و مطبوعات سالهای جنگ جهانی اول می بینیم: کلیه راههای منتهی به تبریز مسدود شده و مکاریها مال التجاره ها را در میان راه گذاشته احدی جرئت تردد نداشت. .. یا... چون عده زیاد سارقین اسباب اغتشاش و انقلاب بین راه و طرق و شوارع را فراهم کرده اند پس بواسطه سهولت عبور قوافل و مسافرین ... تحت نظارت یک عده سوار حرکت نمایند. (بیات ۱۳۸۱: ۲۴۱) تجار فارس نیز در تلگرافی از انسداد و ناامنی راههای جنوب و نبودن امکان جابجایی مال التجاره به وزارت داخله شکایت کردند. (روزنامه رعد ۱۳۳۴: ۱) در تاریخ اول ذی حجه ۱۳۳۷ ق نیز در روزنامه رعد از سرقت یکصد و چهل شتر و مال التجاره آن در خاک کرمان خبر داده شده بود. (روزنامه رعد ۱۳۳۷ ق: ۲) در ادامه با تکیه بر اسناد دولتی و تمرکز بر موضوع شبکه حمل و نقل به اوضاع سالهای جنگ جهانی اول در ایران نوری می افکنیم تا واقعیت را بهتر ببینیم.

۹ مرداد ۱۲۹۳ / اول اوت ۱۹۱۴ جنگ جهانی اول آغاز شد. حکومت ایران در آبان همان سال با اعلام بیطرفی (سپهر ۱۳۳۶: ۸۹) در جنگ و تصویب قانون منع صدور مواد غذایی به خارج از کشور خود را برای مقابله با جنگ و قحطی آماده کرد. اما با فاصله دو ماه بعد، طبق قرارداد ۱۹۱۵ و تقسیم ایران به منطقه نفوذ میان متفقین، قوای عثمانی^۱ از غرب و سپس روسیه از شمال غرب و قوای انگلستان در جنوب (تنهاتن ناصری ۱۳۸۴: ۵-۳) به خاک ایران وارد شده و بیطرفی را هیچ شمردند.

۴. ورود قوای بیگانه به خاک ایران و مصادره حیوانات بارکش

در شعبان ۱۳۳۳ ق / ژوئیه ۱۹۱۵ پس از یورش گروهی از عشایر تنگستان به یک واحد نظامی بریتانیا، بوشهر به اشغال انگلستان درآمد و کشتی های ایرانی مصادره شد، بلافاصله صدور هر نوع کالای خوراکی همچون غله، گندم و برنج نیز از بوشهر به تنگستان و برازجان ممنوع شد. (ایرجی ۱۳۷۸: ۳۵) یک ماه بعد تمام گاری ها و وسایل حمل و نقل قزوین برای جابجایی دو هزار پیاده نظام روسی و لوازم آنان مصادره شد. فرمانده ژاندارمری قزوین در تاریخ ۷ اوت ۱۹۱۵ چنین گزارش کرد: «...پیاده نظام و سواره نظام (قشون روس) با توپخانه که مہیای حرکت شده بودند قریب دوهزار نفر بوده و برای پیاده نظام تمام گاریهای بار شده و نشده مال التجاره شهر را گرفته بودند.» (قطبی ۱۳۷۰: ۱۷۰)

به این ترتیب حمل و نقل جاده ای قزوین و حمل و نقل دریایی بوشهر توسط روس و انگلیس با فاصله یک ماه به تعطیل کشیده شد. روسیه که شمال غرب را تصرف کرده بود تمام حیوانات بارکش و اسبهای منطقه را برای سربازانش می خواست. معزالدوله حکمران ارومی و مضافات نیز که برای تدارک اسب و یابو و چهارپای بارکش - به هر تعداد - برای قوای روس تحت فشار قرار داشت، فقط امیدوار بود که موفق شود بتواند بهای این چهارپایان را برای صاحبان آن دریافت کند که البته مطابق داده های اسناد - امیدی واهی بود:

قونسولگری دولت بهیه

...دوستدار نیز محض اظهار مساعدت و همراهی قدغن نماید هر قدر مال لازم باشد فراهم نمایند ولی لازم است آن جناب اجل دوستان استظهاری مقدار مال و وجه کرایه هر یک از یابو و الاغ را به ضمیمه مدت آن معین و به دوستدار اطلاع بدهند و علاوه یک نفر را هم به حکومت معرفی بفرمایید که هر قدر یابو و الاغ تهیه شد به همان شخص تسلیم و

تأثیر مصادره شبکه حمل و نقل در شیوع قحطی بزرگ ... (ربابه معتقدی) ۲۷۳

داده شود کرایه محل از او دریافت و ... مال داده شود که در این موقع اسباب .. تعطیل کاروان نیاید. (بیات ۱۳۸۹: ۱۵)

