

بخش دهم

در باره سرزمین ترکمنان و حمله روس‌ها به آسیای مرکزی

اجازه می‌خواهم قدری در مورد اتفاقات مهمی که در ۲۰ سال اخیر در این منطقه به وقوع پیوسته مطالبی را بازگو نمایم.

آنهایی که ۲۵ سال پیش سفرنامه و امبری^۱ را به نام "سفر در آسیای مرکزی، از تهران از طریق کویر ترکمنستان در سواحل دریای مازندران تا خیره، بخارا و سمرقند، ۱۸۶۳ میلادی" خوانده باشند، باور نمی‌کنند که این سرزمین بی‌آب و علف، بیابان‌های بی‌انتهای و قبایل وحشی ساکن آن که وی از آنها یاد می‌کند با این سرعت بوسیله راه‌آهن به هم مربوط شده، اهالی ترکمن جنگجوی آن اسکان یافته و شهرهائی با هتل‌ها، کافه رستوران‌های اروپائی، موسیقی نظامی و راه‌های کالسکرو ایجاد گشته باشد. تصور آنکه حمله روس‌ها به فراسوی کاسپین و سرکوب قبایل وحشی آن منطقه، باعث تغییرات اجتماعی و شکوفائی اقتصادی شهرهای این نواحی شده، بسیار مشکل است. تمامی سیاستمداران و فرماندهان نظامی هم عقیده می‌باشند که این حمله برای پیشرفت منطقه بسیار ضروری بود.

در سال ۱۸۶۴ میلادی جنگ‌های ۳۰۰ ساله قفقاز، ارمنستان و شمال ایران پایان یافته و میدان نبرد به ساحل دیگر دریای مازندران منتقل شده بود. قرقیزها، ترکمنان و سایر قبایل شرق دریای مازندران در همسایگی روسیه، سالیان سال به برده‌داری و تجارت برده مشغول بودند. برای پایان دادن به این عمل غیرانسانی، روس‌ها حملاتی را آغاز کردند و تمامی قبایل سواحل شرقی دریای مازندران را یکی پس از دیگری سر جای خود نشانده و مرزهای کشور خود را گسترش دادند.

هر قدمی که روس‌ها به پیش می‌گذاشتند ولو یک پیروزی کوچک، باعث نگرانی انگلیسی‌ها شده و آنها را به عکس‌العمل وادار می‌کرد. ترس دولت انگلیس از نزدیک شدن روس‌ها به نواحی هند که نگین آسیا خوانده می‌شود، کاملاً آشکار بود. وحشت دولت انگلیس با هر قدم پیشرفت قوای روس صد چندان می‌شد. روزنامه‌های لندن مقالات شدیدی علیه روس‌ها نوشته و در انگلستان جزوات و کتاب‌هایی در این مورد به چاپ می‌رسید.

اگرچه افسران قدرتمند روسی هزاران اندیشه در سر داشتند اما دو تزار آخر روسیه، کنجکاو و یا تمایلی برای رسیدن به آب‌های گرم اقیانوس هند در همسایگی انگلیسی‌ها

۱. Vambéry آرمین و امبری، تولد ۱۹ مارس ۱۸۳۲، درگذشت ۱۵ سپتامبر ۱۹۱۳ م، شرق‌شناس مجار، او در سال ۱۸۶۱ ملبس به لباس درویشی و به نام رشید افندی از طریق ترابوزان به تهران سفر کرد و از شهرهای مرکزی ایران دیدن نمود. هنگام مراجعت از آسیای مرکزی از هرات و تهران عبور کرد و بالاخره در ماه مارس سال ۱۸۶۴ م به قسطنطنیه مراجعت نمود. اندیشه پان ترکیسم یعنی متحد نمودن سرزمین‌هایی که زبان ساکنان آنها ریشه در زبان آلتائی دارد، نخستین بار از سوی او در دهه ۱۸۶۰ م مطرح گشت.

از خود نشان نمی‌دادند. هدف آنها فقط سرکوبی و تحت‌اختیار قرار دادن اقوام ترکستان بود. با در اختیار داشتن افسرانی چون چرنیایف^۱، کوفمن^۲ و اسکوبلوف، روس‌ها برای بدست آوردن تمامی نواحی قفقاز در غرب و ترکستان در شرق دریای مازندران، بر آن شدند تا این مناطق را توسط راه‌هایی به هم مربوط کنند. در ابتدا آنها در صدد بودند ترکستان را به نواحی اروپائی مرتبط سازند. از این‌جهت در ماه مه ۱۸۸۰ میلادی یک مسیر ۲ هزار ورستی از اورنبورگ^۳ تا تاشکند را از چند مسیر ممکن بین اورنبورگ و دهانه رود سیر دریا^۴ تحت نظر مهندس فنلاندی کارل فن‌شولتز برای احداث راه‌آهن نقشه‌برداری کردند. هم‌زمان با پیشرفت ژنرال اسکوبلوف در جنگ‌های فراسوی کاسپین نقشه این راه‌آهن از نظرها افتاد. کل منطقه فراسوی کاسپین که سابقاً نواحی روسیه را دو پارچه می‌کرد اینک در اختیار روس‌ها بود و راه‌آهن آنها را به هم مرتبط می‌کرد. یکی دیگر از نکات مثبت این پیشروی این بود که توازن سیاسی منطقه برهم خورد. روس‌ها که سابقاً دور از دسترس انگلیسی‌ها بودند اینک به همسایگی آنها رسیده بودند. آنها مرور را به اختیار خود درآورده و در چند قدمی هرات، کلید فتح هند قرار داشتند.

پیش از ادامه مطالب در مورد جنگ‌های این منطقه در سال‌های ۸۱ - ۱۸۸۰ میلادی، باید مطالبی را در مورد جغرافیای منطقه فراسوی کاسپین بازگو نمایم.

این منطقه وسیع و پهناور از غرب به دریای مازندران، از شمال به دریاچه آرال، از شرق به آمودریا^۵ و از جنوب به کوه‌های مرتفع ایران و افغانستان محدود شده، جلگه بی‌اندازه کم‌ارتفاعی را تشکیل می‌دهد. خلیج کراسنودسک^۶ در شمال به کوباداغ و کوریانین‌کاری^۷ که خود در سمت جنوب‌شرقی به بلکان^۸ بزرگ و کوچک منتهی می‌گردد، ختم می‌شود. کوه‌های نفتاداغ و بوجاداغ در جنوب‌غربی این منطقه واقع شده و معادن نفت هم در آنها مشاهده شده است. این شرایط و موقعیت کوه‌ها و جهت آنها، بعلاوه جریان آب‌های زیرزمینی در زیر کم‌عرض‌ترین قسمت دریای مازندران، وابستگی ژنتیکی ساکنان

۱. Tschernjajeff میخائیل کریگوریویچ چرنیایف، تولد ۲۴ اکتبر ۱۸۲۸، درگذشت ۱۶ اوت ۱۸۹۸ م، ژنرال روسی که به‌همراه ژنرال کوفمن و اسکوبلوف در زمان سلطنت تزار الکساندر دوم آسیای مرکزی را فتح کرد.

۲. Kaufmann کنستانتین پتروویچ فن‌کوفمن، تولد ۱۸۱۸، درگذشت ۱۸۸۲ م، اولین فرماندار نظامی روسیه در ترکستان شرقی

۳. Orenburg شهری روسی در کنار رود اورال در فاصله ۱۴۷۸ کیلومتری جنوب شرقی مسکو در نزدیکی مرز قزاقستان

۴. یا سیحون یا گل زریون، این رود ۲۲۲۰ کیلومتری پس از گذر از جنوب کشور قزاقستان و آبیاری کشتزارهای پنبه کشورهای آسیای مرکزی به دریاچه خوارزم می‌ریزد. دو سرچشمه آن یکی کوه‌های تین شان در قرقیزستان کنونی و دیگری کوه‌های شرق ازبکستان است.

۵. یا جیحون، اکسوس به زبان لاتین، از کوه‌های پامیر سرچشمه گرفته و حدود ۱۱۲۶ کیلومتر از آن در قسمت مرزهای شمالی افغانستان با تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان جاری است. قسمت‌هایی از آن قابل کشتیرانی بوده و شیرخان‌بندر و بندر حیرتان در سواحل آن قرار گرفته است. این رود در نهایت به دریاچه خوارزم می‌ریزد.

۶. Krasnovodsk خلیجی در کنار دریای کاسپین در ایالت‌بلکان در غرب ترکمنستان که‌شهر ترکمن‌باشی فعلی با جمعیتی حدود ۵۱ هزار نفر که غربی‌ترین نقطه راه آهن فراسوی کاسپین است و در ارتفاع ۲۷ متری در کنار آن قرار دارد. این شهر سابقاً فیزیل سو نام داشت.

۷. Kurjany Kary

۸. بلکان یکی از استان‌های ترکمنستان در غرب این کشور به مرکزیت شهر بلکان‌آباد یا نیت‌داغ پیشین، ۹۴ درصد از منابع گاز طبیعی ترکمنستان در این استان قرار دارد.

