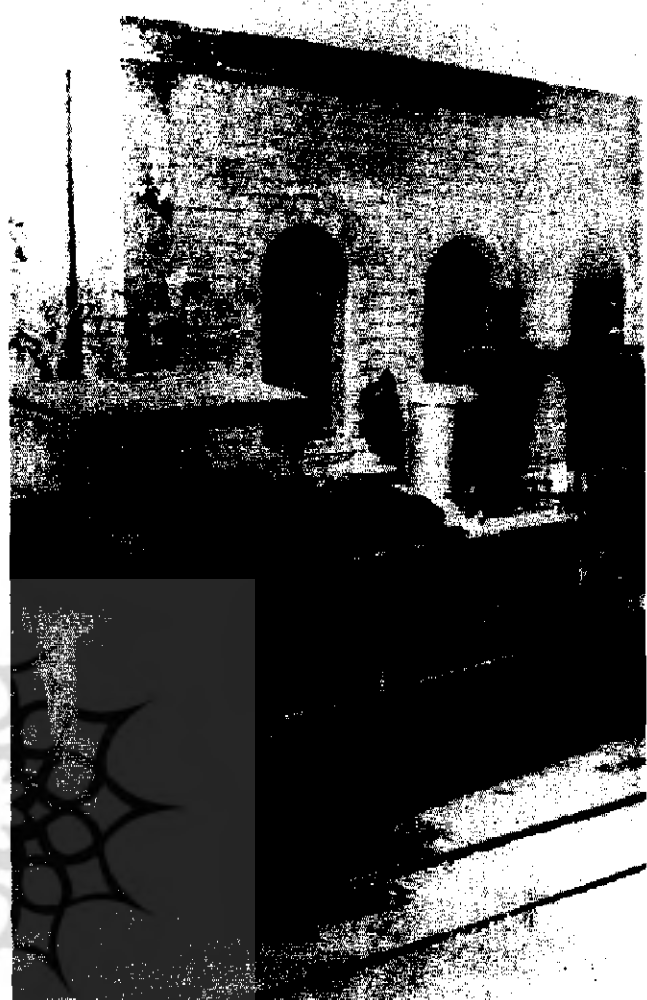


در آرشيو ملي ايران، با توجه به قدمت اسناد، شمار قابل ملاحظه‌اي فرامين، احكام، دستنوشته‌هاي علما و حكام و همچنين مراسلاتي از ادوار صفويه، افشاريه و زنديه موجود است. بخش اعظمي از اسناد موجود نيز مربوط به دوره‌هاي قاجاريه و پهلوي مي‌باشد كه تا به حال شمار قابل توجهي از اسناد اين برهه تاريخي توسط كارشناسان متخصص، طبقه‌بندي و فهرست‌نويسي شده كه از طريق نمايه‌هاي مشخص بسهولت در دسترس محققان و پژوهشگران قرار مي‌گيرد. مجموعه‌هائي از اسناد مذكور در قالب موضوعهاي اقتصادي، اعم از قوانين و تصويبنامه‌ها و قراردادها، مکتوبات و تشکيلات مؤسسات تمدني وجود دارد كه با توجه به اهميت اين اسناد، در اين گفتار سعی می‌شود با بررسی و معرفی یک قرار داد سياسي - اقتصادي، تحت عنوان «قرارنامه راه آهن تهران - شاه عبدالعظيم»، به بيان و تشریح داستان تاريخي ماشين دودي پرداخته شود.



راه آهن تهران به حضرت شاه عبدالعظيم

اهمیت راه آهن، از همان روزگاری که ایرانیان به اروپا رفتند و متوجه ضرورت اتصال نقاط دور و نزدیک کشورها به یکدیگر شدند، محسوس گردید. آنها، از سونئی به ارزش حیاتی این پدیده تمدنی چه از لحاظ اقتصادی و چه از لحاظ اجتماعی، خاصه در کشور خود پی بردند. بویژه در کشور پهناور ایران - که کوهها، کويرها و رودخانه‌ها، بخشهای مختلف آن را از یکدیگر جدا نموده - این وسیله مهم ارتباطی، می‌توانست ارتباط بین مردم نواحی مختلف مثل کرد، بلوچ، ترکمن و... را با یکدیگر برقرار سازد. ناصرالدین شاه نیز پیش از آنکه به سفر اروپا رفته و راه آهن را به چشم دیده باشد، به ایجاد راه آهن در ایران، بسیار علاقه مند بود. (۱) و می‌خواست خطی واصل، بین دو ساحل بحر خزر و خلیج فارس ایجاد کند و حق تمام نعمت و تربیت مملکت را در نصاب خود قرار دهد. (۲) به همین جهت دربار ایران از حسنعلی خان امیر نظام، سفیر ایران در پاریس خواستار اطلاعاتی درباره راه آهن شد. نامه مفصلی که سفیر ایران در سه شنبه چهارم ذیحجه ۱۲۸۰ از لندن نوشته، گویای این حقیقت است که حتی دولت ایران در صدد یافتن شرکت معتبر و باصلاحیتی برای تعهد این عمل بوده است. چون این نامه، حاکی از نحوه تفکر دولت ایران در باره احداث راه آهن است، به نقل قسمتی از آن پرداخته می‌شود: "... در باب راه آهن، منفرداً و منفقاً آنچه از روی خیرخواهی دولت اعلیحضرت ولینعمت خود می‌دانستیم، به عرض اولیای دولت (فرانسه) رسانده،... از جوابی که مرقوم شده بود، معلوم گردید که اولیای دولت نیز وقت را مقتضی دانسته‌اند که به انجام این امر عمده مشغول شوند و به همین ملاحظه اختیار نامه‌ای برای چاکران مرحمت و مقرر فرموده بودند که چاکران از روی جذب به مقدمات این کار پرداخته، با اشخاصی که لازم است گفتگو نماییم و گزارش را به عرض اولیای دولت برسانیم. لهذا در این مدت چندین کمپانی (۳) را - که در فرنگستان به اعتبار مشهور بودند - تکلیف به این امر نمودیم... (۴) نامه حسنعلی خان در اوایل ماه ذی الحجه ۱۲۸۰ یعنی ماه مه ۱۸۶۴ نوشته شد و آغاز تقاضای امتیاز راه آهن در سال ۱۸۶۵ میلادی (یعنی یک سال بعد)، در تقاضای امتیاز، فرانسویها و اتریشیها و آلمانیها و بلژیکیها و امریکاییها و انگلیس و روس شرکت جستند؛ تا اینکه در سال ۱۸۷۲ قرارداد معروف دولت ایران با بارون ژولیوس روتر صورت گرفت و امتیاز راه آهن نیز مثل امتیاز کلیه امور دیگر به آن طرف انگلیسی داده شد. طبق این امتیاز، قرار بود که راه آهن ایران از خلیج فارس به دریای خزر کشیده شود و... اما این قرارداد،