از آنجا که تنها روش حمل و نقل کالا در ایران تا این زمان استفاده از چهارپایان بارکش همچون شتر و الاغ و اسب و قاطر بود، (عیسوی ۱۳۶۲: ۲۹۵) تا پایان تابستان همان سال ویس قونسولگری دولت روس برای جابجایی نظامیان مستقر در خاک ایران به تعداد نامحدودی یابو و الاغ اسب نیاز داشت. بنابر این معزالدوله ناچار حکم و مامور به روستاهای «آنکه، لله لو، قراقوین، قرايفلو، دویرون، لله لوی تراب، عایبلو، کزش، طلاپه، کلوان، قاراق اعلی، منتصرآباد، قراگوز، چونفرالوی سفلی، کریم آباد، صفرکندی، اوصالو، علی لو، آباجالو» فرستاد تا هر قدر مال و مکاری باشد به قونسولگری تقدیم شود. (بیات ۱۳۸۹: ۲۲) در تاریخ ۵ صفر ۱۳۳۴ ق ۲۱ آذر ۱۲۹۴-۱۳ دسامبر ۱۹۱۵ تجار فارس نیز در تلگرافی به وزارت داخله از انسداد و ناامنی راههای جنوب و نبودن امکان جابجایی مال التجاره شکایت کردند. (روزنامه رعد ۱۳۳۴: ۱) در پی آن تا تاریخ ۱۴ دی ۱۲۹۴/ ۵ ژانویه ۱۹۱۶ قوای روس به قم و کاشان وارد شده بودند و به این ترتیب تمام جنوب تقریباً در اختیار قوای انگلیسی بود. به این ترتیب شهر قم هدف بعدی بود که دستور مصادره شترها و چهارپایان باربر و تمام گاریها و درشکه های آن به قراقان مامور و ارسال آنان برای نیروهای متفقین در عراق صادر شد. (روزنامه ایران ۱۳۳۵ ق: ۲) به همین ترتیب شاهد هستیم که با ورود قوای نظامی بیگانه به هر ایالت و منطقه اول منابع غذایی با افزایش قیمت مواجه شده، سپس حیوانات بارکش و وسایل حمل و نقل توقیف و مصادره شده و به خدمت بیگانگان درآمده و ارتباط آن ولایت و ایالت با دیگر نقاط قطع می شد. مرحله بعدی فراگیری قحطی بی امان بود. بی آنکه امکان دریافت کمکی از همسایگان داشته باشند. چرا که گاری و چهارچرخ و اسب و قاطری دیگر در اختیار نداشتند.

سربازان روس از حمل بار آذوقه و حتی پنبه قم به همدان نیز ممانعت کردند با تاکید بر اینکه ژنرال باراتف^۲ اعلام داشته بعد از این هرباری به مقصد همدان و کرمانشاه توقیف خواهد شد. (روزنامه ایران ۱۳۳۵ ق: ۲) پس از آن در تاریخ ۱۰ ربیع الاول ۱۳۳۴/ ۲۵ دی ۱۲۹۴-۱۶ ژانویه ۱۹۱۶ معزالدوله حکمران ارومی و مضافات به ولیعهد نوشت:

نظامیان (روس) هر کجا اسب و قاطر و الاغ می بینند عفا می گیرند. در این دو سه روز عده زیادی حیوان از اهالی شهر و دهاتیان بیچاره و بی نوا گرفته اند. از قرار مسموع به دهات اطراف نیز مامور فرستاده اند که اسب و الاغ تهیه نمایند. چندی قبل مقداری جو که برای علیق اسبها اتیاع شده بود از اصطبل برده بودند. هر چه در این باب اظهار نموده است

بلا نتیجه مانده است با این ترتیب ناگوار غلام بی مقدار متحیر است مآل روزگار اهالی چه خواهد بود ... (بیات ۱۳۸۹: ۱۵۰)

در چهارم اسفند ۱۲۹۴ / ۲۴ فوریه ۱۹۱۶ قوای روس وارد کرمانشاهان شد و با فاصله چند روز در تاریخ ۱۱ اسفند همان سال / اول مارس ۱۹۱۷ نظامیان انگلستان در جنوب ایران قوای نظامی مشهور به « پلیس جنوب » را تاسیس کردند. مطابق گزارش معاون کنسولگری روسی در کرج به تاریخ ۱۰ شعبان ۱۳۳۵ / ۱۱ خرداد ۱۲۹۶ - ۱ ژوئن ۱۹۱۷ پس از شهر قم، کرج نیز از موهبت بی نصیب نماند و مجبور به تحویل شترها و اسبها و الاغهای دهات اطراف به سربازان قوای روس شد:

...یک نفر صاحب منصب یک معاون و سی سرباز (روس) برای فراهم نمودن سه هزار و سیصد شتر و قاطر و الاغ چارواداری بکرج آمدند، میخواستند مداخله نموده سرباز به دهات فرستاده حاضر نمایند. چون اسباب زحمت فوق العاده می شد چاکر به عهده گرفتم در مدت معین تهیه کرده بتدریج تحویل دهم. به این جهت غلامهای خود را برای فراهم نمودن شتر و قاطر و الاغ چارواداری بدهات اطراف فرستادیم، (قطبی، ۱۳۷۰: ۲۴۵)

حتی سی و چهار بار محموله ی پنبه که (از قم) به همدان حمل می شد، نیز از سوی نظامیان روس از بین راه برگردانده شد. زیرا بنا به حکم ژنرال باراتوف باید هر چه به همدان و کرمانشاه حمل شود توقیف و مصادره گردد:

...بعد ازین هربار متاعی که حمل به این دو نقطه گردد از هر کس و هر چه که باشد ضبط قشون امپراتوری (روس) خواهد گردید. لهذا بر شما لازم است که به تجار و غیره اخطار کنید که به نقاط مزبور باری حمل ننمایند. (روزنامه ایران ۱۳۳۵ق: ۲)

این اوضاع نقاط مختلف ایران در سه سال نخستین جنگ جهانی بود. اگر جایی آرد یا مواد غذایی باقی مانده بود، وسیله یا چهارپایی برای حمل آن یافت نمی شد. قحطی فراگیر شده بود و گرسنگی بیداد می کرد. در تاریخ سوم دی ماه ۱۲۹۶ ش ۱۰ ربیع الاول ۱۳۳۶ق - ۲۴ دسامبر ۱۹۱۷ قیمت گندم طبق مصوبه دولت به خرواری سی و پنج تومان و جو بیست و پنج تومان رسید. (آرشیو ملی : ۲۴۰۰۶۲۴۶۴) و

