



# راهها در ایران

از نگاه

## روزنامه اختر

LAKHTER

عبدالمهدی رجایی

«قسمت دوم»

### اشاره

در شماره پیش به «نقش دولت و مردم در اقتصاد» از نگاه روزنامه اختر پرداختیم، اینک ادامه مبحث را در مورد «راهها» و از همان منظر دنبال می‌کنم.

### راهها

علی‌رغم نظر دکتر پولاک که با اشاره به جلگه وسیع، زمین محکم، کمی باران، کمبود رودهای بزرگ، وجود معادن آهن و زغال‌سنگ و حیوانات بارکش خوب در ایران می‌گوید: «در کمتر کشوری است که طبیعت تا این اندازه برای جاده‌سازی مساعد باشد»<sup>۱</sup>، اما ایران تا اواسط قرن بیستم صاحب راههای مناسب و مفید نشد و از این رهگذر ضربه‌های اساسی بر حرکت آن به سوی پیشرفت و ترقی وارد آمد. راه، زیربنای اقتصاد است و وجود کمبود آن تأثیری حیاتی بر تمام بخشهای دیگر اقتصادی به جای می‌گذارد. در بخش تجارت که تا به امروز نیز بارزترین چهره اقتصاد مشرق‌زمین است، نقش راه بیش از همه هویداست.

اختر در فصل یازدهم مقاله «ثروت ملل» که «وسایط نقلیه» نام داشت، به شرح و توضیح اهمیت راه پرداخته و از زبان نویسنده مقاله نشان می‌دهد که به واسطه وجود راه، شهرهایی که در کنار دریا هستند، همیشه آبادتر از شهرهای دیگر می‌باشند.<sup>۲</sup>

روزنامه اختر توضیح می‌دهد که با وجود راههای خوب، بار یک قطار شتر یا ده قاطر یا بیست الاغ را یک ارابه‌آسی به آسانی می‌تواند حمل کند.<sup>۳</sup> یا در وصف راه آهن می‌گوید: مسافتی را که یک قاطر در مدت ۱۰ روز طی می‌کند یک «لوکوموتیو» آن را در یک روز می‌پیماید.<sup>۴</sup>

اکنون که فاصله چشمگیر وسایل نقلیه جدید و سنتی در آن زمان آشکار شد، به بیان وضعیت راههای ایران در آن دوره می‌پردازیم. با آغاز سلسله قاجار تنها راه قابل توجهی که در ایران وجود داشت، راه سنگفرشی بود که به دستور شاه‌عباس صفوی در شمال ایران کشیده شده بود. اما این راه در عهد ناصری چنان ویران گشته بود که به قول حاج سیاح «خود همان سنگها، سنگ راه» شده بودند.<sup>۵</sup> باقی راههای ایران وضعی اسفناک داشتند.

۱- ادوارد پولاک، سفرنامه پولاک یا ایران و ایرانیان، ترجمه کیکاوس جهاننداری، خوارزمی، چاپ دوم، تهران، ۱۳۶۸، ص ۳۰۰.

۲- روزنامه اختر، ش ۱۶، سال ۱۴، ۲۰ ربیع الآخر ۱۳۰۵، ص ۱۳۶.

۳- روزنامه اختر، ش ۴۸، سال ۵، ۱۱ ذیحجه ۱۲۹۶، ص ۴۹۲. لرد کرزن توضیح دقیقتری می‌دهد به این شرح که بارهای بیش از ۷۵ کیلو را باید با تخت روان حمل کرد که کرایه آن دو برابر حیوان بارکش است. از ۲۵۰ کیلو به بالا را نیز باربران با چرخ حمل می‌کنند در صورتی که با ارابه ۷۰۰ کیلو بار را می‌توان حمل کرد، (ایران و قضیه ایران، جلد ۱، ص ۶۳۵).

۴- روزنامه اختر، ش ۴۹، سال ۵، ۱۸ ذیحجه ۱۲۹۶، ص ۳۸۴.

۵- حجاج سیاح، خاطرات حاج سیاح یا دوره خوف و وحشت، به کوشش حمید سیاح، به تصحیح سیف‌الله گلکار، امیرکبیر، چاپ سوم، تهران، ۱۳۵۹، ص ۵۲۹.



