

باقی از شماره ۴

پلم : آقای محمد مهران

## آذر بایجان گنونی

- « در شماره یکم این نشریه ضمن مقدمه از ارباب »
- « اطلاع و فضل تمنی شد که هر گاه تقصی در این یادداشتها »
- « مشاهده فرمایند برای رفع آن بوسیله تذکاریه مراباری »
- « فرمایند تا علاوه بر چاپ و نشر آن بنام نویسنده نقص »
- « مشهود مرفوع و در چاپ مجدد آن که بصورت کتاب »
- « خاصی بیرون خواهد آمد حتی المقدور خالی از عیب باشد »
- « اینک نیز تقاضی میشود از این مساعدت دریغ نفرموده و منتی »
- « بر نگارنده بگذارند زیرا قطع و یقین دارم که اطلاعات »
- « و یادداشتهای بنده خالی از عیب و نقص نیست و دریغ که این »
- « مجموع بهمین حال باقی ماند »

محمد مهران

### راههای شوسه

یکی از آثار مدنیت طرُق ارتباط و وسائل جمل و نقل هر قوم و ملتی است که میزان آنچه را که دارا است درجه تمدن آن ملت آشکار میشود. ایرانیان بنسبت سابقه طولانی که از لحاظ قومیت و ملیت دارند در عهد باستان آماده

ترین راهها و مجهز ترین وسائل ارتباط را باقتضای زمان و مکان دارا بوده و هنگامیکه هیچیک از ملل راقیه جهان امروز کوچکترین آثاری را در این قسمت نداشته اند در کشور ایران همه گونه وسائل موجود بوده و برای لشکر کشی و مسافرت و نقل انتقال کالا مورد استفاده بوده و بقایای پلهای پل دختر در لرستان و سد کارون در اهواز و پل دزد در ذوقول که مربوط بزبان ساسانیان است و هم چنین پل دختر بر روی رود قزل اوزن در نزدیکی میانه که در هشتصد سال پیش ساخته شده و ده ها پل دیگر در حوزه آذربایجان نشانه بارزی از این آثار تمدن است حتی از هزاران سال پیش تبریز مرکز خطوط ارتباطی آسیای دور و مرکزی بندریای سیاه و مدیترانه بوده و هنوز بکسی از محلات تبریز که به «شتربان» موسوم است مظهر همان تمدن دیرین است که ایرانیان آنرا دارا بوده اند.

مع التأسف با ظهور وسائل مونتوریزه جدید بعلمت تسامح اولیای امور ایرانیان دیر بفکر استفاده از آن افتادند و در نتیجه طرق ارتباطی بزمان حال سابق باقی بود و راههای عرابه رو نیز موقعی در ایران ایجاد شد که دیگران راههای شوسه مرتب داشتند و اقدام در این امر حیاتی بقدری کند بود که نه تنها مسافرت و حمل کالا از ایران بخارج از کشور ایران و از خارج از کشور ایران انجام پذیر نبود بلکه در داخل این مملکت نیز ذهاب و ایاب تقریباً منقطع و انفالی و ساکنین هر شهر مجاورین خود را نیشناختند و اگر کمی هم سفر میکردند باید ترک حیات قناید و بز و قمرزند و حدیث کنند زیرا بواسطه شعوبت شهر و نبودن راه و فقدان وسیله امید بازگشت باقامتگناه خود را نداشتند.

خوب بخاطر دازم بسال ۱۳۳۶ هجری قمری ( ۱۲۹۶ هجری شمسی یا ۳۱ سال پیش، که قحطی غالب نقاط ایران را تهدید و دسته دست مردم تهران و بعضی از شهرهای دیگر از گرسنگی تلف میشدند در سیستان گندم خرواری سه تومان بود و از زیادی عرضه و کمی تقاضا در انبارها مینویسید و راه زیاد و وسیله

برای حمل آن در دست نبود و سیستانی باور نداشت که بهرادران و خواهران  
تهرانی خود از گرسنگی میمیرند. و حال آنکه در آن موقع کمتر مملکتی  
در اروپا و امریکا وجود داشت که از نعمت راه آهن و سایر وسائط ارتباط  
برخوردار نباشد.