این منطقه را به اقوام قفقازی آن سوی دریا ثابت می‌کند. کپه‌داغ و کوران‌داغ با ارتفاعی حدود ۲۰۰۰ متر در مرز خراسان واقع شده و در شرق به کوه‌های هندوکش مربوط می‌گردند. این کوه‌ها از شمال غرب تا جنوب شرق، خط مرزی ایران و روسیه می‌باشند. در مجاورت این مرز به طول ۶۰۰ ورست ریل‌گذاری شده است.

بی‌آب و علف‌ترین کویرهای آسیا به نام کویر قراقوم یا شن سیاه، در شمال‌شرقی این کوهپایه‌ها قرار دارد. این کویر در آن سوی رود آمودریا، کویر قیزیل‌قوم^۱ یا شن سرخ خوانده می‌شود. محدوده کویر قراقوم بین بخارا و آمودریا، آمودریا و مرو، مرو و تجن، قازانچیک^۲ و دریای مازندران است. قسمت اعظمی از این کویر را تپه‌های شنی روان تشکیل می‌دهد. اما گاهی زمین‌های گلی و حتی در مواقعی لایه‌های آغشته به نمک هم مشاهده می‌گردد. آب باران‌های بهاری در بعضی نقاط کویر جمع شده و پس از تبخیر، بلورهای نمک به روی لایه گل متبلور می‌شود. در مناطقی که نمک وجود ندارد این آب باعث روئیدن گل‌های خوشبوی کویری می‌گردد اما به خاطر گرمای هوا و تابش شدید خورشید، عمر آنها کوتاه بوده و به زودی از بین می‌روند. در اواخر ماه مه، شدت گرما به حدود ۵۰ درجه سانتیگراد می‌رسد و منطقه به بیابان برهوتی تبدیل می‌گردد. فقط دو نوع گیاه قدرت رشد در این منطقه کویری را دارند. در زمستان سرمای هوا حتی به منهای ۲۰ درجه هم می‌رسد. طوفان‌های شمال‌شرقی این کویر بسیار خطرناک است. میزان بارش برف در فصل زمستان نسبتاً زیاد می‌باشد.

پرنندگان مهاجر در ابتدای بهار هنگام پرواز خود به سمت شمال، در این کویر توقف می‌کنند. گروه‌های مرغابی، قو، لک‌لک و پرنندگان دیگر در کنار آبگیرها به استراحت می‌پردازند. در مناطقی که بیابان پوشش گیاهی دارد حتی قرقاول و کبک هم دیده شده است. دسته‌های کبوتران در خرابه‌های قلعه‌ها و روستاهای متروکه آشیانه می‌سازند. پرنندگان گوشتخوار مانند عقاب، لاشخور و جغد در این کویر به شکار می‌پردازند. از سایر جانوران خوک، الاغ وحشی، شغال و ببر هم مشاهده شده است. جوندگانی هم خود را با زندگی در شرایط این منطقه وفق داده‌اند. کویر قراقوم از کناره‌های دریای مازندران تا سواحل آمودریا و از کوه‌های خراسان تا دریاچه آرال^۳ گسترش دارد. سابقاً آبراه آرال به دریای مازندران در این محدوده قرار داشت اما شن‌های روان آن را خشک کرده‌اند. در اینکه در زمان‌های گذشته این کویر دریاچه بوده شکی نیست و با نمونه‌ررداری‌هایی اثبات شده است.

نباید تصور کرد که سرتاسر منطقه فراسوی کاسپین فقط از شن‌های روان پوشیده شده است. گاهی مناطق سرسبزی که شبیه به جزایری به رنگ سبز در دریای خاکی رنگ این منطقه می‌باشد هم دیده می‌شود که از طریق رودخانه‌هایی که از کوه‌های جنوبی سرچشمه می‌گیرند آبیاری می‌گردند. اگر این مناطق سرسبز وجود نداشت کشیدن خط آهن غیرممکن بود. راه آهن دقیقاً از بین این مناطق سبز می‌گذرد. اولین آنها آخال‌تکه نام دارد که در بین کپه داغ و منطقه شمال‌شرقی کوهپایه‌های مرز خراسان واقع شده است. رودخانه‌هایی از این کوه‌ها سرچشمه گرفته، قسمتی از آب آنها در آب انبارهای روستاها ذخیره شده و قسمت

۱. کویری به وسعت ۲۹۸ هزار کیومتر مربع، یازدهمین کویر پهناور دنیا که بین رودهای آمودریا و سیردریا در ازبکستان، قزاقستان و ترکمنستان در آسیای مرکزی، واقع شده است.

۲. Kazantchick

۳. یا دریاچه خوارزم یک دریاچه بسته در میان دو کشور ازبکستان در جنوب و قزاقستان در شمال در آسیای مرکزی است. دو رود آمودریا و سیردریا به این دریاچه می‌ریزند. سرزمین کهن خوارزم در کنار این دریاچه جای دارد.

دیگر آن بدون مصرف در شنزارها فرو می‌رود. در واقع کویر از آنجائی آغاز می‌شود که آب این رودخانه‌ها خاتمه می‌یابد. رسوبات این رودخانه‌ها خاک مرغوب و قابل زراعتی را پدید می‌آورد. اوآس بعد تجن^۱ نام دارد و به آن آتک هم گفته می‌شود. این آبادی توسط رود تجن که از دامنه‌های شمالی کوه‌های کوه بابا و سفیدکوه واقع در افغانستان سرچشمه گرفته و در هرات به نام هریرود خوانده شده و مرز بین ایران و افغانستان را تشکیل می‌دهد، آبیاری می‌گردد. جزیره سرسبز بعد مرو^۲ است که در دلتای رود مرغاب^۳ واقع شده است. این رود هم از دامنه‌های شمالی سفید کوه سرچشمه گرفته و در این نقطه به رودخانه کوشک^۴ که از غرب به آن می‌ریزد، پیوسته و منطقه سرسبز پنجمه را به وجود می‌آورد. مناطق سرسبز بعدی، سرخس^۵ در کنار رود تجن^۶، یولاتان در کنار رود مرغاب و چهار جوی^۷ در کنار رود آمودریا می‌باشد که اوآس آخر کوچکتر از سایر آبادی‌هاست. خاک این منطقه بسیار حاصلخیز است و باغ‌های انگور عالی و خوشمزه، خربزه، زردآلو، آلو، انار، و گردو در آنها به عمل می‌آید. در مزارع این روستاها گندم، ذرت، جو، زعفران و سایر غلات و حبوبات کشت می‌شود. باغ‌ها دیوارهای گلی کوتاهی دارند که برای جلوگیری از چرای حیوانات و بادهای شدید ساخته شده‌اند. از این مزارع سالانه دو بار محصول برداشت می‌شود. در زمان‌های گذشته برج‌هایی در باروهای روستاها، مانند برج و باروی روستاهای ایران ساخته می‌شد.

در این قسمت قصد داریم مختصری در مورد جنگ‌های این منطقه بنویسیم. پس از تسخیر تاشکند در سال ۱۸۶۵ خوجند^۸ در سال ۱۸۶۶ و سمرقند در سال ۱۸۶۸ میلادی توسط ژنرال چرنیایف، کشور قدرتمند روسیه تمام ترکستان غربی را در اختیار خود گرفت. اولین عملیات پروژه راه آهن فراسوی کاسپین در سال ۱۸۶۸ میلادی آغاز گشت. سرهنگ اسکولوف با نیروهای تحت‌اختیار خود به کراسنودسک وارد شد و شهر و بندر کوچک میخائیلووسک^۹ را پایه‌گذاری کرد. او مقر خود را در کوه‌های بلکان قرار داد تا از ترکمن‌های ایل یمود حمایت کرده و امنیت راه تجاری تا آخال‌تکه را برقرار کند. سال ۱۸۶۷ میلادی سرهنگ مارکوزوف^{۱۰} تا چیکیشلار پیش رفته بود اما در این منطقه با مقاومت ترکمنان مواجه گشت. این درگیری بسیار مهم بود زیرا باعث شد نیروهای روس

۱. جزیره سبزی در کویر قراقوم در ترکمنستان که رود تجن یا هریرود از نزدیکی آن عبور می‌کند.
۲. مرکز استان ماری در ترکمنستان که در انتهای جنوبی کویر قراقوم و در فاصله ۱۴۰ کیلومتری شمال شرق سرخس واقع شده و با رود مرغاب یا مرو رود مشروب می‌شود.
۳. رودی است در آسیای‌میانه بطول ۸۵۰ کیلومتر که از شمال غرب افغانستان سرچشمه گرفته، به سوی شمال غرب جریان داشته و به بیابان قراقوم در ترکمنستان منتهی می‌شود.
۴. رودخانه‌ای است که در مرز بین افغانستان و ترکمنستان جاریست. این رودخانه از به‌هم پیوستن رودهای آق‌رباط و قلعه‌چاغار در شمال‌غربی افغانستان پدیدار می‌گردد.
۵. شهری در مرز ایران و ترکمنستان که مرز طبیعی آن در جنوب رودخانه کشف‌رود و در شرق رود تجن و حدود غربی و جنوب‌غربی آن را آخرین امتدادهای ارتفاعات کپ‌داغ مشخص می‌نماید.
۶. رودی است در شرق شهرستان سرخس، این رود از تلاقی دو رود کشف‌رود و هریرود پدید می‌آید. این رودخانه سایر رودهای منطقه دائمی نیست. رودخانه تجن بزرگ‌ترین منبع آب سطحی دشت سرخس است.
۷. یا ترکمن‌آباد فعلی مرکز استان‌لباب در کرانه‌باختری رودخانه آمودریا در ترکمنستان که همان آمل شهر کهن ایرانی در آسیای میانه است که به آمویه و امو معروف بود و در زمان تیموریان چهارجوی نام گرفت.
۸. شهر و ناحیه‌ای در کشور تاجیکستان و مرکز استان سغد که بر کرانه چپ سیردریا در آغاز دره‌فرغانه قرار دارد. خجند دومین شهر بزرگ تاجیکستان پس از دوشنبه است.