قرارنامه راه آهن تهران - شاهزاده عبدالعظیم

زهرا میرزائی پری

بر اثر وسعت فراوان صحنة عمل و عدم قدرت صاحب امتیاز بر اقدام جدی لغو شد. در سال بعد بارون فالکن هاگن، (۵) افسر روسی برای مذاکره در باب راه آهن تبریز - جلفا - تفریس به ایران آمد ولی کارش به جانی نرسید. در سال ۱۸۷۸/۱۲۹۵ق، یک ارمنی شهروند فرانسه مقیم در استانبول به نام الئون به نمایندگی از یک شرکت پارسی به تهران آمد اما مذاکراتش برای ایجاد راه آهن به بن بست رسید. در سال ۱۸۸۰ مستر وینستون، وزیر مختار ممالک متحده، به فکر امتیاز راه آهن تهران - بو شهر افتاد که از سخنان پوچ و بی ارزش درباریان نومید شد. در سال ۱۸۸۱ انگلیسیها سعی بر احداث راه آهن تهران به سواحل رود کارون داشتند و به قول لرد کروزن، برای انجام مقصود خود و تهیه مقدمات، با شاه و صدر اعظم و سیاستمداران کله پوک ایران "رد مذاکره شدند و به هیچ نتیجه ای نرسیدند." (۶) این مذاکرات، تنها سبب شد که شاه قاجار بر کشیدن خط آهن تهران به زاویه مقدسه اهتمام بیش تری بورزد. ناصرالدین شاه طی سه سفر به فرنگستان، از بسیاری از آثار و مؤسسات تمدنی اروپا دیدن نمود و با جلوه های متعددی از فرهنگ غربی برخورد کرد. توصیف ناصرالدین شاه از مشاهده این مؤسسات و برخوردش با فرهنگ مغرب زمین در جای جای این سفرنامه ها منعکس است. او در سومین سفر خود به فرنگستان، از کارخانه ها و مراکز صنعتی بسیاری بازدید به عمل آورد و نیز بسیاری از مظاهر صنعتی مغرب زمین را به چشم خود دید. (۷) وی، در روسیه به توصیف این دستاورد تمدنی پرداخته و بیان داشته است:

"روزی که از استاسیون آغستا سوار راه آهن شدید، قطارهای واگون آهنی که یکی چیز بزرگ درازی مثل دیگ بخار کارخانجات ساخته بودند، میانشان خالی است. قطارها - که در هر قطاری البته دویست سیصد از این دیگها بودند - حرکت می کردند و حاضر حرکت بودند. توی این دیگها از بادکوبه نفت پُر می کنند به باطوم می برند و از آنجا به فرنگستان. خیلی چیزهای بزرگ عجیبی بودند." (۸)

او در خاطراتش در باب ترنهای شهری و سیمهای تلگراف برلن - که مشاهده کرده بود - آورده است:

"متصل از اینجا طرن می آید و می رود. اغلب این طرنها به جهت آمد و شد شهری است که از یک محله با طرن به محله دیگری می روند، مثلاً از سنگلج به اودلاجان (عودلاجان) و سرچشمه و یا از سنگلج به بازار بخوانند بروند... تا نشسته بودیم متصل طرن می گذشت، با چراغهای زیاد مثل مار آتشی؛ خالی از تماشا نبود...". "در فرنگستان به همان نسبت که قطار زیاد است، خر و الاغ نایاب است." "در فرنگستان خر غیر باغ وحش هیچ جا دیده نمی شود، مگر آنکه در آمستردام یک خر دیدم که به عراه بسته بودند."

اما راه آهن فرانسه تأثیر بیش تری بر روحیه و فکر ناصرالدین شاه گذاشت. او در توصیف آن آورده است:

"عجب راه آهنی، در دنیا دیگر این طور راه آهن نمی شود... برای طهران این جور راه آهن خوب بود. فوراً با بالوا، (۹) رئیس این راه حرف زدیم و چهار فرسنگ از این راه با ده واگن خوب برای خودمان و ده واگن برای مردم خریدیم که خود این رئیس، آدم و کمپانی روانه تهران نمایند. هر جا بگوئیم بکشند و مراجعت نمایند."



حاج شیخ محسن خان معین الملک (مشیرالدوله)

در سفر سوم ناصرالدین شاه ۱۳۰۶/۱۸۸۹ به فرنگستان، میهمانیها و ضیافتهایی که از سوی سرمایه داران انگلیسی از وی به عمل آمد، زیادتر است از کارخانه و مراکز تولیدی مورد بازدید، سعی گردید شاه به انواع و اقسام صنایع اعم از صنایع نظامی و غیر نظامی، از توپهای عظیم گرفته تا چاقوهای راجز آشنا گردد؛ تا از یک سو مرعوب گردد و خود را ناچیز و حقیر بیابد و از سوئی به خرید آنها راغب گردد و از این راه بازاریابی شود. به نظر می رسد نخستین بار که در اسناد دولتی ایران سخن از راه آهن به بیان آمده است، نامه ای است که ناپلئون سوم، امپراتور فرانسه در تاریخ ۱۴ آوریل ۱۸۸۵م، یعنی هفت سال قبل از انعقاد اولین قرارداد راه آهن تهران - شهرری ۱۸۶۵م، پس از بازگشت فرخ خان امین الملک از سفارت فرانسه، به ناصرالدین شاه نوشته شده است. در این نامه ناپلئون سوم آورده است:

"ایران می تواند اعتقادهای قدیمی و رسوم سابق خود را دست نخورده حفظ کند و به دنیا ثابت نماید که قرآن مخالف با پیشرفت تمدن نیست؛ بدین معنی که اعلیحضرت می تواند در آن واحدی



دروازه شاهزاده عبدالعظیم

گردید. در این قرارداد نام طرفین ذکر شده است اما فاقد مهر و امضای باشد که این امر زمینه اجرایی آن را دچار اشکال می نماید. بیش از سه سال نگذشته بود که معاهده ای دیگر که مکمل و اصلاح کننده معاهده پیشین بود، بین سرتیب محسن خان شارژ دافر ایران^{۱۱} و هانری اشتر و سبرگ تبعه پروس، ساکن برلن منعقد گردید. این قرارداد - که مشتمل بر یک مقدمه و ۱۷ فصل بود - در تاریخ چهارم مارس ۱۸۶۸ م. / ۲۸۴۱ ق. در شهر لندن به امضا رسید. این قرارداد به وسیله شهردار لندن تأیید و امضا شد. متن قرارداد به زبان فارسی نگاشته شد. (۱۲)

از تاریخ انعقاد اولین قرارداد (۱۸۶۵ م.) بیش از یازده سال نگذشته بود که بنا به اراده ناصرالدین شاه قاجار امتیاز احداث راه اندازی به شکلی عملی، در دسامبر ۱۸۸۶ م. به یک مهندس بلژیکی، موسوم به "فایوس بوآتال" اعطا گردید و ختم مقاوله و تحصیل امتیاز به شیخ محسن خان یا حاج میرزا محسن خان ملقب به مشیرالدوله واگذار گردید. (۱۳) بوآتال، شرکتی برای ساختمان راه آهن مزبور تشکیل داد و سهام آن را به مقاطعه کاری روسی به نام "لازار پولیاکف" فروخت. شرکت مزبور با سرمایه پنج میلیون فرانک بلژیکی، شرکتی به عنوان "شرکت راه آهن و تراموای ایران" تأسیس نمود. سرانجام در سال ۱۸۸۸ م. / ۱۳۰۵ ق. ساختمان راه آهن مزبور به پایان رسید. مرحله احداث ساختمان راه آهن مذکور با مشکلات بسیار روبرو بود؛ کهنه پرستی، اعتقاد به اوهام و خرافات و غول آتشخوار خواندن قطار (زیرا به هنگام حرکت، از تنوره اش بخاری غلیظ بر می خاست و به همین جهت آن را ماشین دودی نامیده بودند). گرچه این راه آهن به بالا بردن میزان درآمد ملی کمکی نکرد، اما بسیاری از شرایط محیطی و اجتماعی را به نفع ایران تغییر داد. چنانچه اعتماد السلطنه در خاطرات خود با اشاره به واکنش مردم تهران نسبت به راه اندازی قطار تهران - شاه عبدالعظیم