در سال ۱۲۱۱ (ذی حجة) هجری قمری که آقا محمدخان قاجار در قلعه  
شوش کشتند باباخان (۱) ملقب بفتحعلی خان ولیعهد و مقرر حکومت و فرمانفرمایی  
او در شیراز بود و لازم آمد که باسرع وقت و بهترین وسیله او را از فوت آقا  
محمد خان مسبوق سازند تا بتخت سلطنت نشیند و زمام امور مملکت را که  
مساحت آن از حال وسیعتر بود در دست گیرد بهترین وسیله بابا یوسف شاطر (۲)  
بود که صبح دوشنبه ۲۵ ذی حجة ۱۲۱۱ از قلعه شوش پیاده بجانب تبریز-تهران  
اصفهان - شیراز حرکت کرد و مشارالیه برای آنکه باسرع وقت بشیراز  
وارد و فتحعلی خان را از فوت شاه ایران مطلع سازد در جائی توقف نکرد  
و برای استراحت بسالش کوچکی را بگسردن خود بسته و در حین  
حرکت باتکیه دادن سر بیالش میخواست و باین کیفیت روزیازدهم محرم ۱۲۱۲  
بشیراز وارد و پس از ۱۶ روز مأموریت خود را انجام داد.

و هم چنین در موقع فوت محمدشاه قاجار (تهران سال ۱۲۶۴ هجری  
قمری) ناصرالدین میرزای ولیعهد در تبریز بود و دو نفر مامور اسب سوارمهد  
علیا مادر ناصرالدین میرزا پس از سه روز خبر فوت محمدشاه را بوی رسانیدند  
و ولیعهد را نوید سلطنت دادند.

شاید اولین راه شوسه ایران راه تهران بقم باشد که در زمان مظفرالدین

(۱) - تاریخ سلطنت فتحعلی شاه همان اسم «بابا» است زیرا از چپ بر راست  
بحساب ایجاد ۱۲۱۲ میشود

(۲) - شاطر در لغت بمعنای چاپک است

شاه وسیله کمپانی لپخ و اخوان با مباشرت علی اصغر خان اتایک صدر اعظم انجام یافته و در برابر مخارج آن حق دریافت باج از مسافرین و مال التجاره بکمپانی مزبور بر گذار شده باشد.

نگارنده بخاطر دارم در سال ۱۲۹۶ شمسی برای شوسه راه تهران بدماوند که بر عهده اداره پست و گذار شده بود مسیو وهان بلژیکی را استخدام کرده بودند و پس از دو سال راه مزبور عرابه رو گردید و قبل از آن پست تهران بدماوند وسیله قاطرهای مشهدی اسداله الاغدار که رو بروی یامنار کاروانسرای را با اختیار داشت حمل و نقل میشد و نیز شخصاً مشاهده کردم که اکبر شاگرد مشهدی اسداله مزبور در پیچ و خم هزار دره دم قاطر را بدست داشت در دنبال او راه میرفت و در خواب ناز بود! (۱)

اگر از مطلب کمی دور افتادم بوزش میخوام بنظر اینجانب مقدمه بالا لازم بود که تاحدی سر عقب افتادگی معلوم شود ولی اکنون تردیدی ندارم با سیر سریع قافله تمدن جهان ایرانیان نیز بتبعیت از سیادت باستانی و مشاهده اوضاع امروزه کیتی و تطبیق با حوائج ضروری و با وجود مهندسی عالیه مقام و تحصیل کرده داخلی و خارجی هر چه زودتر عقب مانده گیهارا ترمیم و با غریزه ذاتی و استعداد نهائی آنرا تدارک و جبران خواهند نمود.

اینک برویم سرمه‌اب

خطوط شوسه در ایران سه نوع است :

- ۱- خط اصلی که درجه يك بشمار می‌آید عرض آن کمتر از هشت متر نیست و استانهای و شهرهای مهم را بهم متصل می‌سازد.

(۱) - نگارنده مقالات مسلی در مجله پست و تلگراف سال ۱۳۱۲ و ۱۳۱۳ نوشته

ام که مربوط بوسائل پست و تلگراف در ایران از زمان کورش تا حال است برای کسی اضلاع بیشتری بآن مراجعه شود.

۲ - خط فرعی درجه دو - عرض آن کمتر از شش متر نیست و شهرها و قصبه های خارج از خط اصلی را بهم ارتباط میدهد .