در جمادی الثانی ۱۳۳۶ ق/ حمل ۱۲۹۷ ش فرودین ۱۲۹۷ - مارس ۱۹۱۸ در ارومیه نظامیان روس و جیلوها^۳ تمام قاطر و اسب و الاغ و حشم مردم را بغارت برده بودند و خانه های روستاییان را در پی علوفه زیر و رو می کردند. (تمدن ۱۳۵۰: ۱۹۹)

تأثیر مصادره شبکه حمل و نقل در شیوع قحطی بزرگ ... (ربابه معتقدی) ۲۷۵

دکان خبازی ها فوق الطاقه ازدحام و اغلب نان به اشخاص عاید نمی شود و بیشتری از اهالی محله حدود کمیسری نمره ۱ دیشب بی نان مانده بودند و آه و ناله می کردند. فی ۲۲ شهر شعبان ۱۳۳۶ ق/ ۱۲ برج جوزا ۱۱ خرداد ۱۲۹۷-۲ ژوئن ۱۹۱۸ (۴۱۱:)

شرکت نفت ایران و انگلیس نیز که در این سالها در مناطق نفتی جنوب به شدت مشغول استخراج و پالایش نفت بود، برای انتقال نفت از چاههای مسجد سلیمان به پالایشگاه آبادان نیاز به کار گذاشتن مقدار بسیار زیادی لوله نفت داشت که باید بوسیله قاطرها حمل و توسط کارگران کار گذاشته میشد. بنابر این قاطرهای ایالت اصفهان به دفعات از سوی ان شرکت در دسته های صدتایی تا نهصدتایی به مناطق نفتی منتقل شد. (Lockhart, 1938: ۲۶۴) بر اساس گزارشی از کالدول سفیر ایالات متحده آمریکا در اوت ۱۹۱۷/پلیس جنوب بر ناوگان حمل و نقل بندرعباس و بنادر جنوب برای خدمت رسانی به قوای نظامی انگلستان بطور کامل سیطره یافته بود، در حمل محموله مواد غذایی ایالات متحده آمریکا مداخله و کارشکنی می کرد. (مجد ۱۴۰۰: ۱۵۳) قحطی و کمبود آذوقه در ایالت فارس به حضور نیروهای نظامی بیگانه نسبت داده می شد. آذوقه مورد نیاز انگلیسی ها به اندازه ای بود که موجب کمبودهای جدی در فارس شده بود. در پاسخ به تبلیغات ضد انگلیسی، کنسول انگلیس در اعلامیه ای گوشزد کرد که پلیس جنوب هر آذوقه ای خریده، بهای آن را پرداخته و در اعتراض به اشکال تراشی مخالفین در خودداری از فروش آذوقه به انگلیسی ها تهدید کرد که در صورت لزوم به زور آن را تهیه خواهند کرد. (ایرجی ۱۳۷۸: ۷۷)

تا سال بعد (جمادی الثانی /مارس ۱۹۱۸) دیگر طاقتی برای اهالی فارس نمانده بود و تنها امیدشان به نقل شایعاتی بود که آنان را دلخوش داشت. مردم و بویژه قاطرچیان و شترداران شیراز امیدوار بودند که ناصردیوان و دشتستانی ها و خوانین عشایر فارس با همراهی صولت الدوله به شیراز حمله کنند و انگلیسی ها را بیرون رانده و انبارهای آذوقه را بروی مردم باز کنند. (اتحادیه، پیرا و روحی ۱۳۹۳: ۲۴۵) اتحاد سران عشایر و دشتستانی ها به نتیجه نرسید و شترداران و قاطرچیان مال باخته که حیوانات بارکش خود را در مصادره دیدند به تحصن در شاهچراغ نشستند تا حکومت و قوای انگلیس و پلیس جنوب را تحت فشار بگذارند. گزارشی مخفی از شیراز در تاریخ ۷ رجب ۱۳۳۶ ق/ ۱۸ آوریل ۱۹۱۸ حاکی ازین بود که:

حضرات شتردار معیاری در بقعه متبرکه شاه چراغ متحصن شده اند و از قراری که اظهار می نمایند گویا اداره اس، پی، آر شترهای آنان را از برای حمل جنس گرفته اند. لاکن زیاد سر و صدای آنان بلند است و قریب پانصد نفری جمعیت هم از اهل شهر دور آنها جمع

شده اند، این مساله جلوگیری لازم دارد، چونکه زیاد ازدحام دور آنهاست شاید خدای
نخواستہ اسباب زحمتی فراهم شود که جلوگیری از آنها ممکن نشود. (اتحادیه، پیرا و
روحي ۱۳۹۳: ۲۸۹)

روز بعد ۸ رجب ۱۳۳۶ / ۲۹ فرودین ۱۲۹۷ / ۱۹ آوریل ۱۹۱۸ پاسخ ژنرال ساکس به
درخواست تحصن کنندگان و بازگرداندن شترهای آنان منفي بود. (اتحادیه، پیرا و روحي ۱۳۹۳:
۲۹۱) مطابق راپورت مخفي کميسري:

امروز صبح سيصد و چهل و شش نفر شتر و ششصد و شانزده راس قاطر و سيصد و بيست
و پنج راس الاغ با قريب پنجاه نفر هندی و چهل ژاندارم سوار به طرف نيريز رفتند.
...قاطرچی ها برگشتند به شهر، آنها هم مالها را بردند. (اتحادیه، پیرا و روحي ۱۳۹۳: ۲۹۴)