که به دین کهن نیاکانش وفادار مانده است و در ظاهر و باطن، و با حفظ جامه های ملی که تأثیر خیلی زیاد در افکار مردم دارد، طرز مالی عادلانه ای انتخاب کند که در ضمن مراعات اموال اتباعش، در آمد خزانه را منظمآ زیاد کرده باشد و تشکیلات اداری پدرانه ای به وجود بیاورد؛ و با تاسیس راه ها و ترعه ها، منابع مملکت خود را زیاد کند ... (۱۱)

از اینکه نامه ناپلئون چه میزان ضمانت اجرایی داشت، می باید با رجوع به اسناد و فرامین تصویب شده، صورت عملی این قضایا را مورد بررسی قرارداد. طبق اسناد و مدارک، اولین معاهده در این خصوص راه آهن تهران - شهری (شاه عبدالعظیم) بوده است. (۱۱) تاروزی که این قرارداد منعقد گشت، قطار به خدمت ایاب و ذهاب شهروندان ایرانی در نیامده بود. ساکنان تهران قدیم، زمانی برای تجارت و گاه زیارت حضرت عبدالعظیم ناچار به سفر بودند، همچنان استفاده از حیوانات، کالسکه و کجاوه متداول بود. شاید کم تر کسی حدس می زد که این قرارداد، پیش درآمد معاهدات اقتصادی در دنیای مرفعی به پایه و مایه امروز برسد. این عهدنامه، از نوع ابتدائی ترین قراردادنامه هاست، هر چند به مرحله اجراء در نیامد اما موضوع قابل اهمیتی و شاید جرقه ای اولیه در ایجاد یک رشته تسهیلات ترابری بوده که زمینه ساز تحولات و دگرگونیهای شده است. سواد قرارداد، مشتمل بر دو قسمت است. اصل قرارداد شامل یک مقدمه و چهارده فصل است؛ دفتر عمل و شروط و تکالیف آن، شامل چهارده فصل و یک جدول تعیین مبلغ کرایه، سرتیب حاجی محسن خان، مأمور مخصوص دولت ایران، به نمایندگی از طرف شاه و آدرین دلکامبر، مهندس تبعه فرانسه و لوئی هانری بانکدار و تبعه فرانسه به تاریخ ۱۴ ژوئن ۱۸۵۲ م. / ۱۲۸۲ ق. در پاریس منعقد

چنانچه او در جایی دیگر آورده است:

شبه ۲۸ صفر ۱۳۰۶ ق. قتل امام حسن (ع) است. از وقایع تازه چنانچه رسم است، در این ایام به زیارت حضرت عبدالعظیم می‌روند. از وقتیکه راه آهن از طهران به حضرت عبدالعظیم کشیده شده، بیش تر عبور مردم از این راه است. امروز، چهار به غروب مانده، جمعیت زیاد که به زیارت با کالسکه بخار می‌رفتند، شاگرد نانوانی که در کالسکه بخار بود، ردالت نموده، قبل از اینکه کالسکه‌ها بایستند، خود را پایین می‌اندازد که برود؛ دامن عبایش به چرخ راه آهن گیر می‌کند، می‌افتد زیر چرخ؛ پا و کمر قطع شده، فی الفور می‌میرد. مردم لجاره می‌تربیت - که در این کالسکه بودند - به فرنگی رعیت روس - که بلیت‌ها را می‌گیرد - هجوم می‌آورند که چرا تو کالسکه‌ها را نگاه‌نداشتی که رفیق ما این طور شد. فرنگی هم از ترس فرار می‌کند، به اتاق توقفگاه می‌رود. قدری پول سیاه و سفید در میان می‌باشد که مردم را مشغول کند. همینکه آنها مشغول شدند، طیانچه ششولوله را به طرف آنها خالی می‌کند؛ پنج تیر خطا می‌رود یکی به سینه مرد خیاطی می‌خورد، فی الفور می‌میرد. بعد از این قتل جمعیت به طرف فرنگی هجوم می‌آورند ... حاکم حضرت عبدالعظیم می‌رسد، فرنگی‌ها را مجروح و نیمه مجروح به خانه خود می‌برد. الواط که می‌بینند فرنگی را بردند، کالسکه‌های راه آهن را می‌شکندند و با نفت آتش می‌زنند... به عرض شاه می‌رسانند؛ خاطر مبارک خیلی متغیر می‌شود. تا ساعت شش با امین السلطان و نایب السلطنه و وزیر نظام مشغول اصلاح این کار می‌شوند. (۱۸)

و این حادثه تا چند روز سبب تعطیل آمد و شد قطار راه آهن شد. بالاخره، پس از پاره ای اقدامات، دوباره راه آهن مذکور به نقلیات پرداخت. در ایام تابستان، خصوصاً در ایام متبرکه - که اهالی شهر به عزم تفریح و زیارت به شاهزاده عبدالعظیم می‌روند - مداخل راه مذکور روزی تا سیصد تومان می‌رسید. ولی، در ایام زمستان - که تردد کم است - در صدی ده آن عاید نمی‌شد. مأمورین راه مذکور تماماً ایرانی بودند. چون آنان از محافظت آلات و اسباب راه و تعمیر آنها عاجز و بی‌وقفند، بنابراین، چوبهایی که در زیر لوله‌های آهنین است پوسیده و در اغلب مواقع، بسیاری از آلات به سبب عدم اعتنای مأمورین از لحاظ ارتفاع در افتاده، هر روزی وقوع مخاطراتی تازه ملحوظ می‌شد. بدین سببها از مراتب اعتبار نخستین آن راه خیلی کاسته شد و به علت عدم رعایت شرایط لازم، این راه آهن یعنی اولین قطار راه آهن پنج و شش کیلومتری ایران، بر چیده شد.

