

پژوهش‌های تاریخی (علمی- پژوهشی)
دانشکده ادبیات و علوم انسانی - دانشگاه اصفهان
سال چهل و هشتم، دوره جدید، سال چهارم
شماره چهارم (پیاپی ۱۶)، زمستان ۱۳۹۱، ص ۷۰-۵۷

راه‌آهن و ترقی از نگاه اندیشمندان ایران عصر ناصرالدین شاه

غلامعلی پاشازاده *

چکیده

بعد از طرح اندیشه‌ی احداث راه‌آهن در ایران عصر ناصری توسط اروپایی‌ها، عده‌ای از اندیشمندان ایرانی در مورد احداث راه‌آهن در ایران تفکر و تأمل کردند و در طرح‌ها و اندیشه‌های خود، ضمن تشریح ضرورت‌ها، فواید و نحوه‌ی انجام کار، میان راه‌آهن و ترقی و پیشرفت جامعه‌ی ایرانی ارتباط مستقیم برقرار کردند. ارتباط میان راه‌آهن و ترقی در نوشته‌های این اندیشمندان روزگار ناصرالدین شاه، مساله‌ای است که در مقاله حاضر با روش توصیفی و تحلیلی و با استفاده از آثار و طرح‌های به جا مانده از اندیشمندان در روزنامه‌ی اختر و نسخ خطی و اسناد مورد بررسی قرار می‌گیرد و به این پرسش پاسخ داده می‌شود که اندیشمندان ایرانی در مورد ورود به عصر سرمایه داری چه نقشی به راه‌آهن می‌دادند؟

واژه‌های کلیدی

راه‌آهن، عصر ناصرالدین شاه قاجار، اندیشمندان ایرانی، ترقی، دروه سرمایه داری.

* استادیار تاریخ دانشگاه تبریز gh_pashazadeh@yahoo.com

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۶/۳

تاریخ وصول: ۱۳۹۱/۱۱/۱۶

مقدمه

تحلیل آرای اندیشمندان در مورد مسأله راه آهن، به این پرسش پاسخ دهند که اندیشمندان ایرانی در مورد ورود به عصر سرمایه‌داری چه نقشی را برای راه آهن قائل بودند. لازم به ذکر است که پیش از این در مورد راه آهن و تاریخ آن کتاب‌ها و مقاله‌های زیادی نوشته است. کتاب‌های تاریخ جامع راه آهن، راه آهن ایران، تاریخچه مختصر راه آهن ایران و مقاله «راه آهن در ایران عصر قاجار» از جمله تحقیقات انجام شده در این حوزه هستند. این تحقیقات سیر تاریخی احداث راه آهن در ایران را مورد بررسی قرار داده اند ولی در آنها به اندیشه راه آهن در میان اندیشمندان ایران عصر ناصری کمتر توجه شده است. همچنین، تحقیقات مذکور به برخی از اسناد آرشیوی و نوشته‌های این حوزه در روزنامه اختر بی توجه مانده‌اند و تلاشی برای روشن کردن رابطه اندیشه احداث راه آهن و پیشرفت به عمل نیآورده‌اند. مطالب روزنامه اختر که توسط اندیشمندان ایرانی آن زمان آماده می شد، گاه با نام مشخص اندیشمندان و گاه بی نام در مورد راه آهن، ارائه طریق کرده است که قابل استفاده است. البته چاپ مطالب با اسامی مستعار و یا حتی به صورت بی نام موجب شده است بسیاری از نویسندگان مطالب اختر برای ما مجهول باقی بمانند.

طرح اندیشه راه آهن در ایران عصر ناصری

اختراع و به کارگیری راه آهن در سال ۱۲۴۳ ه. ق / ۱۸۲۸ م در اروپا به تدریج فکر احداث راه آهن در ایران توسط قدرت‌های استعماری را به همراه آورد و انگلیسی‌ها به عنوان اولین قدرت استعماری در سال ۱۲۴۷ ه. ق / ۱۸۳۲ م تلاش کردند خط آهنی از طریق قلمرو عثمانی به خلیج فارس بکشند (محبوبی اردکانی، ۲۵۳۷: ۲ / ۳۲۱؛ آدمیت، ۱۳۶۲: ۴۱۶). هر چند انگلیسی‌ها عملاً موفق به احداث راه آهن مورد نظر

دوران سلطنت ناصرالدین شاه قاجار که حدود پنجاه سال به طول انجامید، از لحاظ توجه به مدنیت جدید غرب، جایگاه پراهمیتی در تاریخ ایران دارد. مناسبات تنگاتنگ با مدنیت مغرب زمین در روزگار این پادشاه، ایران و ایرانیان را هر چه بیشتر در مدار عصر مدرن قرار داد و اندیشمندان را وادار کرد در مورد شرایط و اقتضائات ورود به عصر جدید بیندیشند. اندیشمندان ایران به جبر زمانه، پی بردند که دیگر مناسبات کهن و قدیمی آنها در مواجهه با عصر جدید، کارآمد نیست و مجبورند برای بقای در شرایط جدید، به الزامات عصر جدید تن در دهند. در چنین شرایط و فضایی آنها تلاش کردند راهکارهایی را برای ورود به عصر جدید ارائه نمایند و یکی از راهکارهایی که ارائه دادند مربوط به ایجاد راه آهن در مملکت بود. البته، فکر احداث راه آهن در ایران عصر قاجار، پیش از این که توسط اندیشمندان ایرانی مطرح شود، به وسیله قدرت‌های خارجی استعمارگر مطرح شد و سپس اندیشمندان ایرانی بحث را دنبال کردند. بسیاری از این اندیشمندان ایرانی در عصر ناصری به راه آهن به عنوان عاملی برای ترقی جامعه ایرانی و ورود آن به مناسبات عصر جدید اهمیت دادند و از ضرورت آن برای هموطنانشان سخن به میان آوردند. برخی از آنها با پیوند راه آهن با ورود به عصر سرمایه داری، میان راه آهن و ترقی ارتباط مستقیمی برقرار کردند و طرح‌ها، رساله‌ها، کتاب‌ها و مقالاتی برای احداث راه آهن نوشتند. ارتباط میان راه آهن و ترقی در این نوشته‌ها مسأله‌ای است که در پژوهش حاضر مورد بررسی قرار می‌گیرد. داده‌ها از نوشته‌های اندیشمندان ایران عصر ناصری و منابع معتبر تاریخی استخراج شده‌اند و برای بررسی مسأله پژوهش، حول محورهای مختلف ساماندهی شده‌اند تا ضمن تجزیه

های زیادی در مورد احداث راه آهن در ایران صورت بگیرد که می توان گزارش آن فعالیت ها را همراه با طرح ها و ارائه طریق هایی در روزنامه اختر پی گیری کرد. این بحث ها موجب شد، حاجی میرزا محمد کاشف - کاشف السلطنه بعدی - در اوایل قرن چهارده هـ. ق. به طور مفصل مساله راه آهن را مورد توجه قرار دهد. او در سال ۱۳۰۶ هـ. ق و زمانی که نایب اول سفارت ایران در پاریس بود، ضرورت راه آهن و راهکارهای خود در مورد احداث راه آهن را در کتابی مفصل نوشت و به مقامات ایران ارائه داد. طرح های در مورد راه آهن در سال های بعد از دوره ناصری با اشخاصی مانند صنیع الدوله پی گیری شد که از حوزه بحث این مقاله خارج هستند. اندیشه های اندیشمندان ایرانی در مورد ارتباط احداث راه آهن و ترقی جامعه ایرانی عصر ناصری به سه گروه عمده قابل تقسیم است:

۱- عده ای راه آهن را عاملی برای رونق اقتصاد داخلی و تامین امنیت قلمداد می کردند و معتقد بودند ایران عصر ناصری با رونق اقتصاد داخلی و تامین امنیت راه ترقی را در پیش می گیرد؛

