

تا بیخچه ارتقاء ذسابق اجانب در ایران

تصاحب نام مشروع ایران

دولت ایران در سال ۱۸۹۱ میلادی (۱۲۷۰ هـ . ش .) « امتیاز حمل و نقل » را به پولیاکف داد . این امتیاز حاوی انحصار تأسیس راهدار خانه ها و حق انحصاری حمل و بیمه بار در تمام ایران بود . شرکت های قفقاز و مرکوری ، شرکت شرق ، امید و شرکت روس اجرای مفاد امتیاز مزبور را بعهده گرفتند . مدت امتیاز ۷۰ سال بود و بموجب متن آن صاحبان امتیاز صاحب اختیار مطلق حمل و نقل ایران بشمار میآمدند . هر نوع اقدامیکه برای رقابت بعمل میآمد فوراً فلج میشد بطوریکه عملیات نمایندگان کشتی رانی آلمانی را صرف نظر از اینکه تجارتی بودند برای حمل و نقل قدغن داشتند . اداره پست ایران مجبور بود برای حمل پست با کمپانی حمل و نقل روس قرار داد بزند والا حمل پست ممکن نبود .

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

سال چاپ ۱۳۸۱

امتیاز دیگری که گرفته شد عبارت بود از امتیاز راه شوسه انزلی - تهران - همدان (این امتیاز در سال ۱۸۹۳ میلادی مطابق با ۱۲۷۲ هـ . ش . گرفته شد و ساختمان آن تا همدان در سال ۱۹۰۷ میلادی مطابق با ۱۲۸۶ هـ . ش . بانجام رسیده است) تقریباً کلبه سهام کمپانی حمل و نقل شرکت راه شوسه انزلی - تهران - همدان متعلق بدولت روس بود و اداره مرکزی آنها از طرف دولت انتخاب میگردد و مخارج راهم دولت عهده دار بود ، شرکت حمل و نقل

سریع السیر را بخود انحصار داده و اسبهای مخصوص در بین
 راه نگاهداشته بود و معمولاً حمل و نقل را بایرانیان اجاره میداد .
 از بقیه مسافرین باج راه اخذ میشد و راه تقریباً بروی اتومبیل
 بسته بود زیرا از رفات وسیله نقلیه سریع السیر تر میترسیدند
 (برای آنکه با وسایل حمل و نقل کمپانی مسافت بین تهران
 انزلی در ۴۵ - ۵۵ ساعت طی میشد ولی برای اتومبیل ۱۲-۱۸
 ساعت بودم) امتیاز ساختمان پرت انزلی با حق استفاده ۷۵ ساله از
 آن ، از تاریخ ۱۹۱۴ میلادی (۱۲۸۹ هـ . ش) نیز باین کمپانی داده
 شده بود .

امتیاز راه آستارا - اردبیل را یکی از اتباع روس گرفت
 و پس از ورشکست شدن او به تبعه دیگر روس اجاره داده شد .
 گذشته از راه شوسه انزلی - تهران - همدان امتیاز (سال
 ۱۹۰۲ میلادی مطابق با ۱۳۸۱ هـ . ش) ساختمان و استفاده بر
 از راه شوسه جلفا - تبریز - هم باین کمپانی (حقیقاً باوزارنعمالیه
 روس) بود ، این امتیاز بعد در سال ۱۹۱۳ میلادی (۱۲۹۲ هـ . ش)
 بامتیاز خط آهن جلفا - تبریز - شرفخانه مدلل و از حیث حقوق و مزایا بر
 امتیاز اولی رجحان کاملی داشت . این خط آهن تبریز دومین شهر
 اقتصادی و سیاسی ایرانرا با ماوراء قفقاز متصل میساخت و راه
 مال التجاره روس را بایران غربی یعنی ایالت مهم آذربایجان
 و کردستان باز میکرد و دریاچه ارومیه را که از لحاظ اتصال
 ولایات تجارتی مراغه - ارومیه و ساوجبلاغ اهمیت بسزائی داشت
 تحت نفوذ روسیه قرار میداد روسیه این امتیاز را برای جلوگیری
 از سایر خارجیها در ایجاد راه آهن ایران گرفته بود زیرا روسیه