Markosoff . ۱۰ Michailovsk . ۹

در این محل استقرار یابند. در این شرایط تمام سواحل شرقی دریای مازندران در اختیار روس‌ها قرار داشت. پس از تقویت نیروها، بازمینی و تجسس در صحرای قراقوم مخصوصاً در اوزبوی^۱ در ساحل آمودریا، لشکرکشی روس‌ها به خیره در سال ۱۸۷۳ میلادی آغاز گشت. قشون روس از سه جهت ترکستان، اورنبورگ و کراسنودسک به این‌خانشین حمله کرد. سرهنگ مارکوزوف با رسیدن به صحرای بی‌آب و علف‌مجبور به بازگشت شد زیرا کمبود آب و وجود تپه‌های شنی روان مانع از پیشروی وی می‌شدند. البته او بعداً با قشونی کامل از بین تپه‌های شنی روان کویر عبور کرد. این شاهکار وی در تمامی جنگ‌های ترکستان بی‌نظیر بوده و هرگز فراموش نخواهد شد. او در این نبرد حتی یک نفر هم تلفات نداد.

سال بعد ترکمن‌های ایل تکه در ساحل و مخصوصاً در کراسنودسک چندین یورش کرده و به قشون روس‌ها دستبرد زدند. سپس به ائول‌های ترکمنان ایل بمود حمله کرده و اعمالی برای تحریک آنها انجام دادند. از آنجائیکه مطابق قرارداد ترکمنچای در سال ۱۸۲۸ میلادی دریای مازندران متعلق به روس‌ها بود، آنها تصمیم گرفتند به اعمال ناجوانمردانه ایل تکه در این منطقه خاتمه دهند. ارتش روس در سال ۱۸۷۷ میلادی به رهبری ژنرال لومکین^۲ به قیزیل‌آروات^۳ لشکرکشی کرد. این محل برای ترکمن‌های ایل تکه اهمیت استراتژیک داشت زیرا منطقه سرسبز آخال‌تکه از این نقطه آغاز شده و ۶ راه حیاتی منطقه در این نقطه به هم می‌پیوندد. یکی از راه‌ها به سمت دریا، یکی به سمت روستا، یکی از طریق کویر قراقوم به خیره و دیگری از طریق کوران‌داغ و کپهداغ به ایران می‌رود. البته این لشکرکشی موفقیتی در بر نداشت. حدود ۴ روز پس از ورود قشون روس به قیزیل‌آروات، ترکمن‌ها به آنها حمله کرده و آنها را وادار به عقب‌نشینی کردند. روس‌ها چنان شتابی برای عقب‌نشینی داشتند که چند قبضه از توپ‌های خود را باقی گذاشتند که به دست ترکمنان افتاد.

سال بعد ژنرال لومکین از چیکیشلار تا قوجاققلعه، قلعه‌ای در سمت جنوبی کوه کپهداغ، لشکرکشی نمود و قشون خود را در آبادی چات در محل تلاقی رود سومبار^۴ به اترک، مستقر کرد. در اینجا او با هجوم بیش از ده هزار ترکمن به رهبری سردار رشیدی به نام نوروردی‌خان روبرو شد و مجبور گشت تا چیکیشلار عقب‌نشینی کند.

نبرد سال ۱۸۷۹ میلادی هم به ضرر روس‌ها خاتمه یافت. آنها تصمیم گرفتند تمام منطقه سبز آخال‌تکه را زیر پای اسبان خود قرار دهند. به این مقصود ژنرال لازاروف^۵ با لشکر انبوهی از چیکیشلار حرکت کرد. اما در طول راه او درگذشت و فرماندهی قشون روس مجدداً به ژنرال لومکین رسید. او مستقیماً به سمت مرکز قشون ترکمن‌ها در دنقیل تپه تاخت. در این محل درگیری شدیدی درگرفت و روس‌ها با از دست دادن ۱۷۷ نفر از لشکر ۳۰۲۴ نفره خود مجبور به عقب‌نشینی شدند. در این درگیری علاوه بر تلفات نفرات، روس‌ها ۹۶۰۰ نفر از ده‌هزار شتر خود را از دست دادند. در نبرد سال ۱۸۸۰ میلادی از ۱۸ هزار شتر فقط هزار نفر زنده ماند. با دیدن این ارقام آدم‌پی می‌برد که شتر در میادین

۱. Usboy ۲. Lumkin

۳. یا شهر سردار یکی از شهرهای استان بلکان کشور ترکمنستان که پیش از این قزل‌رباط یا قیزیل‌آروات خوانده می‌شد. منطقه سردار همان منطقه قدیمی فراوه ایران است.

۴. این رود از ارتفاعات کپهداغ در ترکمنستان سرچشمه گرفته و از سه شاخه ترکان، چندر و سومبار تشکیل شده است. در نهایت در نزدیکی اینچه‌برون به اترک می‌پیوندد.

۵. Lasaroff

جنگ کارائی زیادی ندارد.

با این موفقیت‌ها ترکمنان مغرورتر شده و اعتماد به نفس بیشتری پیدا کردند. آنها خود را در مقابل روس‌ها شکست‌ناپذیر می‌دانستند. در این شرایط یک قبیله دیگر ترکمن به نام ترکمنان مرو هم به آنها پیوستند. با این شرایط ترکمنان دارای نیروئی شدند که حتی روس‌ها از وجود آن احساس خطر می‌کردند. روس‌ها نهایت سعی داشتند ظاهر قدرتمند خود را در آسیای مرکزی حفظ کنند. اینکه آنها اختیار قفقاز تا ترکستان را در اختیار نداشته باشند برای آنها قابل قبول نبود و باعث سرشکستگی آنها می‌شد. به این دلیل در لشکرکشی سال ۱۸۸۰ میلادی نیروی عظیمی بسیج کردند.

در ماه مارس سال ۱۸۸۰ میلادی ژنرال اسکوبلوف به عنوان فرمانده روس‌ها انتخاب شد. او پس از برنامه‌ریزی دقیقی در طول تابستان، در ماه دسامبر با ۷ هزار سرباز از سواحل دریای مازندران حرکت کرد. واحد توپخانه این قشون ۷۰ قبضه توپ داشت. اهالی آخال‌تکه با زن و فرزندان خود در قلعه دنقیل‌تپه مستقر شده بودند و تعداد آنها به ۳۵ هزار نفر بالغ می‌شد. از این عده ده هزار نفر سوارکار بودند. فرمانده قشون آنان در این جنگ مکدوم قلی‌خان نام داشت. آنها در مقابل ۷۰ قبضه توپ روس‌ها فقط یک قبضه توپ داشتند که با گلوله سنگی شلیک می‌کردند. سلاح آنها تفنگ و اسلحه‌های برا بود. محیط قلعه ۴۴۰۰ متر بود و باروی آن ارتفاع نسبتاً زیادی داشت. هنگام دیدار من از این قلعه ارتفاع باروی آن ۳ تا ۴ متر بود. ترکمن‌ها پس از درگیری‌ها از بالای بارو خاک رس می‌ریختند تا اجساد را دفن کنند. این بارو حفاظ خوبی بود. گلوله‌های توپ‌های روسی پس از برخورد با دیوار گلی قلعه حفره‌ای ایجاد کرده، بدون صدمه شدیدی قدرت خود را از دست می‌داد. مدافعان با سرعت زیاد آن را مرمت می‌کردند. ترکمنان این مزیت را داشتند که از بالای دیوار به سوی سربازان روس شلیک کنند. خط آتش آنها قوی بود و حتی در طول شب هم به شلیک گلوله ادامه می‌دادند. هرگاه نور ضعیفی در اطراق روس‌ها دیده می‌شد آن نقطه آتش باران می‌گشت. به این دلیل ژنرال اسکوبلوف روشن کردن فانوس را در اردو ممنوع کرد.

از روز اول ژانویه ۱۸۸۱ میلادی تا ۲۴ همان ماه، روس‌ها از اردوی خود به باروی قلعه گوگتپه پیش‌روی کردند. ژنرال، سربازان خود را در تیررس ترکمن‌ها قرار داده بود. گوئی از شنیدن سفیر گلوله‌ها لذت می‌برد. ژنرال آنکوف^۱ در یکی از درگیری‌ها زخمی شد. روز ۹ ژانویه تکه‌ها از قلعه خارج شده و تهاجمی صورت دادند. تلفات آنها شدید بود اما موفق شدند یک بیرق و یک قبضه توپ به دست آورند. این عمل به دفعات تکرار شد.