۲- برخی آن را برای پیوند تجارت سنتی ایران با تجارت جهانی ضروری می دیدند و فکر می کردند اقتصاد سنتی ایران با پیوند با اقتصاد جهانی شکوفا می شود؛

۳- تعدادی هم راه آهن را برای تعمیم علم دانش در جامعه ایران عصر ناصری طلب می کردند و امیدوار بودند با راه آهن زمینه ترویج علم و دانش در جامعه فراهم آید و تعمیم علم به ترقی بیانجامد. البته این تقسیم بندی به معنای قرار گرفتن هر کدام از اندیشمندان در قالب یکی از این گروه ها نیست. در واقع، تقسیم بندی ها مرز کاملی میان اندیشمندان ایجاد نمی کند و اندیشه های اندیشمندان این حوزه گاه با یکدیگر

خود نشدند ولی فعالیت های آنها، توجه دیگر قدرت های استعماری همچون روس ها را به فعالیت در عرصه راه آهن ایران جلب کرد و طرح های مختلفی برای احداث راه آهن در ایران توسط این قدرت های استعماری ریخته شد (محبوبی اردکانی، ۲۵۳۷: ۲/ ۳۲۴-۳۲۱؛ کاظم زاده، ۱۳۷۱: ۱۴۲ و ۱۴۶). یکی از نتایج این تکاپوهای استعماری، طرح مساله راه آهن در میان اندیشمندان ایرانی بود. در ایران عصر ناصری، بسیاری از اندیشمندان در مورد راه آهن ابراز عقیده کرده اند ولی از میان آنها میرزا یوسف خان مستشارالدوله اولین اندیشمندی است که طرح هایی را برای احداث راه آهن ارائه کرده است. او در سال ۱۲۸۶ هـ. ق اولین طرح خود در مورد احداث راه آهن را ارائه نمود. محرک او برای نوشتن طرح، تلاش هایی بود که دولت در این زمان برای احداث راه آهن از تهران به قم انجام داد و با چندین کمپانی وارد مذاکره شد و صحبت از قراردادی با یکی از کمپانی ها به میان آمد. در مورد شرایط قرارداد اطلاعی نداریم. هر چه بوده، میرزا یوسف خان، قرارداد و شرایط سنگین آن را «برای دولت و ملت» مضر ارزیابی می کرد و آن را مایه تاسف خیر خواهان دولت می دانست (میرزا یوسف خان به میرزا حسین خان مشیرالدوله، ۱۴ ربیع الاول ۱۲۸۶، اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره: ۱۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ هـ. ق). به همین دلیل، در کتابچه ای موسوم به «کتابچه قرمز» یا «کتابچه سرخ» (میرزا یوسف خان به میرزا حسین خان مشیرالدوله، ۱۲۳ جمادی الثانی ۱۲۸۶، اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره: ۴۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ ق)، طرح خود در مورد راه آهن را به دولت ارائه کرد و به دنبال آن چندین طرح دیگر در مورد احداث راه آهن در نقاط مختلف مملکت نوشت.^۱ اخبار مربوط به تلاش های صورت گرفته در مورد راه آهن در دو دهه آخر سلطنت ناصرالدین شاه موجب شد بحث-

تداخل پیدا می‌کنند و تقسیم بندی فقط در کلیت اندیشه های طرح شده مصداق می‌یابد.

ضرورت‌های احداث راه‌آهن

اندیشمندانی که در ایران عصر ناصری به دنبال احداث راه‌آهن در ایران بودند، راه‌آهن را با ترقی ایران و جامعه ایرانی پیوند می‌دادند و به انجام آن اصرار می‌کردند. میرزا یوسف خان از جمله این اندیشمندان، اهمیت زیادی برای راه‌آهن قائل بود و راه‌آهن و کشتی بخار را عاملی برای تولید کار می‌دانست و تصور می‌کرد احداث راه‌آهن در ایران در عرض سه سال، حالت ایران را دگرگون می‌کند، اسبابی قوی برای «نظم و ترتیب مملکت و ملت» فراهم می‌آورد و ایران را به گلستان تبدیل می‌کند (آدمیت، ۱۳۴۰: ۱۸۴-۱۸۳). او راه‌آهن را «مایه آبادی مملکت و ترقی ملت» می‌خواند و گمان می‌کرد کسی که به ساختن راه‌آهن همت گمارد، ایران را احیا می‌نماید (میرزا یوسف خان به میرزا حسین خان مشیر الدوله، ۳ جمادی الثانی ۱۲۸۶، اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره: ۵۱-۴-۱۳-۱۲۸۶ ه.ق). همفکران دیگر او نیز راه‌آهن را «اولین اسباب زندگانی و ترقی یک مملکت» (راه‌آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی: ۱۴۲۱) قلمداد می‌کردند و اعتقاد داشتند دولتمردان ایران و عثمانی اعتنایی به «اسباب ترقیات ملت» نکرده و در احداث راه‌آهن تعلل نموده اند (کاشف، ۱۳۰۶ ه.ق: ۶). آنها برای اثبات ادعای خود تجربه تاریخی غرب را به عنوان مثال مطرح می‌کردند و چنین نتیجه می‌گرفتند که ترقی غرب از راه‌آهن حاصل شده است. حاجی میرزا محمد کاشف با تأمل در اسباب زوال قدرت و ثروت ایران از سال ۱۲۴۵ ه.ق/ ۱۸۲۷ م و تسلط اروپا بر دنیا به این نتیجه رسید که علت اصلی پیشرفت غرب، «انکشاف قوه بخار -شمندوفر، یعنی راه‌آهن- و علت فقر، پریشانی، فلاکت، خرابی و «صد

قسم معایب ما» از نداشتن راه‌آهن است. می‌نویسد: «نگارنده این اوراق محض غیرت مسلمانی و وطن دوستی که شاید به اهل آسیا عموماً و به ملل اسلام خصوصاً به قدر قوه خدمتی کرده باشد، پس از چندین سال تحصیل درس و بحث اجتهاد در مدارس فرانسه و تحقیقات لازمه از اطراف آن معما را حل و مساله را این طور شکافت که در میان آن اصول بزرگ که ترقی و ثروت و قدرت ملل فرنگستان را به مقام حالا رسانده از همه جامع تر، از همه بزرگتر، از همه ساده تر، از همه مفیدتر ساختن راه‌آهن است» (کاشف، ۱۳۰۶ ه.ق: ۹-۸).

مطالب ارائه شده در روزنامه اختر نیز به تجربه تاریخی غرب به چشم یک الگو می‌نگریست و اعتقاد داشت که غرب با راه‌آهن ترقی را ممکن ساخته است و ممالک غربی توانسته‌اند با استفاده از راه‌آهن، آبادی مملکت خود را به درجه والایی برسانند. اختر، شکل یابی «معنای حقیقی تمدن» را به «تکمیل وسائط معاونات بشریه» ارتباط می‌داد و اولین شرط برای تکمیل وسائط مذکور را تسهیل راه مرادوات معرفی می‌کرد. اختر با علت یابی خاص خود از تجربه تاریخی غرب، راه‌آهن را برای ترقی یک ضرورت بر می‌شمرد و می‌نویسد: «پس مادامی که در ممالک شرقیه راه‌آهن که واسطه آسانی مرادوات است درست نشده است ممکن نیست کار تمدن و آبادی به درجه مطلوب رسانیده شود» (اختر، ۱۲۹۵ ه.ق: ۳۷۳).