اما داستان مصادره حيوانات بارکش و اسب و شتر به قواي انگليس و روس و قزوين و
سلطان آباد و ايالت فارس و شهر شيراز ختم نشد، بلکه دو هفته بعد شترداران تاج احمدلو در
تلگرافي از تبريز به تهران به توسط هيأت تجار تبريز شکايت کردند که

نزدیک دوهزار نفر شتر آنان را قشون عثمانی ضبط کرده و بعد از مدتی یک دهم شترها هم
برنگشته، آنچه هم برگشته تماما شکسته و لاغر و ازکار افتاده اند. شترداران مزبور قريب
سی هزار تومان متضرر و بالمره از پا افتاده اند ۲۶ رجب ۱۳۳۶ ق / ۹ ثور ۱۲۹۸ (آرشیو
ملی: ۲۹۰۰۰۵۴۷۱)

۱.۴ نقشه و جدول توقیف حیوانات بارکش و وسایل حمل و نقل توسط قوای بیگانه

تلاش شده است تا نتایج مطالعه بر اساس داده های اسنادی منتشر شده یا منتشر نشده مرتبط با
موضوع مورد نظر در سالهای جنگ جهانی اول از ۱۹۱۴ تا ۱۹۱۸ در جدول زیر نشان داده
شود. از آنجا که مصادره سرویس های حمل و نقل بر اساس توالی تاریخی چیده شده است
مورد توجه این پژوهش قرار گرفته است، رفتار قوای نظامی مصادره کننده فارغ از اینکه کدام
یک از کشورهای روس – انگلیس یا عثمانی باشند، نیز در این داده ها مورد توجه قرار گرفته
است. در این جدول به روشنی دیده می شود که تنها قاطران و شتران مورد مصادره قرار نگرفته
اند بلکه گاریها و درشکه ها و فرغونها نیز توقیف شده و حتی یونجه و علوفه ی خوراک
چهارپایان نیز به غارت رفته است. همچنین مال التجاره هایی که به نگاه نیروهای بیگانه حمل
انها ضروری تشخیص داده نشده همچون پنبه و ... نیز اجازه حمل نیافته اند.

تأثیر مصادره شبکه حمل و نقل در شیوع قحطی بزرگ ... (ربابه معتقدی) ۲۷۷

مطابق جدول زیر و بر اساس داده های اسناد آرشیوی روستاها و شهرهایی که در طول جنگ به تصرف قوای بیگانه در آمده و ارزاق و احشام آنها مصادر شده بر روی نقشه ای که برای تفکیک ایران به سه قسمت در قرارداد ۱۹۰۷ رسم شده، نشان گذاری شده است تا روشتر بتوان همبستگی این دو پدیده را ترسیم کرد. .

جدول زمانی توقیف و مصادره چهارپایان بارکش ایالات مختلف از آغاز جنگ جهانی اول تا پایان توسط قوای بیگانه براساس اسناد آرشیو ملی ایران

	موضوع	شهر-ایالت	تاریخ ق	تاریخ ش	تاریخ م
انگلیس	اشغال بوشهر و مصادره کشتی های ایران توسط قوای انگلیس	بوشهر	شعبان ۱۳۳۳ق	تیر ۱۲۹۴	ژوئیه ۱۹۱۵
روس	توقیف تمام گاریهای قزوین برای پیاده نظام قشون روس	قزوین	۲۶ رمضان ۱۳۳۳ق	۱۵ مرداد ۱۲۹۴	۷ اوت ۱۹۱۵
روس	توقیف همه اسب و الاغ روستاهای الله لو، قراقوین، قراقلو، دویرون، الله لوی تراب، عایلو، کزش، طلائی، کلوان، قاراق اعلی، منتصرآباد، قراگوز، چونفرالوی سفلی، کریم آباد، صفرکندی، اوصالو، علی لو، آباچالو	آذربایجان	۲۵ شوال ۱۳۳۳	۱۳ شهریور ۱۲۹۴	۵ سپتامبر ۱۹۱۵
روس	تقاضای حاکم ارومیه مبنی بر پرداخت بهای اسب و الاغ دریافتی از مردم	ارومیه	۳ ذی قعدة ۱۳۳۳	۲۰ شهریور ۱۲۹۴	۱۲ - سپتامبر ۱۹۱۵
روس	جمعآوری هر تعداد اسب و الاغ و یابو از اطراف ارومیه برای قوای روس	ارومیه	۱۷ ذی قعدة ۱۳۳۳	۳ مهر ۱۲۹۴ -	۲۶ سپتامبر ۱۹۱۵
انگلیس	خرید تمام قاطرهای ایالت اصفهان برای شرکت نفت ایران و انگلیس	اصفهان	۱۳۳۳	۱۲۹۴	۱۹۱۵
انگلیس	بسته شدن راهها و ناامنی راههای جنوب. عدم امکان جابجایی مال التجاره	جنوب	۵ صفر ۱۳۳۴	۲۱ آذر ۱۲۹۴	۱۳ دسامبر ۱۹۱۵
روس	توقیف اسب و قاطر و الاغ اهالی آذربایجان توسط قوای روس	آذربایجان	۱۰ ربیع الاول ۱۳۳۴	۲۵ دی ۱۲۹۴ -	۱۶ ژانویه ۱۹۱۶
انگلیس	جمعآوری شتر و چهارپایان باربر و گاری ها از قم برای متفقین در عراق	قم	اول صفر ۱۳۳۵ق	۶ آذر ۱۲۹۵	۲۷ نوامبر ۱۹۱۶
	استخدام دلال های شهری و کتراتچی برای شناسایی شترداران و مصادره شترها و حیوانات بارکش	-----	۲۳ محرم ۱۳۳۵ق	۲۸ آبان ۱۲۹۵	۱۹ نوامبر ۱۹۱۶
روس	توقیف بار پنبه قم به همدان توسط قوای روس	قم-همدان	۱۰ ربیع الاول ۱۳۳۵ق	۱۴ دی ۱۲۹۵	۵ ۱۹۱۷ ژانویه
روس	مصادره ۱۰۰۰ شتر حامل آرد دولتی از قزوین به تهران توسط نظامیان روس	قزوین-تهران	اول شعبان ۱۳۳۵	۲ خرداد ۱۲۹۶	۲۳ مه ۱۹۱۷