پنجشنبه ۲۸ ذیحجه الحرام ۱۳۰۴ محله سنگلج. "دیشب شب دوم عروسی حاجی میرزا محمد قزوینی بود و جناب میرزا جواد آقا مجتهد تبریزی، حاجی علی اکبر تاجر شیرازی با جمعی کثیر از تجار و غیره در مجلس عروسی حضور داشتند. بعد از متفرق شدن آنها، مطرب آورده، مشغول تمیض بودند... در میان مجلس صحبت از کشیدن راه آهن بود. جناب میرزا جواد آقا اظهار داشته بودند که کشیدن راه آهن در دولت علیه ایران، هم تعریف دارد و هم تکذیب دارد. برای اسباب و معاش خیلی خوب است ولی به جهت مذهب و دین خوب نیست. دولت علیه ایران باید به قدر امکان به خارجه راه ندهد بلکه آنها هم که هستند بیرون نمایند؛ زیرا بعد از چندی مذهب از میان می‌رود. قدری از این مقوله حرف زده و رفته بودند." (۱۴)

حکایت ورود ماشین دودی به عنوان یکی از مظاهر فنون و تمدن جدید، همانقدر عجیب بود که حوادث خاص و غریب و ماجراهای جانی (جینی) جانب و گاه دردناکی را نیز به همراه داشت. در شروع کار قطار، مردم کنجکاو تهران، برای آشنایی با پدیده جدیدی که به شهرشان آمده بود، دسته دسته به محل گار ماشین (۱۵) - که در واقع ایستگاه ماشین دودی بود - می‌رفتند، ولی هیچکس جرئت و تمایل سوار شدن آن را نداشت. بخش عمده این مقاومت و ناباوری، ناشی از بی‌اعتمادی به حاکمان و بخشی دیگر نیز به فرهنگ و باورهای عامه مربوط می‌شد. ایستگاههای آن یکی در خیابان خراسان قرار داشت و دارای ده هزار متر مربع وسعت بوده و دیگری در حوالی مرقد حضرت عبدالعظیم (پارک رازی)، میدان شهری واقع بوده و به مساحت یک هزار متر مربع می‌رسیده و این دو ایستگاه آوازه بلندی داشته است و مردم تهران بخوبی آنها را می‌شناختند. (۱۶)

ناصرالدین شاه برای از بین بردن ترس و وحشت عمومی، دستور داد عده‌ای از سرداران و سپهسالاران در معیت وی با ماشین دودی به حضرت عبدالعظیم بروند تا ترس مردم زایل شود. عده‌ای از ملتزمین، زیر لب ذکر گفته و عده‌ای کفن به گردن انداخته بودند. این راه آهن بسی استفاده برد و بسی بی‌نظمی کرد و تلفات مسیر راه آن، بسیار بود. اعتماد السلطنه نوشته است:

"جمعه ۲۰ رمضان ۱۳۰۵ ق. سابقاً در راپورت عرض شده است که عرابه اسباب راه آهن از خیابان چراغ گاز عبور می‌دادند. پسر یکی از عملجات کارخانه چراغ گاز زیر چرخ عرابه آمده است؛ اسب را گرفته، نگاه داشتند. بعد کسانش شش تومان گرفته، اظهار رضایت نموده، اسب را رد کردند. دیروز طفل معروض فوت

متن قرارداد

قرارداد راه آهن طهران تا شاهزاده عبدالعظیم - سلام الله علیه (۱۹)

فیما بین حاجی محسن خان سرتیپ، مأمور مخصوص دولت ایران در پاریس، به موجب اختیاری که از جانب اعلیحضرت امپراطوری شاهنشاه ایران برای واگذار کردن راه آهن طهران تا شاهزاده عبدالعظیم به او داده شده است؛ (عجالتاً) در پاریس در خیابان آتن در سفارت ایران



ماشین دودی

منزل دارد، از یک طرف و مسیو آدرین دلکامبر مهندس، ساکنن پاریس کوچه آبنو و سته، نمره ۵۳ و مسیو هانری صراف، ساکنن پاریس، کوچه پرووانس، نمره ۱۶ از طرف دیگر، فصول آتیه مقرر شد:

فصل اول

به نام همایون (۲۰)

حاجی محسن خان سرتیپ اعلیحضرت امیر اطوری شاهنشاه ایران، به موجب این قرار نامه، به کمپانی راه آهن ایران موسوم شده است و وکیل آن مسیو دلکامبر هانریش باز می گذارد به مدت نود و نه سال ساختن و به راه انداختن یک رشته راه آهن را که با کالسکه بخار حرکت خواهد کرد و از طهران به شاهزاده عبدالعظیم خواهد رفت که طول آن، تخمیناً ده هزار ذرع است و نمونه سایر راههای ایران خواهد شد.

فصل دوم

راه آهن مزبور، ساخته خواهد شد به خرج کمپانی مذکور و خواه نفع کند و خواه ضرر، بدون هیچ ضمانتی و مطالبه هیچ منفعتی و هیچ مخارجی که برای ساختن راه در کار خواهد شد. لهذا کمپانی مزبور راه، به طوری که برای حصول حسن نتیجه شایسته باشد، خواهد ساخت و به کار خواهد انداخت.

فصل سوم

بعد از انقضای نود و نه سال که مدت قرارداد راه آهن مزبور با همه مصالح آن به دولت منتقل خواهد شد، بدون عوض و مطالبه مخارج. لهذا دولت نیز به عنوان امداد و تشویق به کمپانی بدون قیمت و عوض، فقرات ذیل را باز می گذارد:
اول - مقدار زمینی را که برای راه و توابع آن ضرور و در کار است.
دویم - اجازه بریدن و آوردن چوب از جنگلهای دولتی به قدری که به ساختن راه و توابع آن کفایت کند.
سوم - به کار انداختن یک معدن ذغال سنگی را به جهت سوخت راه آهن مزبور در مدت نود و نه سال که از معادن دیگر به راه نزدیک تر باشد و معدن ذغال سنگ دیگر را که خود کمپانی مشخص نماید و همچنین زمین را از راهی را که از معدن به راه آهن برای آوردن ذغال سنگ

ساخته خواهد شد.

چهارم- معاف بودن اسباب و ادواتی که ساختن و به کار انداختن راه آهن مزبور در کار است، از مصالح ثابت و متحرک گمرک و حقوق دیگر امثال آن.

فصل چهارم

راه آهن مزبور از قرار رسوم متداوله راههای فرنگستان ساخته خواهد شد با جمیع لوازم آن از قبیل انبار و منزل سر راه و کارخانه تعمیر و مانع طرفین و معبر و تلگراف (۲۱) الکتریک و روشنائی منزل طهران با گاز و سایر ملزومات راه. مصالح متحرک باید به قدری باشد که در مقام ضرورت هر روز به شش سفر از طهران به شاهزاده عبدالعظیم و شش سفر از شاهزاده عبدالعظیم به طهران کفایت کند. منزل طهران و همچنین خط راه تا شاهزاده عبدالعظیم و آبادیهای را که راه از آنها عبور خواهد کرد، کمپانی به استحضار و اتفاق کار گزاران دولت معین خواهد نمود، به طوری که به قدر مقدور خط مستقیم باشد و از جوار بی بی زبیده و دولت آباد بگذرد. ولی از برای این دو نقطه یک منزل بیش تر ساخته نخواهد شد. عرض راه اولاً برای دو رشته راه آهن ذهاب و ایاب ساخته خواهد شد ولی رشته دوم آهن گذاشته نخواهد شد و وقتی که کمپانی ضرورت و لزوم آن را مشاهده کند.