کاملاً واضح بود که این قلعه بدون خدعه و فریب فتح نخواهد شد. ژنرال دو گروه از سربازان خود را در گوشه‌ای به کندن زمین با بیل و کلنگ اختصاص داد. آنها شبانه‌روز کار می‌کردند. ترکمن‌ها این گروه را می‌دیدند اما از علت فعالیت آنها آگاهی نداشتند. زمانی که صدای کلنگ آنها از زیر بارو به گوش رسید تصور کردند که سربازان روس یک به یک از این نقب بالا خواهند آمد. از اینرو عده‌ای را دور دهانه تونل گماشتند تا با شمشیرهای خود سربازان روس را پیش از بالا آمدن، قطعه قطعه کنند اما روس‌ها در زیر دیوار قلعه حدود یک تن باروت ریختند.

۱. Annenkoff میخائیل نیکولایوویچ آنکوف، تولد ۱۸۳۵ در سنت‌پترزبورگ، درگذشت ۲۲ ژانویه ۱۸۹۹ م در سنت‌پترزبورگ، افسر، نویسنده و مهندس روسی که بعدها به سمت فرماندار ترکمنستان رسید.

ساعت ۶ صبح روز ۲۴ ژانویه نقشه روس‌ها کامل شد. سرهنگ کوروپاتکین^۱، کوزلکوف^۲ و هاجاروف^۳ فرماندهان سه واحد بودند و خود ژنرال اسکوبلوف فرماندهی کل را در دست داشت. ساعت ۷ واحد توپخانه آتش تهیه شدیدی را آغاز کرد. پس از ساعت ۱۱ تونل را منفجر کردند که دهانه بزرگی در دیوار به وجود آورد. در میان گرد و غبار چیزی دیده نمی‌شد اما صدای ناله و فریاد از داخل قلعه یک لحظه آرام نمی‌گرفت. دو واحد نیروی پیاده از این روزنه وارد قلعه شدند. اما ترکمن‌ها با تمام وجود از زنان و کودکان خود دفاع کرده و آنها را عقب نشانند. روس‌ها مجدداً حمله کرده و زیر آتش تفنگ‌ها، کنترل دهانه را به دست آوردند. پس از زد و خورد شدیدی روس‌ها موفق شدند چند قبضه از توپ‌های خود را وارد قلعه کنند. در این میان واحد سوم هم وارد عملیات شد و از جهت مخالف حمله‌ای صورت داد. نبرد شدیدی در گرفت و حمام خونی به راه افتاد. پس از یک ساعت هر سه واحد در داخل قلعه به هم پیوستند و پرچم روسیه بر فراز باروی قلعه به اهتزاز درآمد.

فریاد و ناله زنان و کودکان با فریادهای جنگی، صدای سم اسبان، شلیک تفنگ‌ها و چک چک شمشیرها در داخل قلعه به هم درآمیخت. نظم داخل قلعه به هم ریخت و اهالی قلعه در بین کبیبه‌ها بی‌هدف می‌دویدند. بالاخره گروهی از آنها از قلعه خارج شده، رو به سوی شمال نهادند. ساعت ۴ شده بود و ژنرال دستور داد آنها را تعقیب کنند. پیاده‌ها و واحدهای سواره در این تعقیب شرکت داشتند. واحد سواره‌نظام آنها را تا ۱۸ کیلومتری تعقیب کرد اما به علت تاریکی شب دست خالی مراجعت نمود. اجساد ۸ هزار زن، مرد و کودک در داخل قلعه به روی هم انباشته شده بود. تعداد بی‌شماری از حیوانات در خون خود می‌غلطیدند. ژنرال در گزارش خود تعداد کل اجساد را ۲۰ هزار نفر ذکر کرد. قلعه گوگتپه و اطراف آن به قبرستانی شباهت داشت و هنگام سوارکاری، سم‌اسبان سر و بدن کشته شدگان را لگدمال می‌کرد. روز سوم بیماری تیفوس در اردو شیوع پیدا کرد. دکتر هیفلدر^۴ پزشک قشون درخواست نمود اطراق به نزدیکی کوه‌ها در فاصله ۷ و نیم کیلومتری منتقل شود.

این جنگ آغاز گوگتپه جدید شد و اکنون راه‌آهن از نزدیکی این قلعه عبور می‌کند. من هنگام مراجعت موفق به دیدن آن شدم. تلفات روس‌ها در این جنگ ۴ افسر و ۵۵ سرباز بود. حدود ۴۰۰ نفر هم مجروح شدند. از ترکمن‌ها به جز تعدادی که موفق به فرار شدند فقط ۵ هزار زن و بچه و تعدادی برده ایرانی جان به سلامت بردند.

یکی از علل شکست ترکمن‌ها نداشتن فرمانده واحد بود. البته مکدوم‌قلی‌خان فرمانده تکه‌ها بود اما پس از همراهی ترکمن‌های مرو آنها او را به عنوان فرمانده خود قبول نداشتند. گذشته از آن رودخانه گرداب از بین قلعه می‌گذشت. گفته می‌شود ترکمن‌ها می‌توانستند با حفر کانالی آب این‌رود را به روی اردوی روس‌ها باز کنند و آنها را زیر آب قرار دهند. در این صورت توپخانه، چهارپایان و آذوقه روس‌ها از دست می‌رفت و نتیجه جنگ کاملاً دگرگون می‌شد.

به درستی ژنرال اسکوبلوف مسئول این عملیات وحشیانه علیه ترکمن‌ها می‌باشد. تاکتیک او در جنگ‌هایش در آسیا به این نحو بود که ابتدا دشمن را سرکوب می‌کرد و آنگاه بخشش می‌نمود. در این جنگ او قصد داشت به‌ترکمن‌های شجاع و از جان گذشته درسی بدهد که هرگز فراموش نکنند. در این مورد او به‌طور یقین موفق شد زیرا پس از نبرد

۱. Kuropatkin. ۲. Koselkoff. ۳. Hadjaroff. ۴. Heyfelder.

گوگتپه ترکمن‌ها هرگز شمشیر خود را علیه روسیه به کار نبردند. نام این ژنرال پیروز در کنار نام‌های سردارانی چون اسکندر، تیمور و نادر در آسیا زنده خواهد ماند و در میان ترکمنان همان احساسی را زنده خواهد کرد که شنیدن نام آنها در ایرانیان ایجاد می‌کند. هنوز هم پس از گذشت ۱۲ سال به ندرت شخصی در مناطق ترکمن نشین آخال‌تکه پیدا می‌شود که در این جنگ عزیزی را از دست نداده باشد. آنها در مورد جنگ ۲۴ ژانویه ۱۸۸۱ میلادی ترانه غم‌انگیزی می‌خوانند که با این جمله پایان می‌یابد "آه اسکوبلوف، چرا چنین بلائی را سر ما آوردی؟" هرگاه از او در حضور ترکمنی یاد کنی با حسرت می‌گوید "لا اله الا الله".

روس‌ها با پرچم برافراشته به گوگتپه حمله کردند. صدای طبل و شیپور آنها در میان صدای شلیک گلوله‌های توپ، همه‌های ایجاد می‌کرد. گفته می‌شود هنگامیکه ۵ سال بعد اولین قطار وارد ایستگاه عشق‌آباد می‌شد، هنگام نواختن دسته موزیک ارتش روسیه در این جشن، صدای گریه و زاری زنان و کودکان به گوش می‌رسید و مردان خود را با صورت به زمین می‌کوفتند زیرا نوای این مارش نظامی خاطرات آن نبرد را زنده می‌کرد.

ژنرال اسکوبلوف مرد عجیبی بود. او به جنگ عشق می‌ورزید. گفته می‌شود او در جنگ کذائی، ملبس به اونیفورم سفید رنگ تمیزی در حالیکه مدال‌های خود را به سینه داشت با ظاهری آراسته و عطرالود، به سان دامادی که به عروسی می‌رود، بر پیشرفت کارها نظارت می‌کرد. در چشمان او نشان لذتی دیده می‌شد. فریادهای او از شدت شوق، ارتعاش داشت. قدرت عجیب او در دل سربازان نفوذ کرده در آنها شوک الکتریکی ایجاد می‌نمود. هنگامی که او دستور انفجار را داد صدای تحسین هزاران سرباز، میدان جنگ را دگرگون کرد، اگر چه به نظر ما نیرنگ او خشن و وحشیانه به نظر می‌رسد.

در سال ۱۸۸۲ میلادی فرماندهی واحد مهندسی احداث خط آهن ارتش روسیه و مسئولیت ریل‌گذاری در آخال‌تکه به ژنرال آنکوف داده شد. او سابقاً به عنوان نماینده نظامی روسیه در سفارت این کشور در پاریس خدمت می‌کرد. وی در این مقام از اشخاصی استفاده کرد که در کار خود تبحر داشته و به موقعیت جغرافیائی منطقه آشنائی داشتند. ۴ واحد، کار حفاظت از مناطق احداث خط آهن را به عهده داشت و با پیروزی ژنرال اسکوبلوف ۲ واحد هم به آنها اضافه شد. این گروه واحد فراسوی کاسپین نام داشت. ژنرال آنکوف با ابتکارات خاص و برنامه‌ریزی‌های دقیق یک یگان با کادر با تجربه قابل قبول را در ارتش روسیه سازمان داد.