راه سنگفرش شاه‌عباسی در شمال کویر ایران (تصویر از کتاب عبور از صحاری ایران)

و تا اواسط قرن بیستم راه‌آهن مفیدی را به خود ندید. <sup>۱۲</sup> اختر در سرزمینی منتشر می‌شود که زمامداران آن «به محسنات راهها» پی برده در گسترش آن «زحمات و مخارج فوق‌العاده» بر خود هموار می‌کنند و در چهاردهمین سال انتشار خود خبر وصل شدن راه‌آهن اروپا به عثمانی را منعکس می‌کند. <sup>۱۳</sup> و از این دریچه

مکنزی راههای شمال کشور را به «گذارهای میان مزارع برنج» تشبیه کرده بود <sup>۶</sup> و گوینو می‌گوید: در بعضی نقاط راههای جنوبی، دو اسب نمی‌توانند از کنار هم عبور کنند. <sup>۷</sup> اختر در اوایل عمر خویش راههای ایران را مسیرهایی اتفاقی می‌نامد که با «سر سم دواب و... کف پای پیادگان بر صحاری و کوه و کتل طرح شده‌اند». <sup>۸</sup>

تا پیش از سال ۱۳۰۰ ه. ق. راههای ایران بدین شکل بودند. در این زمان راه تهران - تبریز ۱۶ روزه، تهران - بوشهر ۳۰ روزه و تهران - رشت ۷ روزه طی می‌شد. <sup>۹</sup> اما از آغاز قرن ۱۴ ه. ق. به واسطهٔ ملاحظات تجاری و سیاسی دو همسایه راههای مختلفی در کشور به دست شرکت‌های آنان ساخته شد. در سال ۱۳۰۲ میرزا حسین فراهانی راه تهران - قزوین را که روس‌ها ساخته بودند، بسیار عالی توصیف می‌کند و از وسایل نقلیهٔ مختلفی چون تران ترانس، تروکه، درشکه، کالسکه و دلیجان که در آن راه رفت و آمد می‌کردند سخن می‌گوید. <sup>۱۰</sup> و بالاخره روس‌ها در شمال و انگلیس‌ها در جنوب سرمایه‌گذاری‌های زیادی در امر راهسازی کردند و به این شکل حمل و نقل جاده‌ای در ایران اندکی سامان یافت. اما این زمان عصر راه‌آهن فرا رسیده بود و معیار جهانی حمل و نقل راه‌آهن شده بود. راه‌آهن نه تنها قفقاز، آسیای میانه، عثمانی و هند را در نور دیده، بلکه به قول اختر به «ممالک مجهول آفریک» نیز پا نهاده بود. <sup>۱۱</sup> اما ایران از این پدیدهٔ شگفت تمدنی محروم ماند

- ۶- چارلز فرانسیس مکنزی، سفرنامهٔ شمال، ترجمهٔ منصوره اتحادیه، نشر گستر، چاپ اول، تهران، ۱۳۵۹، ص ۱۰۸.
- ۷- گوینو، سه سال در آسیا، ترجمهٔ عبدالرضا هوشنگ مهدوی، شرکت کتابسرا، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۷، ص ۱۴۵.
- ۸- روزنامهٔ اختر، ش ۴۸، سال ۵، ۱۱ ذیحجهٔ ۱۲۹، ص ۴۹۳.
- ۹- سفرنامهٔ پولاک، ص ۳۰۹-۳۰۷.
- ۱۰- میرزا حسین فراهانی، سفرنامهٔ میرزا حسین فراهانی، به کوشش حافظ فرمانفرمایان، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، تهران، ۱۳۴۲، ص ۳۰۴.
- ۱۱- روزنامهٔ اختر، ش ۵، سال ۲۲، ۳۰ محرم ۱۳۱۳، ص ۴۳. با آغاز جنگ جهانی اول، در عثمانی، مصر و سودان جمعاً ۱۰۳۰۰ کیلومتر راه‌آهن وجود داشت. چارلز عیسوی، تاریخ اقتصادی ایران، ترجمهٔ یعقوب آژند، نشر گستره، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۲، ص ۲۱.
- ۱۲- در سال ۱۳۰۰ هجری بواتال فرانسوی خط آهنی بین تهران - شهرری کشید. در سال ۱۳۰۸ حاج حسن امین‌الضرب نیز راه‌آهن کوچکی بین محمدآباد - آمل تأسیس کرد.
- ۱۳- روزنامهٔ اختر، ش ۴۸، ۷ ذیحجهٔ ۱۳۰۵، ص ۳۷۷.



راه ارا به رو در کوههای صعب‌العبور از کتاب

جامعه خویش را می‌نگرد. اختر معتقد است «معنی حقیقی تمدن» بدون وجود راهها صورت نمی‌پذیرد<sup>۱۴</sup> و هر مملکتی که وسایط نقلیه آن بیشتر باشد ثروت و آبادی آن نیز افزونتر است. به همین علت از منظرهای گوناگون لزوم توجه به این مسأله را بیان می‌کند. از دید کشاورزی عنوان می‌کند که با وجود راههای خوب، کشاورزان می‌توانند محصولاتشان را به قیمت مناسب حمل کرده در جایهای دوردست به فروش رسانند، اما در شرایط فعلی «نصف مداخل محصولات زارع با اجرت نقلیه» صرف می‌شود<sup>۱۵</sup> و به همین علت در شهرهای دور غله در انبارها می‌پوسد.<sup>۱۶</sup>