میل داشت حق انحصار می احداث راه آهن در ایران از آن او
 باشد و بهمین جهت هم پس از انقضای مدت قرار دادی که در
 ۱۸۹۰ میلادی (۱۲۶۹ ش.ه) برای مدت ۲۰ سال با ایران منعقد
 کرده بود و بموجب آن قرارداد دولت ایران متقبل و متعهد شده
 بود که در آن مدت بایجاد راه آهن اقدام نکند و دولت تزاری
 روس هم بخیال خود راه ترقی اقتصادی ایران و ورود سرمایه
 مغرب زمین را بآنمملکت بدین ترتیب مسدود کرده بود بساختن
 خط آهن مزبور اقدام کرد . روسیه در نظر داشت پس از اتمام
 این خط آهن با احداث راه ماوراء ایران که باید ایرانرا به بغداد
 و هند و ماوراء قفقاز متصل ساخت ایجاد و چند راه دیگر
 اقدام کند . در امتیاز راه آهن چلفا - تبریز قید شده بود که
 حق استخراج کلبه معادن و نفتی که در شصت ورسی راست و
 چپ این خط واقعست بصاحب امتیاز داده میشود و ضمناً اراضی
 خالصه مجاناً و بلا عوض برای این منظور واگذار میکردند.

این امتیاز در ساختن راه آهن تبریز - قزوین و استفاده
 از منابع ثروت تحت الارضی در تمام طول خط حق اولویت را
 برای صاحب خود محفوظ داشته بود. راه آهن تبریز در ۱۹۱۶ میلادی
 (۱۲۹۵ ش.ه) قبل از اتمام افتتاح یافت . از مختصات این امتیاز
 یکی این بود که دولت روسیه برای اولین بار این راه را بدون
 بکار انداختن وسایل خود با تمام رساند . برای ساختمان راه آهن
 تبریز سرمایه سهامی بمبلغ ۴۶۹۰۰۰۰۰۰ منات (۲۳۴۵۰۰۰۰ تومان)
 تبین شد ولی راه با سرمایه نهمدی که بواسطه اقدامات بانک
 Crédit Lyonnais در فرانسه بودیعه گذارده شد (۱۴۲۶۰۰۰۰ منات)

ساخته و بانعام راه درموقع جنگ مبلغ یازده میلیون فرانک پرداختند مدت امتیاز از تاریخ خانمه ساختمان و شروع بحرکت منظم ۷۵ سال معین شده بود یعنی در سال ۱۹۹۱ میلادی (۱۳۷۰ ش.ه) منقضی میگردد در صورتیکه متن امتیاز طوری کش دار بود که صاحب امتیاز میتواند بگوید راه هنوز نعام نشده و حرکت قطار ها هم موقتی است . سپس دولت روسیه بموجب یکسلسله مقاوله نامه ها (۱۸۸۱ - ۱۹۰۳ میلادی مطابق با ۱۲۶۰ - ۱۲۸۲ ش.ه) حق استفاده و تقشیش خطوط تلگرافی ایران را بخود اختصاص داد. خطوطی که مستقیماً در دست روسها بود عبارت بود از ۱ - مشهد نصرت آباد (سیستان) ۸۸۴ کیلومتر ۲ - استرآباد - چکشلر ۵۰ کیلومتر. خطوط تلگرافی جلفا - استرآباد - چکشلر و سرخس تحت نظارت روسها قرار گرفته بود (مستخدمین روسی در آن خطوط مأموریت داشتند) و رئیس خطوط تلگرافی فوق الذکر در تهران بود .