۳ - خط فرعی درجه سه - عرض آن کمتر از چهار متر نبوده و شهرها و قصبه های دور افتاده را بدو خط دیگر مرتبط میسازد .

آذربایجان نیز که از لحاظ سازمان راه بدو قسمت منقسم است طرق سه گانه را بشرح زیر دارا است :

## قسمت اول - استان سوم

نام خط	از	تا	طول خط به کیلومتر	ملاحظات
تبریز - زنجان	تبریز	بستان آباد	۵۶	درجه ۱
		میان	۱۲۰	
تبریز - آستارا	تبریز	زنجان	۱۳۸	درجه ۲
		بستان آباد	۵۶	
تبریز - اهر	بستان آباد	مراب	۶۸	درجه ۳
		اردبیل	۸۶	
		آستارا	۶۵	
تبریز - اهر	تبریز	اهر	۹۵	درجه ۴
اهر - کلیبر	اهر	کلیبر	۷۰	درجه ۴ در سال ۱۳۲۲ باز شده است
اهر - اردبیل	اهر	خیابو	۷۳	درجه ۴
میان - هروآباد خلخال	خیابو	اردبیل	۸۵	درجه ۴ جدیداً برای عبور باز شده است (سال ۱۳۲۶)
		هروآباد	۱۳۰	
تبریز - جلفا	تبریز	مرند	۶۸	درجه ۱
		جلفا	۶۷	
مرند - خوی	مرند	خوی	۸۱	درجه ۲

نام خط	از	تا	طول خط به کیلومتر	ملاحظات
تبریز-مراغه	تبریز	خسروشاه	۲۲	درجه ۴
	خسروشاه	دهخوارقان	۳۳	
	دهخوارقان	تازه کند	۳۳	
	تازه کند	مراغه	۴۴	
مراغه-میاندوآب	مراغه	میاندوآب	۵۹	درجه ۲
	میاندوآب	شاهین دژ	۵۹	درجه ۳
تازه کند-انالو	تازه کند	بندردانالو	۷	درجه ۴



## قسمت دوم - استان چهارم

نام خط	از	تا	طول خط بکیلومتر	ملاحظات
خوی-جلفا	خوی	جلفا	۷۹	درجه ۲
خوی-مرزترکیه	خوی	ماکو	۱۳۲	۲ «
	ماکو	بازرگان	۱۹	۲ «
	بازرگان	مرز-ترکیه	۳	۲ «
ماکو-پلدشت	ماکو	پلدشت	۵۵	۲ «
خوی-رضایه	خوی	شاهپور	۴۶	۲ »
	شاهپور	رضایه	۹۸	۲ «
رضایه-گلمانخان	رضایه	بندر گلمانخان	۲۲	۲ «
رضایه-مهاباد	رضایه	بندر حیدرآباد	۷۲	۲ «
حیدرآباد مرز عراق	حیدرآباد	مهاباد	۵۸	۲ «
	حیدرآباد	نقده	۲۲	۱ »
	نقده	خانه	۴۹	
	خانه	مرز عراق	۱۳	گردنه شیخ
نقده - اشویه	نقده	اشویه	۳۳	درجه ۲
مهاباد-سردشت	مهاباد	سردشت	۱۴۱	۲ «
مهاباد - سفز	مهاباد	میاندوآب	۵۲	۲ «
	میاندوآب	بوکان	۴۹	
	بوکان	سفز	۵۸	
خوی اوایق	خوی	لوایق	۱۱۴	درجه ۲
مرز ترکیه	آوایق	مرز ترکیه	۲۰	

بطور کلی راههای شوسه آذربایجان از شهریور ۱۳۲۰ تا آذر ۱۳۲۵ کمتر رسیدگی شده و بیشتر استفاده از آن گردیده است در نتیجه نواقص زیادی داشته و از سال ۱۳۲۶ اقدام بر رفع نواقص آن گردیده و هم اکنون دنبال میشود آنچه معلوم است در برنامه سال ۱۳۲۸ تعمیر خطوط فعلی و احداث خطوط جدید نیز منظور نظر و دنباله اقداماتی که در سال ۱۳۲۶ و ۱۳۲۷ شده تعقیب خواهد شد و ما از ذکر جزئیات آن خودداری میکنیم

راه آهن و کشتیرانی آذربایجان

قبل از ظهور جنگ بین المللی (۱۹۱۴-۱۹۱۸) ساختمان راه آهن تبریز - بجلقا و تبریز به شرفخانه از سال ۱۹۱۳ وسیله دولت تزاری روسیه شروع و بسال ۱۹۱۶ پایان رسید.