در مسأله تجارت خارجی نیز اختر وجود راه را ضروری می‌داند، خصوصاً در امر صادرات بر آن تأکید دارد و می‌گوید که کالای هر کشوری در خود آن کشور به دلیل مازاد تولید بی‌ارزش است، اما به یمن سهولت نقلیات می‌توان آن را به خارج صادر کرد و در مقابل آن طلا و نقره و سایر کالاهای مورد نیاز وارد کرد.<sup>۱۷</sup>

اختر صادرات خشکبار ایران را مثال می‌زند که به واسطه نبودن راه خوب وقتی به بازارهای روس می‌رسند کیفیت آنها تنزل کرده به حدی که «مشری از خریدن اکراه و فروشنده از نشان دادنش منفعل» می‌شود و در عوض خشکبار یونان چون با کشتی حمل شده، سالم و مرتب به آنجا می‌رسد و مشتری بیشتر پیدا می‌کند.<sup>۱۸</sup> غالباً اختر وقتی از تجارت سخن می‌گوید منظور صادرات مواد کشاورزی است و به همین علت تجارت، زراعت و تسهیل راهها را اموری پیوسته و مربوط به هم بیان می‌کند.<sup>۱۹</sup>

از سوی دیگر در مسأله صنعت نیز اختر وجود راه به خصوص راه آهن را مؤثر می‌داند، چرا که با وجود راه آهن است که می‌توان دستگاهها و کارخانه‌ها را به داخل کشور حمل کرد.<sup>۲۰</sup> همچنین با وجود راههای خوب چون ارتباط میان دربار تهران و ولایات سریعتر صورت می‌پذیرد «تفنیذ حکومت» قوی‌تر و آسان‌تر است.<sup>۲۱</sup> به علاوه «حراست ملک» نیز بیشتر امکان دارد چرا که فرستادن سرباز و نیرو به مرزها با وجود راههای خوب سریعتر انجام می‌شود.<sup>۲۲</sup> اختر از منظر ایجاد اشتغال نیز راه آهن را مفید می‌داند.<sup>۲۳</sup> عارضه مهمی که اختر نقش راه را در حل آن حیاتی می‌بیند مسأله قحطی‌های منطقه‌ای است. این نوع قحطی‌ها در دوره قاجار بسیار شایع بود.<sup>۲۴</sup> اختر توضیح می‌دهد که به دلیل شرایط موجود در آذربایجان، مردم از کمی نان شکوه بر حاکم می‌برند در حالی که گندم در انبارهای

عراق دچار کرم‌خوردگی می‌شود.<sup>۲۵</sup> برای روشن شدن بیشتر مطلب باید بگوییم به قول اختر در سال ۱۲۹۶

۱۴- روزنامه اختر، ش ۳۲، سال ۲۹۴، شعبان ۱۲۹۵، ص ۲۶۹.

۱۵- روزنامه اختر، ش ۳۳، سال ۲۲، ۹ شوال ۱۳۱۳، ص ۵۱۸.

۱۶- همان.

۱۷- روزنامه اختر، ش ۳۹، سال ۱۴، ۳ شوال ۱۳۰۵، ص ۲۹۳.

۱۸- روزنامه اختر، ش ۲۰، سال ۸، ۱۵ جمادی‌الاول ۱۲۹۹، ص ۱۵۵.

۱۹- روزنامه اختر، ش ۳۳، سال ۲۲، ۹ شوال ۱۳۱۳، ص ۵۱۸.

۲۰- روزنامه اختر، ش ۴۹، ۱۸ ذیحجه ۱۲۹۶، ص ۳۸۹.

۲۱- همان، ۲۲- همان.

۲۳- روزنامه اختر، ش ۱۰، سال ۲۱، ۲۵ ربیع‌الاول ۱۳۱۲، ص ۱۳۵.

۲۴- عباس میرزا ملک‌آرا از بروز یک قحطی در تهران سخن می‌گوید که گندم عراق عجم در ده فرسنگی تهران به واسطه وجود یک رودخانه نتوانسته بود تهران را نجات دهد. شرح حال عباس میرزا ملک‌آرا به کوشش عبدالحسین نوائی. انتشارات بابک، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۱، ص ۱۱۳.

۲۵- روزنامه اختر، ش ۴۸، سال ۵، ۱۱ ذیحجه ۱۲۹۶، ص ۴۹۳.