فواید راه‌آهن برای ایران

اندیشمندان هوادار احداث راه‌آهن فواید زیادی برای آن بر می‌شمردند و راه‌آهن را برای رونق کشاورزی، صنعت، تجارت، مسافرت و نیز انجام امورات دولتی، لازم و ضروری می‌شمردند. به اعتقاد آنها با وجود راه‌آهن، کشاورزان می‌توانستند ادوات لازم برای

انجامید. قحطی‌ها و گرانی‌های پی در پی هم، به خرابی مملکت و فلاکت زارعان می‌افزود تا این که راه آهن در فرانسه ساخته شد و «تمام بدبختی‌ها را یک مرتبه از رعیت و ملت رفع کرد و مایه آسایش و رفاهیت را فراهم آورد؛ چنان‌که در هیچ تاریخی یافت نمی‌شود که از سنه ۱۸۴۵ م. به بعد در یکی از نقاط اروپ قحطی و گرانی محصولات و ماکولات واقع شده باشد» (کاشف، ۱۳۰۶ ه. ق: ۱۰۲-۱۰۱). زمانی که در فرانسه قیمت محصولی افزایش پیدا می‌کند به خاطر سهولت حمل و نقل از آن محصول به قدری وارد می‌کنند که قیمت آن مجدد به روال سابق باز می‌گردد به طوری که قیمت محصولات مختلف در فرانسه در طول چهل سال ثابت مانده است. کاشف، بعد از صحبت از این مثال‌ها از تاریخ فرانسه، جای افسوس و تعجب می‌داند که در ایران با وجود تلفات فراوان ناشی از قحطی‌ها به خصوص قحطی آخر سال ۱۲۸۹ ه. ق و تلفات فراوان انسانی و خالی از سکنه شدن دهات و روستاها و بیچارگی مردم به فکر دفع بلا نیفتاده‌اند. اغلب قسمت‌های ایران از خشکسالی و قحطی دچار خسارت می‌شود و در حالی که در قسمتی از مملکت مردم از قحطی می‌میرند، در قسمت دیگر به خاطر عدم امکان حمل و نقل محصولات در انبارها می‌پوسد و از بین می‌رود (کاشف، ۱۳۰۶ ه. ق: ۱۰۹-۱۰۸). کاشف به دنبال توضیح نقش راه آهن در ترقی فرانسه و نقش آن در آبادانی ممالک و وفور محصولات در مورد ضرورت احداث راه آهن چنین می‌نویسد: «باری مقصود از این عمل جدید الوقوع، اهمیت تکمیل حمل و نقل مال‌التجاره و مناسب تمام کردن قیمت کرایه است که در این زمان تجارت کل روی زمین و منافع محصولی تمام ملل و دول بسته به تکمیل داشتن آن درجه و امتیاز است که حاصل شده است

تولید بیشتر در حوزه کشاورزی را به آسانی به دست آورند و مازاد تولیدات خود را در بازارهای مصرف جهانی ارائه نمایند (اختر، ۱۲۹۶ ه. ق: الف / ۳۸۳). همچنین تصور می‌کردند احداث راه آهن در قسمت‌های مختلف ایران کشت محصولات نظیر نیل، قهوه، نیشکر، پنبه و تنباکو را رونقی دوباره می‌بخشد و باعث احیای آنها در نقاطی می‌شود که از بین رفته و معدوم شده‌اند. در نتیجه ایجاد راه آهن، «اهالی فقیر و بی استطاعت ایران را که همواره عادت به کار کردن و زراعت دارند» از فقر و مسکنت رهایی می‌بخشد و زندگی راحتی برای آنها فراهم می‌نماید (راه آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی: ۱۴۲۸). کاشف از هواداران احداث راه آهن، برای نشان دادن فواید راه آهن در زمینه کشاورزی، فرانسه را به عنوان مثال ذکر می‌کند که بعد از احداث راه آهن محصولات آن رو به فزونی گذاشته است. به اعتقاد او، فرانسه قبل از اختراع راه آهن خراب و ویران بود و فقط دهات و ایالات ساحلی آن به خاطر امتیاز طبیعی از زندگی بهتری برخوردار بودند (کاشف، ۱۳۰۶ ه. ق: ۹۷-۹۶)؛ ولی بعد از احداث راه آهن، فرانسه، «نمونه‌ای از بهشت برین» شده و «وجبی زمین بایر و خراب و غیر مفید» در آن یافت نمی‌شود (کاشف، ۱۳۰۶ ه. ق: ۹۸). زمانی که فرانسه راه آهن نداشت، به خاطر گرانی حمل و نقل، آن مملکت، نه می‌توانست به تجارت با ممالک دیگر اقدام نماید و نه می‌توانست محصولات تولید شده در نقاط ساحلی را به نقاط داخلی انتقال دهد. این مساله، موجب شده بود که رعیت به اندازه نیاز سالیانه خودشان تولید محصول کنند و به تولید مازاد سالیانه اهمیتی قایل نشوند. این طرز تفکر، موجبات فقر رعیت و ضعف زراعت و کشاورزی را فراهم می‌آورد و به جلای وطن زارعین دهات و قصبه‌ها و در نتیجه به خرابی مملکت می‌-

ناظران خارجی در ایران عصر قاجار هم چنین تصویری داشتند. شیل سفیر انگلیس در ایران هم گمان می‌کرد احداث راه‌آهن در ایران و پیوند آن با راه‌آهن‌های بین‌المللی، قدرت ایران را افزایش می‌دهد و استعدادهای بالقوه آن را که بر اثر فقر و نیازمندی و سستی خفته مانده است، بیدار می‌کند (آدمیت، ۱۳۶۲: ۴۱۸-۴۱۷). آدمیت با نقل صحبت‌های شیل، در نقد آرای او این نکته را قبول می‌کند که راه‌آهن تحرک تازه‌ای در اقتصاد ایران قرن نوزدهم ایجاد می‌کرد و همان تحرک اقتصادی احوال اجتماعی را دگرگون می‌نمود (آدمیت، ۱۳۶۲: ۴۱۸). این مساله با توجه به اوضاع سیاسی، اجتماعی و اقتصادی ایران دوره قاجار، جای تردیدهای فراوان داشت. صرف نظر از نظریات گوناگونی که در مورد تجارت جهان سرمایه‌داری با کشورهای عقب مانده وجود دارد و بعضی از آنها تجارت مذکور را عاملی برای پیشرفت و توسعه کشورهای عقب مانده ذکر می‌کنند، اکثر محققانی که در تاریخ اقتصادی ایران عصر قاجار تحقیق کرده‌اند، تجارت ایران با ممالک سرمایه‌داری را برای ایران دوره قاجار مفید ارزیابی نکرده‌اند. احمد اشرف، از جمله این محققان اعتقاد دارد که جامعه ایران دوره قاجار به خاطر استبداد داخلی و استعمار خارجی و نیز به خاطر ویژگی‌های شیوه‌های تولید در اجتماعات ایلی، روستایی و شهری نمی‌توانست در ایجاد سرمایه‌داری صنعتی و پیشرفت در حوزه اقتصاد موفق عمل کند. از نظر اشرف در وضعیت نیمه استعماری حاصل از رقابت روس و انگلیس در ایران، گسترش روابط تجاری با دنیای سرمایه‌داری، حاصلی جز تداوم نهادهای کهن حکومتی، از هم پاشیدگی بازارهای محلی، تخصص در تولید و صدور مواد خام، رکود صنایع دستی، افزایش مصرف کالاهای صنعتی غربی، افزایش