راه آهن مزبور از تبریز تا صوفیان بطول ۳۱ کیلومتر برای هر دو خط یکی و از صوفیان تا جلقا بطول ۱۰۵ کیلومتر و از صوفیان تا شرفخانه بطول ۵۳ کیلومتر دو خط میشود مجموع این راه آهن ۱۹۸ کیلومتر میباشد.

عرض خط (بین دور ایل) با استاندارد ۱۰۲۴ متر مطابق نیستم راه آهن روسیه میباشد در صورتیکه عرض خط با استاندارد بین المللی ۱۰۳۵ متر است.

این راه آهن تا سال ۱۹۳۱ که قرارداد ایران با دولت شوروی منعقد گردید و بالنتیجه بدولت ایران واگذار شد تحت اختیار دولت شوروی بود و از آن استفاده نظامی و بازرگانی مینمودند از آن بعد بدولت ایران تحویل و بهره برداری میشد تا سال ۱۹۴۱ (شهریور ۱۳۲۰) که باز مورد استقاده دولت شوروی برای حمل مهمات جنگی و افراد نظامی قرار گرفت.

قبل از شهریور ۱۳۲۰ راه آهن مزبور دارای زیر را از حیث تعداد واگون و لکوموتیو و سایر اموال واجد بوده است:

واگون مسافری ۱۰ دستگاه - واگون پستی ۴ دستگاه و واگون مسقف



۲۳۷- دستگاہ واگون لبه‌دار/ ۵۵ دستگاہ نمغزن ۲ دستگاہ- مجموع ۳۴۸ دستگاہ  
بعلاوه ۱۵ دستگاہ لکومویتو داشته‌است که ۱۲ دستگاہ آن قابل استفاده  
و بهره‌برداری بوده و ۳/۱ دستگاہ فرسوده در واقعه سوم شهریور ۱۳۴۰ از اختیار  
ناحیه راه آهن آذربایجان خارج و تحت تصرف نیروی شوروی درآمد و بعداً  
طبق موافقت حاصله بین دولتین ایران و شوروی اموال منقول و غیر منقول موجوده  
را که جمعاً ۱۲۶ دستگاہ واگون و ۱۶ دستگاہ لکومویتو سالم و ۱۱ دستگاہ  
لکومویتو فرسوده و از هم پاشیده که بعضی از آنها غیر قابل استفاده و  
برخی محتاج تعمیر اساسی بود روز سوم مهرماه ۱۳۴۵ در مقابل صورت مجلس  
براه آهن ایران تحویل و پس از آن در تاریخ مختلف بشرح زیر واگونهای  
دیگری را بموجب صورت مجلس مسترد داشته‌اند