اندرزهای مؤثرانه» به تسطیح راههای حوزه خود دعوت می‌کرد.<sup>۲۹</sup> همان کاری که در سال ۱۳۰۵ امین‌السلطان به موجب دستورالعمل ۳۳ فصلی خود از حکام ولایات خواسته بود. امین‌السلطان بنا به مقتضای زمان پیشنهاد داده بود «حتی الامکان راههای عراده‌رو ساخته شود»<sup>۳۰</sup> و بعضی از حکام نیز با «التزام» گرفتن از ثروتمندان بدان عمل می‌کردند.<sup>۳۱</sup> اما گویا این توصیه‌های کلی مؤثر نبود و وزارت مالیه در سال ۱۳۰۷ طی قانونی بیگاری از مردم را در امر راهسازی تصویب کرد که به موجب آن مردان ۱۶ تا ۵۰ ساله موظف بودند سالی چند روز در این کار شرکت کنند و جواز مسافرت فقط به کسی داده می‌شد که خدمات راهسازی را انجام داده بودند.<sup>۳۲</sup>

این قوانین نیز تأثیر چندانی نداشتند چرا که در هر حال از مجرای دولت به اجرا درمی‌آمد. بالاخره دولت برای پیشبرد امر راهسازی به سرمایه‌داران داخلی و شرکتهای خارجی متوسل شد. بخش ایران راه مشهد- عشق‌آباد را حاجی ابوالقاسم ملک‌التجار به دست گرفت<sup>۳۳</sup> و راه آهن محمودآباد- آمل را نیز حاجی محمد حسن امین‌الضرب تأسیس نمود.<sup>۳۴</sup>

در سال ۱۳۰۶ لرد کرزن می‌گوید «اقداماتی به جریان است که راههای ازابه‌رو و حمل و نقل کالا در ایران زیاد خواهد شد»<sup>۳۵</sup> این سخن نشان می‌دهد که همسایگان کشور برای ازدیاد نفوذ تجاری خویش و رقابت با دیگری توجه خود را به امر راهسازی معطوف کرده بودند. راههای شمالی با کمک بانک استقراضی و شرکتهای



سفرنامه دیولافوا (خاطرات کاوشهای باستان‌شناسی شوش)

گندم در تبریز به خرواری ۳۰ تومان رسیده بود در حالی که در اطراف خمسه خرواری ۳ تومان بیشتر به فروش نمی‌رسید.<sup>۲۶</sup>

اما چه عوامل و موانعی در امر راهسازی در ایران مؤثر بود و نقش دولت و حکومت را اختر چگونه ارزیابی می‌کند؟ اصولاً راهسازی عملی است که انجام و حفاظت از آن هزینه‌ای سنگین می‌طلبد و بجز دولت، افسرد معدودی قدرت انجام آن را دارند. در ابتدای حکومت قاجار راهسازی نیز همچون امور عام‌المنفعه دیگر به دست اشخاص خیر انجام می‌گرفت، مثلاً میرزا آقاخان نوری راه تهران- مازندران را «محض رفاه حال عابری» ساخت.<sup>۲۷</sup> بالاخره در سال ۱۲۸۹ وزارتخانه «فوائد عامه» تأسیس شد، در شرح و وظایف آن در روزنامه ایران راجع به راهها آمده است: احداث و تسطیح جاده‌ها، ساختن پل‌ها و مراقبت از آنها و ایجاد بنادر تجاری بر عهده این وزارتخانه است.<sup>۲۸</sup> اما این وزارتخانه چون وزارتخانه‌های حکومت ناصری نام بی‌مسماهی بیش نبود و حداکثر آن بود که حکمران ایالتی، ثروتمندان آنجا را جمع کرده با «نصایح مشفقانه و

۲۶- همان.

۲۷- روزنامه وقایع اتفاقیه، ش ۱۸۷، ۶ ذی‌حجه ۱۲۷۰، ص ۱۲۰۲.

۲۸- روزنامه ایران، ش ۱۳۶، ۱۰ شوال ۱۲۸۹، ص ۵۴۱.

۲۹- روزنامه اختر، ش ۱۵، ۲۰ جمادی‌الاول ۱۲۹۹، ص ۱۵۵.

۳۰- فریدون آدمیت و هما ناطق، ص ۲۶۵.

۳۱- گزارشهای اوضاع سیاسی اجتماعی ولایات عهد ناصری، پژوهشکده اسناد سازمان اسناد ملی، به کوشش محمدرضا عباسی، پرویز بدیعی، تهران، ۱۳۷۲، ص ۱۵.

۳۲- لمیتون، مالک و زارع در ایران، ترجمه منوچهر امیری، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، چاپ اول، تهران، ۱۳۳۹، ص ۳۱۶، به نقل از کراسه‌المعی، نسخه خطی، ورق ۱۰۸۹ و ۱۰۹۳.

۳۳- روزنامه اختر، ش ۲۶، سال ۱۵، ۱۲ رجب ۱۳۰۶، ص ۲۰۴.

۳۴- همان.

۳۵- لرد کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۱، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، علمی و فرهنگی، چاپ چهارم، تهران، ۱۳۷۳، ص ۶۳۱.