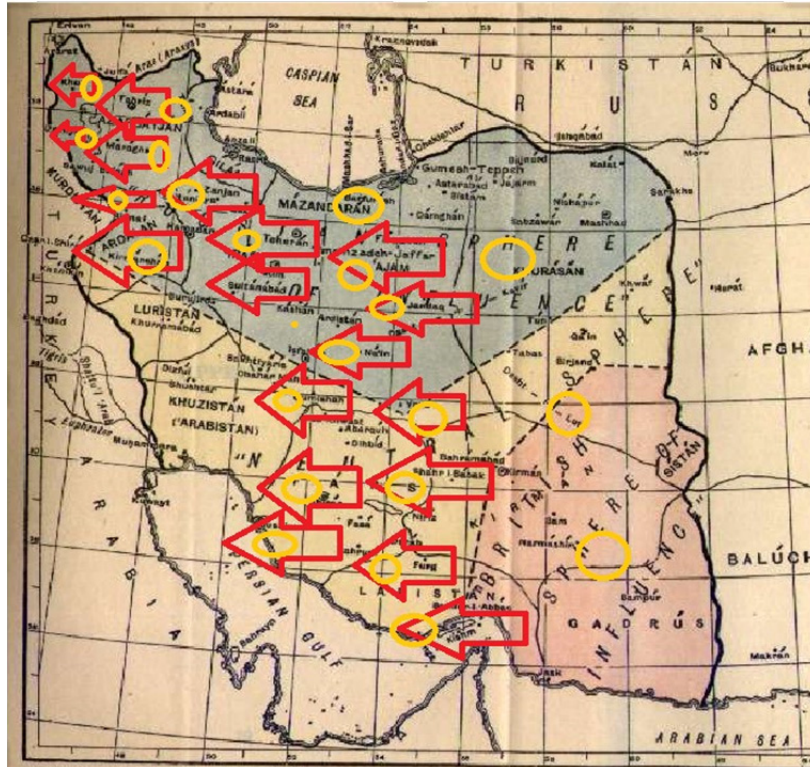
۲۷۸ جستارهای تاریخی، سال ۱۵، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۳

	موضوع	شهر-ایالت	تاریخ ق	تاریخ ش	تاریخ م
روس	گروکشی بار مواد غذایی دولتی در قزوین توسط ژنرال فسنکو در ازای گرفتن مواد غذایی دولتی در همدان و کرمانشاهان و...	همدان- کرمانشاهان	۳ شعبان ۱۳۳۵ق	۴ خرداد ۱۲۹۶	۲۵ مه ۱۹۱۷
روس	تقاضای وزارت مالیه از ژنرال فسنکو روس مینی بر واگذاری ۱۰۰۰ شتر در قزوین برای حمل غله دولتی به تهران	تهران- قزوین	۳ شعبان ۱۳۳۵	۴ خرداد ۱۲۹۶	۲۵ مه ۱۹۱۷
روس	۳۳۰۰ شتر- قاطر و الاغ از کرج توسط قوای روس	کرج	۱۰ شعبان ۱۳۳۵	۱۱ خرداد ۱۲۹۶-	۱ ژوئن ۱۹۱۷
روس	قبول تهیه ۵۰۰۰ شتر از قزوین و خمسه برای قوای روس	قزوین - خمسه	۱۳۳۵	۱۲۹۶	۱۹۱۷
روس	مصادره گاریها و وسایل حمل و نقل توسط قوای روس در قزوین و دیگر شهرها	قزوین	۱۳ شعبان ۱۳۳۵ق	۱۴ خرداد ۱۲۹۶	۴ ژوئن ۱۹۱۷
روس	توقیف ۱۹۴ شتر حامل غله دولتی توسط قوای روس در کرج	کرج	۲۱ شعبان ۱۳۳۵ق	۲۲ خرداد ۱۲۹۶	۱۲ ژوئن ۱۹۱۷
روس	مصادره گاری دوچرخه فرعون درشکه و کالسکه توسط قوای روس	زنجان	۲۵ شعبان ۱۳۳۵	۲۶ خرداد ۱۲۹۶	۱۶ ژوئن ۱۹۱۷
روس	اظهار بی اطلاعی ژنرال فسنکو از توقیف ۱۵۰۰ شتر توسط قوای روس	-	۲۷ شعبان ۱۳۳۵ق	۲۸ خرداد ۱۲۹۶	۱۸ ژوئن ۱۹۱۷
روس	توقیف شترها و گاریها در شهریار و فشافویه تهران توسط عوامل روس	شهریار- فشافویه	۶ رمضان ۱۳۳۵ق	۵ تیر ۱۲۹۶	۲۶ ژوئن ۱۹۱۷
روس	توقیف شترهای حامل غله دولتی توسط قوای روس در رباط کریم	رباط کریم	۲۷ رمضان ۱۳۳۵	۲۶ تیر ۱۲۹۶	۱۷ جولای ۱۹۱۷
روس	توقیف همه وسایل حمل و نقل و گاری و درشکه و شتر در قزوین توسط قوای روس	قزوین	۹ شوال ۱۳۳۵ق	۷ مرداد ۱۲۹۶	۲۹ جولای ۱۹۱۷
روس	مصادره اموال و اسب و الاغ مردم گروس توسط قوای روس	گروس	۱۵ شوال ۱۳۳۵	۱۳ مرداد ۱۲۹۶	۴ آگوست ۱۹۱۷
انگلیس	گزارش کالدول امریکایی از سیطره پلیس جنوب بر ناوگان حمل و نقل بندرعباس و بنادر جنوب برای خدمت رسانی به قوای نظامی انگلستان	بنادر جنوب	شوال ۱۳۳۵	مرداد ۱۲۹۶	آگوست ۱۹۱۷
روس	تاکید بر تعهد دولت ایران مبنی بر تامین ۱۰۰۰ شتر از قزوین برای قوای روس	قزوین	۲۸ شوال ۱۳۳۵	۲۶ مرداد ۱۲۹۶	۱۷ آگوست ۱۹۱۷
	گندم خرواری ۳۵ تومان جو خرواری ۲۵ تومان	---	۱۰ ربیع ا. ۱۳۳۶ق	۳ دی ۱۲۹۶	۲۴ دسامبر ۱۹۱۷
روس	غارت قاطر و اسب و الاغ و احشام در ارومیه توسط قوای روس	ارومیه	ج. ا. ۱۳۳۶ق	فرودین ۱۲۹۷	مارس ۱۹۱۸
انگلیس	تحصن شترداران معیاری در شاه چراغ به دلیل توقیف شترهای آنان توسط پلیس جنوب.	شیراز	۷ رجب ۱۳۳۶	۲۸ فرودین ۱۲۹۷	۱۸ آوریل ۱۹۱۸