فصل پنجم

در صورتی که دولت بخواهد قبل از انقضای قرارداد مالک راه شود، بعد از بیست و پنج سال از تاریخ اتمام راه آهن حق ابتیاع خواهد داشت، به قرار ذیل:

اول - دو میلیون (۲۲) و پانصد هزار فرانک مخارج راه را به کمپانی خواهد داد.

دوم - منافع مبلغ مزبور را از تاریخ اتمام راه تا روز ابتیاع از قرار صد و شش در صورتی که از راه حاصل نشده باشد یا اگر کم تر حاصل شده باشد، کسر آن را (جمله ناتمام).

سوم - منفعتی چنان که در خرید و فروش املاک رسم است، از روی مداخل راه تا انقضای مدت قرارداد معین و داده خواهد شد. در تشخیص منفعت مزبور اگر در میانه و کلای دولت کمپانی اشکالی پیش آید، و کلای مزبور، و کیلی را معین خواهند نمود که قرارداد او مقبول طرفین خواهد بود.

فصل ششم

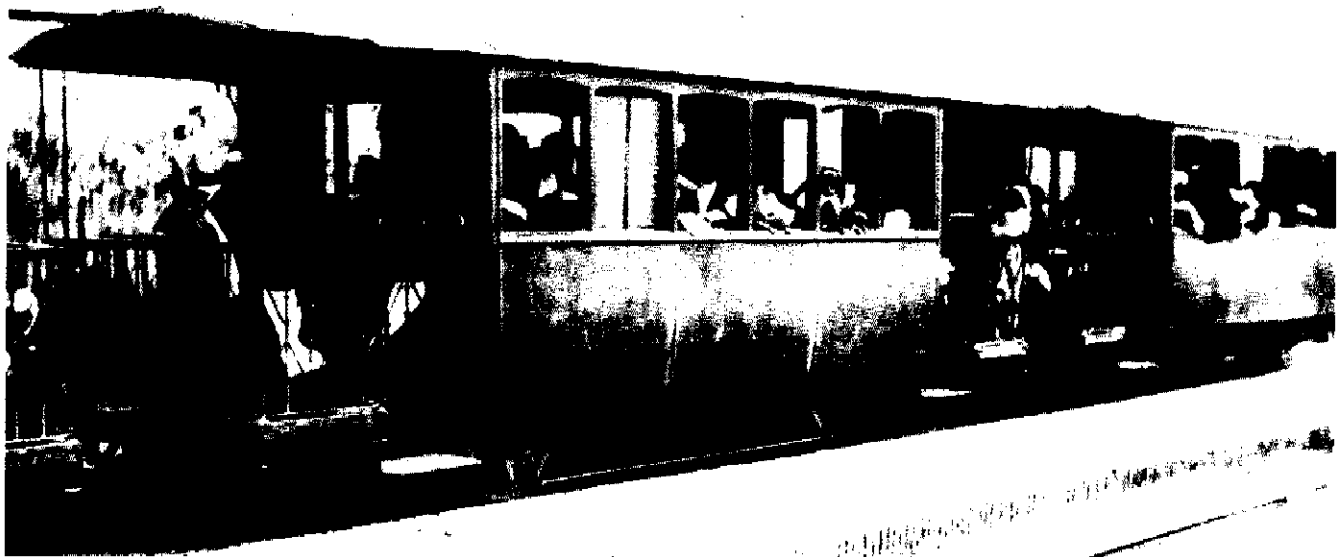
مانند شرط اصلی و عمده این قرارداد، مقرر است کمپانی که وکیل آن مسیو آدرین دلکامبر و مسیو هانریست، از برای راههای آهنی که در مملکت ایران ساخته خواهد شد، از حال تحریر تا بیست و پنج سال حق امتیاز خواهد داشت ولیکن فقط به شروط مساویه. پس باید دولت در ظرف یک سال شروط کمپانیهای دیگر را - که برای ساختن راههای دیگر به او عرض می شود - به کمپانی مزبور معلوم نماید. (۲۳)

فصل هفتم

در صورتی که دیگر کمپانیهای متعدد این حق امتیاز را برای ساختن یک راه دیگر یا راههای متعدده برای خود تحصیل کنند، مقرر است که دولت غدغن خواهد کرد که کمپانی یا کمپانیهای دیگر از تنخواهی که صرف راه خواهند کرد، صد و سه به کمپانی حاضر بدهند و با آنها قرارداد در منزلی که در طهران ساخته خواهد شد، شراکت کرده، همانجا را منزل راه خود قرار دهند، و از این بابت به عنوان شراکت و خسارت، یکصد هزار فرانک به کمپانی مزبور بدهند. در صورتی که کمپانیهای دیگر نخواهند منزل راه شاه عبدالعظیم را منزل راه خود قرار دهند، باید به عنوان خسارت دو میلیون به کمپانی راه مزبور بدهند و علاوه بر این، اعمال مهندسی که در راههای دیگر برای راه آهن و تشخیص خط آن به عمل آورده و تحصیل اطلاعی را که برای مقدمات راه آهن کرده و بر روی کاغذ آورده اند، از کمپانی مزبور از قرار هزار ذریع هزار فرانک ابتیاع نمایند و کمپانی مزبور، جمیع نقشه ها و طرحها را - که مهندسین امر حاضر کرده اند - به آنها باز خواهد گذاشت. در صورتی که خود دولت بخواهد یک راه یا راههای متعدده آن به خرج خود بسازد، مختار است ولی به شرط آنکه با کمپانی مزبور شراکت و اتفاق کند. (۲۴)

فصل هشتم

راه آهن مزبور از تاریخ ورود اسباب و مصالح راه به طهران تا انقضای مدت شش ماه باید تمام شده و به راه بیفتد؛ مگر در صورتی که مانع طبیعی و عایق مجبوری روی دهد و ثابت شود که به واسطه تعلل و اهمال کمپانی نبوده است. حمل و نقل اسباب و مصالح راه از فرنگستان الی بندر ایران و از آنجا تا طهران به عهده خود کمپانی خواهد بود ولی اگر راه خشکی از بندر تا طهران طوری باشد که حمل و نقل مقدور نشود، باید دولت راه را طوری بسازد که به واسطه عراده، حمل و نقل میسر شود و اگر اسباب و مصالح راه در اول (۲۵) یا در بین زمستان به طهران برسد، به وعده ای که در فوق برای اتمام راه شده است، چهار ماه دیگر علاوه خواهد شد، و همچنین اگر از قرار نرخ و اجرت متداوله در



ماشین دودی

مملکت، کمپانی نتواند به قدر کفایت عمله پیدا کند، در دیر ساخته شدن راه مؤاخذه نخواهد شد؛ مگر در صورتی که دولت به قدر ضرورت عمله بدهد و اجرت آنها را کمپانی بر عهده خواهد گرفت.

فصل نهم

به ضمانت معمول داشتن قرارنامه حاضره، کمپانی متعهد می شود که از تاریخ امضای قرارنامه الی انقضای مدت شش ماه، سیصد هزار کیلوگرم (۲۶) گرم آهن حاضر و ساخته به محل راه آهن بفرستد و مقرر است که آهنهای مزبور مال دولت خواهد بود؛ در صورتی که راه آهن در موعد مقرر ساخته نشود.