بیگاری گرفتن از مردم برای ساختن راههای صعب‌العبور (عکس از کتاب The English Amongst the Persians)

بدان سبب که هموطنان ما انجام این «جزئیات» را هم از دولت می‌خواهند متعجب می‌شود و این توقع را «بی‌جا» می‌داند و از متمولین می‌خواهد به این مسأله توجه نشان دهند.<sup>۴۳</sup>

اختر چندی بعد که با شغف زیاد خبر رو به اتمام بودن راه‌آهن آمل - محمودآباد را منعکس می‌کند، اظهار امیدواری می‌کند که این راه‌آهن برای سایر «هموطنان»

روسی به خصوص «شرکت بیمه حمل و نقل» و نیز راههای جنوب با کمک بانک شاهنشاهی و «شرکت برادران لینچ» ساخته شد.<sup>۳۶</sup>

موانع بسیاری در جریان راهسازی در ایران وجود داشت، این موانع به خصوص در بخش راه‌آهن بیش از همه مسیر حوادث را به دست گرفته بود. برای بررسی و پرداختن به نظرات اختر، آنها را در دو بخش داخلی و خارجی می‌نگریم؛ در بخش داخلی نخستین مانع را باید همان عدم امنیت جاری و ساری دید. لرد کرزن به این مسأله اشاره می‌کند که اگر دولت کمترین تمایل صمیمانه‌ای نسبت به این مسأله نشان دهد سرمایه‌کافی در خود ایران وجود دارد<sup>۳۷</sup> اما سرمایه‌داران ایران از این می‌ترسند که با تغییر حکام یا تحولات سیاسی یا جنگ داخلی، اموال آنها از کفشان خارج شود.<sup>۳۸</sup>

حکومت با ایجاد چنان فضایی نه به اتباع خود جرأت چنین کارهایی را می‌داد و نه خود به واسطه «سستی و ندانم‌کاری»<sup>۳۹</sup> و «بی‌علاقگی موروثی» نسبت به خیر و صلاح جامعه<sup>۴۰</sup> دست به چنان کارهایی می‌زد، روزنامه‌ی اختر در ابتدای کار بسیار بر نقش حکومت در این امور دل بسته است و بر «عزم بلند پادشاه آگاه و ترقی‌پرور» برای انجام آن تأکید می‌کند.<sup>۴۱</sup> سال بعد پیشنهاد می‌کند برای حصول بودجه لازم برای راه‌آهن در ایران «قاعده تحریر نفوس» انجام شود و از هر کس ۵ هزار پول تذکره نفوس بگیرند و از این راه با توجه به جمعیت «۲۰۰۰۰۰۰۰» ایران، پول راه‌آهن حاصل می‌شود.<sup>۴۲</sup> اما بعد از مدتی ناامید شده از زبان یکی از خوانندگان خود

۳۶- شرکت بیمه حمل و نقل راههای انزلی - قزوین، تهران - قزوین و همدان - قزوین را ساخت و شرکت برادران لینچ راههای اهواز - اصفهان و شوشتر - اصفهان را تأسیس کرد. ابراهیم تیموری، عصر بی‌خبری یا تاریخ امتیازات در ایران، اقبال، چاپ اول، تهران، ۱۳۳۲، ص ۲۳۶.

۳۷- ایران و قضیه ایران، جلد ۱، ص ۶۳۴.

۳۸- همان، جلد ۱، ص ۷۸۹. در سال ۱۲۹۶ امین‌الضرب به شاه نوشت در ایران کسانی هستند که بیست هزار تومان می‌دهند ملکی می‌خرند که در سال پانصد تومان درآمد ندارد چرا آنها در امر راه‌آهن سرمایه‌گذاری نمی‌کنند. تاریخچه سی ساله بانک ملی ایران، به راهنمایی دکتر محمد نصیری، بی‌جا، تهران، ۱۳۳۷، ص ۷۳.

۳۹- سفرنامه پولاک، ص ۳۰۲.

۴۰- ایران و قضیه ایران، جلد ۱، ص ۵۰۷.

۴۱- روزنامه اختر، ش ۱۰، سال ۸، ربیع‌الاول ۱۲۹۵، ص ۷۷.

۴۲- روزنامه اختر، ش ۴۹، سال ۵، ۱۸ ذیحجه ۱۲۹۶، ص ۲۸۴.

۴۳- روزنامه اختر، ش ۲۸، سال ۸، ۱۲ رجب ۱۲۹۹، ص ۲۱۸.