تأثیر مصادره شبکه حمل و نقل در شیوع قحطی بزرگ ... (ربابه معتقدی) ۲۷۹

	موضوع	شهر- ایالت	تاریخ ق	تاریخ ش	تاریخ م
انگلیس	مخالفت ژنرال ساسکس با بازگرداندن شترهای شترداران فارس	فارس - شیراز	۸ رجب ۱۳۳۶	۲۹ فرودین ۱۲۹۷ -	۱۹ آوریل ۱۹۱۸
انگلیس	تعداد ۳۴۶ شتر ۶۱۶ قاطر ۳۲۵ لاغ توسط انگلیس در شیراز توقیف و روانه تبریز شد	شیراز - تبریز	۸ شهر رجب ۱۳۳۶	۲۹ فرودین ۱۲۹۷	۱۹ آوریل ۱۹۱۸
عثمانی	شکایت شترداران تبریز از قوای عثمانی به دلیل توقیف ۲۰۰۰ شتر	تبریز	۲۶ رجب ۱۳۳۶	۱۶ اردیبهشت ۱۲۹۷	۷ مه ۱۹۱۸ -
روس	شکایت ایل شاهسون بغدادی از قشون روس در توقیف شترهای آنان	تبریز	۱۳ محرم ۱۳۳۷	۲۶ مهر ۱۲۹۷	۱۹ اکتبر ۱۹۱۸

با نگاهی به نقشه زیر هم زمانی و هم مکانی تقریبی مناطقی که قوای بیگانه روس، انگلیس و عثمانی تحت اشغال خود در آورده اند و سپس به مصادره وسایل حمل و نقل از جمله گاری و درشکه و اسب و قاطر و شتر دست زده اند - با شایع شدن قحطی را می توان مشاهده کرد. بر اساس این نقشه که با تکیه بر مستندات جدول شماره یک پیوست و مبتنی بر اساس اسناد آرشیوی ترسیم شده است به روشنی می توان دریافت که میان بروز گرسنگی و قحطی با توقیف شبکه حمل و نقل بی تردید ارتباط وجود داشته است.



نقشه تقسیم ایران براساس قرارداد ۱۹۰۷
 فلش قرمز: محل توقیف و مصادره چهارپایان بارکش
 دایره زرد: محل مشاهده قحطی
 براساس داده‌های اسناد آرشیو ملی برگرفته از جدول پیوست

۵. نتیجه‌گیری

در طول تاریخ ناتوانی حکومتها در تامین زیرساختهای حمل و نقل یکی از دلایل مهم گرسنگی در جهان بوده است. هزینه بالای حمل مواد غذایی، تاخیرهای طولانی و زیانها و صدمات وارده به محصولات فسادپذیر از جمله موانع افزایش غذا در دنیا ست. در ایران نیز راهها و وسایل حمل و نقل که پیش از جنگ هم نابسامان بود، با شروع جنگ بدتر نیز شد. در طول سالهای جنگ جهانی اول تقریباً تمام ایالات و ولایاتی که به شکلی با قوای نظامی بیگانه ارتباط یافتند متفقین یا متحدین از رنج و آسیب گرسنگی و سربازگیری و ناامنی گریزی نداشتند. انگلستان و روسیه منابع غذایی و وسایل حمل و نقل را به نفع سربازان خود مصادره می کردند