فصل دهم

هر وضعی را که کمپانی در ساختن و به کار انداختن راه اختیار کند، مقرر است که در نزد دولت در نیک و بد اتمام انجام و معمول شدن قرار دارد در قید مسئولیت است. دولت نیز از جانب خود حمایت و اعانت خود را در هنگام ساختن راه و مدت کار کردن آن دریغ نخواهد فرمود و به کمپانی از شورش و خرابی راه اطمینان می دهد و مقرر خواهد فرمود که مراقبت کرده، به واسطه شرارت و یابی مبالغه و عدم احتیاط مسافری، سانحه و صدمه براه و مترددین نرسد. در هر صورت وضع است که کمپانی در سوانح و حوادث وارد راه مسئولیت ندارد، مگر در آنهایی که از خود راه یا از بی مبالغه به مباشرین کمپانی واقع شود نه از اتفاقاتی که به واسطه اسباب خارجی که خارج از قرة کمپانی و مباشرین آنها باشد، وارد شود. در صورت وقوع بعضی از اشکالات فیما بین، مباشرین کمپانی و کارگزاران دولت در ساختن و به کار انداختن و امورات متعلقه راه آهن در رفع آنها و در مطالب قبل از

آنکه به وسایل خارجه و دیپلماتیک (۲۷) بپردازد، باید به دولت عرض و اظهار نمایند و چاره جوئی از دولت کنند. در صورتی که با دولت اشکالی پیش آمد، قطع و فصل آن را رجوع به دو وکیل که یکی از جانب دولت و یکی از جانب کمپانی معین می شود، خواهد شد. در صورتی که وکلای جانبین متفق الرای نباشند، وکلای مزبور متفقاً وکیل سوم (۲۸) معین خواهند کرد و قرارداد او، مطلع و مقبول طرفین خواهد بود.

فصل یازدهم

وضع ساختن و به کار انداختن راه مزبور به واسطه دفتر دیگری - چنانکه رسم است - به امضای طرفین خواهد رسید، مقرر خواهد شد.

فصل دوازدهم

مقرر است که فیما بین طهران و شاهزاده عبدالعظیم، راه آهن دیگر ساخته نخواهد شد.

فصل سیزدهم

از تاریخ به کار افتادن راه مزبور، کمپانی به عنوان مالیات اراضی، همه ساله مبلغ دو هزار فرانک به دولت خواهد داد. از قرار قسط سه ماهه و از سایر عوارض و مالیات معاف خواهد بود.

فصل چهارم

در پاریس به سه نسخه در ۱۴ ماه ژوئن ۱۸۶۵ نوشته شد. محل امضا: حاجی محسن خان محل امضا: مسیو هانری محل امضا: مسیو دلکامبر تفویض راه آهن از تهران الی شاه عبدالعظیم (س).

دفتر عمل

شروط و تکالیف

فصل اول. در باب ساختن و نگاهداری و مراقبت راه.

ماده اول

به جهت مصالح ساختن و به کار انداختن راه آهن، حاجی محسن خان سرتیپ اظهار می کند: اولاً؛ زمینی که راه به روی آن ساخته خواهد شد، نه ریگ روان است و نه باتلاق، بلکه زمین سخت است و در بین راه شط و رودخانه نیست و جایی که نقب کنده شود، ندارد. زمین مزبور هموار است. اشکالاتی که مایه اعمال فوق العاده برای ساختن بدنه راه باشد، ندارد. دوم؛ در نزدیکی راه، ریگ برای پوشانیدن چوبهای راه موجود است. همچنین سنگ و مصالح ساختن راه، موجود و به قیمت مناسب می توان تحصیل کرد.

سیم؛ جنگلهای دولتی - که کمپانی اجازه دارند از آنها چوب ببرند - به جهت ساختن راه و توابع آن تخمیناً چهل و هشت کیلومتر مسافت دارد و در دهی است که سهولت می توان حمل و نقل کرد.

چهارم؛ در هشت کیلومتری طهران، معدن زغال سنگی است که پیداست و به کار راه می آید. پنجم؛ اجرت دست، کم تر از مملکت فرانسه است و نه زیاده.

ماده دوم

مقرر است که ماده سیم قرارنامه در باب چوب - که کمپانی اجازه دارد از جنگلهای دولتی قطع کند - مشتمل است به آخشایی (۲۹) که از برای ساختن راه و متعلقات آن ضرور است از قبیل چوبهایی که به عرض راه گذاشته می شود و از برای سد طرفین راه لازم است و از برای بناهایی که متعلق به راه است مانند کارگر خانه و انبار و امثال آن، بالجمله آخشایی که از برای ساختن شخصت کالسکه واگن (۳۰) کفایت کند؛ ولیکن مقرر است که این اجازه بریدن آخشاب، فقط مشتمل است بر آخشایی که به جهت ساختن راه ضرور است نه به جهت نگاهداری راه در آینده.

ماده سیم

حالت راه و توابع آن، سالی یک مرتبه بلکه زیاده تر در صورت وقوع سوانح و اتفاقات ملاحظه خواهد شد به واسطه مأموری که از جانب دولت معین خواهد شد که همان شخص مأمور، مواظب ساختن راه و کار کردن آن نیز خواهد بود با خرج دولت.

ماده چهارم

مخارج نگهداری و مرمت راه - خواه عادی باشد و خواه فوق العاد - بتمامه به عهده کمپانی خواهد بود و کمپانی مجبور خواهد بود بر اینکه راه و مصالح آن را در حالت خوب نگاهدارد.

فصل دوم: در باب ترتیب و ترکیب کالسکه ها. (۳۱)

ماده پنجم

کالسکه ها، منقسم به پنج مرتبه خواهند بود:

اول - کالسکه های درجه اول سرپوشیده و داخل آنها بتمامه تشک (۳۲) و پستی و پنجره های آن از جامهای سنگی خواهد بود.

دویم - کالسکه های درجه دوم سرپوشیده و با پنجره های جام سنگی خواهد بود ولیکن پستی نخواهد داشت و نشیمن (۳۳) آنها تشکدار خواهد بود.

سیم - کالسکه های درجه سیم سر پوشیده و پنجره های و ندیکی (۳۴) خواهد داشت و در داخل آنها تشک پستی نخواهد بود و نشیمن آنها از چوب ساده خواهد بود.

چهارم - کالسکه های درجه چهارم - که آنها را نیم تخت یا امپراطوری می گویند - سر پوشیده خواهند بود، ولیکن طرفین آن بسته نخواهد بود و نشیمنهای آنها بی تشک و از چوب ساده خواهند بود. زنان و اطفال در این درجه راه نخواهند داشت و فقط کالسکه های درجه اول را در زمستان گرم خواهند کرد.

فصل سیم

ماده ششم

اشخاص و مأمورینی که بدون کرایه تردد خواهند کرد، از قرار تفصیل ذیل است:
اول - مهندسين و مواظبين و مأمورینی که از جانب دولت به مراقبت راه معین خواهد شد.

دوم - عملجات تلگرافیه. (۳۵)

سیم - صاحب منصبان بزرگ و زار تخانه های مختلفه.