۱- روز ۳۰ آبانماه ۱۳۲۵ واگون مسقف ۴۱ دستگاہ واگون لبه‌دار

۲ دستگاہ جمعاً ۴۳ دستگاہ

۲- روز ۳ آذرماه ۱۳۲۵ واگون مسقف ۲۹ دستگاہ واگون لبه‌دار

۲ دستگاہ جمعاً ۴۳ دستگاہ

۳- روز ۱۲ آذرماه ۱۳۲۵ واگون مسقف ۲۵ دستگاہ واگون لبه‌دار

۵ دستگاہ جمعاً ۳۰ دستگاہ

۴- روز ۱۹ خرداد ۱۳۲۶ واگون مسقف ۲۹ دستگاہ واگون لبه‌دار ۱۴

دستگاہ جمعاً ۴۳ دستگاہ

۵- روز ۱ تیر ۱۳۲۶ واگون مسقف ۲۰ دستگاہ واگون لبه‌دار

۷ دستگاہ جمعاً ۲۷ دستگاہ

۶- روز ۲۲ مرداد ۱۳۲۶ نمغزن ۱۶ دستگاہ جمعاً ۱۶ دستگاہ

جمع ۱۸۴ دستگاہ

تحویلی ۳ مهرماه ۱۳۴۵ ۲۲۶ دستگاہ

جمع کل ۴۰۸ دستگاہ

بنابراین از ۳۴۸ دستگاه و اگونهای مورد بحث تعداد ۳۰۸ دستگاه بشرح بالا تحویل و ضمناً ۶ دستگاه از مخزنهای اداره راه آهن برای جبران خسارت ۶ دستگاه مخزن دولتی که در سانحه روز ۶ فروردین ماه ۱۳۲۶ از بین رفته بود براه آهن شوروی واگذار و بقیه که عبارت از ۱۷ واگون مسقف و ۱۷ واگون لبه دار میباشد مسترد نشده است که با سایر خسارات وارده نسبت باموال منقول و غیر منقول و وسائط نقلیه مورد ادعا است از ۳ مهر ماه ۱۳۲۵ که راه آهن آذربایجان از طرف مقامات شوروی تحویل گردید تا ۲۱ آذر ماه ۱۳۲۵ تحت نظر مکارانهای آذربایجان بوده و پیش آمدهای قابل ذکر در این مدت عبارتست از:

۱- جمع آوری خط سابق تراموای شهری و فروش قیمتی از رایل و آهن آلات آن

۲- توضیح آنکه مقداری از رایلهای مزبور بشهرداری واگذار شده است

۳- فقدان شش دستگاه تلفن

۳ یکدستگاه دوچرخه و سه دستگاه اتومبیل دوج و زیس و جیب که دو دستگاه اتومبیل دوج و زیس بدست آمده است

چون در راه آهن مزبور و کشتیرانی دریاچه رضاییه نواقص زیادی موجود است لهذا سفارشمای بدولت شوروی و اطلنس دیزل برای خرید اشیاء و تعمیر لکوموتیو داده شده ولی هنوز به نتیجه نرسیده است

قسمت کشتیرانی دریاچه رضاییه نیز از سوم شهریور ۱۳۲۰ تا سوم مهر

ماه ۱۳۲۵ که نیروی شوروی در ایران اقامت داشته علاوه بر انجام وظائف داخلی (حمل و نقل مسافر و کالای بازرگانی) حمل محمولات نظامی و افراد ارتش سرخ را طبق مقررات مخصوص از شرفخانه رضاییه و بلعکس و سایر بنادر

دریاچه رضاییه انجام داده است ولی در نتیجه کثرت کار و نبودن وسائل تعمیر کافی



این منظور حاصل نگردید. زیرا اعتذار داشتند که در دوره یکساله آخر ۲۴ تا آخر ۲۵ بکلی بایگانی استانداری آشفته و یا از میان رفته است اتفاقاً آقای باقر صفرنیکلو پیشخدمت استانداری که مدعی ۳۶ سال سابقه خدمت است صورتی داشت که باینجانب ارائه نمود و نام ۸۷ نفر بدون ذکر ابتدا و انتهای سمت رسمی هر یک در آن دینده میشد از صورت مزبور نسخه که بعبارت «خدماتیکه چاکر باقر صفرنیکلو پیشخدمت ایالت و استانداری نموده ام از قرار ذیل است» شروع میشد برداشتم پس از رسیدگی واضح شد:

اولاً - صورت مزبور ابتداءً مربوط به ۱۳۳۰ هجری قمری است زیرا اولین استاندار نام شجاع الدوله ذکر است که مشارالیه از محرم ۱۳۳۰ تا سال ۱۳۳۵ هجری قمری در آذربایجان حکومت و فرمانفرمائی داشت و در سال اخیرالذکر بعلت کسالت سرطان که در گلوی او ظاهر شده بود به تفلیس برای معالجه و عمل حرکت کرد و در همانجا فوت نمود.

ثانیاً - بعضی از افرادی که در صورت مزبور ذکر شده استاندار نبوده برای مدت کمی سرپرستی کرده اند بدون آنکه حکم رسمی داشته باشند و برخی باسمت فرمانداری باسمتهای دیگر در غیبت استاندار و یا در موقع تعویض استاندار موقتاً کفالت داشته اند.