از انکشاف قوه بخار و حرکت پیستون، پس هیچ وقت نباید فراموش کرد این نکته اصلی را و به هیچ وجه شک و تردیدی در شرافت لزوم داشتن این اختراع جدید نباید داشت. اگرچه در این دوره ما هنوز نور چنان سعادت و شرافت در افق دولت ما طلوع نکرده ولی امیدواریم که اطفال و اخلاف ما این رشته ثروت و قدرت را گرفته و از فیوضات و نتایج آن چنان که آرزوی ما و نتیجه اوست بهره‌مند گردند» (کاشف، ۱۳۰۶ ه. ق: ۱۰۷-۱۰۶). صنعت و تجارت نیز به اعتقاد هواداران راه‌آهن از احداث آن بهره‌های فراوان می‌برد چرا که اسباب و ادوات لازم برای صنعت از طریق راه‌آهن به سهولت تهیه می‌شد و حاصل صنایع بدون واهمه از خطرات سنتی مانند «غرق و تلف، بیم دزدان و راهزنان» در همه جا توزیع می‌شد. تجار می‌توانستند خرید و فروش یک ساله خود را در یک‌ماه، آن هم، بدون تحمل خسارتی از بابت حمل و نقل انجام دهند (اختر، ۱۲۹۶ ه. ق: الف/۳۸۳؛ کاشف، ۱۳۰۶ ه. ق: ۱۲۷) و با توجه سرعت عجیب «کالسکه راه‌آهن» کرورها خروار محصول از نقطه‌ای به نقطه دیگر جهان حمل نمایند (کاشف، ۱۳۰۶ ه. ق: ۷۸). علاوه بر این، با ورود تجارت به عرصه ثروت‌های طبیعی ایران همچون نفت و نمک تجارت ایران گسترش می‌یافت و نفت که در شوشتر از زمین جاری می‌شد و نمک که در ایران فراوان بود به علت سهولت حمل و نقل به خارج از ایران صادر می‌شد (راه‌آهن ایران عمدگی مسئله پولی‌تیک: ۱۴۳۱). در واقع ایجاد ارتباط میان مناطق مختلف ایران و بازارهای جهانی، نکته‌ای بود که هواداران راه‌آهن در مورد آن توافق نظر داشتند و معتقد بودند که راه‌آهن اسباب بهبود کشاورزی، صنعت، تجارت و مسافرت ایران را فراهم می‌سازد و زمینه را برای ترقی آن آماده می‌کند. البته برخی از

احداث راه آهن در ایران قرن نوزدهم حمایت می کرد، در مواردی با اعراض از این عقیده به مضرات ناشی از راه آهن و تجارت آزاد حاصل از آن برای ایران قرن نوزدهم پرداخت. اختر با تاکید بر ضرورت تقدم علم و دانش بر راه آهن سازی در مورد نتیجه حاصل از پیوند تجارت ایران با بازار جهانی می نویسد:

«بالفرض چون راه ما به فرنگستان نزدیک شد، بالطبع امتعه ما به فرنگستان به آسانی می رود و همچنین امتعه فرنگستان نیز به سهولت وارد ایران می شود. ببینیم امتعه ما چیست جز اعمالات از قبیل فرش و شال و مانند اینها از منسوجات و پاره های حبوبات و تریاک و تنباکو و پنبه و امثال اینها که در حالت بی علمی، اولاً تنها کسانی که مباشر این کارها هستند منفعت می برند و سایر اجزای ملت به کمال فلاکت گرفتار گردند و در حالتی که می بینند ایرانیان امتعه و آلات و اسباب خوب و قشنگ فرنگستان را می خواهند داشته باشند و بنابراین مخارج یک بر صد می افزاید. در مقابل متاع داخلی نیست و علمی هم ندارند که فراخور احتیاج تدبیری بکنند. باز البسه و آلات و اسباب ملزومه را یا از فرنگستان باید بیارند یا آن که فرنگی ها بیایند و در ایران کارخانه ها راه بیاندازند. خودشان نه تاجر داشته باشند و نه فابریک و نه صنعت و نه هنر. به علت این- که آن وقت این قسم تجارتها که تجار ما اکنون دارند به کلی منسوخ می شود و جمیع کارها به دست بیگانگان افتاده برای ما نخواهد ماند مگر فعلگی و زحمات دست که آن هم در داخله قیمتی نخواهد داشت. چنانکه نمونه کار از حالا معلوم است که تجارت های عمده امتعه ایران در دست اهل اروپا است با این که راه نیست» (اختر، ۱۲۹۹ هـ. ق: ۱۱۰).

از این نقل قول نسبتاً طولانی از اختر معلوم می شود که نویسنده مطلب نه راه آهن را علت یگانه و اصلی ترقی می شناسد و نه نتایج حاصل از آن را برای ایران و ایرانی

استقراض از غربی ها و تسلط قدرت های استعماری بر اقتصاد کشور نداشت (اشرف، ۱۳۵۹: ۱۲۹-۱۲۸). احمد سیف دیگر محقق این عرصه، در کتاب های مختلف خود نتیجه مخرب پیوند اقتصاد ایران عصر قاجاری با اقتصاد جهانی را در عرصه های مختلف نشان داده است. به اعتقاد او، در طول قرن نوزدهم با وجود پیوند روزافزون ایران با اقتصاد جهانی، نه شیوه و نه ابزار تازه ای در کشاورزی به کار گرفته نشد (سیف، ۱۳۸۷: ۱۸۲). فعالیت های تولیدی در بخش صنایع دستی به دلیل ماهیت استبدادی ساختار سیاسی و عدم امنیت برای سرمایه گذاری در کنار سیاست تجارتي دروازه های باز در مقابل دولت های استعماری روند نزولی پیدا کرد (سیف، ۱۳۸۷: ۲۳۵-۲۳۱ و ۲۵۷-۲۵۵). همچنین، تجارت آزاد میان ممالک سرمایه داری و ایران عقب مانده، مازاد تولید را از کشور خارج ساخت و انباشت اولیه سرمایه و امکان پیدایش مناسبات سرمایه سالاری در ایران را کند نمود (سیف، ۱۳۷۳: ۳۲۶). در نتیجه اعتقاد هواداران راه آهن مبنی بر عملکرد راه آهن به عنوان عاملی برای پیوند تجارت ایران با بازار جهانی و بهبود کشاورزی، صنعت و تجارت اعتقاد درستی نبود. نادرستی اعتقاد هواداران راه آهن در مورد پیوند اقتصاد و تجارت ایران با بازار جهانی نکته ای نیست که با گذر زمان برای ما آشکار شده باشد بلکه در همین زمانی که هواداران راه آهن از این اعتقادشان دم می زدند کسانی نادرستی آن را دریافته بودند. مستشارالدوله از هواداران راه آهن با وجود تاکید بر سودمندی آن، به حکومت قانونمند اولویت می داد و اعتقاد داشت بعد از شکل گیری حکومت مقننه در ایران، ایجاد بانکها، کارخانجات و کشیدن خطوط آهن با سرمایه ایرانی امکان پذیر می شود (کرمانی، ۱۳۶۲: ۱۷۷). روزنامه اختر نیز که در مواقعی از

عقب ماندگی مشرق زمین را «عدم تعمیم علم و آگاهی» ذکر می‌کند و راه‌آهن را نتیجه‌ای برای علم قلمداد می‌کند (زیرا که اعمال و آثار، نتیجه و حاصل علم و آگاهی است) (اختر، ۱۲۹۵ هـ. ق: ۳۷۳). به اعتقاد اختر «معنی ترقی و خوش بختی حقیقی حاصل نمی‌شود مگر به علم و هنر آگاهی که تمامت نیکبختی‌هاست و راه سازی و جمیع تفرعات ظاهریه از نتایج آن دانش و آگاهی است» (اختر، ۱۲۹۹ هـ. ق: ۱۱۰). مساله زوار و مسافرت به اماکن مذهبی هم از نظر طرفداران راه‌آهن مهم بود و تعداد زیاد زوار را عاملی برای سودآوری راه‌آهن قلمداد می‌کردند. در طرح‌های مستشارالدوله، راه‌آهن به مکان‌های مقدسی مانند حرم حضرت عبدالعظیم، قم و مشهد ختم می‌شد. اختر هم برای زوار اهمیت خاصی قائل بود و آن را نقطه تمایز ایران نسبت به غرب معرفی می‌کرد. از نظر اختر در فرنگستان، کمپانی‌ها در امر راه‌آهن فقط به کالاها و محصولات تجاری توجه می‌کردند و مسافرین را قابل اعتنا نمی‌دانستند، حال این که به علت وجود بقاع و اماکن مقدسه در ایران نمی‌شد نسبت به سودآوری راه‌آهن در حمل مسافر بی‌توجه بود (اختر، ۱۲۹۶ هـ. ق: ب/ ۱۸۵). فواید حکومتی راه‌آهن نیز مورد توجه هواداران راه‌آهن قرار گرفت. آنها برای توجیه ضرورت راه‌آهن، آن را تسهیل کننده امر حکومت قلمداد کردند که حکومت از طریق آن می‌توانست «برای آرامی و امنیت مملکت» به هر گوشه که اراده نماید «مامور و فوج» بفرستد. «معاملات دیوان با رعیت و عرایض رعیت به دیوان» سهولت می‌یافت و «حقوق رعیت و حکومت» محافظت می‌شد. در صورت بروز «غائله خارجه» نیز حکومت می‌توانست از طریق راه‌آهن «از فارس به مازندران و از خراسان به آذربایجان و برعکس از این سرحدات به سرحدات اولی» نیرو و تدارکات بفرستد (اختر، ۱۲۹۶ هـ. ق: الف/ ۳۸۴).