چهارم - اشخاصی که حامل نوشتجات دولت خواهند بود؛ ولیکن برای اینکه از معافی مزبور بهره مند گردند، مأمورین سابق الذکر، باید بلیطی از دولت در دست داشته باشند به استحضار کمپانی که در آن بلیط، مناصب و شأن آنها و درجه ای که باید در آن سفر کنند، مشخص شود و در صورتی که برای ادای تکلیف سفر کرده باشند.

ماده هفتم

عموم اهل نظام که تنها به جهت خدمت سفر کنند یا مرخص خانه باشند یا بعد از انجام مدت خدمت از نوکری معاف شده، به خایه خود بروند، نصف کرایه خواهند داد؛ لیکن برای اینکه از این امتیاز بهره ببرند، باید تذکره از دولت در دست داشته باشند که شأن و منصب کالسکه ای که در آن باید سفر کنند، نوشته باشند.

ماده هشتم

قشونی که با فوج حرکت کند، نصف کرایه را خواهد داد.

ماده نهم

هر گاه دولت بخواند قشون یا مهمات حربیه به یکی از نقاطی که در سر راه آهن است حمل کند، کمپانی مجبور است که بدون امهال و اهمال به نصف کرایه، اسباب حمل و نقل را در مسیر راه آهن [که] موجود است، به اختیار دولت باز گذارد.

ماده دهم

کمپانی مجبور است که نوشتجات دولت را بدون کرایه حمل کند و به جهت این، یک حجره از کالسکه های درجه دوم را روزی دو دفعه در ایاب و ذهاب به اختیار اداره پستخانه خواهد گذاشت، برای اینکه کاغذ و نوشتجات را در آن حمل کند؛ و همچنین اشخاصی را که به جهت این خدمت مأمورند، در صورتی که دولت بخواند از برای خدمت پستخانه، کالسکه مخصوص داشته باشد، باید خود بسازد و نگاهداری کند و وزن آن بار بیش از پنجهزار کیلو گرم نباشد.

ماده یازدهم

کمپانی باید کالسکه های را که از برای محل محبوسین معین است، در مقام ضرورت با حرکات عادیّه یومیّه روانه کند و کالسکه های مزبور را دولت باید خود ساخته و نگاهداری کند قراول و مأمورین محل محبوسین و همچنین خود محبوس، نصف کرایه درجه دوم را خواهند داد و لیکن از خود کالسکه ها کرایه مطالبه نخواهد شد.

فصل چهارم در باب تعیین کرایه

ماده دوازدهم

در افتتاح راه کرایه ای که در سر راه آهن گرفته خواهد شد، از قرار لیست [است] که در ذیل ذکر خواهد شد؛ ولیکن کمپانی مختار خواهد بود که هر وقت بخواند کرایه مقرر را تخفیف بدهد به استحضار کار گزاران (۳۶) دولت.

تعیین مبلغ کرایه

از طهران به عبدالعظیم و از آنجا به طهران

ملاحظات	درجه چهارم	درجه سوم	درجه دوم	درجه اول
مسافرین از قراقرز	۰/۵۰ فرانک	۰/۷۵ فرانک	۱/۲۵ فرانک	۲ فرانک نصف کرایه

اطفالی که کم تر از پنج سال داشته باشند، نصف کرایه خواهند داد و زنان و اطفال به درجه چهارم نمی توانند نشست. مسافری تا وزن سی کیلو گرام (گرم)، اسباب کرایه نمی دهند؛ هر قدر از وزن مزبور تجاوز کند، هر پنج کیلو راده سانتیم کرایه خواهند داد.

دواب و چهارپایان: صنف اول صنف دوم صنف سوم
صنف اول: عبارت است از گاو، گاو میش، اسب، شتر، قاطر ۷۵ فرانک
صنف دوم: گوساله و خر و امثال آن ۷۵ فرانک
صنف سوم: گوسفند، بره، بزغاله ۷۲۵ فرانک

صنف اول امتعه: عبارت است از فلزات ساخته یا نساخته، پشم و پشمینه، چوب ساخته، صنف دوم: گندم، آرد، آهک، سنگ معادن، زغال چوبی و معدنی، چوب بخاری، سنگ مرمر. صنف سوم: مصالح بنائی از قبیل سنگ و خشت، خاک و ریگ و غیره. ۲/۵۰ کالسکه دو چرخه یا چهار چرخه که از یک طرف نشیمن داشته باشد. ۳/۲۵ کالسکه که در دو طرف نشیمن داشته باشد.

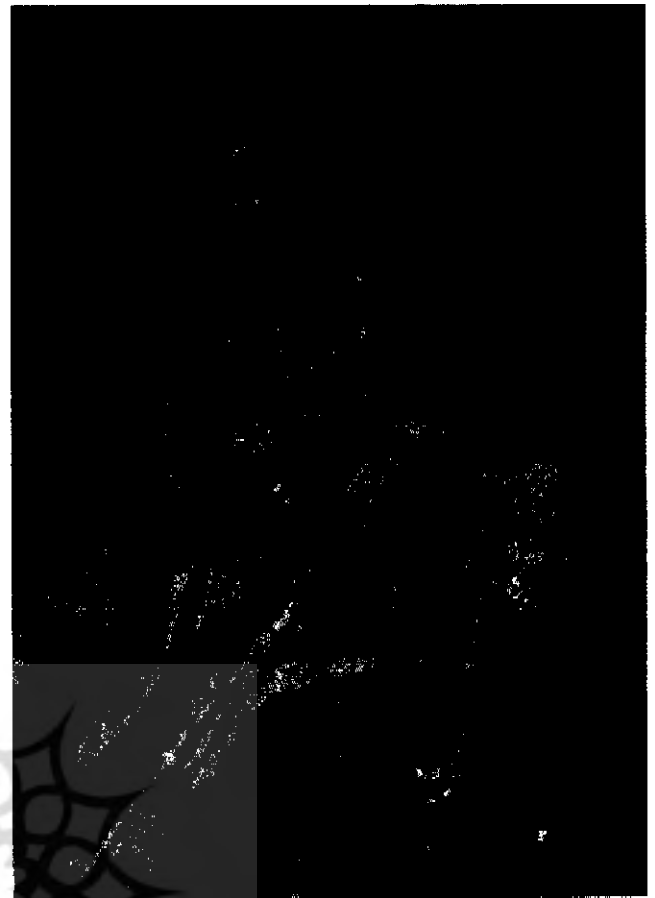
سایر اشیا.

مقرر است که کرایه های فوق مضاعف خواهد بود در صورتی که بخواهند به سرعت مسافری حرکت کنند از طهران یا از شاه عبدالعظیم تا منزل میان راه یا از منزل وسط راه به طهران یا شاه عبدالعظیم نصف کرایه را خواهند داد. از برای راه آهن باید از طرفین مانعی ساخته شود چنانکه در راههای آهن فرنگستان متداول است. دولت نیز از جانب خود از برای مواظبت راه و امن و آسایش مترددین و کار کردن راه و عملجات آن، احتسابی مقرر خواهد فرمود که مأمورین آن مواظبت می نمایند. در صورتی که از مباشرین کمپانی خطانی از قبیل قتل ... صادر شود، موافق قانون مملکتی در حق آنها رفتار خواهد شد. دولت، می تواند سیمهای تلگرافی خود را به چوبهای تلگرافخانه راه آهن نصب نماید بی آنکه اجرتی بدهد ولیکن مرمت و نگهداری سیمهای دولتی، به عهده دولت خواهد بود.