و نسبت به آنچه در اثر این اقدام بر سر مردم می آمد بی تفاوت بودند. با مختل شدن شبکه حمل و نقل در هر ایالت و منطقه ای، همچون فرو افتادن مهره های دومینو، بلافاصله گرسنگی و قحطی در آن منطقه فراگیر و ماندگار می شد. بی آنکه امکان کمک گرفتن از ایالات همسایه برایشان مانده باشد چرا که پیش از بردن آذوقه و مواد غذایی - کمترین وسایل حمل و نقل، حتی گاری ها و فرغون ها و دوچرخه های باربر نیز توقیف شده و به تصرف قوای بیگانه در آمده بود. در واقع اهالی شهرها و روستاهایی که در مسیر حرکت قوای نظامی بیگانه بودند، در محل زندگی خود بی آذوقه و راه فرار و بی امکان تهیه مواد غذایی به اسارت گرفته می شدند.

در قحطی های معمول، بعنوان یک راهکار برای کنترل نوسانات قیمت ارزاق بازار عرضه از سوی دولت کنترل می شد. به این ترتیب که هنگامی که با کمبود مواد غذایی قیمتها افزایش می یافت و بیم قحطی می رفت، دولت و نظام حاکم مداخله کرده و با حمل مواد غذایی از نقاط دیگر به هیجان مردم و بازار پاسخ داده با اشباع بازار، قیمت تحت کنترل قرار می گرفت. به این ترتیب هنگام بروز قحطی باید به سرعت آذوقه مورد نیاز از ولایات دیگر حمل می شد، زیرا در غیر این صورت فاجعه عمیقتر می شد. اما در سالهای جنگ جهانی این راهکار عملی نشد. اینکه دلایل بروز و شیوع قحطی در نقاط مختلف چه بود و چقدر به حضور بیگانگان در خاک ایران مربوط بود یک سوی ماجرا بود و اینکه چه تلاشی برای مقابله با قحطی شد و حکومت و رجال حکومتی چه امکاناتی برای جلوگیری از اشاعه قحطی داشتند سوی دیگر ماجراست.

اینکه بعنوان پژوهشگر تاریخ همچنان به تکرار حکایت قحطی سالهای جنگ جهانی اول مشغول باشیم و به کمبود مواد غذایی و ملخ خواری و احتکار و داستان نابرابری عرضه و تقاضا پردازیم بی آنکه به نقش بیگانگان در مختل کردن شبکه حمل و نقل و راهها و ناامنی و بیماریهای واگیر توجهی کنیم، بنوعی کوچک انگاشتن و تقلیل موضوع کشته شدگانی است که نه دولتمردان و حکومت مرکزی ضعیف روزگار جنگ جهانی از حقشان دفاع کردند و نه سالهای بعد مجلس و دولتهای بعدی دغدغه بشمار آوردن و بیادآوردن آنها را داشتند. در ارزیابی تلفات جمعیت ایران طبق اسناد بحران ۱۲۹۶-۱۲۹۸ باید اعتراف کرد که تا کنون آمار مشخصی از تلفات این فاجعه بدست نیامده است. ضروری ست پژوهشگران به عنوان یک کار تیمی و گسترده آمار تلفات و فشار اقتصادی که بر مردم رفته را، از دل اسناد بیرون بکشند و بر این واقعیت تلخ و غمبار نوری بیفکنند.

پی‌نوشت‌ها

۱. عثمانی اگر چه در شمار متفقین نبود اما به بهانه مقابله با متفقین خود را صاحب حق می‌دانست که به ایران حمله کند تا در خاک ایران با دشمنانش (روسیه و انگلستان) روبرو شود.
۲. باراتوف فرمانده نیروهای روسی بود که در محرم ۱۳۳۴ ق بخشی از قوایش را به سوی همدان و کرمانشاه اعزام کرد و بخش دیگری را به سمت قم و اصفهان فرستاد و در تصرف هر دو منطقه نیز موفق عمل کرد. در عرض چند ماه به ترتیب قم و اصفهان و همدان و سلطان آباد و کرمانشاه به دست نیروهای روسی افتاد. رک: کاوه بیات: ایران و جنگ جهانی اول. انتشارات سازمان اسناد و کتابخانه ملی ج.ا. ۱۳۸۱. مقدمه (چهارده).
۳. آشوریان مقیم عثمانی که توسط روسیه تجهیز شدند.

کتاب‌نامه

کتابها و مقالات

- اتحادیه، منصوره، سعاد پیرا و سعید روحی (۱۳۹۳) زیر پوست شهر: راپورت های نظمیه شیراز منتخبی از اسناد و مدارک عبدالحسین میرزا فرمانفرما از حکومت فارس. تهران: نشر تاریخ ایران.
- ایرجی، ناصر (۱۳۷۸) ایل قشقایی در جنگ جهانی اول. تهران: انتشارات شیرازه.
- بیات، کاوه (۱۳۸۱) ایران و جنگ جهانی اول. تهران: انتشارات سازمان اسناد و کتابخانه ملی.
- بیات، کاوه (۱۳۸۹) اسناد و مکاتبات محمداصادق میرزا معزالدوله از حکومت ارومیه شوال ۱۳۳۳ تا ربیع الاول ۱۳۳۴ ه. ق. تهران: نشر فرزاد روز.
- تمدن، محمد (۱۳۵۰) اوضاع ایران در جنگ اول یا تاریخ رضاییه، تهران: انتشارات کتابفروشی اسلامیه.
- تنهاتن ناصری، ایرج (۱۳۸۴) «سیاست انگلیس در قرارداد ۱۹۱۵ م با روسیه درباره ایران» فصلنامه مسکویه، زمستان ۱۳۸۴ - پیش شماره ۱
- دهقان شبانی، زهرا و دیگران (۱۳۹۹): تاثیر افزایش قیمت حمل و نقل بر شاخص قیمت بخش های مختلف اقتصادی در ایران. فصلنامه علمی پژوهشنامه حمل و نقل، سال هفدهم دوره چهارم، ش ۶۵ زمستان ۱۳۹۹.
- سپهر، احمدعلی (۱۳۳۶) ایران در جنگ بزرگ: ۱۹۱۸-۱۹۱۴، ج ۱، تهران.
- صوفی، علیرضا و غفوری، شهرام (۱۳۹۶) «علل و پیامدهای قحطی ناشی از جنگ جهانی اول در همدان» تحقیقات تاریخ اجتماعی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی. سال هفتم. ش دوم. پاییز ۱۳۹۶.
- عیسوی، چارلز (۱۳۶۲) تاریخ اقتصادی ایران دوره قاجار. ترجمه یعقوب آژند. تهران: نشر گستره.