مستشارالدوله از هواداران احداث راه‌آهن «افزایش ثروت» به عنوان اول شرط مملکت‌داری، «ازدیاد

مفید می‌داند. از نتایج ناگوار پیوند تجارت ایران با بازار جهانی بیمناک است و از افق تجارت محدود می‌بیند که در تجارت گسترده با غرب صنایع و کشاورزی ایران نابود می‌شود، تجار ایرانی در رقابت با رقبای فرنگی از صحنه خارج می‌شوند و کارهای ایران به دست بیگانگان می‌افتد. برخلاف این نگاه واقع بینانه، برخی از هواداران راه‌آهن مانند کاشف به وجود راه‌آهن به عنوان یگانه عامل ترقی تاکید می‌کردند. در کنار تجارت، مساله مسافرت و نقش راه‌آهن در تعمیم علوم نیز مورد توجه هواداران راه‌آهن بود. حاجی محمد میرزا کاشف، با استناد به مثل انگلیسی «وقت، پول است»، راه‌آهن را عاملی برای صرفه جویی در وقت و زمان معرفی می‌کرد و اعتقاد داشت که با وجود راه‌آهن افراد از بابت عدم حضور به موقع در مکان‌های مورد نظر، طول مسافرت و هزینه‌های مربوط به آن متضرر نمی‌شوند (کاشف، ۱۳۰۶ ق: ۵۸). هواداران راه‌آهن، همچنین فکر می‌کردند با راه‌آهن مسافرت اهالی دهات و قصبه‌ها در مسافت‌های ده الی بیست فرسخ سهولت پیدا می‌کند و مسافرت به شهرها موجبات تهذیب اخلاق و علم آموزی و تربیت رعیت را فراهم می‌نماید. رعایا به شهرها رفت و آمد می‌کنند و «رفته رفته از آداب و اخلاق اهل شهر حصه‌مند گشته از مراودات و معاشرت ایشان فایده‌ها خواهند برد و طالبان علم هم به همچنین از اطراف و اکناف به شهرها آمده بعد از درس و تعلیم باز شب به خانه خود برگشته سر به بستر آسودگی می‌نهد» (اختر، ۱۲۹۶ هـ. ق: الف/ ۳۸۴). کاشف با بیان این که اروپا پیش از داشتن خطوط راه‌آهن، سالیان سال دارای مدارس منتظم بود ولی فقط زمانی به قدرت و ثروت رسید که به قوه بخار و راه‌آهن دست یافت، به این نتیجه می‌رسد که عامل اقتدار و ثروت اروپا نه مدارس منتظم بلکه دست یابی به قوه بخار و راه‌آهن است (کاشف، ۱۳۰۶ هـ. ق: ۷-۸). در مقابل، اختر با وجود قبول نقش راه‌آهن در توسعه علم و تمدن، با نگاهی واقع بینانه، عامل

از بندر آمل به شوشتر کشیده شود تا فاصله آن از مبدا به مقصد کوتاهتر گردد و با موانع طبیعی کمتری برخورد نماید؛ بنابراین نظر کسانی را که با احداث خط از بندر رشت به بوشهر موافق بودند، قبول نمی‌کرد و آن را مقرون به صرفه نمی‌دانست (کاشف، ۱۳۰۶ هـ. ق: ۴۶-۴۵). حاجی محمد میرزا برای ساختن راه آهن ضروری می‌دانست «طالبان ترقی» با آگاهی بر «وضع مکان و حالت مملکت خود» امتیازات طبیعی، جغرافیایی و مناسبات سیاسی و تجاری خود با همسایگان را در نظر بگیرند و بعد اقدام به ساختن خطوط آهن نمایند. او خطوط آهن را در مجموع به سه قسمت مکانی یا خطوط کوچک منطقه‌ای، عمومی یا خطوط گسترده برای اتصال نقاط درون مملکت و بین الدول تقسیم می‌کرد و راه آهن بین الدول را بهترین و مفیدترین نوع راه آهن قلمداد می‌کرد و توصیه می‌کرد با یک سری از خطوط ایران، عثمانی، پاکستان و هند به همدیگر متصل گردند تا راه تجارت مشرق زمین با دولت های اروپایی هموار گردد و موجبات «استحکام رشته اتحاد اسلامی و ازدیاد مناسبات و یک جهتی در میان ماها و جمیع مسلمین مشرق زمین مثل قطعۀ هند و افغانستان که مردمان آن سامان در حقیقت از برادران قومی و ملت ما هستند» فراهم آید. به اعتقاد او، بعد از احداث راه آهن بین الدول، بقیه نقاط کشور با خطوط عمومی و مکانی به آنها متصل می‌شد که خط آهن شمال جنوب در راس خطوط عمومی در ایران بود (کاشف، ۱۳۰۶ هـ. ق: ۲۰۳-۱۹۸). مستشارالدوله از هواداران دیگر راه آهن بیشتر به اماکن زیارتی توجه داشت و در طرح‌هایش برای احداث راه آهن به شهرهای زیارتی مرکزیت قائل می‌شد. البته او تصور می‌کرد با شروع به احداث راه آهن، خطوط آن از شهرهای مذهبی به سایر جاها گسترده می‌شود و در سراسر مملکت خطوط آهن ایجاد می‌گردد. در یکی از طرح‌هایش در مورد این باور خود می‌نویسد که در احداث راه آهن باید شهر قم مرکزیت داشته باشد و از آنجا به تهران، اصفهان، همدان،

تجارت و زراعت»، «ازدیاد صنایع در حرف متنوعه»، «صاحب بضاعت شدن رعایا و تحصیل اسباب کشت و زرع از خارجه» پیدا شدن کار برای «یک قسمت بزرگ اهالی»، و «ازدیاد قدرت و قوت دولت» (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۲۸-۳۲۹) را از فواید سیاسی و اقتصادی راه آهن بر می‌شمرد و به ضرورت آن اصرار می‌کرد.

مسیرهای پیشنهادی

هواداران احداث راه آهن در مورد مسیرهای مطلوب برای احداث راه آهن در ایران اتفاق نظر نداشتند و با توجه به اولویت‌های مورد نظر خودشان، مسیرهای متفاوتی را برای آن پیشنهاد می‌کردند. برخی از آنها به مسایل اقتصادی و تجاری اهمیت می‌دادند و با توجه به قابلیت‌های اقتصادی و تجاری ایران قرن نوزدهم مسیرهای مناسب برای احداث راه آهن را پیشنهاد می‌کردند. از نظر این عده، چون خروج کالاهای تجاری ایران از دو بندر انزلی و محمره صورت می‌گرفت، باید راه آهن احداثی در ایران به این دو بندر منتهی می‌گردید. بنابراین پیشنهاد می‌دادند که یک خط راه آهن از بندر انزلی در شمال به سمت جنوب کشیده شود که پس از عبور از قسمت‌های حاصل خیز در ایالت‌های گیلان، عراق عجم، کردستان، فراهان و لرستان به بندر محمره منتهی گردد. آنها بندر محمره را بازاری معرفی می‌کردند که تجارت غربی مملکت ایران را به بین النهرین و شامات پیوند می‌داد و در آینده موجبات استخلاص و آزادی ایران را فراهم می‌آورد (راه آهن ایران عمدگی مسئله پویتیکی: ۱۴۲۲-۱۴۲۱).