ثالثاً - بعضی از افراد یاد شده استاندار و والی آذربایجان بوده و برخی فقط استاندار استان سوم بوده اند و استاندار استان چهارم که مرکز آن رضاییه بوده دیگران مأموریت داشته اند که نگارنده تا حال صورت کامل و صحیحی از آنها بدست نیاورده است.

اینک با نقل عین صورت مزبور بدون ضمانت صحت تمامی آن بیاین قسمت خاتمه داده و با اطلاعاتی که نسبت به الب آنان دارم نظر یابنکه

موضوع از بحث سلسله مقالات اینجانب خارج است. بهمین مقیدار در این قسمت

اكتفا ميكنم

۴۱ اسمعیل خان امیر لشکر	۲۱ قائم مقام	۱ - شجاع الدوله
۴۲ ساعد السلطنه	۲۲ مجد السلطنه	۲ اعتماد الدوله
۴۳ مصدق السلطنه	۲۳ معزز السلطنه	۳ سردار ناصر
۴۴ ساعد السلطنه	۲۴ قائم مقام	۴ ارفع السلطان
۴۵ اسمعیل خان امیر لشکر	۲۵ میرزا آقافرشی	۵ سردار رشید
۴۶ امیر نصرت	۲۶ فرید الدوله	۶ سردار فاتح
۴۷ عبداله خان طهباسی	۲۷ حشمت السلطنه	۷ قائم مقام
۴۸ سر تیب کوبال	۲۸ محاسب الملک	۸ مقتدو الدوله
۴۹ سر هنک بقائی	۲۹ سپهسالار	۹ نظام الملک
۵۰ سر تیب، حمد حسین خان ابرم	۳۰ امیر مسعود	۱۰ نظم السلطنه
۵۱ مشایخی	۳۱ سردار معتضد	۱۱ سردار فاتح
۵۲ شریف الدوله	۳۲ امیر مسعود	۱۲ سردار رشید
۵۳ بنان الدوله	۳۳ سردار انتصار	۱۳ قائم مقام
۵۴ سردار فاتح	۳۴ مشاور السلطان	۱۴ امیر السلطنه
۵۵ منصور الملک	۳۵ امین الملک	۱۵ بصر السلطنه
۵۶ مهندس السلطان	۳۶ عین الدوله	۱۶ شریف الدوله
۵۷ حشمت السلطنه	۳۷ ساعد الدوله	۱۷ امامقلی میرزا
۵۸ نصره الملک	۳۸ کفیل ساعد السلطنه	۱۸ مصباح الدوله
۵۹ نادر میرزا	۳۹ مخبر السلطنه	۱۹ محتشم السلطنه
۶۰ آقاي سیمي	۴۰ ساعد السلطنه	۲۰ مصباح الدوله

۷۹ احمدی	۷۰ کلهر فرماندار	۶۱ نادر میرزا
۸۰ مبصر روشنی	۷۱ مستوفی	۶۲ کیهان
۸۱ وثوق السلطنه دادور	۷۲ هدایت	۶۳ برهان الدوله
۸۲ محتشمی فرماندار	۷۳ اردلان	۶۴ فهیم الملك
۸۳ نسکجو	۷۴ فهیمی	۶۵ برهان الدوله
۸۴ قضایای شهر یور	۷۵ عضدی	۶۶ عضدی
کمیسیونها	۷۶ موقی	۶۷ عضدی
۸۵ دولتشاهی	۷۷ احمدی	۶۸ کاظمی
۸۶ بیات	۷۸ ظفر الدوله	۶۹ عضدی

ضمنا بصورت بالا باید علاوه نمود

۱ - دکتر جاوید تا ۲۰ آذر ۱۳۲۵

۲ - سر تیب هاشمی از ۲۱ آذر ۱۳۲۵ که وارد تبریز شده تا ۱۴ دی ماه ۱۳۲۵

۳ - منصور الملك از ۱۵ دی ماه ۱۳۲۵ تا ۲۳ تیر ۱۳۳۷ که بطهران احضار شد

۴ - محمد مهران پیشکار دارائی (نگارنده) از ۲۴ تیر ۱۳۲۷ تا ۱۵ مهر

۱۳۲۷ بسمت کفالت

۵ - فهیم الملك فهیمی از ۱۶ مهر ماه ۱۳۲۷