«همسایگان زبردست حریص» متأثر شده است. ۴۷ حتی نساختن این گونه راهها را بهتر از ساختن آن می‌داند. ۴۸ مانع دیگری که بر سر راهسازی به‌خصوص راه‌آهن در ایران وجود داشت وجود تفکر و طبقه‌ای متحجر بود که مخالف هرگونه فکر و نظر تازه بر آمده از فرنگ بودند. لرد کوزن علت مخالفت آنها را این می‌داند که نفوذ اروپا در کشور، مترادف با زوال قدرت آنهاست. ۴۹ اختر این افراد را «کوته‌بین» خطاب کرده می‌گوید: ساخته شدن راهها با حساب امور «دینیه و دنیویه» محسنات زیاد دارد «به چه دلیل نمی‌گذارند اقدام بشود» حتی می‌پرسد چرا آنها خودشان مشوق و محرک این کارها نمی‌شوند. بعد هم دستور قرآن که در زمین سیر و سیاحت کنید را مؤید سخن خود می‌آورد. ۵۰

مانع دیگری که کار راه‌آهن را در ایران به تأخیر انداخت آن بود که جمعیت ایران فقیر و متفرق بودند، پس «مخارج یومیه راه‌آهن» از آنها حاصل نمی‌شد. ۵۱ لرد کوزن نیز به این مسأله اشاره کرده است. ۵۲ به هر حال سرمایه‌گذاری پروژه وسیعی مثل راه‌آهن باید نسبت به سوددهی خود ضمانتی داشته باشد که با چنان اوضاعی احتمال آن اندک بود، بنابراین بنجامین پیشنهاد می‌کند ابتدا در ایران راه‌آهن آسیبی بسازند و وقتی نسبت به سوددهی آن مطمئن شدند آن را بخاری کنند. ۵۳

مسأله دیگر وجود حیوانات بارکش خوب در ایران بود که ایرانیان را تا حدی قانع کرده بود دیگر نیازی به راه نیست. پولاک سخن شاه را به او این گونه بیان می‌کند که «اگر شما هم دارای اسبهای ما بودید هیچ دنبال



کجاوه برای حمل و نقل بانوان  
عکس از سفرنامه مادام دیولافوا (ایران، کلد و شوش)

۴۴- روزنامه اختر، ش ۲۱، سال ۱۶، ۲۶ جمادی الاول ۱۳۰۵، ص ۲۷۰.  
۴۵- روزنامه فرهنگ اصفهان، ش ۲۰۵، سال ۵، ۲۴ رجب ۱۳۰۰.  
۴۶- روزنامه ناصری، شماره ۲۱، سال ۱، ۱ شعبان ۱۳۱۲، ص ۱۶۸.  
۴۷- روزنامه اختر، ش ۳۷، سال ۱۳، ۲۳ رمضان ۱۳۰۲، ص ۲۰۹.  
۴۸- روزنامه اختر، شماره ۱۰، سال ۱۱، ۱۲ ذیحجه ۱۳۰۲، ص ۷۵.  
۴۹- ایران و قضیه ایران، جلد ۱، ص ۷۸۹.  
۵۰- روزنامه اختر، ش ۱۰، سال ۴، ۸ ربیع الاول ۱۲۹۵، ص ۷۷.  
۵۱- بنجامین، سفرنامه بنجامین (ایران و ایرانیان)، ترجمه محمدحسین کردبچه، جاویدان، چاپ دوم، تهران، ۱۳۶۹، ص ۴۹۴.  
۵۲- ایران و قضیه ایران، جلد ۲، ص ۸۱.  
۵۳- سفرنامه بنجامین، ص ۴۹۴.

غیرتمند، نمونه و سرمشق شود تا «توانگران ملت» شرکتها ترتیب داده، راه‌آهن بسازند. ۴۲ چنانکه پیش از این گفتیم در نظام فکری اختر نقش دولت به حداقل می‌رسد، جالب آنجاست که روزنامه‌های داخلی نیز همپای اختر به این نظرات می‌رسند. روزنامه فرهنگ با این فرض که وجود راهها برای انتفاع عامه است، ساختن آنها را نیز بر عهده عامه می‌داند تا در «تحت حکم و حمایت دولت» بدین کار بپردازند. ۴۵ روزنامه ناصری توقع ساختن راه به وسیله دولت را «در هیچ دولت و ملتی» معمول نمی‌داند. ۴۶ البته اختر سپردن این کارها به شرکت‌های خارجی را نیز درست نمی‌داند. وقتی که خبر دادن امتیاز راه‌آهن تهران را به مسیو ناتال درج می‌کند نظر می‌دهد که از ساخته شدن راه‌آهن در ایران خوشوقت شده اما به همان اندازه و «بالمضاعف» از دادن امتیاز آن به «اجانب» به‌خصوص



کاروان زیارتی عتبات از سفرنامه مادام دیولافوا (ایران، کلد و شوش)