کاشف اعتقاد داشت راه آهن شمال با اتصال دریای مازندران به خلیج فارس فواید تجاری و مملکتی فراوانی برای ایران به ارمغان می‌آورد و بعد از احداث آن به عنوان یک خط اصلی، خطوط کوچک زیادی از آن در نقاط مختلف منشعب می‌شود. او بهتر می‌دانست این خط آهن

کرمانشاهان، سلطان آباد عراق، بروجرد و شوشتر گسترده شود (پروژه راه آهن قم - تهران، اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره ۳/ ۳۹ - ۴ - ۱۳ - ۱۲۸۶ ه. ق.).

سرمایه راه آهن

در مورد سرمایه لازم برای احداث راه آهن و نحوه تأمین آن نیز در میان هواداران راه آهن توافق نظر حاصل نبود. آنها احداث راه آهن را گاه با سرمایه داخلی، گاه با سرمایه خارجی و گاه نیز با تشکیل کمپانی ممکن تصور می‌کردند و راهکارهای متفاوت و متناقضی را ارائه می‌دادند. میرزا ملکم خان ناظم الدوله بدگمانی دولت به کمپانی‌های خارجی را بی مورد می‌دانست و توصیه می‌کرد دولت ایران احداث راه آهن، استخراج معادن، تأسیس بانک و سایر کارهای عام المنفعه را به کمپانی‌های خارجی واگذار کند (رساله‌های میرزا ملکم خان ناظم الدوله، ۱۳۸۱: ۱۹۲). میرزا یوسف خان مستشارالدوله علی رغم تأکید به سرمایه گذاری داخلی در طرح‌های «راه آهن ناصری قم» (آدمیت، ۱۳۶۲: ۳۲۷) و «راه آهن مشهد» (آدمیت، ۱۳۶۲: ۳۲۹ - ۳۲۸) در طرح راه آهن قم - تهران (پروژه راه آهن قم - تهران، اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره ۳/ ۳۹ - ۴ - ۱۳ - ۱۲۸۶ ه. ق.) از سرمایه گذاری خارجی در امر راه آهن استقبال می‌نمود. او در مقاله‌ای در روزنامه اختر می‌نویسد: «در ایران راه آهن ساختن بدون کمپانی خارجه محال و ممتنع بلکه خبط و خطاست» و دولتی که به این کارها اقدام نماید در نهایت متضرر می‌شود. احداث راه آهن ابتدا باید با کمک و مداخله یک کمپانی خارجی صورت بگیرد و بعد اهالی ایران با تأمین امنیت سهام کمپانی را می‌خرند و نصف سهام را از آن خودشان می‌کنند» (اختر، ۱۲۹۸ ه. ق: ۲۵۶). شاید تناقض گویی مستشارالدوله از آنجا نشأت گرفته باشد که او می‌

خواست طرح‌های «راه آهن ناصری قم» و «راه آهن مشهد» را به تأیید و تصویب علما برساند که با هر گونه دخالت بیگانگان در امور داخلی مملکت مخالف بودند. برخی از هواداران راه آهن علی رغم توصیه به سرمایه گذاری خارجی سعی داشتند سرمایه گذاری، توسط دولتی غیر از روس و انگلیس صورت بگیرد که در ایران به غیر از منافع تجاری، منافع دیگری نداشته باشد. فرانسه مملکتی بود که از نظر هواداران راه آهن برای سرمایه گذاری در ایران ارجحیت داشت (کرمانی، ۱۳۶۲: ۱۷۶) چرا که از نظر آنان ملت ایران محبوب ملت فرانسه بود (راه آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی: ۱۴۲۶) و فرانسوی‌ها در مبادلات خود با سایر ملل «طالب نیک نامی بوده اند، نه تقلب و بدنامی» (کرمانی، ۱۳۶۲: ۱۷۶). کاشف با این استنباط که سرمایه گذارهای خارجی از قبیل فرانسوی‌ها و انگلیسی‌ها، کم کم به تحریک دول متبوعه خود در امور داخلی مملکت دخالت می‌کنند و اسباب دردسر و مضرات می‌شوند، توصیه می‌کند امتیاز ساختن راه آهن به یک ایرانی وطن پرست و خیرخواه داده شود تا او با تشکیل کمپانی با سرمایه داخلی به این کار مبادرت ورزد. او در مورد واگذاری این امتیاز به خارجی‌ها می‌نویسد: «اگر از روی خبط و نادانی معاونت خارجی‌ان را در فراهم کردن سرمایه نقدی آن قبول کنند، بلاشک جز نتیجه به عکس و ندامت بیهوده ثمر دیگر نخواهد بود». کاشف السلطنه در نهایت پیشنهاد می‌کند در صورت نیاز به سرمایه خارجی آن سرمایه از اروپایی‌ها گرفته نشود بلکه از کشورهای همسایه، همکیش و مشرقی مانند عثمانی، هند و چین گرفته شود تا اسباب الفت، مراودات و اتحاد دول مشرق زمین با همدیگر فراهم آید (کاشف، ۱۳۰۶ ه. ق: ۱۹۵ - ۱۹۲).

روزنامه اختر نیز با ابراز نگرانی از مداخله اجانب در امور داخلی مملکت به واسطه امتیاز راه آهن و سرمایه

می‌کنند. به اعتقاد او حوادث ناگوار در مملکتی نظیر ایران با وسایل ارتباطی سنتی مانند کالسکه نیز اتفاق می‌افتاد که به خاطر عدم اطلاع رسانی کسی از آن آگاه نمی‌شد. حاجی محمد میرزا کاشف بسیاری از اتفاقات ناگوار در مسافرت ریلی را به خود مسافران ارتباط می‌دهد که با بی‌احتیاطی خود را به کشتن می‌دهند. آنها با تعجیل در سوار شدن و پیاده شدن، آوردن سر به بیرون از قطار در ورودی تونل‌ها، بی‌احتیاطی در گذر از ریل‌ها و مواردی از این قبیل موجب سانحه می‌شوند. به اعتقاد کاشف، بسیاری از این حوادث با کنترل و مراقبت‌های لازم کمرنگ شده‌اند. علاوه بر این، کمپانی‌های مشغول در امور راه آهن، در موارد تضرر مسافر بر اساس قانون به او غرامت می‌پردازند و ضرر او را جبران می‌کنند. او با این توضیحات، در نهایت خاطر نشان می‌کند که مخاطرات و صدمات حاصل از مسافرت ریلی یک بر هزار از مسافرت‌های سنتی کمتر است (کاشف، ۱۳۰۶ هـ. ق: ۹۲-۸۲). موردی که هواداران راه آهن از آن واهمه داشتند، خطر مداخله بیگانگان در امور مملکت به واسطه سرمایه‌گذاری در راه آهن بود. آنها برای ممانعت از این امر، سعی می‌کردند سرمایه‌گذاری توسط روس‌ها و انگلیسی‌ها که در ایران نفوذ داشتند، صورت نگیرد. به همین خاطر، کشور ثالثی مانند فرانسه برای آنان جلب توجه کرد و در نهایت به فکر تشکیل کمپانی و سرمایه‌گذاری داخلی در راه آهن افتادند که پیشتر به آن پرداخته شد. روزنامه‌ی اختر با وجود هواداری از احداث راه آهن از مداخله و تسلط بیگانگان به شدت در هراس بود و اعتقاد داشت: «هرگاه، این راه به واسطه کمپانی خارجی ساخته شود، همان روزی را که آغاز به عملیات آن خواهد شد باید در تاریخ به نام نخستین روز شوم مداخله اجانب به کارهای داخلی ممالک ایران ثبت بشود» (روزنامه‌ی اختر، ۱۳۰۰ هـ. ق: الف/ ۱۵). اختر سرنوشت تونس، مصر و عثمانی را مثال می‌زد (روزنامه‌ی