برای روشن ساختن روش سیاست اقتصادی دولت تزار روس در ایران و اوضاع محلی گشتی رانی دریاچه ارومیه رضائیه نمونه جالب توجهیست که لیتن از آن اطلاعی پیدا نکرده است زیرا دقایق جالب توجه آن در ۱۹۱۵ - ۱۹۱۶ میلادی (۱۲۹۴ - ۱۱۹۵ ش.ه) اتفاق افتاده که لیتن در ایران نبوده است .
بموجب آداب و رسوم قدیم ایران نزدیکان شاه هر یک محالی را بعنوان جمع آوری مالیات به تیول میگرفتند . معمولاً صاحبان تیول از ضعف دولت استفاده کرده بعوض جمع آورے

مالیات محال مزبور را صاحب می‌کردند. امام‌قلی میرزا که دارای عقل کاملی نبود، ولی عادت کرده بود برسم قدیم ایران زندگی وسیعی داشته باشد بموجب فرمان ناصر الدین شاه مأمور جمع آوری مالیات دریاچه ارومیه (رضائیه) شده بود. رفته رفته عواید املاک امام‌قلی میرزا که در ساحل دریاچه ارومیه و جزایر آن بود کفاف مخارجش را نداد و مشار الیه مقروض شد. در اینموقع (قبل از جنگ بین المللی) دریاچه ارومیه بواسطه جنبش توسعه عملیات تجارتنی آنها در تبریز توجه آلمانها و روسها را جلب کرد (کشتی رانی این دریاچه برای ازدیاد عواید راه آهن تبریز خیلی اهمیت داشت) یکنفر آلمانی موسوم به نیمان بخدمت امام‌قلی میرزا داخل شد و برای اولین بار یک کشتی حمل بخاری که کشتی های بار انداز را بان می بستند تحت نظر نیمان در دریاچه ارومیه پیدا شد. از اینموقع امام‌قلی میرزا از سایر صاحبان تیول جلوگیری حق استفاده انحصاری دریاچه ارومیه را بخود تخصیص داد. دولت ایران که اصولاً در کارها و شکافی نداشت در آنزمان اعتراضی نکرد. شرکت راه آهن تبریز بوسیله قنصلگری تبریز و کمک وزارت امور خارجه برای بدست آوردن امتیاز دریاچه ارومیه و واگذاری آن از طرف امام قلی میرزا شروع باقدام کرد. عملیات آلمانها قطع شد و نماینده گان راه آهن قنصلگری برای انعقاد قرار داد نزد امام‌قلی میرزا رفتند. پس از شش هفته آمدو رفت بالاخره روز امضای قرار داد معین شدولی درهمان موقع امضا (نیمان در اطاق دیگر بود) غفلتاً امام‌قلی میرزا ناخوش شد و قرارداد بامضا نرسید و نمایندگان

دست خالی برگشتند.

اما کار بطور ناگهانی و برخلاف انتظار ایرانیان و روسها و آلمانها حل شده در آنوقت در تبریز یکتقری موسوم به بادوغيانس رفته رفته اهمیتی یافته بود و ناگهان خود را تبعه روس معرفی کرد (در آنزمان خیلی ها بمساعدت قنصل روس یکمرتبه تبعه میشدند) بادوغيانس یکی از طلبکاران عمده امامقلی میرزا بود و دریاچه ارومیه را در اجاره داشت . قنصلگری روس بادست منشی متنفذ خود که خیلی متمایل به بادوغيانس بود علی رغم اوامر وزارت امور خارجه بعجله اجاره نامه بادوغيانس را ثبت کرد و بدینترتیب بطور غیر مستقیم حق امامقلی میرزا را برسمیت شناخت . وزارت امور خارجه روس و آلمانها و دولت ایران ازین پیش آمد خیلی ناراضی بودند ولی کار گذشته بود . بادوغيانس رسماً دریاچه را تصرف کرد و حتی سیرکرجی های کوچک را در آن قدغن نمود و دست دهگانهائی که در جزیره شاهی سکونت داشتند از خشکی کوتاه شد . اداره راه آهن کنونی با بزبان ساده دولت روسیه بزحمت افتاد زیرا حمل و نقل بار و مال و مال التجاره در دریاچه ارومیه (رضائیه) بدست بادوغيانس افتاد و اوهم بواسطه نداشتن وسایل کافی حمل و نقل در دریاچه نمیتوانست لنگرگاه هائی تهیه کرده بقدر کفایت مال التجاره و بار برای راه آهن حمل کند .