تأثیر مصادره شبکه حمل و نقل در شیوع قحطی بزرگ ... (ربابه معتقدی) ۲۸۳

فلور، ویلم، جستارهایی از تاریخ اجتماعی ایران در عصر قاجار، ج ۲، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران: توس، ۱۳۶۵ش.

قطبی، بهروز (۱۳۷۰) اسناد جنگ اول جهانی در ایران. تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

مجد، محمدقلی (۱۴۰۰) قحطی بزرگ. مترجم محمد کریمی. تهران: انتشارات مطالعات سیاسی. معتقدی، ربابه - محمدمیر شیخ نوری، تورج اتابکی (۱۳۹۲) صنعت نفت و تحول جمعیتی و شغلی در مناطق نفتی. تحقیقات تاریخ اجتماعی. ش ۲، دوره ۳.

معتقدی، ربابه (۱۳۹۸) نفت و زندگی. تهران: اداره کل روابط عمومی وزارت نفت. ملک‌زاده، الهام (۱۴۰۰) قحطی شمال خراسان طی جنگ جهانی اول به روایت اسناد منتشرنشده آرشیو ملی ایران. فصلنامه علمی مطالعات فرهنگی - اجتماعی خراسان. سال یازدهم ش چهارم. تابستان ۱۴۰۰. ملک‌زاده، الهام (۱۴۰۰)، قحطی شمال خراسان طی جنگ جهانی اول به روایت اسناد منتشرنشده آرشیو ملی ایران. فصلنامه علمی مطالعات فرهنگی - اجتماعی خراسان. سال یازدهم ش چهارم. تابستان ۱۴۰۰. منصوری، فریبرز و علی صوفی، علیرضا و دهنوی، نظامعلی (۱۴۰۰) «علل و پیامدهای قحطی کرمانشاهان در جنگ جهانی اول» مطالعات تاریخی جنگ، نشریه علمی. دوره پنجم. شماره دوم پیاپی ۱۶. تابستان ۱۴۰۰.

میروشنیکف، ل. ی (۱۳۴۴) ایران در جنگ جهانی اول. ترجمه ع دخیانی. تهران: امیرکبیر..

اسناد آرشیوی

سازمان اسناد و کتابخانه ملی: ۲۴۰۶۲۴۶۴

سازمان اسناد و کتابخانه ملی: ۲۴۰۰۹۸۹۴

سازمان اسناد و کتابخانه ملی: ۲۹۰۰۵۴۷۱

سازمان اسناد و کتابخانه ملی: ۲۴۰۱۸۲۷۹

سازمان اسناد و کتابخانه ملی: ۲۹۳۰۳۸۲۸

سازمان اسناد و کتابخانه ملی: ۲۴۰۰۱۴۹۳

سازمان اسناد و کتابخانه ملی: ۲۴۰۰۳۹۲۰

سازمان اسناد و کتابخانه ملی: ۲۹۳۰۳۳۷۹

اسناد وزارت امور خارجه: GH1333-58-4-93-۲۵۴-۴-۵۸

اسناد وزارت امور خارجه: GH1333-58-4-93

۲۸۴ جستارهای تاریخی، سال ۱۵، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۳

مطبوعات

روزنامه ایران . دوشنبه اول صفر ۱۳۳۵ق. ۴ قوس ۱۲۹۵. ۲۷ نوامبر ۱۹۱۶. ش ۱۰. ص ۲- ۶ آذر ۱۲۹۵
روزنامه ایران. ش ۱۰/ ۲۶ ربیع الاول ۱۳۳۵ق/ ۱۹۱۶ ۵ ژانویه ص ۲- ۱۴ دی ۱۲۹۵
روزنامه رعد. تاریخ ۵ صفر ۱۳۳۴. ۱۳ دسامبر ۱۹۱۵. ش ۱۶۰.
روزنامه رعد. تاریخ اول ذیحجه ۱۳۳۷ق. ۲۸ آگوست ۱۹۱۹. ۵ شهریور ۱۲۹۸. ش ۱۱۸.

Atabaki, T., & Ehsani, K. (2014). Oil and Beyond Expanding British Imperial Aspirations, Emerging Oil Capitalism, and the Challenge of Social Questions in the First World War. In H. Bley, & A. Kremers (Eds.), *The World During the First World war* (pp. 261-287). Klartext.

Lockhart, Laurenc: 1938, *The Record of the ANGLO- IRANIAN OIL CO., LTD. Vol. 1 (1901- 1918)* Britannic House, Londone, E.C.2