گذاری خارجی، اظهار امیدواری می‌کرد عده‌ای از هموطنان یک کمپانی و شرکتی برای احداث راه آهن تشکیل دهند و منافع آن را نصیب ابنای وطن خود نمایند و اجازه ندهند اجانب در امور مملکت مداخله کنند. اختر در مورد امکان این کار می‌نویسد: «به اعتقاد قوی می‌گویم هرگاه توانگران وطن را اطمینانی از جانب دولت داده آید و چند نفر از بزرگان ملت هم در این کار پیشقدمی نموده، کمپانی تشکیل داده نظامات مکمل برای آن ترتیب بدهند. این عمل عمده به واسطه توانگران ملت از پیش می‌رود و احتیاج به کمپانی و انتریک‌های آنها نمی‌شود ولو که در حصول این مقصود چندی تاخیر واقع گردد» (اختر، ۱۳۰۰ هـ. ق: الف/ ۱۵).

موانع و مشکلات احداث راه آهن

هواداران راه آهن در مورد موانع ممکن برای احداث راه آهن در ایران هم تفکر و تأمل کردند و در مورد توجیه یا رفع آن موانع، نقطه نظرات خود را اعلام نمودند. یکی از موانع، شبهه در مورد امنیت راه آهن بود. عده‌ای راه آهن را وسیله‌ای پر مخاطره قلمداد می‌کردند که با وجود صرفه جویی در وقت و مخارج، امنیت چندانی نداشت. آنها برای این تصور خود اخبار و تلگراف‌های فراوان چاپ شده در روزنامه‌های اروپایی در مورد حوادث راه آهن را دلیل می‌آوردند. کاشف از مدافعان احداث راه آهن «یک حالت خون ریز و مصیبت آمیز» در حوادث راه آهن را قبول می‌کند ولی آن را برای مخالفت با راه آهن دلیل مناسبی نمی‌داند. او اخبار فراوان در روزنامه‌های اروپایی را نه حاصل مخاطرات واقعی راه آهن بلکه حاصل خبر رسانی سریع در عرصه روزنامه نگاری ذکر می‌کند که به واسطه آن روزنامه نگاران از حوادث رخ داده در گوشه و کنار جهان آگاه می‌شوند و برای فروش روزنامه، آن اخبار را با بزرگ‌نمایی چاپ

احداث راه‌آهن استفاده کند و از مخالفت احتمالی آنها و جامعه سنتی با راه‌آهن ممانعت کند. برای این مساله، او به سراغ حاجی ملا صادق از مجتهدین بزرگ قم رفت و در سودمندی راه‌آهن از او فتوا گرفت. متن فتوا از این قرار بود:

«آنچه به نظر قاصر و رای فاتر می‌رسد این است که راه‌آهن باعث تعمیر و آبادانی جمیع قفار موحشه و براری بایره و ترخیص نرخ غالب حبوبات و غلات بلکه اثمار و فواکه بلکه اغلب مأكولات و اشیای لازم تعیش است و رفع بطالت بطالین و سود مزد پیدا کردن جماعت بیکارها و بیعارها و تقلیل مردم بی‌کاره و اهل سؤال خواهد شد... هر گاه مشیت الهی و عنایت ربانی شامل احوال اهل ایران بشود که راه آهن من البر الی البحر متصل شود. مملکت گلستان و رفع شکستگی و پریشانی جمهور خلق می‌شود و هر یک به شغلی می‌پردازند» (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۲۷).

نتیجه

در نگاهی کلی به آرا و عقاید طرفداران راه‌آهن در ایران عصر ناصری، ملاحظه می‌شود که آنها در مورد ضرورت راه‌آهن برای ترقی ایران در قرن نوزدهم هم عقیده بودند و فکر می‌کردند راه‌آهن با ایجاد سهولت در حوزه حمل و نقل، کشاورزی، صنعت و تجارت ایران را متحول می‌کند و به حکومت در انجام امر حکومت‌داری یاری می‌رساند. آنها با این اعتقاد در مورد راه‌های ممکن برای ایجاد راه‌آهن تفکر کردند و راهکارهای خود را به دولتمردان افکار عمومی عرضه نمودند. بررسی آرا و افکار اندیشمندان در مورد راه‌آهن نشان می‌دهد که آنها با وجود اشتراک نظر در مورد نقش راه‌آهن در ترقی، در مورد مسایل مختلف مربوط به آن اختلاف نظر داشته‌اند. آنها نه در مورد میزان ارتباط راه‌آهن با ترقی و پیشرفت و نه در باب نحوه احداث و الزامات آن مانند سرمایه لازم، نحوه

اختر، ۱۳۰۰ هـ. ق. الف / ۱۵) و احداث راه‌آهن با سرمایه‌گذاری خارجی را موجب «ظهور هزار گونه اشکالات و محاذیر» تصور می‌کرد (اختر، ۱۳۰۰ هـ. ق. ب / ۵۴) و مضرات این کار را بیشتر از منافعش می‌دانست. اختر حتی تشکیل کمپانی در داخل کشور و سرمایه‌گذاری داخلی را نیز با تردید می‌نگریست:

«اگر چه تصور در نفس الامر خوب است ولی در میان اهالی غیر رسمی ایران یعنی تجار و کسبه و غیره چندان پول بیکار نیست که برای تشکیل کمپانی راه‌آهن کافی باشد. به اعتقاد ما در هر حال، این کار در آخر به دست اجانب ساخته خواهد شد. چه اهالی ایران استطاعت آن را ندارند. هرگاه کمپانی به نام ایرانی نیز تشکیل شود، باز پول را اجانب داده صاحب حقیقی راه آنان خواهند شد» (اختر، ۱۳۰۳ هـ. ق. ۱۳۵). برخی از مدافعان راه‌آهن احتمال می‌دادند که جامعه سنتی ایران و در راس آن روحانیت مانعی در مقابل احداث راه‌آهن باشند.^۲ مستشارالدوله سعی کرد برای رفع آن مخالفت‌ها، اماکن مقدس و زیارتی در ایران را مورد توجه قرار دهد و راه‌آهن را وسیله‌ای برای تسهیل امر زیارت و راحتی زوار قلمداد کند. او حتی در تحریک میرزا حسین خان مشیرالدوله به احداث راه‌آهن از علقه‌های دینی و مذهبی بهره گرفت و به او نوشت که کشیدن راه‌آهن به مکان مقدسی مانند شهر قم برای او که اولاد ندارد به منزله فرزند صالح خواهد بود و موجب حیات جاودانه، اشتها به دولت‌خواهی در داخل و خارج، جلب احترام شاه و دولت‌های خارجی می‌شود و دعای خیر نزدیک به یک کرور زائر معصومه علیها سلام و حمایت شریعت غرا و ائمه هدی را برای او به ارمغان می‌آورد (میرزا یوسف خان به مشیرالدوله، ۱۲۸۶ هـ. ق. اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره ۲، ۳۹-۴-۱۳-۱۲۸۶ هـ. ق.). مستشارالدوله همچنین سعی کرد از نفوذ علما در جامعه ایران قاجاری برای

استعماری بر سرنوشت ایران آگاه بودند و فکر می‌کردند با دوری از آن قدرت‌ها در مورد راه‌آهن دیگر خطری جامعه را تهدید نخواهد کرد.