احداث راه‌آهن فراسوی کاسپین در دو نوبت انجام گرفت. در مرحله اول مسیر بین قیزیل آروات و میخائیلووسک در سال‌های ۸۱- ۱۸۸۰ میلادی و در مرحله دوم حداقل قیزیل آروات تا سمرقند در سال‌های ۸۸- ۱۸۸۵ میلادی انجام یافت. قسمت اول این مسیر فقط استفاده استراتژیکی داشت و سرباز، آذوقه و وسایل جنگی را در جنگ‌ها بین سواحل دریای مازندران تا ابتدای مناطق مسکونی سرسبز کویر حمل می‌کرد. برای موفقیت در این لشکرکشی، ژنرال اسکوبلوف دستور داد یک قلعه نظامی در روستای بامی برای پشتیبانی نیروها ایجاد گردد تا قشون او با ۸ هزار سرباز به گوگتپه و عشق‌آباد حمله کرده و پیروزی نهائی را نصیب خود کند.

ژنرال برای این کار قلعه کوچک میخائیلووسک، در ساحل شرقی خلیج میخائیلووسک را انتخاب کرد. از سال ۱۸۷۱ میلادی قلعه کوچکی در آنجا وجود داشت. علتی که ژنرال، میخائیلووسک را به کراسنودسک ترجیح داد این بود که میخائیلووسک به مناطق سرسبز

منطقه نزدیکتر بود. کراسنودسک یا به زبان محلی قیزیل‌سو بندر خوب و عمیقی داشت. این محل یک خلیج طبیعی بود که امواج خروشان دریا، به آن راه نداشت و ارتفاعات مانع از ورود بادهای شمالی و شرقی می‌شد. اما عملیات تسطیح مسیر و نصب ریل از میان کوه‌ها با مشکلاتی همراه بود و چون برای احداث خط آهن عجله داشتند مبدأ مسیر راه‌آهن در ساحل این آبادی امکان‌پذیر نشد. گذشته از آن مخارج این مسیر بی‌اندازه بیشتر می‌شد. کشتی‌های بخار در گذشته به کراسنودسک می‌رفتند و مسافرین و کالا از آنجا توسط قایق‌های بخار به میخائیلووسک حمل می‌شد. احداث بندر جدید اوزون‌آدا بندر کراسنودسک را تحت‌تأثیر قرار داد زیرا فاصله باکو تا بندر جدید و اولین ایستگاه راه‌آهن، یک روز کوتاه‌تر بود. حالا کشتی‌های بخار مستقیماً به اوزون‌آدا می‌رفتند. سیم تلگراف بین باکو و کراسنودسک کشیده شد. در طول تابستان اوزون‌آدا محل وحشتناکی است و گرما بیداد می‌کند. آب آشامیدنی کم است و به ندرت گیاهی یافت می‌شود. هنگامی که ژنرال لامکین قصد ایجاد باغ کوچکی را کرد مجبور شد خاک مرغوب را از لنکران واقع در ساحل غربی دریای مازندران وارد کند. به احتمال زیاد راه‌آهن در آینده نزدیک به کراسنودسک هم خواهد رسید زیرا این شهر مهم‌ترین بندر سواحل شرقی دریای مازندران می‌باشد. در این صورت شهر وسعت پیدا کرده و تبدیل به باکوی شرق دریاچه خواهد شد.

در ماه ژوئن سال ۱۸۸۰ میلادی ژنرال آنکوف پروژه‌ای را آغاز کرد که نام او را تا ابد زنده نگاه خواهد داشت. او شهر میخائیلووسک را پایه‌گذاری کرد. کارگران و کارمندان این طرح در ابتدا در چادرهای موقتی و کلبه‌هایی اسکان داده شدند. یکی از مهم‌ترین کارهای این‌گروه تبدیل آب دریا به آب‌آشامیدنی بود. این دستگاه با دو ماشین بخار کار می‌کرد. به زودی در این شهر روزانه ۲۵ هزار انبار آب تولید می‌شد که آب مصرفی شهر، گروه احداث خط آهن و حیوانات آنها را تأمین می‌کرد. سپس کار ساختمان ایستگاه آغاز گشت. تمام مصالح و لوازم از آستاراخان و باکو به میخائیلووسک حمل می‌شد. در این قسمت مطالبی را از کتاب دکتر هیفلدر به نام "فراسوی‌کاسپین و راه‌آهن آن" در مورد راه اندازی راه‌آهن نقل می‌کنم.

کار ساختمان ۲۲ ورست ابتدای مسیر، مشکل‌ترین قسمت این پروژه بود. مسیر از بین کویر و تپه‌های شنی روان عبور می‌کرد. ارتفاع این تپه‌ها که از بادهای شمالی و شرقی بوجود می‌آیند تا ۴۰ و ۵۰ متر می‌رسد و هر لحظه فرم و شکل آنها تغییر می‌کند. برای کشیدن خط آهن، این تپه‌ها باید مهار می‌شدند. این عمل با ریختن آب دریا به روی شن‌های اطراف مسیر و یک لایه گل به روی آن انجام یافت. فاصله بین ملاکاری^۱ و بالا ایشم^۲ به یک بیابان گلی تبدیل شد. ادامه مسیر تا آبادی آیدین هم شنی بود اما از تپه‌های شنی روان خبری نبود. مهندسیین مجبور شدند از بلکان کوچک پیچ خفیفی به سمت شرق داده و از آنجا در جهت جنوب‌شرق به طور مستقیم تا دوشک پیش‌روند. تا کازانچیک واقع در فاصله ۱۴۸ ورستی دریا، محیط خشک و بی‌آب بود اما در این نقطه چشمه آب‌آشامیدنی پیدا شد. این منطقه در شمال کوران‌داغ واقع شده است. هنگام جنگ گوگ‌تپه این قسمت تا آبادی آغچاکویما^۳ در فاصله ۱۱۷ ورستی دریا، آماده بهره‌برداری شد. مسیر از این نقطه تا منطقه سرسیز قیزیل‌آرووات ادامه پیدا کرد اما در آنجا فعالیت متوقف شد و تا بهار سال ۱۸۸۵ میلادی عملیاتی انجام نیافت تا اینکه به ژنرال آنکوف دستور رسید مسیر را تا مرو و آمودریا ادامه دهد.

در این شرایط باید بندر جدیدی برای حمل وسایل و مصالح انتخاب می‌شد زیرا عمق آب در بندر میخانیلووسک به اندازه کافی نبود. ریل‌گذاری تا شهر کراسنودسک بسیار گران تمام می‌شد و توسعه خلیج میخانیلووسک کار بیهوده‌ای بود، زیرا بادهای شرقی مقدار زیادی شن با خود به دریا ریخته و خلیج را کم عمق می‌کنند. مهندسین طرح سومی را مطرح کردند و آن اینکه خط آهن را ۲۵ ورست به سمت غرب تا ساحل جنوبی شبه‌جزیره دارچه^۱ و جزیره شنی اوزون‌آدا که عمق آب در آن ۱۲ فوت بود و برای پهلوگرفتن اکثر کشتی‌های بخار که معمولاً به ۹ فوت آب احتیاج دارند کافی بود، ادامه دهند. در ماه مه سال ۱۸۸۶ میلادی بندر آماده بهره‌برداری شد. در طول شش ماه آینده، شهر کوچکی در ساحل آن پدید آمد. خانه‌ها از آستاراخان حمل می‌شدند. حمل و مونتاز هر یک از آنها ۷۵۰ روبل هزینه داشت. در طول فقط چند ماه یک کلیسا، چند دفتر برای شرکت‌ها، یک دفتر پست و تلگراف، انبارها، کافه‌ها، رستوران‌ها، داروخانه، بازاری برای ارامنه، بازاری برای ترکمن‌های تکه، ساختمان ایستگاه راه‌آهن و تأسیسات دیگری ساخته شد. کشتی‌های بخار و بادبانی زیادی در این بندر پهلو گرفتند و کالای آنها که عدل‌های پنبه بود، انبارهای شهر را پر کرد. به این ترتیب شهر اوزون‌آدا یک شهر فعال و سرزنده‌ای شد.