محل امضای حاجی محسن خان؛ محل امضای مسیو هاتری؛ محل امضای مسیو دلکامبر
سواد، مطابق اصل است.
پایان متن اسناد

پی نوشتها:

- ۱- ایران و مسئله ایران: ترجمه جواهر کلام، ص ۲۶۴، ترجمه وحید، ص ۱۷۹.
- ۲- المائر و آثاره ص ۹
- ۳- اصل: کویانی.
- ۴- امیر نظام در سفارت و انگلیس تا ۷۹ تا ۸۴.
- ۵- Falken hangen .
- ۶- ایران و جهان - از قاجار تا پایان عهد ناصر ی: عبدالحسین نوانی، صص ۶۸۰ - ۶۷۶.
- ۷- روزنامه خاطرات اعتماد السلطنه، ایرج افشار، صص ۲۰۲ - ۲۰۱.
- ۸- نگاهی به روزنامه خاطرات ناصرالدین شاه در سفر سوم به فرنگستان، جلد سوم، صص ۱۱۲ - ۱۱۰.
- ۹- ظاهر این همان فلیوس بوئال، باید باشد که همراه با سپهسالار به ایران آمده بود و درباره برق و ماشین و صنایع سر رشته داشت نه آن مسیو بوئال که امیر نظام در نامه خود وی را رئیس احتساب شهر پاریس معرفی کرده و نوشته است که منصب ژنرال دارد و همه وقت در باب حفظ و احترام سفارتخانه دولت به محتسب شهر پاریس تاکیدات لازمه را به عمل آورد. (ص ۴۲، عبدالحسین نوانی).
- ۱۰- تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران: حسین محبوبی اردکانی، جلد ۳.
- ۱۱- احمد بیرشک در کتاب گاهنامه تطبیقی سه هزار ساله، معتقد است که اولین راه آهن در سال ۱۲۶۷ و دومین از ۱۲۹۱ تا ۱۲۹۴ راه آهن سراسری از ۱۳۰۶ تا ۱۳۱۷ ساخته شده است.
- ۱۲- اصل این قرارنامه، در دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه ثبت و ضبط شده است. رجوع شود به راهنما و مشخصات معاهدات دو جانبه ایران با سایر دول ۱۸۰۷-۱۸۷۹م ۱۲۷۵-۱۲۸۵ش.
- ۱۳- محسن خان یا حاج میرزا محسن خان پسر شیخ کاظم ناخر ۱۳۱۷-۱۳۳۵ق. از کارمندان وزارت امور خارجه. وی در سال ۱۲۷۲ق. به لقب خانی و به حاج میرزا محسن خان ملقب شد. مدتی به سمت شارژ دافر (کاردار) سفارت ایران در لندن تا سال ۱۲۸۶ق. منصوب گردید، سپس به وزیر مختاری مقیم انگلیس تعیین شد. در سال ۱۲۹۰ق. ملقب



حاج شیخ محسن خان معین الملک (مشیرالدوله)

۱- که برای کشیدن خط آهن به عمل آورده اند - اعم از مطالعات و نقشه هایی که بر روی کاغذ آمده، باید به طور رسمی به مبلغ هزار دزخی هزار فرانک از کمپانی تهیه کنند و کمپانی (انحصار کننده) مجموعه نقشه هایی را که مهندسين آنها آماده کرده اند، در اختيار آنها قرار خواهند داد و اگر دولت تمایل داشت راه بسازد، آزاد است به شرط اینکه با کمپانی انحصار کننده مشارکت داشته باشد.

۲۵- اصل: اصل.

۲۶- اصل: كيلو غرام.

۲۷- اصل: دیپلماتیکه.

۲۸- اصل: سیمی.

۲۹- اصل: اشخاب (چوبها) فرهنگ معین جلد (اول) جمع خشب.

۳۰- اصل: واژون.

۳۱- اصل: کالسیها.

۳۲- اصل: دوشک.

۳۳- اصل: صندلی.

۳۴- توضیح: پنجره را در شهرستان نهادند، سابق بر این "وندی" (Vanaoli) می گفتند که همخوان است با واژه "وندیک" مزبور در فرانسه و ویندو در زبان انگلیسی به معنای

پنجره (علی سوری)

۳۵- اصل: تلغرافیه.

۳۶- اصل: کارگذاران.

در طریقی از ارباب عظیم حواله رفت به همراه آن شیخ ده هزاره نفع است

و نموده سایر ارباب در آن حواله شد

فصل دوم

در آن امر ضروری حواله شد بخرج کتب مذکور حول نفع کند از بیرون حواله

و نظایر آن معتمد بخرج بهر ارباب راه ده کار کرده است لهذا این ضروری در اول بطریق

کبر حصول حسن نتیجه یافته باشد بجهت رعایت دیگر حواله در نفع است

فصل سوم

بعد از آنکه ارباب نفع در این راه که مدت قلمرو داشته است در آن امر ضروری با هم مصالح آن بود

حکم حواله شد بدین معنی بعضی ارباب حواله رفتند از این جهت که در آن وقت

در بعضی وقتها از این ارباب یاد کرد

آنرا که در این راه که در کتب مذکور در آن امر ضروری در کار است

هم - ۱۴۰۰ بریدن و آوردن خوب در مکه
در تویح آن کتبت کند

سوم - کتبی از مکه یک عدد و کتبی از کعبه
نموده و در میان کتبی از مکه یک عدد و کتبی از کعبه

مستخرج از کتبی از مکه یک عدد و کتبی از کعبه
چهارم - مساف کردن است و در آنجا که در کتبی از مکه

در کار است از مصالح است و مسافر که در کتبی از مکه

فضل چهارم

اول - این مکه که در مکه است و در مکه است
دوم - این مکه که در مکه است و در مکه است

سوم - این مکه که در مکه است و در مکه است
چهارم - این مکه که در مکه است و در مکه است



ماده دوازدهم

کتابی که در این کتابخانه است در کتابخانه حضرت علی (ع) است
 عاریه برسد برسد که در کتابخانه حضرت علی (ع) است
 در این کتابخانه حضرت علی (ع) است
 از خود کتابخانه که در این کتابخانه است

فصل چهارم در باب تعیین کردی

ماده دوازدهم

در این کتابخانه که در این کتابخانه است
 در این کتابخانه که در این کتابخانه است
 در این کتابخانه که در این کتابخانه است

کتاب سنگ کربلا

از طهران به عین الحظیم و در آنجا بپهران

در یکم در یکم در یکم در یکم

مغز کربلا در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا
 در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا
 در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا
 در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا

در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا

کتاب سنگ کربلا در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا
 در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا
 در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا

کتاب سنگ کربلا در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا
 در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا
 در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا

کتاب سنگ کربلا در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا
 در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا
 در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا

کتاب سنگ کربلا در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا

کتاب سنگ کربلا در آنجا در آنجا در آنجا در آنجا

کتاب سنگ کربلا