رویتر می‌دهد می‌گوید «رقابت و همچشمی دولتهای بزرگی که خود را به نام حامیان مدنیت بلندآوازه داشته‌اند همانا خود مانع از سرعت انتشار ترقی و تمدن است».<sup>۵۸</sup> اختر خود هیچ راه حل عملی برای مقابله با این مانع (رقابت دو قدرت) ارائه نمی‌دهد. اما در سال ۱۳۰۴ میرزا ملکم‌خان طی نامه‌ای به شاه پیشنهاد می‌کند برای مقابله با بعضی مشکلاتی که «یقیناً بر دولت علیه هجوم خواهند آورد» ابتدا راه‌آهن کوچکی ساخته شود سپس به مرور آن راه‌آهن گسترش داده شود.<sup>۵۹</sup> البته چنانکه گفتیم این رقابت همیشه بازدارنده نبود و در بخش راه شوسه، لردکرون و سیاستمداران روس هر دو معتقد بودند «عقل و صلاح» کشورشان در گسترش راههای موجود در حوزه نفوذشان می‌باشد.<sup>۶۰</sup>

جاده‌سازی نمی‌رفتید».<sup>۵۴</sup> ارسال نیز این اندیشه را به عنوان سخنی رایج در میان ایرانیان بیان می‌کند.<sup>۵۵</sup> در بررسی عوامل خارجی عدم توسعه راه در ایران نخست باید به این نکته اشاره کرد که موقعیت جغرافیایی ایران به گونه‌ای بود که در منطقه نیاز فوری ارتباط اروپا و هند نبود و اروپاییان از طریق عثمانی، مصر و حتی سودان، نیاز ارتباطی خود با هند را مرتفع کرده بودند.<sup>۵۶</sup> راه افتادن کانال سوئز این مسئله را محسوس‌تر نمود. بنابراین اروپاییان الزام شدیدی به این امر نمی‌دیدند تا با تحت فشار نهادن دولت ایران آن را وادار به ساختن راه کنند. مانع عمده دیگر رقابت دو قدرت همسایه در ایران بود. ایران در محلی قرار گرفته بود که شمال آن با روسیه و جنوب آن با انگلیس همسایه بود و هر راهی که ساختن آن متصور می‌شد باید با رضایت و رعایت مصالح آن دو می‌بود به خصوص راه‌آهن که از حوزه نفوذ دو طرف می‌گذشت و هیچ‌کدام نمی‌خواستند با ایجاد چنین خط ارتباطی مهمی، زمینه استفاده طرف مقابل از آن فراهم آید. معمولاً سخن از «ترضیه» نامه‌ای گفته می‌شود که دولت ایران بعد از دادن امتیاز کشتیرانی کارون و بانک شاهنشاهی به روسیه داد و به موجب آن ابتدا تا ۵ سال، سپس تا ۱۰ سال به این کشور قول داد در ساختن راه‌آهن کشور روسیه مقدم باشد، اما در روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه سخن از سندی به این گونه است که ایران به انگلیس‌ها نیز به مدت ۵ سال امتیاز داده است.<sup>۵۷</sup> روزنامه اختر در توضیح مبسوطی که راجع به امتیاز

۵۴- سفرنامه پولاک، همان.

۵۵- ارنست ارسل، سفرنامه ارسل، ترجمه علی‌اصغر سعیدی، شرکت افست، تهران، ۱۳۵۳، ص ۲۳۴.

۵۶- چارلز عیسوی، تاریخ اقتصادی ایران، ترجمه یعقوب آژند، نشر گستره، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۲، ص ۲۱.

۵۷- محمدحسن خان اعتمادالسلطنه، روزنامه خاطرات، به کوشش ایرج افشار، انتشارات امیرکبیر، چاپ دوم، تهران، ۱۳۵۰، ص ۶۹۵.

۵۸- روزنامه اختر، ش ۹، سال ۲۲، ۲۹ صفر ۱۳۱۳، ص ۱۲۹.

۵۹- ابراهیم صفایی، اسناد نویافته، انتشارات بابک، چاپ اول، تهران، ۱۳۴۹، ص ۱۲۷.

۶۰- ایران و قضیه ایران، جلد ۱، ص ۷۹۷.

ساخته شود سرمایه‌داران و تجار اروپایی مثل «مور و ملخ» به ایران سرازیر می‌شوند و آن وقت جای لباسهای ایرانی را «شلوارهای انگلیسی و کلاههای کوچک» خواهند گرفت.<sup>۶۵</sup>

روزنامه‌ی اختر با همه‌ی اصراری که بر گسترش راه‌آهن دارد، این نوع استفاده‌ی خاص از راه‌آهن را نمی‌پذیرد و وقتی خبر می‌دهند یک ژنرال روسی طرح اتصال راه‌آهن عشق‌آباد به شهر مشهد را به دولت این کشور داده به این مسأله اعتراض می‌کند که دولت روس در کشور دیگری نمی‌تواند چنین کاری بکند، زیرا این کار «خلاف حقوق دول و ملل» است و حکام ایران بدان راضی نمی‌شوند. اختر از این هم جلوتر می‌رود و می‌خواهد با تحریک حس دشمنی انگلیس از این راه جلوی آن گرفته شود و عنوان می‌کند در صورتی که این راه ساخته شود، شهر هرات «که بعضی از وزرای انگلیس کلید هندوستانش می‌نامند» شدیداً در خطر خواهد افتاد.<sup>۶۶</sup>