مطابق محاسبات مهندسین، مخارج قسمت دوم مسیر که ۷۶۵ ورست طول داشت و قیزیل آرووات را به آمودریا وصل می‌کرد، ۱۶ هزار روبل برای هر ورست و در مجموع ۱۲ میلیون و ۲۴۰ هزار روبل برآورد شد. در ماه مه ۱۸۸۵ میلادی تزار موافقت خود را با انجام این طرح اعلام نمود. روز ۲ ماه مه، ژنرال آنکوف عملیات ساختمانی را از قیزیل آرووات آغاز کرد. مصالح ساختمان خط آهن اعم از ریل، پل، چوب‌های زیر ریل، سنگ‌های اطراف ریل، لوکوموتیو و واگن‌ها به شرکت‌های روسی سفارش داده شد و در موعد معین آماده تحویل گشت. واحد دوم مهندسی راه‌آهن با هزار پرسنل به گروه پیشین اضافه شد و عملیات آغاز گشت. سرعت کار به قدری زیاد بود که فاصله ۲۰۵ ورستی بین قیزیل آرووات و عشق‌آباد در ۲۹ نوامبر همان سال به پایان رسید. عملیات این مسیر به سختی قسمت پیش نبود. کار در طول ۲۱۷ ورستی بین قیزیل آرووات و گیورس^۲ و عرض ۶ تا ۱۵ ورستی در منطقه سرسبز آخال‌تکه که نه گیاه و نه موجود جاندار دیده می‌شد، انجام می‌گرفت. حتی احداث خط آهن در مجاورت بستر آب‌های فصلی کار مشکلی نبود. تلاش آنها بر این بود که با زیرسازی مسیر و یا کم‌عرض بودن آبراه‌های زیر آن، بستر رودها و آب‌های بهاری مسدود نگردد. به این خاطر در هر ورست مسیر، به طور متوسط از ۳ پل آهنی طویل و پهن استفاده می‌شد.

پس از توقف کوتاهی عملیات در ماه دسامبر ادامه یافت. در گیورس واقع در ۴۷۹ ورستی اوزون‌آدا مناطق سبز و مسکونی پایان یافته و محیط کویری آغاز می‌شد. اما به‌زودی در حوالی اترک به منطقه سبزی در میان کویر رسیدند که روستای لطف‌آباد متعلق به ایران در کنار آن واقع شده بود. راه‌آهن در این نقطه از کنار مرز ایران عبور می‌کند. در ۱۵ فوریه ۱۸۸۶ میلادی مسیر به‌کوشکا رسید و به‌زودی از جنوبی‌ترین نقطه مسیر واقع در دوشک^۳ در فاصله ۶۰۶ ورستی مبدأ عبور کرد. خط آهن از بامی به موازات مرز ایران تا دوشک ادامه یافت. در عوض ادامه مسیر در جهت جنوب‌شرق، خط آهن پیچ خورده و به سمت شمال‌شرق و مرو کشیده شد. در آینده یک مسیر فرعی از دوشک به سمت سرخس در مرز ایران واقع در ۱۲۰ ورستی کشیده خواهد شد. در این نقطه روس‌ها

۱. Dartche. ۲. Giures. ۳. Duschek.

یک پادگان نظامی کوچکی به نام سرخس جدید در سواحل هریرود و نزدیکی سرخس ایران مستقر خواهند کرد. خط آهن از این نقطه در مجاورت هریرود عبور کرده و به سمت هرات ادامه خواهد یافت.

زمانی که راه آهن به دوشک رسید، پروژه ژنرال آنکوف ارزش استراتژیک خود را نمایان کرد. او قبلاً به خدمت امیر بخارا و حاکم ترکستان رسیده و نظر آنها را در مورد عبور راه آهن از خاک آنها و رسیدن به سمرقند و بخارا جویا شده بود. روس‌ها زمین‌هایی را که خط آهن از آنها عبور می‌کرد خریده و یا هدیه گرفتند. مسیر خط آهن مانند زمین‌های ایستگاه‌ها، اکنون قسمتی از خاک روسیه می‌باشد و خاطره تلخی را در بازماندگان تیمورلنگ به خاطر افول ستاره بخت و محدود شدن قدرتش زنده می‌کند.

ادامه کار در دوشک با وقفه‌ای همراه بود زیرا ژنرال برای کسب تکلیف به سنت پترزبورگ رفته بود. گذشته از آن جریان شدید آب‌های بهاری در رودهای تجن و مرغاب برنامه‌ریزی جدیدی را طلب می‌کرد. آب این رودها در فصل تابستان به علت استفاده اهالی برای آبیاری مزارع و باغات به قدری کم می‌شود که تبدیل به آبگیرهایی می‌گردند. اما در ماه‌های آوریل و مه رودها پر آب می‌باشند، به طوری که بالا آمدن بیش از اندازه سطح آب در اطراف ریل‌ها، خساراتی به این خط آهن وارد کرده بود. البته از بروز خسارات بیشتر سریعاً جلوگیری شد. مهندسین با کمک گرفتن از تکنیک اهالی محل و ساختن سد‌های گاه گلی و کمائی شکل، آنها را مهار کردند و در ماه آوریل کار ریل‌گذاری ادامه یافت. یک پل چوبی موقتی به طول ۸۰ متر به روی رودخانه تجن ساخته شد. سپس کار ریل‌گذاری در کویر بین این دو منطقه سرسبز ادامه یافت. ایستگاه مرو در ژوئیه ۱۸۸۶ میلادی در میان جشن و سرور باشکوهی افتتاح شد. طول مسیر راه آهن فراسوی کاسپین در این مرحله ۷۷۳ ورست شده بود. با توجه به این شرایط، دولت انگلیس با نگرانی شدیدی پیشرفت این پروژه را دنبال می‌کرد.

اشغال مرو که قدرت و ارزش آن در زمان‌های گذشته در میان مردم اروپا زبانزد همه بود بدون هیچ مشکلی انجام یافت. در بهار سال ۱۸۸۴ میلادی شهر توسط نیروهای سرهنگ علیخانوف بدون مقاومت اهالی فتح گشت و به خاک روسیه اضافه شد. سرهنگ علیخانوف که به خاطر این پیروزی و موفقیت‌های سال بعد در کوشاکا در اروپا معروف شد، یک خان لژگی مسلمان به نام علی آوارسکی بود. او زبان اهالی را مانند زبان مادری خود تکلم می‌کرد و به آداب و سنن آنها آشنائی تمام داشت. او در نبرد خیوه به رهبری ژنرال اسکویلوف شرکت داشت. در جنگ بین روسیه و دولت عثمانی در سال ۱۸۷۹ میلادی به آسیا سفر کرد. در سال ۱۸۸۲ میلادی ملبس به لباس تاجری به مرو رفت و اوضاع و شرایط را از نزدیک بررسی نمود. سپس گزارش مفصلی از سفر و یافته‌های خود نوشت و به پاس این خدمات و زحمات یک درجه ترفیع یافت. او در مرو با مکدوم‌قلی‌خان که پس از شکست گوگتیه به مرو رفته و در آنجا ساکن شده بود ملاقاتی داشت. علیخانوف او را قانع نمود که به مسکو رفته و در تاجگذاری تزار شرکت کند. مکدوم‌قلی‌خان به مسکو رفت و پس از مراجعت از قدرت و نیروی تزار داستان‌هایی نقل کرد. پس از آنکه سایر رؤسای ترکمن از این موضوع اطلاع یافتند به جز معدودی به قدرت تزار سر تعظیم فرود آوردند. گروهی از آنها که تصمیم به مقاومت در مقابل نیروهای تزار گرفته بود تجدیدنظر کرده و دست از سماجت برداشتند. به این ترتیب ترکمن‌های مرو بدون خون‌ریزی خود را تسلیم علیخانوف نمودند. او به پاس این خدمات به درجه سروانی

مفتخر شد و اندکی بعد به درجهٔ سرهنگی رسید و والی مرو شد. هنگام دیدار من از مرو او هنوز حاکم شهر بود. با توجه به دین و شرایط آسیائی وی او در ۴۰ سالگی یکی از معروفترین چهره‌های آسیای مرکزی شده بود.

اندکی پس از فتح مرو دو واحد از شبه‌نظامیان ترکمن تحت اختیار سرهنگ علیخانوف قرار گرفت و ژنرال کاماروف^۱ فرمانده کل بود. در ۳۰ مارس ۱۸۸۵ میلادی قشون روس با افغان‌ها که تحت فرماندهی افسران ارتش انگلستان بوده و در کنار پل داش‌کبری به روی رود کوشک در راه پنجاه موضع گرفته بودند، درگیر شد. این نبرد باعث وحشت انگلستان گردید زیرا آنها تصور می‌کردند که روس‌ها عازم فتح هرات می‌باشند. پس از خاتمه درگیری‌ها مناطق سرسبز کویری یولاتان و پنجاه به دست روس‌ها افتاد. این محل در کنار رود مرغاب در جنوب مرو واقع شده و محل اسکان ترکمن‌های ساریک و سالو بود. با این عمل ترکمنستان جنوب‌غربی که از شرق به رود مرغاب و کوشک، از غرب به هریرود، از جنوب به بلندی‌های شمال هرات و از شمال به مرو محدود می‌شد کاملاً به دست روس‌ها افتاد.

ساختمان راه‌آهن در مرو به علت گرمای شدید تابستان موقتاً تعطیل شد و در میانه‌های ماه اوت مجدداً ادامه یافت. با این ترتیب روس‌ها موفق شدند از میان یکی از سخت‌ترین محدوده‌های بی‌آب و علف قراقوم به طول ۲۳۰ ورست عبور کنند. ایستگاه چهارجوی در ساحل آمودریا در دسامبر ۱۸۸۶ میلادی در میان جشن و سور فراوان افتتاح شد. امیر بخارا نماینده‌ای برای شرکت در این جشن اعزام کرد. نمایندگانی از مناطق فراسوی کاسپین و ترکستان هم در این جشن حضور داشتند.