پی‌نوشت‌ها

۱- عقاید مستشارالدوله در مورد راه‌آهن را از محتوای اسناد و طرح‌های باقی مانده از او در اسناد وزارت امور خارجه یا از روزنامه‌ی اختر به دست داده‌ایم. اسناد خانوادگی او در اختیار فریدون آدمیت بوده است و در اینجا به ناچار از آثار او مورد استفاده قرار داده‌ایم.

۲- سید جمال‌الدین اسدآبادی در پاسخ به چنین ادعاهایی به حاج مستان مراغه‌ای می‌نویسد: «کی دولت ایران خواست در مملکت راه‌آهن بسازد و علماء دین مقاومت کردند و او را از نیل به این مقصود که هم برای دولت و هم برای وطن مفید است بازداشتند؟» (خسرو شاهی، ۱۳۵۱: ۸۱-۸)

منابع

الف) کتاب‌ها

- آدمیت، فریدون. (۱۳۴۰). *فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت*، تهران: سخن.
- _____ (۱۳۵۱). *اندیشه ترقی و حکومت قانون*، تهران: خوارزمی.
- _____ (۱۳۶۲). *امیر کبیر و ایران*، تهران: خوارزمی.
- اشرف، احمد. (۱۳۵۹). *موانع تاریخی رشد سرمایه‌داری در ایران: دوره قاجاریه*، تهران: انتشارات زمینه.
- ترسینسکی، آناتول. (۱۳۲۶). *تاریخچه مختصر راه‌آهن ایران*، بی‌جا: بنگاه راه‌آهن دولتی ایران.
- خسرو شاهی، سید هادی. (۱۳۵۱). *نامه‌ها و اسناد سیاسی سید جمال‌الدین اسدآبادی*، قم: بی‌نا.

احداث راه‌آهن و مسیرها توافق نظر نداشتند. اعتقاد به ارتباط راه‌آهن با ترقی موجب شد برخی از هواداران در مورد این ارتباط دچار مبالغه شوند و راه‌آهن را یگانه عامل ترقی قلمداد کنند. آنها با وجود آگاهی از نقش تعلیم و تربیت در غرب، با برداشت‌های غلط وانمود کردند غرب، صرفاً با راه‌آهن قدم در راه ترقی گذاشته و مدارس و تعلیم و تربیت منظم نقش چندانی در این زمینه نداشته است. به همین خاطر تصور می‌کردند در ایران نیز راه‌آهن می‌تواند زمینه‌ساز تعمیم علوم در جامعه باشد. بسیاری از اندیشمندان، راه‌آهن را از آن رو عامل ترقی و پیشرفت قلمداد کردند که موجبات پیوند اقتصاد ایران با اقتصاد جهانی را فراهم می‌آورد. به اعتقاد آنان، پیوند اقتصاد سنتی ایران با اقتصاد سرمایه‌سالار جهانی، بدون هیچ‌گونه تمهیداتی راه را برای پیشرفت ایران و تبدیل به قدرت اقتصادی هموار می‌کرد. با برقراری ارتباط میان مناطق مختلف ایران محصولات کشاورزی و صنایع سنتی آن را به بازارهای جهانی سوق می‌داد و بر رونق آنها می‌افزود. این برداشت‌های آنها در غفلت کامل از تجربیات گذشته و ارزیابی دقیق اقتصاد سرمایه‌سالار و اقتصاد سنتی ایران عصر قاجار شکل گرفت. آنها از نتایج پیوند اقتصاد ایران با اقتصاد سرمایه‌سالار در طول قرن نوزدهم باخبر بودند و می‌دانستند که حداقل ارتباط با غرب منجر به تحول مثبت در اقتصاد سنتی نشده است. چنانچه اندیشمندان از خصلت ذاتی اقتصاد سرمایه‌سالار و تجربیات تاریخی ارزیابی معقولی به عمل می‌آوردند، به نتایج مخرب ادغام اقتصاد ضعیف ایران با بازارهای جهانی سرمایه‌سالار پی می‌بردند. معدود مقالات اختر در مورد تاثیر مخرب ادغام در اقتصاد جهانی بدون اتخاذ تمهیدات، نشان می‌دهد که درک این مقوله برای اندیشمندان چندان دور از دسترس نبوده است ولی آنها با غلو در ارتباط راه‌آهن با ترقی، به این امر توجهی نشان ندادند. اندیشمندان ایران، در حالی از این مقوله غافل ماندند که نسبت به تسلط قدرت‌های

ج) اسناد

- پروژۀ راه‌آهن قم- تهران، اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره ۳/ ۳۹-۴-۱۳-۱۲۸۶ هـ.ق.
- اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره ۲، ۳۹-۴-۱۳-۱۲۸۶ هـ.ق.
- اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره: ۴۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ هـ.ق.
- اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره: ۱۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ هـ.ق.
- اسناد وزارت امور خارجه، سند شماره: ۵۱-۴-۱۳-۱۲۸۶ هـ.ق.

د) مطبوعات

- اختر، (۱۳۰۳ق)، سال ۱۲، شماره ۱۷، ۲ صفر ۱۳۰۳.
- اختر، (۱۲۹۵ق)، سال ۴، شماره ۳۴، ۲۱ شعبان ۱۲۹۵.
- اختر، (۱۲۹۶ق)، الف، سال ۵، شماره ۴۹، ۱۸ ذی حجه ۱۲۹۶.
- اختر، (۱۲۹۶ق)، ب، سال ۵، شماره ۳۴، ۱۳ جمادی الاخر ۱۲۹۶.
- اختر، (۱۲۹۹ق)، سال ۸، شماره ۱۴، ۳ ربیع الاخر ۱۲۹۹.
- اختر، (۱۳۰۰ق)، الف، سال ۹، شماره ۲، ۹ محرم ۱۳۰۰.
- اختر، (۱۳۰۰ق)، ب، سال ۹، شماره ۷، ۱۵ صفر ۱۳۰۰.

- راه‌آهن ایران عمدگی مسئله پولیطیکی، خطی، کتابخانه مجلس، نسخه شماره ۱۸۲۲۱.
- رساله‌های میرزا ملکم خان ناظم الدوله. (۱۳۸۱). به کوشش حجت الله اصیل، تهران: نشر نی.
- سیف، احمد. (۱۳۷۳). اقتصاد ایران در قرن نوزدهم، تهران: نشر چشمه.
- _____ (۱۳۸۷). قرن گم شده، اقتصاد و جامعه ایران در قرن نوزدهم، تهران: نشر نی.
- کاشف، حاجی محمد میرزا. (۱۳۰۶ هـ.ق). تغییرات و ترقیات در وضع مسافرت و حمل اشیا و راه‌آهن، کتابخانه مجلس، نسخه شماره ۲۶۶۱۲.
- کاظم زاده، فیروز. (۱۳۷۱). روس و انگلیس در ایران، ترجمۀ منوچهر امیری، تهران: انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.
- کرمانی، ناظم الاسلام. (۱۳۶۲). تاریخ بیداری ایرانیان، به کوشش علی اکبر سعیدی سیرجانی، بخش اول، تهران: آگاه.
- محبوبی اردکانی، حسین. (۲۵۳۷). تاریخ موسسات تمدنی جدید در ایران، ج ۲، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- مکملی، محمد کاظم. (۱۳۷۹). تاریخ جامع راه‌آهن، ۳ جلد، تهران: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.
- ملکوتی، مجتبی. (۱۳۲۷). راه‌آهن ایران، تهران: چاپخانه خواندنی‌ها.

ب) مقالات

- رحمانیان، داریوش و سارا یار مهدوی. (۱۳۹۰). «راه‌آهن در ایران عصر قاجار»، تاریخ اسلام و ایران، سال ۲۱، دوره جدید، شماره ۱۰.