نکته‌ی دیگری که در مسأله‌ی راه در ایران ناگزیر از ذکر آن هستیم «وجود امنیت» در راههای ایران است. بنجامین راههای ایران را امن‌ترین راههای ملل مشرق زمین می‌داند.<sup>۶۷</sup> پولاک که خود معترف است به اطراف کشور سفر کرده، می‌گوید «بسیار نادر است» که کاروانی مورد حمله‌ی راهزنان قرار گیرد و این امنیت را نتیجه‌ی پیگیریها و مجازاتهای سخت دولت و حکام می‌داند.<sup>۶۸</sup> روزنامه‌ی اختر نیز به این مسأله اشاره می‌کند به خصوص اینکه بعد از پایان حملات ترکمانان، راههای خراسان نیز امن شده‌اند.<sup>۶۹</sup>



- ۶۱- ادوارد پولاک، ص ۳۰۲، و نیز ارنست ارسل، ص ۱۱۵. نردکرن، جلد ۱، ص ۵۰۷. مکنزی، ص ۲۰۰، به یاد بیاوریم در سال ۱۲۷۳ نیروهای انگلیس به راحتی توانستند از طریق راه آبی کارون به شهر اهواز دست یابند.
- ۶۲- مسرزا مسلکم‌خان، کلیات ملکم، رساله‌ی حرف غریب، ص ۴۱-۴۲.
- ۶۳- خاطرات اعتمادالسلطنه، ص ۴۶۲.
- ۶۴- روزنامه‌ی فرهنگ، ش ۹۵، سال ۳، ۲۱ جمادی‌الاول ۱۲۹۸.
- ۶۵- ارنست ارسل، سفرنامه‌ی ارسل، ترجمه‌ی علی اصغر سعیدی، شرکت افست، تهران، ۱۳۵۳، ص ۱۱۵.
- ۶۶- روزنامه‌ی اختر، ش ۱۲، سال ۱۷، ۲۱ ربیع‌الاول ۱۳۰۸، ص ۹۵.
- ۶۷- سفرنامه‌ی بنجامین، ص ۵۳۴.
- ۶۸- سفرنامه‌ی پولاک، ص ۳۱۲.
- ۶۹- روزنامه‌ی اختر، ش ۱۹، سال ۱۴، ۱۴ جمادی‌الاول ۱۳۰۷، ص ۱۵۹.



حمل بار با قاطر و الاغ در میان برف و یخبندان عکس از کتاب مسافر تهران، ویتا سکویل - وست

مانع دیگر راهسازی در ایران این تفکر بود که راهها مداخل کشور هستند و در صورت حمله به کشور از سوی یکی از دو همسایه، همین راهها رسیدن آنان به مرکز را آسان می‌کند پس بهتر آن است راهها به گونه‌ای باشد که خود مانع چنین حرکتی شود، این تفکر در هیأت حاکمه‌ی ایران بسیار قوی بود و اکثر ناظران به آن اشاره کرده‌اند.<sup>۶۱</sup> میرزا ملکم‌خان شدیداً به این نظر می‌تازد و آن را تدبیری «طفالانه» می‌نامد. او معتقد است با این روشها نمی‌توان مانع اجرای سیاست قدرتی شد.<sup>۶۲</sup>

مانع دیگر در راهسازی ایران آن بود که اصولاً زمامداران ایران از ارتباط گسترده با اروپاییان بیم داشتند و تا حدودی نیز در این عقیده خود محق بودند. اعتمادالسلطنه می‌نویسد: وقتی بوتال نمونه کوچکی از راه‌آهن آورده تقاضای کسب امتیاز کرده بود شاه با خشم فراوان گفت «حالا چهل پنجاه نفر فرنگی در طهران هستند ما عاجزیم، اگر راه‌آهن ساخته شود هزار نفر بیایند چه خواهیم کرد».<sup>۶۳</sup> از دیدگاه تجاری نیز یقیناً درست شدن راههای مناسب، نفوذ کالاهای اروپایی را در ایران چند برابر می‌کرد و این مسأله‌ای بود که خواسته یا ناخواسته حکام ایران مانع آن شده بودند. روزنامه‌ی فرهنگ شرح می‌دهد که به‌واسطه‌ی نبودن راههای مناسب اجناس وارداتی در بندر بوشهر چند ماه معطل شده و با کرایه‌های گران حمل می‌شوند.<sup>۶۴</sup> ارسل به این مسأله، خود توجه کرده و معتقد است اگر راه‌آهن ایران