همزمان دو کشتی بخار از بندر چهارجوی در رود آمودریا حرکت می‌کرد. یکی قسمت‌های جنوبی رود تا پتروالکساندر ووسک^۲، قلعه‌ای که در جنگ خیره پایه‌گذاری شد را زیر نظر داشت و دیگری قسمت‌های شمالی رود تا قلعه کرکی^۳ واقع در خاک بخارا که واحد قزاق در آن مستقر بود، را پوشش می‌داد. نتیجهٔ این عمل بسیار روشن است و آن ارتباط دریای مازندران با دریاچهٔ آرال توسط کشتی‌های بخار می‌باشد. با توجه به این شرایط روسیه کنترل رودخانهٔ مهم آمودریا را هم به دست گرفت. درهٔ این رود پس از عبور از گذرگاه‌هایی به هند می‌رسد.

اما رودخانهٔ آمودریا مانعی برای گسترش راه‌آهن بود و مشکلات فراوانی را ایجاد کرد. ژنرال آنکوف ابتدا در نظر داشت سواحل شرقی و غربی رود را توسط کشتی‌های بخار به هم مرتبط کند. زیرا ساختن یک پل عظیم و گرانبه‌ای که پس از گذشت ۵۰ تا ۱۰۰ سال با خشک شدن رود به روی زمین خشک قرار خواهد گرفت، مشکل او را حل نمی‌کرد. این رود رفته رفته مسیر خود را به سوی شرق تغییر می‌دهد. بالاخره تصمیم بر آن شد یک پل موقتی ساخته شود زیرا در صورت انحراف رودخانه امکان امتداد این پل میسر بود.

زمانی که تزار در سال ۱۸۸۷ میلادی قسمتی از خاک بخارا را خرید عملیات تسطیح و کارهای مقدماتی آغاز گشت. سرعت کار به قدری زیاد بود که در فصل بهار ریل‌ها در خاک امیر بخارا کارگذاری شده بود. مسیر راه‌آهن به موازات رود زرافشان^۴ به سمت جنوب کشیده می‌شد. روز ۲۷ ماه مه ۱۸۸۸ میلادی تمام راه تا سمرقند با جشن و سور

۱. Kamaroff. ۲. Petro Alexandrovsk. ۳. Korki.

۴. رودخانه‌ای که شهر بخارا در جلگه‌های جنوبی آن واقع شده است.

فراوانی افتتاح شد و اولین قطار مزین به پرچم روسیه وارد ایستگاه آذین بسته سمرقند شد. در این مراسم نمایندگانی از کلیه اقوام اروپائی، آسیائی و تعداد بیشماری از مردم شرکت داشتند. دسته موزیک ارتش در تمام طول جشن مشغول نواختن مارش‌های نظامی بود. وزارت جنگ روسیه هزینه احداث این راه‌آهن را به گردن گرفته بود و نمایندگان آن در تمامی مدت احداث آن در محل حضور داشتند. تمامی کارگران و کارمندان این پروژه، تحت‌اختیار و فرماندهی ژنرال آنکوف بودند. رؤسای نظامی مناطقی که راه‌آهن از آنها عبور می‌کرد به کار احداث آن رسیدگی می‌کردند. پرسنل نظامی این طرح شامل هزار سرباز و ۱۶ افسر بود. این گروه وظیفه داشت تا تحت نظر سرهنگ آندریف^۱ ریل‌ها و تیرهای تلگراف را نصب کند. کارگران آسیائی کارهای جسمی سخت‌تر را انجام می‌دادند. واحد اول نظامی، وظیفه دیدبانی و نقشه‌برداری برای عبور خط آهن و تیرهای تلگراف را به عهده داشت. رؤسای ایستگاه‌ها از افسران در حال خدمت و بازنشسته انتخاب می‌شدند. کنترل بلیط توسط سربازان انجام می‌گرفت. برآستی که این خط آهن کاملاً نظامی بود. آقای چیلکوف^۲ که اینک در چهارجوی مستقر می‌باشد رئیس قسمت فنی راه‌آهن بود. کارگران که یک واحد نظامی کامل بودند سازمان‌دهی نظامی داشتند. تعداد روس‌ها حدود ۴۰۰ نفر بود. آنها برای تطابق خود با محیط ناآشنای آسیای مرکزی با اشکالاتی روبرو شدند. با وجودی که کارائی کمتری داشتند اما حقوق، مزایا و رفاه آنها بیشتر از سایرین بود. گروه بزرگی از کارگران از بین ایرانیان، ترکمن‌ها و بخارائی‌ها انتخاب می‌شدند و ایرانی‌ها در انجام امور محوله سرآمد سایرین بودند.

پس از تسطیح زیربنای مسیر توسط مهندسین روسی، کارگران آسیائی، قسمت‌های مختلف خط آهن را کارگذاری می‌کردند. زیربنای مسیر به اندازه‌ای مرتفع بود که خطر فرورفتن ریل در آب وجود نداشت. در فواصل معینی کانال‌هایی برای حرکت آب در نظر گرفته بودند و در مجموع بیش از ۳ هزار پل به روی آبراه‌های اطراف مسیر ساخته شده بود. زیربنای ریل به قدری قوی بود که قدرت تحمل دو ریل سنگین و قطعات چوبی و سنگ‌های خط آهن را داشت. ارتفاع خط آهن از محیط اطراف ۳ و نیم متر بود. پس از اتمام زیربنا، کارهای فنی آغاز می‌شد و کارگذاری ریل‌ها انجام می‌گرفت. رئیس و سربازان در داخل واگن‌ها زندگی می‌کردند و یک واگن دو طبقه به بیمارستان و انبار آذوقه اختصاص داشت. روزانه در سه نوبت قطارهایی که مصالح مورد استفاده برای ۲ ورست را حمل می‌کردند از راه می‌رسید. در روزهایی که شرایط آب و هوائی اجازه می‌داد ۴ ورست ریل‌گذاری می‌شد. مصالح در قسمتی انبار می‌گشت و توسط ۴۰۰ گاری تک اسبه و ۳۰۰ گاری که توسط شتر به روی ریل‌های موقتی کشیده می‌شد، به محل کار حمل می‌گشت. این قبیل کارها را کارگران آسیائی انجام می‌دادند.

در طول ساخت راه‌آهن، دو خطر عملیات و طرح را تهدید می‌کرد. یکی بالا آمدن آب رودخانه‌هایی که از ایران سرچشمه می‌گرفت و دیگری حرکت شن‌های روان. با خطر اول توسط ساختن آبراه‌هایی در زیر خط آهن و زیربنای آن مقابله شد. البته اتفاق می‌افتد که رفت و آمد قطارها متوقف می‌گردد زیرا ارتفاع آب به قدری بالا می‌آید که ریل در زیر آب قرار می‌گیرد. خطر دوم توسط کاشتن گیاهانی در اطراف خط آهن که قدرت رشد در این آب و هوا و محیط را داشتند مهار گشت اما در بعضی نقاط محیط اطراف ریل‌ها را با حصیرها و ساقه‌های گیاهانی مانند برنج می‌پوشاندند تا از به حرکت افتادن شن‌ها جلوگیری

کند. این عمل در محدوده بعضی نقاط مسیر که احتمال حرکت تپه‌های شنی بیشتر بود، انجام می‌شد. این تپه‌ها توسط بادهای شمالی و شرقی از شمال شرق به جنوب غرب حرکت می‌کنند.

ژنرال آنکوف هزینه هر ورست ریل‌گذاری را ۱۶ هزار روبل پیش‌بینی کرده بود اما در عمل به ۳۶ هزار روبل رسید. اما حتی با این حساب هم، خط آهن فراسوی کاسپین یکی از ارزان‌ترین خطوط آهن روسیه می‌باشد. این مسئله دلایل گوناگونی دارد. مسیریابی این خط آهن هزینه اضافی نداشت زیرا هیچ کوهی بر سر راه آن قرار نداشت و مسیر در فواصل ۴۰ تا ۵۰ ورستی به صورت مستقیم پیش می‌رفت. نیروی انسانی این عملیات به ۲۰ هزار تن می‌رسید اما مخارج زیادی در بر نداشت زیرا حقوق‌روزانه هر یک از آنها بین ۲۰ تا ۳۰ کوپک بود. علت سوم سرعت احداث آن بود که تا کنون در هیچ نقطه کره زمین راه آهنی به این سرعت ساخته نشده است. پروژه فقط در یک محل پیش می‌رفت و شرایط طوری نبود که بتوانند در چند نقطه به صورت همزمان فعالیت کنند. در طول سال در چندین نوبت رفت و آمد کشتی‌ها در رود ولگا و دریای مازندران متوقف می‌شود. گذشته از آن گرمای هوا در فصل تابستان از انجام کار جلوگیری می‌کرد اما در مجموع این طرح با سرعت بی‌نظیری پیش رفت. علت آن برنامه‌ریزی دقیق و مرتب ستاد فرماندهی بود.