در اینموقع قوه نظامی گره کشائی کرد . اولیا و امور نظامی جبهه ایران شرفخانه را مرکز و تکیه گاه قرار داده کشتی های بادوغيانس را ضبط کردند و لنگر گاه ها ساختند و چند

کشتی دیگر آورده بمشارکت راه آهن شروع بحمل و نقل مسافرهای نظامی و غیر نظامی کردند و اداره راه آهن هم چند کشتی از خود تهیه کرده با اعتراضات امامقلی میرزا عطف توجهی نشد، و تا زمان انقلاب این رویه ادامه داشت. دولت ایران پس از تخیله مملکت از قشون روس قبول تاریخی فوق العاده امامقلی میرزا برسمیت شناخت و دریاچه را تصاحب کرد.

سیاست امپریالیستی روسیه در قضیه دریاچه ارومیه خیلی ساده و عبارت بود از حل قضیه با قوه جبریه و اصلا اعتنائی بدولت ایران و امامقلی میرزا و حقوق بادوغيانس « تبعه روس » نمی شد و شرکت راه آهن تبریز هم تا ۱۹۱۷ میلادی روی اصل *Beati possidentes* در فکر نبود بحقوق خود رسمیتی دهد زیرا در دوره جنگ بین المللی دیگر از ایران خجالت نمیکشیدند و همانطور که در روسیه رفتار میکردند در ایران هم معمول میداشتند.

اولیای امور نظامی بدون هیچگونه اجازه و امتیازی چند راه شوسه ساختند: ۱- جلفا - خوی - شرفخانه - ارومیه - ارومیه ساوجبلاع ۴ - یگرشته - خط آهن باریک ازنسکر گاه حیدرآباد (در ساحل دریاچه ارومیه) بسمت رواندوز (بیش از ۶۰ ورس آن باتمام رسیده است) ۵- پل میاندواب ساخته شد ۶ - راه اراهره و تبریز - بانه تسطیح گردید ۷ - یگرشته راه آهن باریک موسوم به راه آهن ماکو احداث شد که تا ماکو در حدود ایران و در خاک ترکیه ایران و در خاک ترکیه تا با یزید کار میکرد و بسمت قران هم ادامه داده میشد.

از گلیسها در سال ۱۹۱۹ میلادی (۱۲۹۸ ش) در نظر داشتند راه

آهن ماکورا بحکومت جدید النایس ارمنستان واگذار استند ولی
خان ماکو (اقبال السلطنه) با این پیشهاد جدا مخالفت ورزید
قسمت اعظم وسایل حمل و نقل این راه در ایستگاه راه
تختی ماند و آنهم وقتی بدست ارمنستان وزمانی بدست نخجوان افتاد .

نامه آقای کسروی

آقای مدیر ۱ در شماره ۶ - ۷ مجله گرامی تان مکتوب
مفصل آقای بهار را خواندم . خوشبختانه گمنام خود را معرفی
کرد . اگر آقای بهار از اول تصریح بنام خود میکرد کار
بمنظره نکشیده من شناسائی که جامعه از من و مشار الیه دارد
اکتفا می نمودم . چه بایستی کرد که ایشان نام خود را پنهان
داشته و از انسوی این حقیقت بر من مسلم بود که در یک مناظره
معروفیت شخص مناظرین و سوابق علمی هر یکی در احساسات
خوانندگان و شنوندگان دخالت کامل دارد و از اینجهت ناچار
بودم که شمه از سوابق علمی و ادبی مناظر محترم خود را مذکور
سازم . ولی اکنون دیگر مناظره خاتمه یافت و بر فرض که
آقای بهار تجدید مطلع نمایند بار دیگر از من جوابی نخواهند شنید .
لیکن همین مکتوب اخیر آقای بهار مشتمل یکرشته مطالبی
است که بر فرض صحت مایه عذر ایشان نخواهد بود و اگر
من بجواب آنها پردازم یکرشته مسائلی بیرون خواهد افتاد که
همگی بر خلاف مقصود و منظور آقای بهار نتیجه خواهد داد .
مایه حیرت است که چرا شخصی مثل آقای بهار میادرت بکاری
نمایند که برای رفع خجالت آن محتاج یک رشته مطالب کذب نشوند
مثلا آقای بهار مدعی است که نسخه اصل کتاب « التنبیه »