عرض ریل اندکی بیش از ۱ و نیم متر و شیب مسیر اندک است. سوخت لوکوموتیوها و ایستگاه‌ها فقط نفت می‌باشد که از نفتاداغ و بوجاداغ استخراج می‌گردد. فاصله میان اوزون‌آدا و سمرقند ۱۳۶۰ ورست یا ۱۴۵۰ کیلومتر است. سفر بین مبدأ و مقصد ۷۵ ساعت طول می‌کشد. قیمت بلیط درجه دو حدود ۳۷ روبل می‌باشد. تابستان‌ها هر هفته دو قطار پستی از مبدأ و مقصد به راه می‌افتد اما زمستان‌ها که حرکت کشتی‌ها در دریای مازندران و رود ولگا متوقف می‌شود، هفته‌ای یک قطار از هر طرف حرکت می‌کند و واگن‌های آن درجه ۲ و ۳ است. در طول فصل تابستان بالا آمدن آب در مسیر قطار توقف‌هایی را تحمیل می‌کند. گاهی قطارها به علت ریزش پل‌ها مجبور به توقف می‌شوند. سرعت متوسط قطار ۲۷ کیلومتر در ساعت است که زمان توقف قطار در ایستگاه‌ها را هم در برمی‌گیرد. زمان توقف قطارها در ایستگاه‌های بزرگ ۳۰ و در ایستگاه‌های کوچکتر ۱۵ دقیقه می‌باشد. ایستگاه‌های مسیر تمیز و مرتب نگهداری می‌شوند. مهمترین ایستگاه‌های مسیر اوزون‌آدا، قازانچیک، قیزیل‌آروات، گوگ‌تپه، عشق‌آباد، کوشکا، تجن، دوشک، مرو، چهارجوی، قراگول، بخارا، کرمینه، کاتاکورگان و سمرقند می‌باشد. در تمامی این ایستگاه‌های بزرگ و تعدادی از ایستگاه‌های کوچکتر بوفه برای خرید غذا وجود دارد. در مغازه‌های ایستگاه‌ها می‌توان کنسرو، شراب، مشروبات‌الکلی قوی، آبجو، چای، شکر، سیگار، سیگار برگ و سایر مایحتاج را تهیه کرد.

اهمیت این راه‌آهن و البته کل راه‌های آسیای مرکزی کاملاً مشهود است. رفت و آمد کاروان‌های شتر که کشتی کویر نام دارند و سابقاً حمل تمامی مسافرین و کالاها توسط آنها انجام می‌گرفت در این منطقه از حرکت بازمانده‌اند. تجارت اطراف و کل منطقه توسط راه‌آهن انجام می‌گیرد و شکوفائی آن در حدیست که ژنرال آنکوف حتی تصور آن را هم نمی‌کرد.

احداث این خط آهن اثرات بسیار زیادی به‌روی اقوام مجاور خط آهن و کل منطقه گذاشته است. زمانیکه ترکمن‌ها، اهالی بخارا و ایرانیان با نهایت تعجب شاهد ورود اولین

قطار به ایستگاه شدند، بی‌اختیار در مقابل قدرت تزاری که قادر بود چنین کار خارق‌العاده‌ای انجام دهد، سر تعظیم فرود آوردند. آنها لوکوموتیو را ارباب شیطان و ژنرال آنکوف را پاشای سماور نام دادند. با وجودیکه هر از گاهی شتری در زیر چرخ‌های قطار تلف می‌شود اما اهالی در مجموع نظر مناسبی نسبت به راه‌آهن پیدا کرده‌اند. فرزندان استپ‌های شمالی به اهمیت این وسیله برای حمل و نقل مسافری و کالا آگاه گشته‌اند. تجاری که هر ساله از بخارا به بازار نیژنی‌نووگورد^۱ می‌روند با انجام سفر به وسیله قطار زمان مسافرت آنها چندین ماه کوتاه‌تر می‌گردد. حداقل چند هفته از زمان سفر ۱۲ هزار زوار روس که همه ساله برای زیارت مشهد عازم ایران می‌شوند کاسته می‌شود.

اگر این راه‌آهن برای ایرانیان ارزش چندانی نداشته باشد اما نکات مثبت آن غیرقابل انکار است. راه‌آهن در مجاورت مرزهای خراسان امتداد دارد و به این دلیل دولت روسیه دست به افتتاح کنسولگری در مشهد زده است. قسمت زیادی از مسیر عشق‌آباد تا مشهد را می‌توان با قطار پیمود. تمام اهالی خراسان قدرت تزار را دیده و به آن آفرین می‌گویند اما شاه از آن واهمه دارد. امنیت مناطق مرزی ایران و روسیه در منطقه فراسوی کاسپین بیشتر شده و تجارت هم به اندازه محسوسی رونق یافته است.

اگر برنامه‌های دولت روسیه عملی گردد راه‌آهن در مدت کوتاهی از سمرقند به تاشکند ادامه پیدا خواهد کرد. احتمال انجام آن بسیار زیاد است زیرا موقعیت سوق‌الجیشی منطقه چنین ایجاب می‌کند. روس‌ها به تاشکند لشکرکشی خواهند نمود، نیروهای مستقر در سیبری هم به آنها ملحق شده و به قدرت عملیاتی آنها اضافه خواهد گشت. ارتباط این خط آهن به راه‌آهن اروپائی از یک طرف و به راه‌آهن سیبری از طرف دیگر می‌تواند گذشته از اهداف نظامی برای مناسبات تجاری منطقه هم مفید واقع شود.

فاصله بین سنت‌پترزبورگ تا سمرقند را امروزه می‌توان در طی ۱۰ یا ۱۱ روز با قطار پیمود اما راه‌آهن در دو نقطه قطع می‌شود که یکی دریای مازندران و دیگری قفقاز است. برای حل مشکل قفقاز روس‌ها قصد دارند راه‌آهنی از ولادی‌قفقاز^۲ به باکو از طریق پترووسک^۳ احداث کنند. اگر این پروژه عملی گردد طول این سفر به ۸ تا ۹ روز خواهد رسید.

اهمیت خط آهن از نظر سوق‌الجیشی بسیار زیاد است. به طور مثال روس‌ها می‌توانند طی ۳ یا ۴ هفته نیروهای خود را از دریای مازندران به مرز افغانستان رسانده و در مدت چند ماه صد هزار سرباز را در خارج از دروازه هرات مستقر کنند. البته اهمیت راه‌آهن در جنگ خیلی بیشتر از این است. به این دلیل فعالیت روس‌ها برای احداث هرچه بیشتر خط آهن، دولت انگلیس را نگران کرده است. نیروهای انگلیس در هند از ۷۰ هزار انگلیسی و ۱۵۰ هزار سرباز بومی تشکیل می‌شود. از این تعداد حدود ۱۰۰ هزار نفر قابل‌استفاده در مرزها می‌باشند. البته قابلیت نظامی سربازان بومی انگلیس در هند به مراتب کمتر از سربازان روسی است. هرآینه انگلیسی‌ها در یک جنگ احتمالی قصد تقویت

۱. Nischnij Novgorod یکی از بزرگترین شهرهای روسیه در محل تلاقی رود اوکا به رود ولگا در فاصله ۳۵۰ کیلومتری مسکو که بین سال‌های ۱۹۳۲ تا ۱۹۹۰ م به خاطر شاعر روسی ماکسیم گورکی که در این شهر متولد شده بود به نام گورکی خوانده می‌شد.

۲. Vladikavkaz شهری در جنوب روسیه و مرکز ایالت اوسستپای شمالی که در منطقه شمالی قفقاز در کنار رود تهرک واقع شده است. تنها مسیر زمینی بین گرجستان و روسیه از طریق کوه‌های سر به فلک کشیده قفقاز از این شهر عبور می‌کند. در زمان اتحاد جماهیر شوروی این شهر اورژونیکیژه نام داشت.

۳. Petrovsk مرکز داغستان در جنوب روسیه در ساحل دریای مازندران که امروزه ماخاچکالا نام دارد.

نیروهای خود را در مرز داشته باشند با شرایط اسفناکی مواجه خواهند شد. نیروهای انگلیسی از کشور خود تا هندوستان ۶ هفته در راه خواهند بود و پس از رسیدن به هند حداقل همین مدت برای اعزام آنها به جبهه طول خواهد کشید. اما روس‌ها برای حمل و نقل نیروهای خود به وسیله راه آهن فراسوی کاسپین احتیاج به مدت زیادی ندارند. این راه آهن از نظر اداری به ۵ منطقه تقسیم شده است. مانگیشلاسک^۱ به مرکزیت قلعه الکساندرووسک، کراسنودسک، آخال تکه به مرکزیت عشق آباد، تجن و مرو مراکز این تقسیمات می‌باشد. سپس مناطق بولتان و سرخس هم به آن اضافه خواهد شد. تعداد اهالی محل ۳۱۱ هزار نفر است که ۱۱۰ هزار نفر از آنها ترکمن بوده و در مرو ساکن می‌باشند. ترکمن‌ها با ۸۳٪، قرقیزها با ۱۴٪ اکثریت دارند و ۳٪ باقی از ارامنه، روس‌ها، فارس‌ها، یهودیان و اهالی بخارا تشکیل می‌شود. در منطقه سرسبز کویری آخال تکه در سال ۱۸۸۷ میلادی نزدیک به ۸۰ هزار کیبیتک وجود داشت و حدود ۳۳ هزار ترکمن در آنها زندگی می‌کرد. آنها دارای ۱۲ هزار شتر، ۲۵۰۰ اسب و ۱۵۰ هزار گوسفند بودند.